مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي بين عامي (1929 - 1947م)
اسم الكاتب: خولة عبدالله العليلي، خير الدين يوسف شترة، حسين عبدالله التميمي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9261
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 17:58 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم الإنسانية والاجتماعية



المجلد 20، العدد 1
شعبان 1444 هـ / مارس 2023م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

مارس 2023م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية** المجلد 20 العدد 1
https//:doi.org/10.36394/jhss/20/1/17

نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي بين عامي (1947-1929م)

خولة عبدالله العليلي[1]
خير الدين يوسف شترة[2]
حسين عبدالله التميمي[3]

تاريخ الاستلام:11-6-2021 **تاريخ القبول:6-10-2021**

ملخص البحث:

اكتسبت العملات المعدنية أهمية كبيرة في تاريخ إمارات الساحل الغربي للخليج العربي باعتبارها مادة النشاط التجاري وقوامه؛ فحرص أبناء الإمارات على اقتنائها لضمان استمرار أنشطتهم التجارية المختلفة؛ مستخدمين لتحقيق ذلك كل وسائل النقل المتاحة آنذاك، فنقلوها على ظهور الدواب والسيارات، وعلى متن السفن والطائرات ولم يتوانوا في استخدام الحوالات المصرفية والشخصية حينما أتيحت لهم الفرصة، وهو دليل ما تميز به أبناء الإمارات من قدرة على توظيف الموارد المتاحة حينذاك.

وقد هدفت هذه الدراسة إلى استعراض أبرز تلك الوسائل المستخدمة في نقل العملات المعدنية في كل من الكويت والبحرين والساحل المتصالح بين عامي (1947-1929) م وهي حقبة عرفت بأهميتها في التاريخ الاقتصادي للخليج العربي؛ نظرًا لما حدث فيها من أحداث اقتصادية وسياسية كبرى كأزمة الكساد العالمي (1933-1929) م، وكالحرب العالمية الثانية (1945-1939) م. كما عرضت الدراسة تفاصيل دقيقة جرت أثناء عمليات شحن العملات، وعرضت جانبًا من بدايات إجراءات تأمينها من المخاطر المحتملة أثناء نقلها من خلال قراءة الوثائق المحلية والبريطانية المنشورة وغير المنشورة.

الكلمات الدالة: العملات المعدنية، إمارات الساحل الغربي، وسائل النقل، الشحن، الوثائق.

---

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)
U18200661@sharjah.ac.ae

(2) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)

(3) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)

المقدمة:

عرفت إمارات الساحل الغربي للخليج العربي مجموعة متنوعة من العملات المعدنية عبر تاريخها الطويل منذ تاريخ ما قبل الميلاد إلى ما قبل استقلالها السياسي بفترة وجيزة؛ إذ أدّت التجارة دورا محوريا في وصولها إليها مستفيدة من وقوعها على طريق التجارة الدولية حينذاك؛ مما أتاح لها فرصة الاتصال بالعديد من البلدان ذات الحضارة كبلاد الرافدين ومصر ودول البحر المتوسط كما تشير الدراسات الأثرية[1]، فمن أهم اللقى الأثرية التي وجدت فيها مسكوكات فضية تحمل نقشا لرأس هيركوليس، متجها إلى اليمين ومرتديا فروة الأسد على رأسه[2]. التي جرى استخدامها في منطقة الخليج العربي وقد عرفت باسم «عملات الإسكندر العربية» وتعود إلى الفترة الممتدة من القرن الثالث ق.م إلى القرن الثاني[3].

