

تجارة العبور عبر الكويت وموقف القوى السياسية في الخليج العربي منها في النصف الأول من القرن العشرين

ناصر محمد فهد العجمي

ماجستير التاريخ الحديث والمعاصر - جامعة الكويت

الملخص:

شهدت الكويت ازدهارًا اقتصاديًا ملحوظًا في النصف الأول من القرن العشرين، وذلك بفضل تجارة العبور التي كانت تمر عبر أراضيها. فقد لعب تجار الكويت دور الوسيط التجاري بين الأسواق في آسيا والأسواق في الجزيرة العربية والعراق وبلاد فارس. ورغم أن الكويت اعتبرت تجارة العبور نشاطًا مشروعًا، إلا أن القوى السياسية في منطقة الخليج العربي اعتبرتها نوعًا من التهريب التجاري، مما أدى إلى نشوب خلافات بينها وبين الكويت.

يتناول هذا البحث تجارة العبور عبر الكويت، بالإضافة إلى مواقف بلاد فارس والعراق ونجد والسلطات البريطانية في الخليج العربي، ويستعرض أسباب الخلافات حول هذا النوع من المعاملات التجارية، سواء كانت تُعتبر تجارة مشروعة أم تهريبًا تجاريًا.

الكلمات المفتاحية:

الكويت - الخليج العربي - تجارة العبور - بلاد فارس - العراق - نجد - بريطانيا

Abstract:

Kuwait experienced significant economic prosperity in the first half of the twentieth century, thanks to the transit trade that passed through its territories. Kuwaiti traders acted as commercial intermediaries between the markets of Asia and the trading markets of both the Arabian Peninsula, Iraq and Persia. Although Kuwait viewed transit trade as legitimate, the political powers in the Gulf region considered it a form of smuggling, leading to disputes between Kuwait and those powers. This research addresses the transit trade through Kuwait and the positions of

Persia, Iraq, Najd, and the British authorities in the Arabian Gulf, as well as the reasons for the disagreements among them regarding this type of commercial transaction—was it legitimate trade or commercial smuggling?

المقدمة:

التهرب التجاري، وفقاً للمفهوم الشائع، يُعتبر ممارسة تجارية غير قانونية. ومع ذلك، فقد اتخذ هذا الوضع طابعاً مختلفاً في الكويت خلال النصف الأول من القرن العشرين. فلم يكن التهريب يُعتبر عملية غير قانونية تستوجب المكافحة، كما أشار الشيخ أحمد الجابر (١٩٢١-١٩٥٠م) للبريطانيين أثناء وساطتهم بينه وبين العراق بشأن أزمة التهريب التي نشأت بين البلدين خلال الثلاثينيات والأربعينيات من القرن العشرين.

لم تعتبر الكويت عمليات التهريب التجاري عبر الحدود مجرد أنشطة غير قانونية؛ إذ اتبعت منذ تأسيسها مبدأ حرية التجارة، مما جعلها سوقاً تجارياً بارزاً لقبائل منطقة نجد وجنوب العراق. وقد حقق التجار القادمين من تلك المناطق أرباحاً كبيرة، مما حفزهم على تعزيز حركة التجارة عبر الحدود.

تسببت تلك العمليات التجارية العابرة للحدود في نشوب أزمة بين الكويت وبعض القوى السياسية في الخليج العربي، مثل بلاد فارس والعراق ونجد، بالإضافة إلى السلطات البريطانية.

أسباب اختيار الموضوع:

على الرغم من أن تجارة العبور، من المفهوم الكويتي، كانت عنصرًا أساسيًا في الاقتصاد الكويتي، إلا أنه لا توجد دراسة شاملة تستعرض تاريخ هذه العمليات التجارية وتأثيرها على المجتمع الكويتي وعلاقاته مع جيرانه والقوى السياسية في منطقة الخليج العربي والتي اعتبرت هذا النوع من التجارة عملية تهريب تجاري. وقد اقتصرَت الدراسات السابقة على تناول المجتمع التجاري واقتصاديات النفط والامتيازات النفطية، دون أن تتطرق إلى موضوع تجارة العبور كدعامة أساسية للاقتصاد الكويتي، التي دافعت عنها الحكومة والشعب الكويتي.

تساؤلات الدراسة:

اعتبرت الدول المجاورة للكويت عمليات تجارة العبور عبر الحدود المشتركة غير قانونية. ومع ذلك، تشير السجلات التاريخية إلى أن هذه الأنشطة، التي عُرفت بالتهريب، كانت جزءًا من سياسة اقتصادية اعتمدتها الكويت واعتبرتها ركيزة أساسية لاقتصادها ووجودها. فقد كان الاقتصاد الكويتي في تلك الفترة يعتمد بشكل كبير على هذه الأنشطة التجارية، التي اعتبرها حكام الكويت مشروعًا، ورفضوا التفاوض بشأن مشروعيتها. كما اعتبروا أي اقتراح يُطرح عليه بمثابة محاولة لتقويض اقتصاد الكويت وتجارته.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية هذا الموضوع في تسليط الضوء على جانب اقتصادي بارز أثر في المجتمع الكويتي، ورسم ملامح تاريخه، وترك بصماته على مستقبله، وهو تجارة العبور. فقد مارس الكويتيون هذا النوع من التجارة منذ تأسيس الكويت حتى أصبحوا بارعين فيه. وقد تعرضت الكويت لمحاولات حصار اقتصادي من جيرانها بهدف تقويض الأساس الرئيسي لاقتصادها والسيطرة عليها سياسيًا. وتجدر الإشارة إلى أن تجارة العبور، التي أطلق عليها معارضوها اسم "تهريب"، لم تكن تهدف فقط إلى تلبية احتياجات الشعب الكويتي، بل كانت أيضًا مصدرًا اقتصاديًا أساسيًا لدعم اقتصاد الدولة.

المبحث الأول: تجارة العبور في الكويت في النصف الأول من القرن العشرين

على عكس المناطق المطلة على الخليج العربي، شهدت الكويت في النصف الأول انخفاضاً في قيمة الضرائب المفروضة على الواردات التجارية، مما ساهم في تعزيز وضعها الاقتصادي وجعلها وجهة مفضلة للتجار من المناطق المجاورة للحصول على البضائع بأسعار منخفضة.^(١)

اعتمد الاقتصاد الكويتي في تلك الفترة على تجارة العبور، حيث كانت سفن التجار الكويتيين تنقل البضائع إلى الكويت، ومن ثم تُنقل هذه البضائع عبر القوافل الصحراوية إلى العراق وبلاد الشام والمناطق الداخلية من الجزيرة العربية. وقد عُرفت التجارة بين الكويت والمناطق المحيطة بها بمصطلح "المسابلة" (ال شراء بالأجل)، وهو مصطلح مشتق من "السبل" أو "الطرق". وكانت هذه العملية تتضمن قدوم عرب الجزيرة، ومعظمهم من نجد، إلى الكويت لشراء احتياجاتهم، وغالباً ما كانوا يزورونها في فصل الربيع لاقتناء ما يلزمهم لفصل الصيف.^(٢)

(١) محمد عبد الهادي جمال: الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠٠٣م، ص ٢٩٥.

Fatimah H. Y. al-Abdul-Razzak, Marine resources of Kuwait: Their role in development of non-oil resources, SOAS University of London, 2018, p. 125-126; Mostafa Ahmed Sagher, The impact of economic activities on the social and political structures of Kuwait (1896-1946). Durham University, 2004, p. 163

(٢) يعقوب يوسف الحجري: النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠٠٧م، ص ٢٩٦-٢٩٧؛ جمال: الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص ٢٨٥؛ لطيفة بنت محمد بن محمد بن سالم العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية ١٩٢٢-١٩٤٧م، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس: مسقط- ٢٠١٧م، ص ٩٤.

