المقومات الاقتصادية في الكويت
(1022 - 1332هـ/ 1613 - 1914م)

أ. منال بنت سيف بن علي العبيوي

طالبة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر- قسم التاريخ
كلية الشريعة والدراسات الإسلامية -جامعة أم القرى
المملكة العربية السعودية.

المستخلص:

تهدف الدراسة للتعرف على المقومات الاقتصادية التي اعتمدت عليها الكويت منذ نشأتها، إذ امتازت الكويت بموقعها الجغرافي، مما جعلها تتمتع بمقومات اقتصادية متنوعة، بالرغم مما كانت تعانيه من نقص في موارد المياه، إلا أنها تغلبت على تلك المصاعب بممارسة أنواع من الأنشطة الاقتصادية المختلفة، كالنشاط التجاري، وبناء السفن، والغوص، وصيد الأسماك، وجمع اللؤلؤ، كما كان للحاكم دور في دعم هذه الأنشطة، وذلك بخفض رسوم الضرائب، وانعكس أثره ليصبحميناء الكويت محطة جذب للكثير من البضائع من عدة أماكن.الرعي، الزراعة، التجارة، الحِرَف والصناعات، الغوص والموارد الطبيعية. هي أهم المقومات الاقتصادية التي تم تناولها في هذه الموضوع، وقد توقفت الدراسة في عام 1332هـ/1914م، بإعلان قيام الحرب العالمية الأولى، وتغيير موازين القوى وبالتالي تغيرات وتحولات طرأت على الأوضاع الاقتصادية في الدول العظمى، والذي انعكس أثره على معظم الدول. ومنها الكويت. اتبعت الدراسة منهج البحث التاريخي المعتمد على جمع المادة الخاصة بموضوع الدراسة من منابعها الأصلية، وتحليلها ودراستها دراسة تاريخية وصفية. بهدف الوصول إلى نتائج، والتي من أهمها تنوع وتطور المقومات التي اعتمدت عليها الكويت في بناء اقتصاد قوي للدولة في تلك الفترة. بما يتناسب مع طبيعة موقعها الجغرافي، ودور السلطة الحاكمة في دعم تلك المقومات.

الكلمات المفتاحية: الاقتصاد، الكويت، التجارة، الغوص، الحرف والصناعات.

Abstract:

This study aims to shed the light on the economic necessities that State of Kuwait relied on since its emergence, asitis distinguishedby its geographical location, which contributed to the variety of its economic necessities. Despite the scarcity of water resources, Kuwait has overcome these difficulties by engaging in

various kinds of economic activities, such as commercial activity, shipbuilding, diving, fishing and pearling. The Governor has played a role in supporting these activities, by reducing tax fees, which led to Kuwait seaport being a station for attracting many goods from several places. Grazing, agriculture, trade, crafts and industries, diving and natural resources are the essential economic necessitiesdealt with in this study. This studywas discontinued in 1331 A.H/ 1914A.D due to the outbreak of World War II and the balance of Powers has been changed, and consequently, there were changes and transformation have been occurred in the Great Powers. All these changes had affected the most countries including Kuwait. This study adopted historical research approach based on collecting the literaturerelated to the study from its origins, analyzing and reviewing themas a descriptive historical study, with a view of reach the findings. The main findings are the diversity and development of the necessities on which Kuwait relied in building a strong economy in that period In accordance with the nature of its geographical location and the role of the ruling authority in supporting these necessities.

Keywords: Economy, Kuwait, Trade, Diving, Crafts and Industries.

الموقع:

تقع الكويت على رأس الشمال الغربي للخليج العربي بين خطي طول 28 و30 شمالاً، وخطي عرض 46 و48 شرق خط غرينتش.[1]

نُشر تقرير للماجور كولبيروك يصف الكويت وموقعها في تاريخ 1235هـ/ 1820م حيث يقول في التقرير: «وأول مستوطنة على رأس الخليج هي الكويت، التي تقع على مرفأ صالح لرسو السفن، ويقطنها خليط من العرب الخاضعين لآل صباح، وهم فرع من قبيلة العتوب، تقوم على حمايتها قلعة مزودة بعشرين مدفعاً».[2]

الحدود والتسمية:

يحدها من الشمال، وجزء من الغرب العراق، أما من الجنوب والغرب فتحدها المملكة العربية السعودية، ومن الشرق الخليج العربي[3].

ورُسمت خريطة للكويت في مؤتمر لندن عام 1331هـ/ 1913م؛ من

أجل تصفية الخلافات السائدة بين الدولة العثمانية والحكومة البريطانية، وأوضحت هذه الخريطة حدود الكويت، التي تمتد من خور الزبير شمالاً حتى رأس القليعة جنوباً [4].

لقد عُرفت الكويت بمسمى القَرين[5] وبينت خريطة رسمها الرحالة الدانمركينيبور[6] للخليج العربي في 1179هـ/1765م وجود اسم القرين في ركنها الشمالي الغربي، كذلك نجده في أغلب خرائط الجزيرة العربية التي رسمها الأوروبيون. وهذه التسمية بالقرين، أو الكويت هي تصغير قرن وكوت، والقرن هو التل، أو الأرض العالية. ويذكر أبو حاكمة بأنه عندما أنشأ براك بن غرير[7] كويتاً (والصحيح كوتاً) بالقرين غلب اسم الكويت على المكان؛ فصارت البلدة تعرف باسم الكويت بدلاً من القرين.[8]

أما أصل تسميتها بالكويت فكما قال المؤرخ عبد العزيز الرشيد في كتابه تاريخ الكويت: «الكويت تصغير كوت، والكوت كلمة متعارف عليها في العراق، ونجد وما جاورها في البلاد العربية، وبعض بلاد العجم، وقد شاع استعمالها على الألسنة حتى صرفوها تصريف الكلمات العربية الأصيلة فصغروها، وجمعوها، فقالوا كويت، وأكوات، وبالمصغر سميت البلدة على ضفاف الخليج العربي، وهي تطلق عندهم على البيت المربع المبني كالحصن، والقلعة».[9] ويذكر يوسف بن عيسى القناعي عن تسمية الكويت: «هو تصغير كوت، وهو معروف بالعراق، وهو عندهم يحتوي على عدة دور للفلاحين، ويحاط بسور».[10] ويرى المؤرخ سيف مرزوق الشملان بأن الكويت :بضم الكاف، وفتح الواو تصغير الكوت، والكوت كلمة يطلقها أهل العراق وما جاورهم على البيت المربع الشبيه بالحصن».[11]