استعمل العرب أيضا النقود البيزنطية (395 – 1453م) التي كانت تستخدمها الدولة البيزنطية وولاياتها في الشام ومصر وتسمى عملتها «الدينار يوس» وهي عملة ذهبية، أما النقود الساسانية فقد كانت العملة الرسمية للدولة الساسانية والولايات التابعة لها وتعرف باسم «الدراخما» و»الدرهم» أو «الدرم»، وهي عملة مسكوكة من الفضة، وكان حجمها أكبر من الدينار[4]. واستمر استخدام تلك النقود البيزنطية والساسانية إلى عهد الدولة الأموية التي سكت عملة خاصة بالعرب في عهد الخليفة عبدالملك بن مروان(65-86هـ/-685 705م) حين أمر بترك الدنانير البيزنطية[5]

ومع بداية العصر الحديث دخلت أنواع أخرى من العملات المعدنية أهمها عملة «اللارين» التي قامت بسكها مملكة هرمز العربية في القرن السادس عشر الميلادي في منطقة «لار» الواقعة في جبال فارس الداخلية، والتي اختلف شكلها عن العملات المحلية والأجنبية المستديرة، فجاءت على شكل قضبان من الفضة، طولها عشرة سنتميترات تقريبا

(1) يوسف، فرج الله أحمد.(2002) **مسكوكات ممالك الجزيرة العربية قبل الإسلام**. مجلة أدوماتو، الرياض– المملكة العربية السعودية، العدد 5، ص–ص (73–102)، ص 76.

(2) منصور، خالد حسين.(2017). **تاريخ العملة في مليحة مع دليل للعملات المعروضة في متحف الشارقة للآثار**. مراجعة: حمد بن صراي. (ط1، الشارقة–هيئة الشارقة للمتاحف، ص–ص54–55، ص108

(3) بن صراي، حمد محمد.(2019) **دراسات تاريخية حول مجموعة من المسكوكات من متحف الشارقة للآثار**. ط1، الشارقة–هيئة الشارقة للوثائق والأرشيف، ص 24، ص–ص 27–28.

(4) الباشا، حسن.(1999). **موسوعة العمارة والآثار والفنون الإسلامية**.(د–ط). بيروت–أوراق شرقية، ج2، ص 233.

(5) الكرملي، أنستاس ماري.(1939). **النقود العربية وعلم النميات**.(د–ط)، القاهرة– المطبعة العصرية، ص 35.

تحنى في الوسط [1]، وسك منها لاحقا أنواعا أخرى بأشكال مختلفة [2] كما هو مبين في الملحق [1]. كما انتشرت عملة شبيهة بها سميت باسم طويلة الحسا التي انتشر تداولها في شبه الجزيرة العربية، وخاصة في منطقة الأحساء بالمملكة العربية السعودية ا[3]. استمرت العملات في التدفق إلى أسواق المنطقة فظهرت المزيد من العملات الأوروبية القادمة إليها من مختلف أسواق المنطقة وأهمها عملة الثيلر الفضي النمساوي التي راجت أكثر من غيرها بسبب حجمها الكبير وجمال صنعتها ونقاوة فضتها [4].

وقد تعاملت إمارات الساحل الغربي للخليج العربي مع العملات المعدنية تلك على أنها مستودع لقيمة السلع وسلعة تجارية في الوقت ذاته؛ وذلك عائد بالدرجة الأولى إلى عدم امتلاكها لعملة رسمية خاصة بها[5]، فإمارة الكويت مثلا كانت تستخدم الليرة العثمانية والجنيه الإنجليزي الذهبي والروبية الهندية التي تم اعتمادها كعملة رسمية لها[6] بعدما أمرت حكومة الهند البريطانية الشيخ مبارك الصباح (1840-1915) م بترك التعامل بالليرة العثمانية واعتماد الروبية الهندية كعملة رسمية له ولشعبه لتثمين السلع في أسواق الكويت [7]. وهو ما كان مطبقًا في كل من إمارات الساحل المتصالح[8] والبحرين اللتان استخدمتا الروبية الهندية بفئاتها وأحجامها وأنواعها المختلفة المسكوكة من الذهب والفضة والنحاس [9]. ونتيجة لذلك تعاملت إمارات الساحل الغربي مع العملات المعدنية كسلعة ضرورية

(1) روبرت، دارلي .(1990). **تاريخ لنقود في سلطنة عمان**.(د-ط). مسقط-البنك المركزي العماني، ص 55.