Jacqueline S Ismael, The politics of social change in Kuwait, University of Alberta, 1979, p. 55-56; Hugh Arbuthnott, British missions around the Gulf, 1575-2005: Iran, Iraq, Kuwait, Oman, Global Oriental, 2008, p. 169; Al-Abdul-Razzak, Marine Resources of Kuwait, p. 123-124.

كانت الكويت تستقبل معظم البدو من نجد وحائل والقصيم والعراق. يعود سبب رغبة هؤلاء البدو في زيارة الكويت إلى استعدادها لتلبية جميع احتياجاتهم بأسعار مناسبة. كان تجار الكويت يشترون من البدو ما لديهم من صوف وسمن وجمال وأغنام، وعندما يصل البدو إلى صفاة الكويت، لا تمر ساعة إلا وقد باعوا ما لديهم واشتروا ما يحتاجونه على الفور.^(١)

كان التجار الكويتيون يتساهلون بشكل كبير مع المسابيلين من الأعراب، حيث لم يُلزموا بدفع ثمن البضائع إلا بعد مرور "جابل"، أي سنة أو سنتين، دون احتساب أي فائدة على ذلك. ورغم ذلك، لم يتعرض تجار الكويت للخسارة في هذه المعاملات، كما أن البدو لم يخلوا بوعدهم في سداد ديونهم. بل إن بعض المسابيلين من نجد كانوا يحصلون على بضاعة من تجار الكويت وبييعونها في نجد دون دفع أي مبلغ عند الشراء، ثم يحصلون على عمولة معينة تُعرف بالسعي.^(٢)

كانت الحكومة في الكويت تشجع المسابلية نظرًا للعائدات التي تحققها، حيث كانت تفرض رسومًا تبلغ ٢% بالإضافة إلى رسم قدره ٤% على البضائع المستوردة من الخارج.^(٣)

ساهم النشاط التجاري والاستقرار الأمني الذي شهدته الكويت في بداية القرن العشرين، وقبيل الحرب العالمية الأولى، في جذب العديد من العائلات من نجد والعراق والأحساء وفارس للاستقرار فيها. ومع ذلك، واجهت الكويت تحديات عدة في مجال التجارة، خاصةً مع المناطق المجاورة، نتيجة التنافس بين الدول من جهة، والظروف الاقتصادية الصعبة من جهة

(١) يوسف بن عيسى القناعي: صفحات من تاريخ الكويت، الطبعة الأولى، دار سعد: القاهرة- ١٩٤٦ م، ص ٩١؛ الحجى، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ٢٩٥؛ العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية، ص ٩٥-٩٦.

Sagher, The Impact of Economic Activities, p. 204.

(٢) الحجى: النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ٢٩٧؛ فيصل عادل الوزان: تجارة النقل البحري في الكويت من خلال أسرة حمد عبدالله الصقر دراسة وثائقية، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠١٩م، ص ١٤٧.

(٣) الحجى: النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ٢٩٨.

أخرى. وقد كانت زيادة النشاط التجاري، ولا سيما تجارة العبور، بالإضافة إلى الظروف السياسية السائدة خلال الحرب العالمية الأولى، من الأسباب الرئيسية لهذه المشكلات.^(١)

وفقاً للوثائق البريطانية، حققت طبقة التجار في الكويت أرباحاً كبيرة نتيجة ازدهار تجارة العبور. كما شهدت الأسواق الكويتية نشاطاً تجارياً ملحوظاً، مما ساهم في تخفيف الأعباء الاقتصادية الناجمة عن تراجع تجارة اللؤلؤ. وقد أثر هذا التحسن على المجتمع الكويتي من الناحية الاجتماعية، حيث ازدهر التعليم وزاد الوعي السياسي نتيجة تفاعل أهل الكويت مع شعوب أخرى على المستويين الإقليمي والدولي.^(٢)

وفقاً للوثائق البريطانية، تضمنت عمليات تجارة العبور سلعاً استراتيجية مهمة في التجارة الدولية، مثل الشاي والسكر والسجائر المستوردة من الهند إلى الكويت. كانت الكويت وجهة جذابة لهذه الواردات نظراً لانخفاض التعريف الجمركية مقارنة بالدول المجاورة. بالإضافة إلى ذلك، كان لدى تجار الكويت خبرة واسعة في فهم احتياجات السوق في الخليج العربي، مما دفعهم لاستيراد هذه السلع إلى موانئ الكويت لتكون نقطة انطلاق نحو أسواق الخليج العربي والشرق العربي.^(٣)

(١) عبد المالك التميمي: ملامح تاريخ الكويت عبر العصور حتى الغزو العراقي ١٩٩٠م، نشر ضمن كتاب أبحاث في تاريخ الكويت، دار قرطاس: الكويت - ١٩٩٨م، ص ٤٩.

Arbuthnott, British Missions Around the Gulf, p. 170.

(٢) IOR/R/15/5/309; IOR/R/15/1/539

(٣) IOR/R/15/5/133

المبحث الثاني: موقف القوى السياسية في الخليج العربي من تجارة العبور عبر الكويت

بلاد فارس:

كانت منطقة المحمرة، الواقعة جنوب بلاد فارس، مركزًا تجاريًا حيويًا للتبادل التجاري مع الكويت. حيث كانت العديد من البضائع الهندية تُفرغ في المحمرة، ثم تُعاد شحنها عبر السفن الشراعية الصغيرة إلى الكويت. كما شهدت صادرات الكويت إلى بلاد فارس نشاطًا ملحوظًا في العقد الأول من القرن العشرين، سواء من خلال سبل التجارة التقليدية أو عبر التهريب.^(١)

كان بعض التجار الفرس يقومون بتهريب شحنات من القمح والفاكهة والملابس إلى الكويت، ويعودون منها بشحنات من الشاي والسكر المستورد من الهند. وقد ساهم بعض التجار الفرس المقيمين في الكويت في توفير هذه البضائع، حيث كان يتم دفع ثمنها في الكويت. بعد ذلك، كانت تُهرب البضائع إلى ساحل بلاد فارس بين لنجة وبوشهر، على أن يحصل حاملو هذه البضائع على نصف الأرباح.^(٢)

كانت تجارة الأسلحة من أبرز المعاملات التجارية بين الكويت وبلاد فارس. ففي عام ١٨٩٢م، قام التجار الفرس في بوشهر باستيراد نحو ١٠٠٠ بنديقية من الكويت، وذلك من خلال عمليات التهريب.^(٣)

سعت السلطات الفارسية إلى مواجهة عمليات التهريب عبر الكويت، ففي عام ١٩٠٤م، قامت باخرة الجمارك الفارسية باعتراض سفينة كويتية كانت تحمل أسلحة، وصادرتها بعد أن رفض ريان السفينة دفع نصف قيمة حمولتها كضريبة.^(٤)

(١) عبد المالك خلف التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت منذ الحرب العالمية الأولى حتى الاستقلال، نشر ضمن كتاب أبحاث في تاريخ الكويت، دار قرطاس: الكويت - ١٩٩٨م، ص ٩٠-٩١.

(٢) IOR/R/15/5/133

(٣) رحيم كاظم محمد الهاشمي: تجارة الأسلحة في الخليج العربي ١٨٨١-١٩١٤م، الطبعة الأولى، دار علاء الدين: دمشق - ٢٠٠٠م، ص ١٢.