ويتضح من هذه التسميات التي ذكرها المؤرخون بأن كلمة كويت لا خلاف عليها وهو تصغير لكلمة الكوت، وهذه الكلمة منسوبة للكوت، ويعني (الحصن) الذي كان مبنياً على الكويت في الزمن القديم.[12]

مميزات الموقع:

تمتلك الكويت موقعاً استراتيجياً على الخليج العربي، وهي ميناء صالح لرسو السفن،[13] ووجود موقعها بين العراق في الشمال، والأحساء في الجنوب جعلها تتمتع بميناء ممتاز.[14]ومما يميز موقعها قربها من شط العرب[15] وارتباطها القريب بنجد، وتُعد منفذاً تجارياً لنجد وشمال الجزيرة العربية.[16]

كما أن طبيعة موقع الكويت في الشمال الغربي من الخليج جعلها محط تنافس بين الدول العظمى في تلك الفترة، وهي: بريطانيا، وألمانيا، وروسيا بجانب الدولة العثمانية.[17]

المقومات الاقتصادية في الكويت:

اعتمد اقتصاد الكويت في مرحلة ما قبل ظهور النفط على التجارة، وجمع اللؤلؤ، وصيد الأسماك، وقد ساعد موقع ميناء الكويت المهم على رسو الكثير من المراكب، كما ساهمت قلة رسوم الضرائب فيه بأن يكون ميناء جذب، ومخزن للكثير من البضائع، ومنها البضائع القادمة من الهند، كما تأتي السفن العراقية الصغيرة التابعة للتجار الكويتيين، أو العراقيين لتنقل بعض البضائع الموجودة في الميناء عن طريق شط العرب حتى تصل إلى البصرة. وكانت هناك عدة مقومات أخرى نشطت، وأسهمت في ازدهار اقتصاد الكويت؛ وتفاوتت هذه المقومات من حيث إسهامها في اقتصاد المنطقة، وأثرها على العلاقات بحسب الظروف التي تواجهها، وأهمها:

1.الرعي:

يعتبر الرعي، والثروة الحيوانية من أهم مصادر الدخل الاقتصادي، وتعتمد حياة الرعي على هطول الأمطار، وتوفر النبات. ويعد مناخ الكويت جافاً؛ إذ تمثل الصحراء الجزء الكبير من مساحتها. وقد عمل السكان قديماً في البحر، وارتبطوا بالتجارة، والغوص، والصيد أكثر من الرعي إلا أن ذلك لم يمنع بعض السكان من الاتجاه إلى الصحراء، والاستفادة من خيراتها.واعتمد أغلب سكان البادية على أرض الكويت كمصدر رزق لهم رغم عدم استقرارهم فيها، حيث يعتمد الرعاة على الغطاء النباتي الذي تنبته الصحراء عقب سقوط الأمطار. وحين يأتي الصيف يقتربون من القرى حيث تتوفر موارد المياه الدائمة، وكان نسبة كبيرة منهم ينزلون بالقرب من قرية الجهراء؛ ومع قدومهم تزدهر الأسواق الكويتية بما يحملونه معهم من خيرات الصحراء من الحليب، ومشتقاته، والأصواف، والخيام.وقد كانت القبائل التي تسكن في صحراء الكويت، وشبه الجزيرة العربية قديماً لا تعرف الحدود حيث كانت كثيرة الترحال وراء الماء والكلأ؛ فلا حدود تقيد حركتهم وتنقلهم من مرعى لآخر. واستمر ذلك إلى أن ظهرت التقسيمات السياسية والحدود بين الدول، وأدى إلى استقرارها؛ لذا فقد كان الرعي في الكويت مهماً في اقتصادها إلى جانب المهن الأخرى كمهنة الزراعة، ومهنة الغوص، وصيد السمك. وقد كان للقبائل دور بارز في إنعاش اقتصاد الكويت قديماً، ويذكر حافظ وهبه بأن عدد عشائر الكويت قبل عام 1338هـ/ 1921م بلغ نحو 15 ألفاً، وقد التحق أكثرهم بنجد، بعد بناء الهجر. وتنتمي عشائر الكويت إلى قبائل عنزة، والعوازم، والرشايدة، وبني هاجر، والعجمان، وبني خالد، ومطير.[18] وذكر ديكسون في كتابه الكويت وجاراتها أن غالبية عشائر الكويت هم من عشائر الجزيرة

العربية من العوازم، والرشايدة، وبني خالد، وأن الرعي كان مهنة أساسية لدى بعض الكويتيين قديماً[19]، وذكرت زهرة ديسكون بأن أسرة سليم المزين رعوية تضرب خيامها بالقرب من آبار الشامية صيفاً، وإذا حل الشتاء تنتقل إلى قلب الصحراء؛ سعياً وراء المراعي لمواشيها[20]. ويذكر الرحالة الأمريكي لوشر أن أكثر أهالي الكويت يملكون قطعاناً من الأغنام، والإبل، والخيل، والحمير، والماعز، ويتركونها في الواحات الخارجية في اتجاه البصرة[21] . وذكر لوريمر في كتابه (دليل الخليج) بعضاً من أنواع الحيوانات وأعدادها، وبأن الجهراء كانت غنية بقطعان الماعز، والجِمَال، والأغنام؛ وذلك لكبر مراعيها، وتنوع نباتها، وتوفر مياهها الدائمة التدفق طيلة أيام السنة[22]. وكانت الحدود مفتوحة بين الكويت والعراق، ولم تكن القبائل تعترف بالحدود حيث يتنقل أهل بادية الكويت بحرية تامة في العراق، ولهم حق التملك، ويزود العراقُ الكويتَ بجميع احتياجاتها من المواد الغذائية، وخاصة الخضر والفواكه[23].