(2) عثمان، معتز محمد.(2012). تاريخ عملات الإمارات. ط1. دبي، الأجواد للنشر والتوزيع، ص ص – ص 54-55

(3) عثمان، **تاريخ عملات الإمارات** ، ص 53

(4) روبرت، دارلي ، **تاريخ لنقود في سلطنة عمان**، ص-ص 34-56، ص 60.

(5) القاسمي، نورة محمد.(1996). **الوجود الهندي في الخليج** 1820-1947.ط1، الشارقة- منشورات دائرة الثقافة والإعلام،ص127.

(6) محمود، حسن سليمان.(دون تاريخ نشر). **الكويت ماضيها وحاضرها**. بغداد- منشورات المكتبة الأهلية، (د.ط)، ص ص (52-53).

(7) W,H,F Shakespear, **Report on the trade of Kuwait**, (1911-1912) in The Persian Gulf Trade Reports (1905-1940) Kuwait,(1905-1925), Archive Editions ,1987, vol.1, p3.

(8) إمارات الساحل المتصالح: تتكون إمارات الساحل المتصالح من سبع إمارات أو مشيخات تطل على الخليج العربي وبحر العرب وترتيبها من الشمال إلى الجنوب : أبوظبي، دبي، الشارقة، عجمان، أم القيوين ، رأس الخيمة والفجيرة .(قاسم، جمال زكريا.(1973). الخليج العربي دراسة لتاريخ الإمارات العربية 1914-1945. ط1، القاهرة،دار الفكر العربي 1973، ص ص 283-284)

(9) المحاري، جميل. **الروبية الهندية ظلت العملة الرسمية في الخليج حتى الستينات، بدايات وتطور العملات**

حرصت على توفرها في أسواقها؛ لضمان استمرار أنشطتها التجارية المهمة كصيد اللؤلؤ وتجارة الاستيراد والتصدير اللتين أسهمتا في رواج العملات المسكوكة بين مختلف موانئ ومحطات العالم كسلعة تجارية[1].

وما كان للعملات المعدنية أن تصل إلى أسواق إمارات الساحل لولا وجود وسائل نقل تكفلت بنقلها من مواضع سكها إلى مناطق استهلاكها في حركة دؤوبة، بواسطة القوافل البرية والسفن الشراعية والبواخر الملاحية والحوالات المصرفية وغيرها من الوسائل التي أدت دورا كبيرا جدا في توفرها في أسواق الإمارات لضمان استمرار عجلة التجارة وعدم توقفها، وكل تلك الوسائل ارتبطت بإجراءات عملية مصاحبة وخدمات عديدة سهلت وصول العملات للوجهات المرسلة إليها.

وهو ما تسعى هذه الدراسة إلى تناوله في ظل غياب دراسات سابقة تناولت بعضا من الجوانب المتعلقة بالعملات المعدنية دون التعمق في وسائل نقلها أو التفكر في تنوعها وتطورها على مر العقود المختلفة؛ إذ جاءت أغلب تلك الدراسات في سياق دراسة وسائل نقل السلع الأخرى بصورة عامة دون أن تفرد بابا مفصلا عن وسائل نقل العملات المعدنية أسوة بالسلع التجارية الأخرى المهمة كالتمور والحبوب، وهو ما تحاول هذه الدراسة تناوله لتستكمل ما تم التطرق إليه في بعض تلك الدراسات ككتاب» تجارة النقل البحري في الكويت من خلال سيرة حمد عبدالله الصقر –دراسة وثائقية (1930-1871م)» للدكتور فيصل عادل الوزان الذي تناول عمليات نقل العملات بواسطة الحوالات الشخصية من خلال تناوله سيرة حياة التاجر الكويتي حمد عبدالله الصقر بين عامي (1930-1871). والكتاب من إصدارات مركز الدراسات والبحوث الكويتية. وكتاب «إضاءات تاريخية لشخصيات كويتية» للدكتور محمد إبراهيم الحبيب، وهو كتاب مخصص لعرض طرفا من سيرة أبرز تجار الكويت مع عرض مفصل لكثير من الوثائق التي دلت على نقل العملات المعدنية عبر الحوالات الشخصية والمصرفية. والكتاب من إصدار مركز أوال للدراسات والتوثيق. وكتاب «النشاطات البحرية القديمة في الكويت»، للدكتور يعقوب