في يوليو عام ١٩٢١، قدم مدير جمارك فارس شكوى إلى المندوب البريطاني في بوشهر بشأن قيام بعض سفن نقل البضائع الكويتية بعدم الرسو في الموانئ الفارسية المحددة، واتجاهها إلى موانئ أخرى حيث يتواجد موظفون متساهلون، مما يسمح لهم بإنزال البضائع دون دفع الرسوم الجمركية. وطلب من المندوب البريطاني أن يتواصل مع شيخ الكويت للنظر في هذه المسألة، وإرسال نسخة من بوليصة الشحن إلى السلطات الفارسية. إلا أن الشيخ أحمد الجابر رفض هذا الطلب، مُحملاً موظفي الجمارك الفارسية المسؤولية.^(١)

العراق:

ساهم موقع الكويت ومجاورتها للعراق في تعزيز النشاط التجاري بين البلدين^(٢)؛ حيث كانت التجارة القادمة من الهند عبر الخليج العربي، وكذلك تلك المتجهة إلى نجد، تُدار في الغالب بواسطة تجار الكويت. وقد لعب هؤلاء التجار دوراً بارزاً في الوساطة التجارية بين نجد والعراق، حيث كانت منطقة الزبير في البصرة تُعتبر محطة استراحة هامة.^(٣)

كذلك ونظرًا للضرائب المرتفعة المفروضة على التجارة في البصرة من قبل السلطات العثمانية المسيطرة على العراق، فقد لجأ تجار المدينة إلى إنزال بضائعهم المستوردة من الهند أو مسقط في الكويت. ومن هناك، كانت تُنقل هذه البضائع عبر الصحراء في قوافل إلى بغداد وحلب وبقية أنحاء الإمبراطورية العثمانية.^(٤)

(١) الهاشمي: تجارة الأسلحة في الخليج العربي، ص ٥١-٥٢.

(٢) عبد الله حمد محارب؛ سعيد عبد الحميد محفوظ: الجمارك الكويتية نشأتها وتطورها، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠٠٠م، ص ٥٠-٥١.

(٣) التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت منذ الحرب العالمية الأولى حتى الاستقلال، ص ٩١.

(٤) التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت منذ الحرب العالمية الأولى حتى الاستقلال، ص ٩١.

(٥) الحجبي: النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ١٧-١٨.

تزامنت عمليات التهريب في المناطق الحدودية بين العراق والكويت مع أزمة المسابلة بين الكويت ونجد. فمع تزايد حدة الحصار الاقتصادي المفروض على الكويت، زادت نشاطات التهريب التجاري بين الكويت والمناطق المجاورة. ويرجع ذلك إلى ارتفاع الضرائب الجمركية على السلع التجارية في العراق، مقابل انخفاضها بشكل كبير في الكويت، مما أتاح لعمليات التهريب فرصة التوجه نحو العراق.^(١)

تعددت أنواع البضائع المهربة من الكويت إلى العراق، حيث كانت تعتمد بشكل أساسي على السلع ذات الرسوم المرتفعة مثل السكر والشاي والكبريت وورق السجائر والتبغ، بالإضافة إلى الأسلحة والخيول العربية.^(٢)

كما قامت بعض السفن الصغيرة بنقل البضائع من العراق إلى الكويت عبر شط العرب. كانت هذه السفن تحمل خشب الوقود الذي تحتاجه الكويت، وتعود محملة بالسكر والشاي، مما يفرض عليها دفع جمارك مرتفعة في العراق. وكان المهربون يقومون، تحت جنح الظلام، بدفن البضائع في مستنقعات خور عبدالله، حيث يقوم شركاؤهم بعد ذلك بنقلها وإخفائها في قرى شط العرب حتى يتم تهريبها إلى داخل العراق.^(٣)

كذلك كانت الكويت تُعتبر نقطة انطلاق للأسلحة المهربة إلى العراق، وبالأخص إلى مدينة البصرة، حيث كانت منطقة الزبير تُعد مركزاً رئيسياً لتجارة هذه الأسلحة.^(٤)

(١) عبد المالك خلف التميمي: العلاقات الكويتية العراقية ١٩٢١-١٩٩٠ م، نشر ضمن كتاب أبحاث في تاريخ الكويت، دار قرطاس: الكويت- ١٩٩٨م، ص ١٧٠-١٧١.

(٢) التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت، ص ٩١؛ التميمي: العلاقات الكويتية العراقية، ص ١٧١؛ جمال: الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص ٣٠٢.

(٣) IOR/R/15/5/133

(٤) الهاشمي: تجارة الأسلحة في الخليج العربي، ص ٥٦؛ صالح عبد العالي خليف الخفاجي: العلاقات البصرية الكويتية ١٩١٤-١٩٧٥، رسالة ماجستير، جامعة ذي قار: ذي قار- ٢٠١٤م، ص ١١٠-١١٣

تشير التقارير البريطانية إلى أنه في الفترة من ١٤ ديسمبر ١٩١٣ إلى ١٠ يناير ١٩١٤ م، تم استيراد ٢٠٠ بندقية من الكويت إلى الزبير. كما أفادت التقارير بوجود ١٢ تاجرًا كويتيًّا في الكويت يقومون ببيع الأسلحة. بالإضافة إلى ذلك، فرض شيخ الزبير ضريبة قدرها ٥ دولارات على كل بندقية مستوردة، ودولار واحد على كل بندقية مصدرة، بينما كان شيخ الكويت يفرض ٤ دولارات على كل بندقية.^(١)

كذلك تزايدت تجارة تهريب الخيول العربية من البصرة إلى الكويت رغم الحظر الذي فرضته السلطات العثمانية. كانت الخيول تُشترى من العشائر المتنقلة على ضفاف نهر الفرات ومن بادية الجزيرة العربية، ثم تُنقل إلى الزبير، حيث يتم تهريبها إلى الكويت لتصديرها إلى بومبي. وفي منتصف الستينيات من القرن العشرين، أصدرت السلطات العثمانية قرارًا يمنع بموجبه تصدير الخيول العربية من البصرة.^(٢)

فيما يتعلق بموقف السلطات الحاكمة في العراق، فقد بذلت السلطات العثمانية جهودًا لمكافحة التهريب عبر الكويت. ففي مارس من عام ١٩٠٠ م، خضعت السفن الكويتية المحملة بالقمح والحبوب القادمة من الموانئ الفارسية لإجراءات الحجر الصحي.^(٣)

كذلك سعت السلطات العثمانية إلى حظر نقل الأسلحة إلى العراق عبر الكويت، لكنها لم تنجح في ذلك. ففي عام ١٩٠٤ م، قام تاجر من البصرة بالسفر إلى الكويت لشراء الأسلحة رغم الحظر المفروض. وفي عام ١٩١٠ م، اتهمت السلطات العثمانية الشيخ مبارك الصباح

(١) محارب؛ محفوظ: الجمارك الكويتية نشأتها وتطورها، ص ٥٥.

(٢) الخفاجي: العلاقات البصرية الكويتية ١٧٧٥-١٩١٤، ص ١٠٨-١١٠.

(٣) عبد الله يوسف الغنيم: أخبار الكويت.. رسائل علي بن غلوم رضا الوكيل الأخباري لبريطانيا في الكويت (١٨٩٩-١٩٠٤)، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠١٤ م، ص

(١٨٩٦-١٩١٥م) بأنه حول الكويت إلى مستودع لتزويد عشائر البصرة بالسلاح، وهو ما نفاه الشيخ، مُحملاً المسؤولية للموظفين العثمانيين.^(١)

بعد تأسيس الملكية في العراق، أصبح الموقف العراقي أكثر تشدداً تجاه عمليات التهريب عبر الكويت. حيث اتهمت العراق الكويت بأنها المسؤولة عن هذه العمليات. منذ عام ١٩٣٣م، بدأت العراق تطالب الكويت بوقف التهريب عبر الحدود، كما طالبت بإنشاء نقاط مراقبة على طرق التهريب. إلا أن الشيخ أحمد الجابر رفض هذه الاقتراحات لسببين: الأول هو أن التهريب كان يشكل المصدر الرئيسي للاقتصاد الكويتي، والثاني هو التعديت التي قامت بها العراق على ممتلكات الشيخ الزراعية في البصرة والفاو.^(٢)

في عام ١٩٣٤م، بدأت العراق في انتهاك سيادة الكويت عبر البر والبحر تحت ذريعة مكافحة التهريب، وبدأت تتعدى على الكويتيين داخل الحدود البرية للكويت.^(٣)