2. الزراعة:

تعتبر الزراعة عاملاً مهماً من مقومات الاقتصاد في أي دولة، وتعتمد على توفر ثلاثة عناصر رئيسة هي: طبيعة التربة، وملائمة المناخ، ووفرة المياه. والكويت تعاني من قصور فيما يخص طبيعة التربة، كما أن ظروفها المناخية غير ملائمة، أما المياه فإنه لا وجود للأنهار، والآبار فيها قليلة.[24] وارتبط النشاط الزراعي بهطول الأمطار. وعلى الرغم من عدم ملائمة الظروف الطبيعية والمناخية في الكويت؛ فقد تغلبوا على تلك الصعوبات، ونجحوا في زراعة بعض النباتات التي تتناسب مع الظروف البيئية، فزرعت نباتات صحراوية تحتمل الجفاف، وقلة المياه، وعند دخول موسم الأمطار تنمو تلك الأعشاب بشكل أسرع في نهاية الموسم، وتزدان الصحراء بهذه النباتات العشبية، وبعد انتهاء فصل الشتاء تتحول المناطق إلى مراعٍ. فكانت الأراضي الزراعية محدودة، وتنحصر بشكل أوضح في الجهراء؛ لوجود المياه فيها. وتقتصر أنواع الأشجار فيها على النخيل، والسدر، وأشجار برية تستخدم في الوقود، ورعي الإبل[25].

أما عن قلة المياه فقد مثلت مشكلة حقيقية، ارتبطت في الكويت منذ تأسيسها. فكانت مصادر مياه الكويت خلال فترة الدراسة تعتمد على الآبار، ومياه الأمطار؛ لعدم وجود المياه العذبة. ولم تكن مياه الأمطار منتظمة، كما أنها لم تكن في بعض الأحيان بكميات كافية. أما آبار المياه المعدنية فكانت تقع في مناطق الشامية، والجهراء، والدسمة. وهي لم تكن عذبة طوال أيام السنة؛ فعذوبة المياه كانت تزداد عقب سقوط الأمطار، ولكن بعد ذلك بفترة كان بعضها ينضب، وبعضها الآخر يتحول ماؤه فيصبح مُرّاً، أو مالحاً. وقد

أدت زيادة عدد السكان إلى عدم إيفاء الآبار التي تحتويها الكويت بحاجة البلاد وزيادة طلب السكان على المياه؛ فاتجهوا إلى جلب المياه من منطقة شط العرب بواسطة المراكب الشراعية[26].

أما عن كيفية نقل المياه من شط العرب في جنوب العراق إلى الكويت عبر السفن الشراعية في زمن الشيخ مبارك الصباح، فقد جلبت أول سفينة مجهزة لنقل المياه من شط العرب سنة 1326هـ/ 1908م، ونوعها (التشالة)، وكان يملكها محمد اليعقوب[27]، وفي سنة 1331هـ/ 1913م اشترى الشيخ مبارك السفينة (السعيد) المهيأة بالخزانات لنقل ما يقارب (72000) جالون من ماء شط العرب. واستمر نقل المياه بهذه الطريقة، فكثرت سفن نقل المياه وبلغ عددها سنة 1329هـ/ 1911م خمسين سفينة[28] . وفي أثناء رحلة الدانمركيباركليرونكيير الذي بدأ رحلته إلى الجزيرة العربية من اسطنبول إلى بغداد، ثم ركب سفينة شراعية على نهر دجلة متجهاً إلى البصرة، ومنها إلى الكويت. قال:»إن الكويت بلد الصحراء دون أي حدائق، أو مساحات خضراء، وتأتيها الذرة، والخضروات من الفاو، وأماكن أخرى»[29].

كان شحّ المياه العذبة سبباً لعدم تطور الزراعة في الكويت؛ لذا كان الجزء المهم من المواد الغذائية يجلب من البلدان الأخرى. ويذكر مرتضى بن علوان بعض مشاهداته عن الكويت في مخطوطته عام 1121هـ/ 1709م حيث يقول: «دخلنا بلداً يقال لها الكويت بالتصغير، وهي بلد لا بأس بها تشابه الحسا إلا أنها دونها، ولكن بعمارتها وأبراجها تشابهها، وكان معنا حج من أهل البصرة فرق عنا من هناك على درب يقال له الجهراء، ومن الكويت إلى البصرة أربعة أيام، في المركب البحري يوماً واحداً؛ لأن مينت (ويقصد به ميناء) البحر على كتف الكويت، وأما الفاكهة والبطيخ وغير ذلك من اللوازم يأتي من البصرة في كل يوم في المركب؛ لأنها أسكلة[30] البر أقمنا بها يوما وليلة»[31]. ويبين لنا نص مرتضى بن علوان أهمية البصرة تجارياً بالنسبة للكويت، وكذلك قدم الجهراء، وقلة أنواع المزروعات فيها.

3.التجارة:

أخذ الكويتيون بأسباب التجارة، واعتبروها ضرورة لتعويضهم عما عجزت طبيعة الكويت الصحراوية عن منحهم إياه، حيث كانت التجارة في الكويت قديماً الركن الأساسي للاقتصاد[32]. وكان أثر السلطة في الكويت مهماً في تطور وازدهار التجارة، حيث حرص الشيخ صباح الأول 1130-1190هـ/ 1718 - 1776م على تأمين الطرق التي كانت تسلكها القوافل التي تحمل المسافرين، والبضائع إلى بلاد الشام من جهة، ونجد من جهة أخرى، وذلك

بإقامة علاقة طيبة مع شيوخ القبائل التي تقيم بالقرب من هذه الطرق[33]، ومن أبرز التجار المهاجرين إليها والد أحمد بن رزق.[34] وفي عهد الشيخ صباح الثاني بن جابر الأول 1276-1283هـ/ 1859-1866م اتسعت التجارة؛ فسعى لفرض ضرائب على البضائع الخارجة من الكويت إلا أن تجار الكويت رفضوا ذلك،فلم يقبلوا أن يفرض عليهم مالم يفرضه أبوه وجده، وأنهم على استعداد لمساعدته إن كان بحاجة إلى المال؛ فتجاوب معهم وتراجع عن مسعاه[35]. وكان لتطور التجارة في الكويت أثر في لفت انتباه الرحالة الذين كتبوا عنها، أو زاروها خلال هذه الفترة وعرضوا في مذكراتهم الدور المهم لميناء الكويت في التجارة، كذلك من ناحية أخرى المهارات التي يمتاز بها التجار، والبحارة الكويتيون؛ فقد وصفها الرحالة الأمريكي لوشر الذي زار الكويت سنة 1285هـ/ 1868م في عهد الشيخ عبد الله الثاني بن صباح الثاني، الذي حل في ضيافة الشيخ بقوله: «جل الرجال من سكان الكويت يعملون في التجارة والملاحة، وهم يتاجرون مع البصرة، والساحل الفارسي، وكذلك مع القبائل البدوية في الصحراء، ويتعاملون بتجارة اللؤلؤ، والعود، والأسلحة النارية، والذخيرة، والملابس، والسروج، والسجاد»[36].