الخليجية. جريدة الوسط البحرينية، السبت، 14 جمادى الآخرة 1428هـ- 30 يونيو 2007م ، العدد 1759.

وقد أدى امتثال الشيخ مبارك الصباح لأمر الحكومة البريطانية باتخاذ الروبية الهندية عملة رسمية له ولشعبه إلى رواج عملة الروبية الهندية في الكويت أكثر من أية عملة أخرى، وهو ما يمكن الاستدلال عليه بارتفاع قيمة الواردات من تلك العملة خلال العام الذي يليه (1912–1913) إلى ارتفعت قيمة الوارد من العملات المعدنية الفضية بنسبة (61%) فبلغت قيمة المستورد منها قرابة (1,672,500) روبية هندية، كما ورد في السجل التجاري (**Trade Reports Kuwait**, (1911–1912), vol.1, p .6).

(1) كراوذر، ج. ف. (1951).**الموجز في اقتصاديات النقود**. ترجمة مصطفى كمال فايد.ط1. القاهرة، دار الفكر العربي. ص ص(242–243).

يوسف الحجي، ويعد الكتاب مرجعا مهما لعرض أهم النشاطات البحرية القديمة في إمارة الكويت عبر نقل مختلف السلع والبضائع بواسطة السفن الشراعية الكويتية ومن ضمنها العملات المعدنية. والكتاب من إصدار مركز البحوث والدراسات الكويتية. أما كتاب «الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت» للباحث محمد عبدالهادي جمال، فقد تميز بالتوسع في عرض الحرف والمهن القديمة في الكويت ومنها حرفة النقل البحري والحوالات المصرفية. والكتاب من إصدارات مركز البحوث والدراسات الكويتية. ويعد كتاب «النقود في دولة الإمارات العربية المتحدة» للدكتور نجيب الشامسي من الكتب المهمة التي تطرق فيها المؤلف إلى عرض أول وصل للعملات إلى الإمارات بواسطة السفن الشراعية. والكتاب من منشورات دار منشورات المجمع الثقافي.

أ. أهمية البحث:

تتجلى أهمية الدراسة في تتبعها لوسائل نقل سلعة العملات المعدنية المهمة في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي؛ لإثبات تنوعها ورصد تطورها بين عامي (1947-1929) وهي الحقبة التي شهدة دخول الخدمات الجوية والمصرفية. وهو ما دل على أهمية العملات كسلعة تجارية حرص أبناء الإمارات على الاتجار بها رغم ضعف إمكانياتهم الاقتصادية، كما أنه ما أثبت قدرة أبنائها على التفاعل والتطور المواكب لأحدث الوسائل النقل المتنوعة.

ب. دوافع البحث:

تعددت الدوافع الكامنة وراء تناول موضوع نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي بين عامي (1947-1929) وأبرزها، بيان أنواع وسائل النقل المستخدمة في نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي، ودراسة الخدمات والإجراءات المصاحبة لعمليات نقل العملات المعدنية. الاستدلال على قدرة أبناء إمارات الساحل على توظيف أكثر من وسيلة لنقل العملات ومجاراة التطورات الحاصلة خلال القرن العشرين لمواكبة التطورات في عالم النقل التجاري خلال مدة البحث.