سعت بريطانيا إلى حل أزمة التهريب بين الكويت والعراق، وعرضت في عام ١٩٣٤م إرسال وفد عراقي لزيارة الكويت من أجل مناقشة هذه الأزمة^(٤)، التقى الوفد العراقي بالمقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي، حيث عرض عليه اقتراح العراق بتطبيق التعريف الجمركية العراقية داخل أراضيها وتعيين موظف جمركي عراقي في الكويت. تشير الوثائق البريطانية إلى أن العراق استغل قضية التهريب لأغراض سياسية، حيث شنت الصحف العراقية هجوماً حاداً على الشعب والحكومة الكويتية، مطالبة بضم الكويت إلى العراق للتخلص من آثار التهريب السلبية على الاقتصاد العراقي. بلغت هذه الحملة الصحفية ذروتها في عام ١٩٣٥م، عندما دعت الصحف العراقية إلى فرض حصار بري وبحري على الكويت، بالإضافة إلى المطالبة بإنشاء ميناء عراقي على جزيرتي وربة وبوبيان الكويتيين.^(٥)

(١) الهاشمي: تجارة الأسلحة في الخليج العربي، ص ٥٦؛ الخفاجي: العلاقات البصرية الكويتية، ص

(٢) IOR/R/15/5/131

(٣) IOR/R/15/5/128

(٤) IOR/R/15/5/131

(٥) IOR/R/15/5/134

في ظل رفض الكويت للمطالبات العراقية، قامت العراق بتعزيز إجراءاتها الحدودية، حيث أُلقت القبض على عدة مجموعات من المهريين داخل حدود الكويت وأراضيها.^(١)

في عام ١٩٣٨م، اتهم العراق الكويت بأنها كانت مصدرًا لتهريب الأسلحة إلى أراضيها، حيث كانت هذه الأسلحة تُهزَّب من الأراضي السعودية عبر الكويت إلى داخل العراق.^(٢)

في عام ١٩٣٩م، أطلقت الصحف العراقية حملة جديدة تطالب بضم الكويت، متهمة الشيخ أحمد الجابر بعدم تخصيص أي جزء من دخل البلاد لصالح الشعب الكويتي.^(٣)

هذا وقد ربط الشيخ أحمد الجابر بين حل أزمة التهريب مع العراق وحل أزمة الحصار السعودي على الكويت، مما يشير إلى جانب آخر من تشجيع السلطات الكويتية لعمليات تجارة العبور حسب المفهوم الكويتي وتجارة التهريب حسب المفهوم العراقي.^(٤)

نجد:

كانت الكويت مركزًا تجاريًا مهمًا لأهل نجد، حيث كانت القوافل تتوافد إليها من نجد لنقل البضائع المطلوبة. ونتيجة لذلك، تمكن التجار من أهل نجد من تحقيق ثروات كبيرة. كما كان أهل الكويت يقدمون القروض لأهل نجد من الأموال والبضائع دون الحاجة إلى أي ضمانات.^(٥)

يذكر س. ستانلي ج. ماليري في مذكراته: "حتى عام ١٩١٨م، كانت الكويت تُعتبر البوابة الرئيسية لنجد وداخل الجزيرة العربية. كانت قوافل الجمال تنطلق منها بشكل مستمر، محملة

(1) IOR/R/15/5/131

(2) IOR/L/PS/12/2212; IOR/R/15/1/538

(3) IOR/R/15/1/534

(4) IOR/L/PS/12/2879

(٥) عبد العزيز الرشيد: تاريخ الكويت، منشورات دار مكتبة الحياة: بيروت - ١٩٢٦م، ص ٦٧؛ عماد جاسم حسن الموسوي: تجارة الكويت البحرية خلال المدة ١٧٧٥-١٨٥٩ م. مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، المجلد الأول، العدد ١٨، جامعة بابل: بابل - ديسمبر ٢٠١٤م،

بمنتجات العالم إلى أسواق الرياض وبريدة وعنيزة وشقراء. فقد كانت جميع المواد والبضائع التي يحتاجها العرب في الداخل، مثل الكاز، النقاب، الأواني المعدنية، والساعات، تصل إليهم من الكويت".^(١)

أثر عدم الاستقرار السياسي في شبه الجزيرة العربية بشكل ملحوظ على تجارة الكويت. فعندما كانت الأوضاع السياسية غير مستقرة، كانت تلك الظروف تعزز من نشاط التجارة في الكويت، حيث كانت طرق المواصلات البرية تتجه نحوها. على سبيل المثال، خلال النزاعات التي نشبت بين الوهابيين في الأحساء في أوائل القرن التاسع عشر، شهدت الكويت زيادة في الحركة التجارية، وأصبح ميناؤها يُستخدم كمدخل إلى داخل شبه الجزيرة العربية.^(٢)

يذكر الرحالة دوتي أن سكان القصيم كانوا يمارسون التجارة عبر الكويت، حيث كانت الجمال تنقل البضائع من الكويت إلى نجد. كما كانت تجارة الخيول التي يمتلكها ابن الرشيد، والمصدرة إلى الهند، تُرسل إلى الكويت لتُثقل بعد ذلك بواسطة السفن الكويتية إلى الهند.^(٣)

في عام ١٩٠١م، عانى سكان نجد من نقص في الأرز والقمح والسكر والقهوة، وذلك نتيجة الحرب بين الشيخ مبارك الصباح وابن الرشيد الذي فرض قيودًا على تجار نجد. لذا، لجأ أهل نجد إلى الشيخ مبارك الذي أذن لهم بالتواصل مع الكويت.^(٤)

فيما يتعلق بموقف حكومة نجد من عمليات التهريب عبر الكويت، فقد قرر عبدالعزيز بن سعود (١٩٠٢-١٩٥٣م) في عام ١٩٠٥ فرض رسوم جمركية على القوافل النجدية القادمة من الكويت. وأصدر أمرًا يقضي بضرورة مرافقة ممثلين عنه لتلك القوافل من أجل تحصيل الرسوم قبل مغادرتها الكويت، دون الرجوع إلى الشيخ مبارك الصباح. في تلك الأثناء، كان

(١) الكويت قبل النفط- مذكرات س. ستانلي ج. ماليري الطبيب في البحرين والكويت ١٩٠٧-١٩٤٧، ترجمة وتقديم: محمد الرميحي، الطبعة الثالثة، دار مدارك للنشر: دبي- ٢٠١٢م، ص ٥٩.

(٢) التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت، ص ٩٠.

(٣) أحمد مصطفى أبو حاكمة: تاريخ الكويت الحديث ١٧٥٠-١٩٦٥م، الطبعة الأولى، منشورات ذات السلاسل: الكويت- ١٩٨٤م، ص ٢٦٤.

(٤) الغنيم: أخبار الكويت، ص ٢٥١.

الشيخ مبارك يتفاوض مع الأمير عبد العزيز الرشيد (١٨٩٧-١٩٠٦م) لعقد اتفاق سري لمواجهة توسعات عبدالعزيز بن سعود في نجد، حيث اتفق الطرفان على أن يلتزم الشيخ مبارك بالحياد في الصراع القائم بين عبدالعزيز بن سعود وعبد العزيز الرشيد.^(١)

في عام ١٩١٦م، أشار عبدالعزيز بن سعود في رسالة إلى السير بيرسي كوكس بأن الشيخ جابر بن مبارك الصباح (١٩١٥-١٩١٧م) حاكم الكويت يفرض رسوماً على البضائع التي تصل إلى الكويت من نجد، وكذلك على تلك التي تمر عبر الكويت إلى نجد. وأوضح عبدالعزيز بن سعود أن هذه الرسوم تضر بمصالحه، وطلب من كوكس التدخل لدى شيخ الكويت لوقف فرض الرسوم على البضائع المارة إلى نجد. من جهته، رد الشيخ جابر بأن البضائع التي تصل إلى الكويت ليست مخصصة لنجد، بل هي لتجار الكويت، وأن إلغاء الرسوم سيؤثر سلباً على مصالحهم. وقد أكد تقرير بريطاني هذا الموقف بشأن الشكوى.^(٢)

تدهورت العلاقة بين الشيخ سالم المبارك (١٩١٧-١٩٢١م) حاكم الكويت وعبد العزيز بن سعود، خصوصاً بعد مطالبته بضم مرفأ بلبول وإدخال قبيلة العوازم تحت سلطته، بالإضافة إلى دعمه لآل رشيد.^(٣)

(١) حسين خلف الشيخ خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج٢، دار ومكتبة الهلال: بيروت - ١٩٦٢م، ص ١٨٦-١٨٧.