كما أخذت التجارة بالازدهار في عهد الشيخ عبد الله الثاني 1283-1309هـ/ 1866-1891م؛ لهجرة بعض الموسرين والأغنياء إلى الكويت، نظراً لظروف القحط، وعدم الاستقرار، والحروب التي كانت تعاني منها المناطق المحيطة بها، وبخاصة نجد، والأحساء، واتجاه أهالي الكويت إلى بناء المراكب الكبيرة القادرة على الوصول لموانئ الخليج العربي البعيدة عن الكويت. فضلاً عن بدء بروز مكانة الكويت كمصدر تجاري لبعض البلدان الأخرى مثل الشام، ونجد، والحجاز[37]. وزاد التطور التجاري في الكويت حتى شهد طفرة كبيرة في عهد الشيخ مبارك 1313-1334هـ/ 1896-1915م، حيث حرص على حفظ التجار من السلب والنهب؛ وذلك بالضرب على أيدي العابثين والخارجين وبالذات من القبائل التي تعتدي على القوافل، كما أنه دعم التجار وساندهم خاصة الذين تعرضوا للإفلاس، وذلك من خلال تقديم قروض ميسرة لهم. وفي عهده راجت تجارة اللؤلؤ، واتسع حجم المشتغلين بها. فضلاً عن زيادة عدد المهاجرين من نجد، وفارس، والعراق، والأحساء إلى الكويت، وهو الأمر الذي ساهم في زيادة عدد سكانها، ومن ثم تدعيم مركزها. كما أتم الشيخ مبارك تنظيم دائرة الجمارك عام 1315هـ/ 1898م، فرفع الضريبة على التجارة من 3 % في عهد أخويه السابقين إلى 5 %، وذلك على ما يرد الكويت عن طريق البر والبحر[38]. وشهدت التجارة في الكويت بين عامي 1323-1324هـ/ 1905

- 1906م تضاعفاً، وذلك بسبب التشجيع المستمر في دعم التجار بقلة رسوم الضرائب، مقارنة بغيرها من الدول؛ وازدادت أهميتها لتصبح الكويت المنفذ التجاري المهم لنجد[39]. وكان من أبرز الأنشطة التجارية في الكويت تجارة الخيول، وكان العراق يعتبر المصدر الرئيس لتجارة الخيل في الخليج، ويذكر بلي بأن الكويت كانت تصدِّر 800 حصان سنوياً إلى الهند، يُرسَل منها 600 رأس مباشرة من الكويت، و200 رأس من البصرة؛ ومن أبرز التجار الذي عُرِفوا بتجارة الخيل في الكويت أسرة آل عبدالجليل، فقد امتلكت هذه الأسرة ما يقارب سبعة مراكب من نوع البغلة خصصوا بعضها لتجارة الخيل[40]. وكان من أشهر التجار في هذا يوسف البدر حيث كانت ثروته 120 ألف ريال، وقد قال فيه شاعر العراق (الأخرس):

إنَّ الكويتَ حماها اللهُ قد جَعَلتْ في اليوسفين مكان السبعة الشُّهُبِ [41]

4.الحِرَف والصناعات:

ارتبطت الحِرَف والصناعات اليدوية التي مارسها الكويتيون بالتجارة، والغوص، والصيد. حيث تعتبر صناعة المراكب من أهم هذه الصناعات، وهي مرتبطة بمهنة الغوص. ففي البداية كان الكويتيون يستوردون المراكب من بعض موانئ الخليج الأخرى، أو من الهند، ثم اتجهوا إلى تصنيعها بعد ذلك، وبرع الكويتيون في هذا المجال؛ إذ كان للمراكب التي يصنعونها سمعة طيبة سواء كانت مراكب للغوص، أو للصيد، أو للتجارة. واتسمت مراكب الغوص بكبر حجمها حيث كان للكثير منها شراعان، أو ثلاثة، وكان المركب الواحد يستوعب ما بين 40-60 شخصاً[42]. كما أنهم كانوا يستوردون مستلزمات بناء السفن مثل الخشب، والحبال، وما إلى ذلك من الهند[43]. ومن أنواع السفن المخصصة للغوص، وصيد اللؤلؤ البتيل، والبقارة، والسنبوك، والشوعي، والجالبوت، والبوم[44]، وتعتبر البتيل، والبقارة أقدم أنواعها. وقد بدأت السفن بالتوجه بعد موسم الغوص في عام 1326هـ/ 1908م، لنقل الماء، وقد اشتهرت، أهمها بوم تيسير وهو من أكبر السفن التي صنعت لنقل الماء من شط العرب إلى الكويت. وتعتبر البوم، والدوبة أكبر سفينتين للماء تم صنعهما في الكويت؛ ونظراً لكبر السفينة فقد كان من الصعب عليها الاقتراب من الساحل؛ لذا كان الحمّارة يضطرون للدخول إلى داخل النقعة مسافة طويلة للحصول على الماء؛ وقد بلغ عدد السفن المخصصة لنقل الماء في عام 1328هـ/ 1910م أربعين سفينة[45].