(٢) خالد بن حمدون السعدون: العلاقات بين نجد والكويت ١٣١٩ - ١٣٤١هـ / ١٩٠٢ - ١٩٢٢م، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى: مكة المكرمة - ١٩٨١م، ص ١٥٣-١٥٥؛ جمال زكريا قاسم: نشأة الجمارك الكويتية ودورها في تدعيم سيادة الكويت على منافذها، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت - ٢٠٠٠م، ص ٩٠.

Sagher, The Impact of Economic Activities, p. 210.

(٣) عبد الله بن خالد الحاتم: من هنا بدأت الكويت، الكويت - ١٩٨٠م، ص ٢٥٤-٢٥٥؛ أشرف المسعود: العلاقات السياسية السعودية الكويتية بين عامي ١٩٦١-٢٠٠٢: دراسة تاريخية، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة: مؤتة - ٢٠١٤م، ص ٢٤؛ العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية ١٩٢٢-١٩٤٧م، ص ٢٢-٢٣.

يذكر س. ستانلي ج. ماليري في مذكراته: "من المؤكد أن ابن سعود كان يتطلع إلى الكويت باهتمام نظرًا لمينائها العميق، حيث كان امتلاك هذا الميناء يوفر منفذًا كبيرًا لإمبراطوريته الجديدة".^(١)

في عام ١٩١٨م، قدم ابن سعود شكوى إلى فليبي، ممثل بريطانيا في الرياض، ضد الشيخ سالم بسبب التعاون بين قبيلة العوازم الكويتية وقبائل العجمان. وقد اقترح الوكيل البريطاني في البصرة عدم تقديم المساعدات المالية أو السماح بالتمويل من أسواق الكويت إلا للقبائل التي تتعهد بعدم الاعتداء على الأطراف المتحالفة مع بريطانيا.^(٢)

بعد وفاة الشيخ سالم بن مبارك (١٩١٧-١٩٢١م) وتولي الشيخ أحمد الجابر الحكم (١٩٢١-١٩٥٠م)، ومع تزايد التجارة بين الكويت ونجد، قرر عبدالعزيز بن سعود في عام ١٩٤٠هـ/١٩٢١م منع أهل نجد من التجارة مع الكويتيين، وتحويل تجارتهم إلى مناطق نفوذه في القطيف والأحساء والجبيل^(٣)؛ كان هدف ابن سعود من حظر التجارة مع الكويت هو تحويل الأرباح الناتجة عن تلك الأنشطة إلى خزائنه. وقد وضع لاستمرار هذه التجارة ثلاثة شروط: أولاً، أن يتقاسم مع الكويت جزءًا من أرباح التجارة وترسل له سنويًا. ثانيًا، تعيين موظف تابع له في سوق الكويت لجمع الضرائب من تجار نجد القادمين إليها باسمه. ثالثًا، أن تقوم الكويت بتعيين موظف من جانبها لجمع الأموال باسمه^(٤)؛ رفضت الكويت هذا

(١) الكويت قبل النفط- مذكرات س. ستانلي ج. ماليري، ص ١١٥.

(٢) المسعود: العلاقات السياسية السعودية الكويتية، ص ٢٠.

(٣) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ٦٧-٦٨، ص ٢٨٢؛ قاسم: نشأة الجمارك الكويتية، ص ٨٨.

Sagher, The Impact of Economic Activities, p. 210.

(٤) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ٦٨، ص ٢٨٢؛ الحجري: النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص

٢٩٧؛ العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية، ص ١٠٣-١٠٤؛

قاسم: نشأة الجمارك الكويتية، ص ٩٢.

Anthony B. Toth, Tribes and Tribulations: Bedouin Losses in the Saudi and Iraqi Struggles Over Kuwait's Frontiers, 1921-1943, British Journal of Middle Eastern Studies, Volume 32, Number 2, November 2005, 1921-1943, p. 148.

الأمر، معتبراً أنه ينتهك سيادتها على أراضيها ويعكس طمع ابن سعود في ضم الكويت إلى ممتلكاته. كما اعتبر تجار الكويت أن الرسم الذي فرضه ابن سعود، والذي بلغ ٧%، مبالغ فيه.^(١)

في عام ١٩٢٢م، فرض عبدالعزيز بن سعود رسوماً على سفن غواصي اللؤلؤ التي ترسو في القطيف ودارين والجبيل. وقد أبلغ الشيخ أحمد الجابر الغواصين بعدم الذهاب إلى تلك المناطق، مما أدى إلى تكبد سكان تلك المناطق خسائر كبيرة نتيجة انقطاع سفن الكويت عن الوصول إليها. هذا الوضع أجبر ابن سعود على إلغاء الرسوم المفروضة^(٢)؛ سعى الشيخ أحمد الجابر للتفاوض مع عبدالعزيز بن سعود بشأن هذا الأمر، فأرسل الشيخ عبدالله السالم كمفاوض عنه في عام ١٣٤١هـ/١٩٢٢م. توجه الشيخ عبدالله برفقة السيد حمزة الغوث إلى الرياض، محملاً بهدايا تضمنت عشرة خيول، ١٥٠٠ كيس من الأرز، ٢٠٠ كيس من السكر، وعدداً كبيراً من أكياس القهوة. ومع ذلك، لم تتجح المفاوضات.^(٣)

في ظل رفض الكويت لطلبات عبدالعزيز بن سعود، كتب ابن سعود إلى السير برسي كوكس يطلب منه جمع رسوم قوافل نجد وإرسالها إليه. بدوره، أرسل كوكس رسالة إلى هملتن، المعتمد السياسي البريطاني في الكويت، ليعرض الأمر على الشيخ جابر. وقد رد الشيخ جابر على هملتن رافضاً ذلك، مبرراً بأن هذه الأموال تعود لتجار الكويت، وأن أهل نجد يشتررون فقط من هؤلاء التجار وفقاً لما هو مدون في السجلات. وأكد أن فرض هذه الرسوم سيؤدي إلى الإضرار بتجارة الكويت.^(٤)

(١) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ٦٩، ص ٢٨٢؛ المسعود: العلاقات السياسية السعودية الكويتية، ص ٣٠؛ الحجى: النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ٢٩٧-٢٩٨؛ قاسم: نشأة الجمارك الكويتية، ص ٩٣.

(٢) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ٢٨٣.

(٣) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ٢٨٢-٢٨٣؛ العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية، ص ١٠٤؛ قاسم: نشأة الجمارك الكويتية، ص ٩٤.

Al-Abdul-Razzak, Marine Resources of Kuwait, p. 120.

(٤) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج ٣، ص ٢٨-٢٩.