كذلك هناك نوع من السفن تُسمى الكويتية، وهي هندية الأصل لا تصنع في الكويت، يشتريها تجار الخليج من الهند، ويضيفون عليها بعض

التعديلات، وتصبح بعدها مشابهة للسفن الخليجية، ومنها أحجام مختلفة، وكانت تستخدم لحمل التمور، والبضائع من البصرة إلى الكويت، وتُحمل عليها الأخشاب من الهند إلى الكويت[46]. وبالإضافة إلى صناعة المراكب والسفن الشراعية، فقد مارس الكويتيون صناعة الخيام وبيوت الشَّعر، فضلاً عن عمليات صقل اللؤلؤ[47]؛ لذا كان لتلك الحِرف المرتبطة بالبحر مساهمة في التطور الاقتصادي، وفتح الأسواق، والدكاكين.

كما وجد في الكويت مصنع لصناعة الثلج لرجل يهودي اسمه الخواجة صالح محلب، أسس المصنع سنة 1330هـ/ 1912م على ساحل البحر، كما كان هناك مصنع آخر يملكه الحاج محمد الفوزان المتوفى سنة 1318هـ/ 1900م يصنع الثلج في بيته[48].

5. الغوص والموارد الطبيعية:

لم تُعطِ البيئة الصحراوية للكويت المعطيات الكافية لحاجة السكان من ضروريات الحياة كالغذاء، والملبس[49]؛ لذا فقد ارتبط أهالي الكويت بالبحر؛ فمارسوا صيد الأسماك، وكان الصيد من الأنشطة المهمة فيها. وقد كانت هناك قوارب ومراكب خاصة به، كان أهالي الكويت يصنعونها بأنفسهم[50]، وقد استخدموا في هذه الحرفة أربعة أنواع من السفن منها البدائي، والبسيط مثل الورجيه، ومنها الأكثر تطوراً مثل الشوعي، والبلمن كما أنهم استخدموا قارباً صغيراً يسير بفعل المجاديف لنقل الأسماك يدعى الهوري[51]. ولا يمكن فهم تاريخ التطور الاقتصادي لإمارة الكويت على نحو دقيق دون رصد وتحليل الغوص على اللؤلؤ، باعتبارها أهم الأنشطة البحرية التي مارسها أهالي الكويت حتى بدايات اكتشاف النفط، وبدأ اشتغال الكويتيين في استخراج اللؤلؤ من البحر منذ القِدم، وكان أشهر تاجر لؤلؤ عُرف في ذلك الحين هو الشيخ أحمد محمد بن رزق، الذي هاجر من الكويت مع الشيخ خليفة آل خليفة إلى قطر سنة 1180هـ/ 1767م. وأسس معهم بلدة الزبارة. ومن تجار اللؤلؤ أيضاً السيد عبدالجليل الطبطبائي المتوفى سنة 1270هـ/ 1854م. وفي عهد الشيخ مبارك الصباح ازدهرت تجارة اللؤلؤ حتى أنه في عام 1330هـ/ 1912م بلغت أرباح التجار الكويتيين ملايين الروبيات حتى سميت تلك السنة بسنة الطفح؛ لكثرة أرباح اللؤلؤ[52]. وظلت تجارة اللؤلؤ مزدهرة في الكويت حتى عام 1348هـ/ 1930م عندما ظهر اللؤلؤ الصناعي فانهارت هذه التجارة.وهناك الكثير من المعلومات عن أصناف اللؤلؤ، ودرجاته، وفنون صناعته، والتجهيزات التي تسبق موسم الغوص، ومراكب الغوص، ومغاصات اللؤلؤ، وكيفية توزيع المحصول، ويمكن إبراز بعض العناصر التي تكشف

أهمية مهنة الغوص في إطار النشاط الاقتصادي لإمارة الكويت خلال الفترة محل الدراسة. وقد ارتبط الرواج التجاري للإمارة في جانب منه بهذه المهنة. فقبل بدء موسم الغوص تنشط التجارة، حيث يقوم البحّارة والغواصون بشراء مستلزمات رحلة الغوص، وبعض احتياجات أسرهم خلال فترة غيابهم،ويدب النشاط في الأسواق التجارية مرة أخرى مع نهاية الموسم بعد أن يكون قد تم توزيع المحصول، وحدث نوع من الانتعاش الاقتصادي للسكان. ويرى لوريمر أنه لولا وجود موارد اللؤلؤ لضعفت تجارة كلٍّ من الكويت، والبحرين كثيراً[53]. وقد جاء في تقرير لمدير شركة الهند الشرقية الهولندية عن المنطقة الساحلية للخليج في عام 1169هـ/ 1756م، جاء فيه أن العتوب كانوا يملكون 300 مركبٍ- معظمها صغير- يستخدمونها للغوص على اللؤلؤ، وأن صغر حجم هذه المراكب لم يسمح لهم بالإبحار لمسافات طويلة. وتطور عدد مراكب الغوص بشكل ملفت للنظر. حيث إن الرحالة الألماني نيبور الذي زار الكويت عام 1178هـ/ 1765م ذكر في تقرير له أن عدد هذه المراكب قد وصل إلى 800 مركبٍ. ونظراً للحيز المهم الذي مثلته مهنة الغوص في الحياة الاقتصادية بالكويت، فقد طور الأهالي بعض القواعد التي أصبحت في حكم الأعراف والتقاليد التي تنظم هذه المهنة، سواء من حيث مباشرة عمليات الغوص، أو من حيث توزيع المحصول، أو من حيث تجارة اللؤلؤ. فبالنسبة لتنظيم ممارسة مهنة الغوص كان هناك عدة فئات، لكل منها دور ووظيفة محددة، وهذه الفئات هي:[54]

الممولون: وهم عادة أصحاب سفن الغوص، النواخذة جمعنوخذة وهو ربان السفينة، الغاصة جمع (غواص): وهو الشخص الذي يقوم بالغوص، ويباشر عملية استخراج اللؤلؤ من قاع البحر، السيوب جمع (سيب): وهو الشخص الذي يبقى على ظهر السفينة، ومهمته سحب الغواص من قاع البحر بواسطة الحبل الذي يربطه الغواص حول نفسه، التبانة: وهم الصبية الذين يرافقون سفن الغوص لتعلم أصول المهنة، الطواشون جمع(طواش) وهم تجار اللؤلؤ[55].

الخاتمة:

من خلال البحث في المقومات الاقتصادية للكويت، نجد أنها تنوعت بين الرعي والزراعة والتجارة والصيد والصناعات والحرف، ومقومات أخرى نشطت وأسهمت في ازدهار اقتصاد الكويت.

النتائج:

خلصت الدراسة لعدد من النتائج، ومن أهمها:

1. أن الطبيعة الصحراوية للكويت قد لعبت دوراً في معرفة اتجاهها الاقتصادي.
2. ساعد موقع الكويت الجغرافي المتميز لتكون ميناء صالحاً لرسو الكثير من السفن. وتوضيح طبيعة الأنشطة الاقتصادية.
3. كان لقلة الموارد والمياه دافعاً للعتوب منذ البداية لممارسة النشاط التجاري، وبناء السفن، والغوص، وصيد الأسماك.
4. إن للبيئة في الكويت ومنها قلة موارد المياه دور في تسيير القوافل التجارية.
5. كان لقلة المياه في الكويت أثراً على النواحي الزراعية إذ كانت في مستوى قليل، وبالرغم من ذلك وجدت عدد من المزروعات اعتماداً على موسم الأمطار، والاستعانة بجلب المياه من المناطق المجاورة.
6. أسهم موقع الكويت بدور كبير في التبادل التجاري، الى جانب دور حكام آل صباح في تشجيع القوافل التجارية وتأمين التجار.
7. لم تكن الحرف والصناعات في الكويت في فترة الدراسة تقتصر على السفن والمراكب الشراعية فسحب، بل تنوعت وتعددت في صناعات أخرى، تمثلت بوجود مصنع للثلج، بالإضافة لصناعة بيوت الشعر وصقل اللؤلؤ.

التوصيات:

من التوصيات التي خرجت بها الدراسة:

1. التركيز على دراسة اقتصاد الكويت ابتداءً من النشأة والتحولات التي طرأت على الاقتصاد بعد ظهور النفط.
2. حث الباحثين على دراسة المقومات الاقتصادية وأثرها على الجوانب الأخرى في الكويت، كتأثيرها على الحياة السياسية والاجتماعية والثقافية.

المصادر والمراجع:

(3)إبراهيم، عبدالعزيز عبدالغني، روايات غربية عن رحلات في شبه الجزيرة العربية، جـ3، دار الساقي، لبنان 2013م.
(4)أبو حاكمة، أحمد مصطفى، تاريخ الكويت الحديث 1163-1385هـ/ 1750-1965م، ذات السلاسل، الكويت 1984م.
(5)الأحسائي، محمد بن عبد الله العبد القادر، تحفة المستفيد بتاريخ الأحساء في القديم والجديد، الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على توحيد المملكة العربية السعودية، جـ1، الرياض 1419هـ.
(6)البغدادي، محمد عبد الرزاق، جغرافية العراق السياحية، الجامعة المستنصرية، كلية الإدارة والاقتصاد، بغداد 1412هـ/ 1991م.
(7)التركي، يوسف، لمحات من ماضي الكويت، ط2، الكويت 1997م.
(8)الحاتم، عبد الله خالد، من هنا بدأت الكويت، ط3، الكويت 2004م.
(9)الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2007م.
(10)الحجي، يعقوب يوسف، صناعة السفن الشراعية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2007م.
(11)الخالدي، إبراهيم حامد، دخلنا بلداً يقال لها الكويت، مطابع القبس، الكويت 2011م.
(12)خزعل، حسين خلف الشيخ، تاريخ الكويت السياسي، جـ1، دار ومكتبة الهلال.
(13)الدرورة، علي إبراهيم، تجارة الخيل في الكويت، مجلة الوثيقة، مجلد 23، العدد 46، البحرين، يوليو 2004م.
(14)الدوسري، عبدالرحمن علي، أوليّات كويتية، دار سلمى للنشر، 1996م.
(15)ديكسون، ،هـ.ر.ب، الكويت وجارتها، ترجمة فتوح الخترش، ذات السلاسل، ط3، الكويت 2012م.
(16)ديكسون، زهرة، الكويت كانت منزلي، دار الكاتب العربي.
(17)الرشيد، خالد عبدالقادر، موسوعة اللهجة الكويتية، الكويت 2009م.
(18)الرشيد، عبد العزيز، تاريخ الكويت، دار مكتبة الحياة، لبنان، (د.ت).
(19)رونكيير، باركلي، عبر الأراضي الوهابية على ظهر جمل، ترجمة: منصور الخريجي، ط2، مكتبة العبيكان، الرياض 2003م.
(20)سالدانها، ج.ج، شؤون الكويت 1896-1914م، ترجمة فتوح الخترش، ط2، ذات السلاسل، الكويت 1990م.

(21)سلطان، غانم وآخرون، جغرافية الكويت دراسة في الظروف الطبيعية والسكان، ط2، دار المعرفة بالإسكندرية 1997م.
(22)سلوت، ب.ج، نشأة الكويت، ترجمة مركز البحوث والدراسات الكويتية، قدم له: عبد الله يوسف الغنيم، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2003م.
(23)الشمري، خليف صغير، المستودع والمستحضر في أسباب النزاع بين مبارك آل صباح ويوسف آل إبراهيم 1896-1906م، دار نينوى، دمشق 2008م.
(24)الشملان، سيف مرزوق، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، جـ1، ذات السلاسل، الكويت 1986م.
(25)الصباح، ميمونة الخليفة، الكويت حضارة وتاريخ، جـ1، الكويت 1989م.
(26)طعمة، خالد، تاريخ الكويت الكبير، ط2، الكويت 2013م.
(27)العاني، كريم، الحدود العراقية الكويتية، الوراق للنشر، 2013م.
(28)عبدالله الهاجري، محمد العنزي، مدخل إلى تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، ط3، الكويت 2011م.
(29)غانم، سلطان، جوانب من شخصية الكويت، مؤسسة علي الصباح للنشر، الكويت 1990م.
(30)الفرحان، راشد، مختصر تاريخ الكويت وعلاقاتها بالحكومة البريطانية والدول العربية، مكتبة آفاق، ط2، الكويت 2012م.
(31)القناعي، يوسف عيسى، صفحات من تاريخ الكويت، ط4، مطبعة حكومة الكويت، الكويت 1968م.
(32)الكويت قراءة في الخرائط التاريخية، ط4، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2006م.
(33)لوريمر، ج.ج. دليل الخليج ترجمة ديوان حاكم قطر، مطابع علي بن علي، الدوحة، القسم الجغرافي، جـ3.
(34)مالـيري، س. ستانلي ج، الكويت قبل النفط، ترجمة محمد الرميحي، ط3، دار مدارك للنشر، دبي 2012م.
(35)المزيني، أحمد، الكويت وتاريخها البحري أو رحلة الشراع، ذات السلاسل، الكويت 1986م.
(36)المنصور، عبد العزيز، الكويت وعلاقاتها بعربستان والبصرة 1896-1915م، ط2، ذات السلاسل، الكويت 1980م.
(37)ميلكوميان، يلينا، دراسات في تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، ترجمة: ماهر سلامة، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2011م.