سعت بريطانيا إلى إيجاد حل وسط بين الكويت و عبدالعزيز بن سعود، حيث اقترحت على ابن سعود تكليف المسؤول البريطاني عن جمارك البحرين بالإشراف على تحصيل الأموال من السلع القادمة من الكويت إلى نجد. كما اقترحت تقليص الرسم المفروض على هذه السلع إلى ٥% بدلاً من ٧%. وكان من المقرر أن يتولى الوكيل السياسي البريطاني في الكويت تحديد الرسوم المحصلة لصالح حكومة نجد، مع تعهد الشيخ أحمد الجابر بدفع هذه الرسوم لفترة محددة، إما خمس أو عشر سنوات. وقد رحب الشيخ أحمد الجابر بهذه الاقتراحات التي قدمها نوكس في عام ١٩٢٣م، بينما رفضها ابن سعود.^(١)

سرعان ما نشأت علاقات ودية بين الشيخ أحمد الجابر و عبدالعزيز بن سعود، مما أثر إيجابياً على التجارة بين الكويت ونجد. وقد وجه الشيخ أحمد الإخوان بعدم التعرض لقوافل التجارة التي تربط الكويت بنجد والأحساء، وأذن للنجديين بالتوجه إلى الكويت والتجارة منها.^(٢) نشأت أزمة المسابلة بين عبد العزيز بن سعود والكويت خلال فترة الأزمة الاقتصادية العالمية، مما أثار استياء التجار الكويتيين. وقد رفض الشيخ أحمد الجابر، حاكم الكويت في ذلك الوقت، هذا الأمر^(٣). ويعود سبب هذا الإجراء من ابن سعود إلى الأزمة الاقتصادية الناتجة عن الكساد في موسم الحج، الذي كان يعتمد عليه بشكل أساسي.^(٤)

السلطات البريطانية:

خلال فترة حكم الشيخ جابر بن عبدالله (١٨١٤-١٨٥٩م)، حاولت الحكومة البريطانية الضغط عليه من خلال قطع التجارة بين الكويت والهند، مقابل موافقته على التبعية لهم. إلا أن الشيخ جابر رفض هذا العرض، رغم تلميحاتهم بأن الكويتيين يعتمدون على الهند وأن سفنهم تصل إليها كونها من مستعمراتهم. ومع ذلك، تمسك الشيخ بموقفه ورفض الابتزاز.^(٥)

(١) العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية، ص ١٠٥-١٠٦.

(٢) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ٢٧٥.

(٣) التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت، ص ٨٨.

(٤) التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت، ص ٨٨.

(٥) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ١٢٦.

بعد اندلاع الحرب العالمية الأولى، فرضت السلطات البريطانية حظراً على خروج جميع أنواع الأموال من الهند. في تلك الأثناء، كانت السفن التجارية الكويتية قد نقلت تمور البصرة إلى موانئ الهند، على أن تعود محملة بالمواد الغذائية إلى الكويت، لكن السلطات البريطانية منعت إبحارها. لذا، تدخل الشيخ مبارك الصباح لدى السلطات البريطانية، التي سمحت فقط للسفن الشرعية بالإبحار. ومع ذلك، كان الشيخ مبارك قلقاً من أن تتعرض الكويت للمجاعة بسبب بطء إبحار تلك السفن. لذلك، طلب مرة أخرى من المعتمد البريطاني في الكويت أن يتوسط لدى حكومته للسماح بمرور إحدى البواخر التجارية كل ١٥ يوماً إلى الكويت لنقل المواد الغذائية.^(١)

بعد دخول القوات البريطانية إلى البصرة، أصدرت أوامر باستخدام الروبية الهندية في الأسواق، وذلك خشية تهريب النقود الذهبية البريطانية إلى الدولة العثمانية. كما طلبت من الشيخ مبارك الصباح منع تهريب تلك النقود. وقد رد الشيخ مبارك بأن معاملاته النقدية مرتبطة بالعملة المتداولة في الهند، مثل الروبية والريال، وأن الليرة كانت تُعتبر سلعة تُتداول.^(٢)

بعد أن سيطرت بريطانيا على البصرة، فرضت حصاراً على الدولة العثمانية، وبدأت بمراقبة طرق القوافل البرية لمنع وصول أي مواد إلى الأراضي العثمانية. وقد أثار هذا الأمر استياء الشيخ مبارك الصباح خلال مؤتمر الكويت عام ١٩١٥م، حيث دار بينه وبين اللورد هاردينج، نائب الملك في الهند، جدل حاد بسبب هذه الإجراءات.^(٣)

خلال فترة حكم الشيخ جابر (١٩١٥-١٩١٧م)، كلفت بريطانيا كابتن كول سمث وضاري بن طوالة، أحد زعماء عشائر شمر، بمهمة مراقبة حركة القوافل البرية. كما وجهت الميجور هملتن، المعتمد السياسي البريطاني في الكويت، بمراقبة القوافل المغادرة من الكويت، وأمرت بإبلاغ الشيخ جابر بضرورة منع وصول تلك القوافل، خاصة إلى أراضي ابن الرشيد الموالي للعثمانيين. رد الشيخ جابر على هملتن موضحاً أن أهل نجد لا يتاجرون مع ابن الرشيد،

(١) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج ٢، ص ١٥٧-١٥٨.

(٢) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج ٢، ص ١٦٢-١٦٣.

(٣) قاسم: نشأة الجمارك الكويتية، ص ٦٦.

واقترح فرض تأمين يجمع منهم لمنع تجارتهم مع ابن الرشيد وضمان وصول البضائع إلى أهل نجد. في هذا الإطار، قرر كابتن سمث السفر إلى الكويت لمراقبة القوافل المغادرة، حيث بدأ بمراقبتها ومنح التراخيص اللازمة ومعاقبة المخالفين.^(١)

رغم أن السلطات البريطانية قد عززت مراقبتها للقوافل التجارية المغادرة من الكويت، إلا أنها تلقت معلومات تفيد بأن أحد التجار الكويتيين، ويدعى عثمان بن راشد، يقوم بتهريب المواد إلى ابن الرشيد. وقد طالبت السلطات الشيخ جابر باتخاذ الاحتياطات اللازمة، الذي وعدهم بترتيب الأمور مع عبد العزيز بن سعود لضمان وصول قوافل أهل نجد إلى مناطق ابن سعود. كما أصدر أمرًا بمراجعة سجلات التاجر.^(٢)

انتشرت شائعات في الكويت تفيد بأن جزءًا من قوافل أهل نجد يتجه نحو شمر والعشائر المعادية للبريطانيين في منطقة السماوة العراقية. لذا، قام المعتمد السياسي البريطاني في الكويت بمراسلة الشيخ جابر للتحقق من هذه المعلومات، الذي بدوره وعد بإبلاغ السلطات البريطانية عن القوافل المغادرة من الكويت إلى أهل نجد، واتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان عدم تهريبها.^(٣)

في عام ١٩١٦م، قررت الحكومة البريطانية إلغاء جميع القيود المفروضة على التجارة بين الموانئ الهندية والكويت. واكتفت بتكليف وكيل شيخ الكويت في بومبي بتقديم عريضة تتضمن الأموال التي يُنتظر شحنها، وأرسلت ذلك إلى الشيخ جابر.^(٤)

(١) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج٣، ص ٢٠-٢٥؛ ج٤، ص ١٠٦-١٠٨؛ حسن علي الإبراهيم: الكويت دراسة سياسية، دار البيان للنشر: الكويت- ١٩٧٢م، ص ٦٦-٦٧؛ السعدون: العلاقات بين نجد والكويت، ص ١٦٩-١٧٠.

Toth, Tribes and Tribulations, p. 147.

(٢) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج٣، ص ١١٤-١١٥.

(٣) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج٣، ص ١١٥-١١٦؛ ج٤، ص ١١٠-١١٢.

(٤) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج٣، ص ١١٢-١١٣.