(38)النجـار، مصطفـى، التاريـخ السـياسي لعلاقـة العـراق بالخليـج العربـي، مطبعة جامعة البـصرة، البـصرة 1974م.
(39)الهاجري، عبدالله محمد، تاريخ الكويت الإمارة والدولة، الكويت 2017م.
(40)وهبه، حافظ، جزيرة العرب في القرن العشرين، دار الآفاق العربية.

الهوامش:

(1)ديكسون، ه.ر.ب، الكويت وجارتها، ترجمة فتوح الخترش، ذات السلاسل، ط3، الكويت 2012م، ص 15؛ الشملان، سيف مرزوق، من تاريخ الكويت، ذات السلاسل، ط2، الكويت 1986م، ص 85؛ المنصور، عبد العزيز، الكويت وعلاقاتها بعربستان والبصرة 1896- 1915م، ط2، ذات السلاسل، الكويت 1980م، ص21؛ سلطان، غانم وآخرون، جغرافية الكويت دراسة في الظروف الطبيعية والسكان، ط2، دار المعرفة بالإسكندرية 1997م، ص26.

(2)سالدانها، ج.ج، شؤون الكويت 1896-1914م، ترجمة فتوح الخترش، ط2، ذات السلاسل، الكويت 1990م، ص 9.

(3) الفرحان، راشد، مختصر تاريخ الكويت وعلاقاتها بالحكومة البريطانية والدول العربية، مكتبة آفاق، ط2، الكويت 2012م، ص 51.

(4)الحاتم، عبد الله خالد، من هنا بدأت الكويت، ط3، الكويت 2004م، ص13.

(5)سلوت، ب.ج، نشأة الكويت، ترجمة مركز البحوث والدراسات الكويتية، قدم له: عبد الله يوسف الغنيم، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2003م، ص124. وللاستزادة انظر: الكويت قراءة في الخرائط التاريخية، ط4، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2006م، ص23.

(6)كارستينيبور، رحالة دانماركي، كان عضواً في البعثة العلمية التي أوفدها ملك الدانمارك عام 1760م إلى شبه الجزيرة العربية، العاني، كريم، الحدود العراقية الكويتية، الوراق للنشر، 2013م، ص40.

(7)براك بن غرير: من أمراء بني خالد، هجم على الحامية العثمانية في الأحساء حتى اضطرهم إلى تسليم البلاد ونودي أميراً عليها. الأحسائي، محمد بن عبد الله العبد القادر، تحفة المستفيد بتاريخ الأحساء في القديم والجديد، الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على توحيد المملكة العربية السعودية، الرياض 1419هـ، ج1، ص216.

(8)أبو حاكمة، أحمد مصطفى، تاريخ الكويت الحديث 1163-1385هـ/ 1750-1965م، ذات السلاسل، الكويت 1984م، ص 17-18.

(9)الرشيد، عبد العزيز، تاريخ الكويت، دار مكتبة الحياة، لبنان، (د.ت)، ص32.

(10)القناعي، يوسف عيسى، صفحات من تاريخ الكويت، ط4، مطبعة حكومة الكويت، الكويت 1968م، ص 5.

(11) الشملان، من تاريخ الكويت، ص100.

(12) طعمة، خالد، تاريخ الكويت الكبير، ط2، الكويت 2013م، ص 88-89.

(13) الشملان، سيف مرزوق، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج

العربـــي، جـــ1، ذات السلاســـل، الكويـــت 1986م، ص99؛ الصبـــاح، ميمونـــة الخليفـــة، الكويـــت حضـــارة وتاريـــخ، جـــ1، الكويـــت 1989م، ص 162.

(14)مالـــيري، س. ســـتانلي ج، الكويـــت قبـــل النفـــط، ترجمـــة محمـــد الرميحـــي، ط3، دار مـــدارك للنـــشر، دبـــي 2012م، ص 59.

(15)شـــط العـــرب: يتصـــل بالخليـــج العربـــي مكونـــاً التقـــاءً لنهـــري دجلـــة والفـــرات، ويشـــكل متنفســـاً فســـيحاً للعـــراق. لوريمـــر، ج.ج. دليـــل الخليـــج ترجمـــة ديـــوان حاكـــم قطـــر، مطابـــع علي بـــن عـــلي، الدوحـــة، القســـم الجغـــرافي، جـــ1، ص 121-123؛ البغـــدادي، محمـــد عبـــد الـــرزاق، جغرافيـــة العـــراق الســـياحية، الجامعـــة المســـتنصرية، كليـــة الإدارة والاقتصـــاد، بغـــداد 1412هـــ/ 1991م، ص121.

(16)الشـــمري، خليـــف صغـــير، المســـتودع والمســـتحضر في أســـباب النـــزاع بـــين مبـــارك آل صبـــاح ويوســـف آل إبراهيـــم 1896-1906م، دار نينـــوى، دمشـــق 2008، ص 21 ؛ ســـتانلي ج، الكويـــت قبـــل النفـــط، ص 59،

(17) الشـــمري، المســـتودع والمســـتحضر، 162؛ ميلكوميـــان، يلينـــا، دراســـات في تاريـــخ الكويـــت الحديـــث والمعـــاصر، ترجمـــة: ماهـــر ســـلامة، مركـــز البحـــوث والدراســـات الكويتيـــة، الكويـــت 2011م، ص9.

(18)وهبه، حافظ، جزيرة العرب في القرن العشرين، دار الآفاق العربية، ص77.

(19)ديكسون، الكويت وجارتها، ص29.

(20) ديكسون، زهرة، الكويت كانت منزلي، دار الكاتب العربي، ص74.

(21) إبراهيـــم، عبدالعزيـــز عبدالغنـــي، روايـــات غربيـــة عـــن رحـــلات في شـــبه الجزيـــرة العربيـــة، جـــ3، دار الســـاقي، لبنـــان 2013م، ص55.

(22)لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، جـ3، ص1110.

(23)العاني، الحدود العراقية الكويتية، ص291.

(24)الصبـــاح، ميمونـــة الخليفـــة، الكويـــت حضـــارة وتاريـــخ، جـــ1، الكويـــت 1989م، ص307.

(25)خزعـــل، حســـين خلـــف الشـــيخ، تاريـــخ الكويـــت الســـياسي، جـــ1، دار ومكتبـــة الهـــلال، ص17؛ التركـــي، يوســـف، لمحـــات مـــن مـــاضي الكويـــت، ط2، الكويـــت 1997م، ص105.

(26)النجـــار، مصطفـــى، التاريـــخ الســـياسي لعلاقـــة العـــراق بالخليـــج العربـــي، مطبعة جامعة البـــصرة، البـــصرة 1974م، ص205.

(27)الخالـــدي، إبراهيـــم حامـــد، دخلنـــا بلـــداً يقـــال لهـــا الكويـــت، مطابـــع القبـــس، الكويـــت 2011م، ص127 .

(28)النجار، التاريخ السياسي لعلاقات العراق الدولية بالخليج العربي، ص207.

(29)رونكيير، باركلي، عبر الأراضي الوهابية على ظهر جمل، ترجمة: منصور الخريجي، ط2، مكتبة العبيكان، الرياض 2003م، ص84.

(30) أسكلة: رصيف يمتد إلى داخل البحر لرسو القوارب والسفن. خالد عبدالقادر، الرشيد، موسوعة اللهجة الكويتية، الكويت 2009م، ص30؛ ويقصد به المرفأ.

(31)سلوت، نشأة الكويت، ص 120.

(32)الهاجري، عبدالله محمد، تاريخ الكويت الإمارة والدولة، الكويت 2017م، ص319.

(33)الرشيد، تاريخ الكويت، ص62. ومن ذلك ما ورد في قصة الدكتور آيفز عام 1758م، ويفهم منها أن القبائل النازحة من الكويت إلى حلب كانت على علاقة وطيدة مع صباح الأول، وعهد لتلك القبائل بضمان سلامة آيفز إذا قرر التوجه إلى حلب عن طريق الكويت. عبدالله الهاجري، محمد العنزي، مدخل إلى تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، ط3، الكويت 2011م، ص47.

(34)أحمد بن محمد رزق، ولد في الكويت عام 1725م، وعُدّ من كبار أعيانها، وتجارها، ومحسنيها. تنقل بين الكويت، والبحرين، والزبارة، والبصرة. عن سيرته كتب الشيخ عثمان بن سند كتاباً في ترجمته أسماه سبائك العسجد في أخبار أحمد نجل رزق الأسعد. الرشيد، تاريخ الكويت، ص62-63.

(35)إبراهيم، حسنين توفيق، الكويت من الإمارة إلى الدولة، ص43.

(36)إبراهيم، عبدالعزيز عبدالغني، روايات غربية، ص55.

(37)القناعي، يوسف عيسى، صفحات من تاريخ الكويت، ط4، مطبعة حكومة الكويت، الكويت 1968م، ص32.

(38)الرشيد، تاريخ الكويت، ص64-65؛ المنصور، عبد العزيز، الكويت وعلاقاتها بعربستان والبصرة 1896- 1915م، ط2، ذات السلاسل، الكويت 1980م، ص56.

(39)الإبراهيم، حسن علي، الكويت دراسة سياسية، الكويت، ص 110.

(40)الدرورة، علي إبراهيم، تجارة الخيل في الكويت، مجلة الوثيقة، مجلد 23، العدد 46، يوليو 2004 البحرين، ص 146- 147.

(41)القناعي، صفحات من تاريخ الكويت، 62.

(42)الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2007م، ص25.

(43) الحجي، يعقوب يوسف، صناعة السفن الشراعية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت 2007م، ص255.

(44)الرشيد، تاريخ الكويت، ص73.
(45) الحجي، صناعة السفن الشراعية، ص-25 153-161.
(46) المزيني، أحمد، الكويت وتاريخها البحري أو رحلة الشراع، ذات السلاسل، الكويت 1986م ، ص84.
(47)لوريمر، دليل الخليج، ق.جـ. جـ4، ص1310؛ الشملان، سيف مرزوق، تاريخ الغوص على اللؤلؤ، ص263-264.
(48)الدوسري، عبدالرحمن علي، أوليّات كويتية، دار سلمى للنشر، 1996م، ص62.
(49)غانم، سلطان، جوانب من شخصية الكويت، مؤسسة علي الصباح للنشر، الكويت 1990م، ص31.
(50)إبراهيم، الكويت من الإمارة، ص50
(51)الحجي، صناعة السفن الشراعية، ص29.
(52)الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ، ص 262؛ المنصور، الكويت وعلاقتها، ص36.
(53)لوريمر، دليل الخليج، ق.جـ، جـ6، ص-3189 3190، إبراهيم، الكويت من الإمارة إلى الدولة ، ص ص 48-50.
(54)إبراهيم، الكويت من الإمارة إلى الدولة، ص48-49؛ المنصور، الكويت وعلاقتها، ص21.
(55)إذا كانت كل المصادر تتفق على الفئات العاملة في مهمة الغوص والتي تم ذكرها في المتن، فإن هناك مصادر تضيف إلى الفئات السابقة ثلاثة أشخاص، كان لكل منهم دور على ظهر السفينة، وهم: الجعدي وهو الذي ينوب عن النوخذة، والمقدمي وهو رئيس البحارة المسؤول عن العمل في السفينة، والرضيف وهو الذي يقوم ببعض الأعمال الخفيفة على السفينة. للمزيد: الشملان، تاريخ الغوص، ص271-272.