في عام ١٣٣٥ هـ/١٩١٧م، قام الشيخ جابر بإرسال رسالة إلى المعتمد السياسي البريطاني في الكويت، يطلب منه تسهيل وصول البواخر التجارية التي كان الشيخ مبارك قد طالب بها، وذلك لنقل تجارة أهل الكويت المتوقفة في الهند.^(١)

خلال فترة حكم الشيخ سالم (١٩١٧-١٩٢١م)، سعت بريطانيا إلى فرض قيود على تجار الكويت من خلال منع التهريب، الذي كان له دور كبير في التجارة الكويتية. أرادت بريطانيا تعيين بعض موظفيها في الكويت لمراقبة الأوضاع التجارية بما يتماشى مع مصالحها في المنطقة، إلا أن الشيخ سالم رفض هذا التوجه.^(٢)

خلال الحرب العالمية الأولى، كانت الكويت تُعتبر سوقًا تجاريًا مهمًا للبلدان المجاورة، مما أثار قلق بريطانيا. في عام ١٣٣٦ هـ/١٩١٧م، أرسل السيد "بل"، المقيم السياسي الخليج العربي، إلى الشيخ سالم ليبلغه بأن الحكومة البريطانية تنوي تعيين موظفين للإشراف على صادرات البضائع عبر الكويت، وأن هذين الموظفين سيكونان تحت إشرافه. إلا أن الشيخ سالم رفض هذا الاقتراح، واقترح إبلاغ المعتمد البريطاني بما سيتم تصديره من الكويت. لكن "بل" أصر على تنفيذ طلب الحكومة البريطانية، مهددًا بقصف الكويت بالقنابل. طلب الشيخ سالم استشارة وجهاء وتجار الكويت، الذين رفضوا الطلب البريطاني وهددوا بالهجرة من البلاد. نتيجة لذلك، تراجع "بل" عن طلبه. ومع ذلك، أرسل السير بيرسي كوكس للشيخ سالم ليطلب منه بلطف قبول اقتراح الحكومة البريطانية، متعهدًا بتعويض الكويت عن أي ضرر قد يلحق

(١) خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج ٣، ص ١١٣-١١٤.

(٢) قدرتي قلعي: أضواء على تاريخ الكويت، الطبعة الأولى، دار الكاتب العربي: بيروت - ١٩٦٢م، ص ٨٣-٨٤؛ التميمي: ملامح تاريخ الكويت عبر العصور، ص ٢٨؛ عبد الله الهاجري: تطور العلاقة التاريخية بين آل الصباح والتجار في الكويت من النشأة حتى عهد الشيخ عبد الله السالم، المجلة العربية للعلوم الإنسانية، المجلد ٢٧، العدد ١٠٦، جامعة الكويت: الكويت - ٢٠٠٩م، ص ٦٦؛ الإبراهيم: الكويت دراسة سياسية، ص ٦٧؛ زهرة ديكسون فريث: الكويت كانت منزلي، دار الكاتب العربي: بيروت - د.ت، ص ٣٣؛ حسام السيد ذكي الإمام شلبي: دولة الكويت وجمهورية الهند تاريخ من التعاون البناء، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت - ٢٠١٨م، ص

بتجارتها. وافق الشيخ سالم على الاقتراح، فأرسلت الحكومة البريطانية القبطان "مكولم" من البصرة لتنفيذ هذا الاقتراح تحت إشراف الشيخ سالم، الذي ساعده بالرجال وأقام نقاط مراقبة على الطرق. أسند الشيخ سالم مهمة الإشراف على هذه العملية إلى ابنه الشيخ عبدالله سالم. وكان أول إجراء قام به "مكولم" هو منع قافلة متجهة إلى نجد ومصادرة أموالها في قصر نايف. أدى هذا الحصار، إلى تقليص التجارة بين الكويت والهند، وكاد أن يصل الأمر إلى تفتيش المنازل وإحصاء الأموال فيها. استمر هذا الحصار حتى عام ١٣٣٧هـ/١٩١٨م، عندما تم رفعه. وبموجب الاتفاق بين بريطانيا والشيخ سالم، دفعت بريطانيا تعويضًا قدره ٤٨٧,٠٠٠ روبية هندية، كما منحته نيشان تقديرًا لتعاونه معها.^(١)

كان الشيخ سالم يتجاهل عمليات التهريب، بل تحدى السلطات البريطانية من خلال توحيد التعريفات الجمركية، حيث حددها بنسبة ٤% على جميع الواردات، بعد أن كانت تصل إلى ١٠% لبعض المواد مثل الشاي وخيوط الذهب والأقمشة الحريرية. كما ألغى الضرائب الجمركية على الصادرات، مما ساهم في ازدهار تجارة التهريب.^(٢)

حقق التجار الكويتيون ثروة هائلة في فترة حكم الشيخ سالم، وذلك بفضل تهريب السلع من الهند. وكانت السلطات البريطانية في الهند تقرض الضرائب كأحد الوسائل لوقف هذه الأنشطة التجارية.^(٣)

(١) الرشيد: تاريخ الكويت، ص ٢٣٨-٢٤٠؛ خزعل: تاريخ الكويت السياسي، ج ٤، ص ١٣٥-١٧٧؛ قلنجي: أضواء على تاريخ الكويت، ص ٨٤؛ الهاجري: تطور العلاقة التاريخية بين آل الصباح والتجار في الكويت، ص ٦٧؛ العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية، ص ١٠١؛ السعدون: العلاقات بين نجد والكويت، ص ١٧٣؛ قاسم: نشأة الجمارك الكويتية، ص ٧١-٧٤.

Toth, Tribes and Tribulations, p. 147; Al-Abdul-Razzak, Marine Resources of Kuwait, p. 119-120.

(٢) قاسم: نشأة الجمارك الكويتية، ص ٦٧.

(٣) Eran Segal, Merchants' Networks in Kuwait: The Story of Yusuf al-Marzuk, Middle Eastern Studies, Vol. 45, No. 5, September 2009, p. 712.

من المهم الإشارة إلى أن الشيخ سالم الصباح كان يعتقد أن ابن سعود هو المسؤول بالكامل عن الحصار البحري الذي فرضته بريطانيا على الكويت بصرامة.^(١)

(١) جمعان عيد الوندرة: مشكلة الحدود الكويتية العراقية في ضوء المعاهدات ما بين ١٩٢١-١٩٦١، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية: عمان- ٢٠١٠م، ص ٣١؛ العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية، ص ١٠٢؛ السعدون: العلاقات بين نجد والكويت، ص ١٧٢.

الخاتمة:

تتمتع الكويت بموقع جغرافي فريد، ورغم التحديات التي فرضتها طبيعتها القاحلة، تمكن أهلها من التكيف مع هذه الظروف واستغلال موقعهم الجغرافي. كانت مياه الخليج العربي هي البوابة التي انطلق منها تجار الكويت لاستكشاف آفاق جديدة، حيث أصبحت التجارة وسيلة لتأمين سبل العيش ليس فقط لأهل الكويت، بل للعديد من الشعوب المجاورة أيضًا. وقد تميز تجار الكويت بسمعة طيبة ومهارات عالية في التعاملات التجارية، مما جعل الكويت مركزًا مفتوحًا لتوفير المواد الغذائية والاحتياجات المعيشية.

ساهمت السياسات الضريبية لحكام الكويت في تعزيز هذا الازدهار التجاري، إذ كانت الكويت من أقل مناطق الخليج العربي من حيث التعريفات الجمركية، مما ساعد على نمو تجارة العبور. وقد تدفق التجار من بلاد فارس والعراق والمناطق الداخلية من الجزيرة العربية إلى الكويت للحصول على احتياجاتهم.

لكن هذا الازدهار أثار خلافات مع جيران الكويت والقوى السياسية المؤثرة في الخليج العربي، حيث اتهمت الكويت بتسهيل عمليات التهريب التجاري، التي اعتبرتها الكويت نوعًا من التجارة المشروعة وتطبيقًا لمبادئ السوق الحرة. وقد أدت هذه الاتهامات إلى اتخاذ تلك القوى السياسية إجراءات عقابية ضد الكويت، ومحاولات لتقليص نفوذها التجاري وفرض حصار اقتصادي عليها في النصف الأول من القرن العشرين. كما حاولت تلك القوى فرض إرادتها السياسية على الكويت، وهو ما قوبل برفض من الحكومة والشعب الكويتي، مما أدى إلى محاولات للسيطرة على الكويت وانتهاك سيادتها البرية والبحرية.

على الرغم من الضغوط، أظهرت حكومة الكويت صمودًا في مواجهة هذه المواقف العدائية، معتبرة أن منع تجارة العبور سيؤدي إلى تدمير اقتصادها. وأكدت الوثائق البريطانية أن تجارة العبور كانت نشاطًا دوليًا أساسيًا، حيث لعبت الكويت دورًا محوريًا كمعبر بين الشرق والغرب. كما ساهمت الظروف الدولية في ازدهار هذه التجارة، بينما اعتُبر التهريب، الذي اعتبرته القوى المحيطة بالكويت غير مشروع، سرًا لنجاح الكويت واستمرارها قبل اكتشاف النفط.

تظهر الوثائق البريطانية حجم البضائع العابرة عبر الكويت وأنواعها ومصادرها وطرق وصولها، بالإضافة إلى موقف الحكومة الكويتية منها، والأرباح التي يجنيها الاقتصاد الكويتي، مما يجعل أي تدخل حكومي لمنع هذه التجارة يُعتبر بمثابة معاداة للشعب.

قائمة المراجع:

الوثائق البريطانية:

IOR/L/PS/12/2212
 IOR/L/PS/12/2879
 IOR/R/15/1/534
 IOR/R/15/1/538
 IOR/R/15/1/539
 IOR/R/15/5/128
 IOR/R/15/5/131
 IOR/R/15/5/133
 IOR/R/15/5/134
 IOR/R/15/5/309

المراجع العربية والمعربة:

١. أحمد مصطفى أبو حاكمة: تاريخ الكويت الحديث ١٧٥٠-١٩٦٥م، الطبعة الأولى، منشورات ذات السلاسل: الكويت- ١٩٨٤م.
٢. جمال زكريا قاسم: نشأة الجمارك الكويتية ودورها في تدعيم سيادة الكويت على منافذها، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠٠٠م.
٣. حسام السيد ذكي الإمام شلبي: دولة الكويت وجمهورية الهند تاريخ من التعاون البناء، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠١٨م.
٤. حسن علي الإبراهيم: الكويت دراسة سياسية، دار البيان للنشر: الكويت- ١٩٧٢م.
٥. حسين خلف الشيخ خزل: تاريخ الكويت السياسي، ج٢، دار ومكتبة الهلال: بيروت- ١٩٦٢م.
٦. رحيم كاظم محمد الهاشمي: تجارة الأسلحة في الخليج العربي ١٨٨١-١٩١٤م، الطبعة الأولى، دار علاء الدين: دمشق- ٢٠٠٠م.

٧. زهرة ديكسون فريث: الكويت كانت منزلي، دار الكاتب العربي: بيروت- د.ت.
٨. عبد العزيز الرشيد: تاريخ الكويت، منشورات دار مكتبة الحياة: بيروت- ١٩٢٦م.
٩. عبد الله بن خالد الحاتم: من هنا بدأت الكويت، الكويت- ١٩٨٠م.
١٠. عبد الله حمد محارب؛ سعيد عبد الحميد محفوظ: الجمارك الكويتية نشأتها وتطورها، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠٠٠م.
١١. عبد الله يوسف الغنيم: أخبار الكويت.. رسائل علي بن غلوم رضا الوكيل الأخباري لبريطانيا في الكويت (١٨٩٩-١٩٠٤)، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠١٤م.
١٢. عبد المالك خلف التميمي: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للكويت منذ الحرب العالمية الأولى حتى الاستقلال، نشر ضمن كتاب أبحاث في تاريخ الكويت، دار قرطاس: الكويت- ١٩٩٨م.
١٣. عبد المالك خلف التميمي: العلاقات الكويتية العراقية ١٩٢١-١٩٩٠م، نشر ضمن كتاب أبحاث في تاريخ الكويت، دار قرطاس: الكويت- ١٩٩٨م.
١٤. عبد المالك خلف التميمي: ملامح تاريخ الكويت عبر العصور حتى الغزو العراقي ١٩٩٠م، نشر ضمن كتاب أبحاث في تاريخ الكويت، دار قرطاس: الكويت- ١٩٩٨م.
١٥. فيصل عادل الوزان: تجارة النقل البحري في الكويت من خلال أسرة حمد عبدالله الصقر دراسة وثائقية، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠١٩م.
١٦. قنري قلججي: أضواء على تاريخ الكويت، الطبعة الأولى، دار الكاتب العربي: بيروت- ١٩٦٢م.
١٧. الكويت قبل النفط- مذكرات س. ستانلي ج. ماليري الطبيب في البحرين والكويت ١٩٠٧-١٩٤٧، ترجمة وتقديم: محمد الرميحي، الطبعة الثالثة، دار مدارك للنشر: دبي- ٢٠١٢م.
١٨. محمد عبد الهادي جمال: الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، الطبعة الأولى، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠٠٣م.
١٩. يعقوب يوسف الحججي، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية: الكويت- ٢٠٠٧م.

٢٠. يوسف بن عيسى القناعي: صفحات من تاريخ الكويت، الطبعة الأولى، دار سعد: القاهرة- ١٩٤٦م.

الأبحاث والرسائل الجامعية:

١. أشرف المسعود: العلاقات السياسية السعودية الكويتية بين عامي ١٩٦١-٢٠٠٢: دراسة تاريخية، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة: مؤتة- ٢٠١٤م.
٢. جمعان عيد الوند: مشكلة الحدود الكويتية العراقية في ضوء المعاهدات ما بين ١٩٢١-١٩٦١، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية: عمان- ٢٠١٠م.
٣. خالد بن حمدون السعدون: العلاقات بين نجد والكويت ١٣١٩ - ١٣٤١هـ / ١٩٠٢ - ١٩٢٢م، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى: مكة المكرمة- ١٩٨١م.
٤. صالح عبد العالي خليف الخفاجي: العلاقات البصرية الكويتية ١٧٧٥-١٩١٤، رسالة ماجستير، جامعة ذي قار: ذي قار- ٢٠١٤م.
٥. عبد الله الهاجري: تطور العلاقة التاريخية بين آل الصباح والتجار في الكويت من النشأة حتى عهد الشيخ عبد الله السالم، المجلة العربية للعلوم الإنسانية، المجلد ٢٧، العدد ١٠٦، جامعة الكويت: الكويت- ٢٠٠٩م.
٦. عماد جاسم حسن الموسوي: تجارة الكويت البحرية خلال المدة ١٧٧٥-١٨٥٩م. مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، المجلد الأول، العدد ١٨، جامعة بابل: بابل- ديسمبر ٢٠١٤م.
٧. لطيفة بنت محمد بن سالم العمري: العلاقات السياسية والاقتصادية (التجارية) بين الكويت والسعودية ١٩٢٢-١٩٤٧م، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس: مسقط- ٢٠١٧م.

المراجع الأجنبية:

الأبحاث والرسائل الجامعية:

1. Anthony B. Toth, Tribes and Tribulations: Bedouin Losses in the Saudi and Iraqi Struggles Over Kuwait's Frontiers, 1921-1943, British Journal of Middle Eastern Studies, Volume 32, Number 2, November 2005.

2. Eran Segal, Merchants' Networks in Kuwait: The Story of Yusuf al-Marzuk, Middle Eastern Studies, Vol. 45, No. 5, September 2009.
3. Fatimah H. Y. al-Abdul-Razzak, Marine resources of Kuwait: Their role in development of non-oil resources, SOAS University of London, 2018.
4. Hugh Arbuthnott, British missions around the Gulf, 1575-2005: Iran, Iraq, Kuwait, Oman, Global Oriental, 2008.
5. Jacqueline S Ismael, The politics of social change in Kuwait, University of Alberta, 1979.
6. Mostafa Ahmed Sagher, The impact of economic activities on the social and political structures of Kuwait (1896-1946). Durham University, 2004.