ج. المشكلة البحثية:

تعد وسائل نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي أحد أهم ركائز رواجها وتوفرها على الدوام في أسواقها المحلية، بصورة أسهمت في إنجاح اقتصادها المحلي عبر تمويل أنشطتها التجارية المهمة كحرفة الغوص على اللؤلؤ وصناعة السفن وتجارة الاستيراد والتصدير. وقد تتعدد التساؤلات المطروحة وتتشابك فيما بينها عند تناول موضوع نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي بين عامي

(1929-1947) ولعل من أهمها:

1. هل استطاع أبناء إمارات الساحل الغربي للخليج العربي مواكبة التطور الكبير الذي طرأ على وسائل النقل لاستخدامها في نقل العملات المعدنية المهمة؟
2. هل ارتبطت عمليات نقل العملات المعدنية بإجراءات أخرى مصاحبة لها كخدمات الشحن والتأمين؟
3. كيف تدخلت الحكومة البريطانية في تنظيم عمليات نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي؟
4. ما دلالة استخدام إمارات الساحل الغربي لمختلف وسائل النقل المتاحة آنذاك؟
5. وكيف يُستشف من خلال استخدام تجار إمارات الساحل الغربي لوسيلة الحوالات المصرفية والشخصية في نقل العملات المعدنية على اتساع شبكاتهم التجارية؟
6. ما الدور الذي أدته الوثائق المحلية والبريطانية في التعرف على أنواع وسائل نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي خلال حقبة الدراسة؟

د. منهج البحث:

بالنظر إلى موضوع الدراسة تم توظيف أكثر من منهج بحثي ضمن الإطار العام لمناهج البحث التاريخية، منها المنهج التاريخي السردي لسرد المعلومات التاريخية المتعلقة بالدراسة، والمنهج الوصفي لعرض ووصف تعدد وسائل نقل العملات المعدنية في سياقاتها التاريخية، أما المنهج الاستدلالي فقد تمت الاستفادة منه لإثبات ما كان وراء الدراسة من دوافع وإشكاليات، كما استلزمت الدراسة استخدام المنهج المقارن؛ لعقد مقارنات بين وسائل النقل المختلفة وأكثرها استخداما في نقل العملات المعدنية.

1. النقل البحري بواسطة السفن الشراعية بين عامي (1929-1947):

يرتبط أول دخول للعملات المعدنية إلى إمارات الساحل الغربي بالبحر ارتباطا وثيقًا؛ بسبب اعتماد سكان إمارات الساحل الغربي سابقا على البحر الذي كان يعتبر منفذا وموردا للرزق في مواجهة فقر بيئتهم الطبيعية الداخلية . كما أنه كان مصدر السلعة الأهم في الخليج العربي برمته وهي أحجار اللؤلؤ الطبيعي التي كان لها أكبر إسهام في استجلاب العملات المعدنية إلى إمارات الساحل الغربي على اختلاف أنواعها، متمثلة فيما كانوا يحققونه من عائد بيع اللؤلؤ في الأسواق الخارجية . فكثيرًا ما يرد بين صفحات الكتب المعنية بتتبع تاريخ النقود في الخليج على سبيل المثال أن أول دخول لعملة الروبية الهندية

بكميات كبيرة إلى الكويت تم خلال الحقبة ما بين (1835-1830م) على أيدي تجار اللؤلؤ الذين كانوا يرتحلون موسميًا إلى الهند على ظهور سفنهم الشراعية لبيع محصولهم من اللؤلؤ[1] ويعودون بالعملات المعدنية التي كسبوها ثمنا لها.

وتماثلت طريقة وصول العملات الفضية إلى إمارات الساحل المتصالح مع طريقة وصول العملات الفضية إلى الكويت عبر السفن الشراعية التجارية لبائعي أحجار اللؤلؤ . كما ساعد وجود فرع لشركة الهند الشرقية[2] في منطقة الخليج العربي في البصرة ثم الكويت في ازدياد التعامل التجاري مع الشركة ومع مستعمرتها الكبرى الهند مع ما ترتب عليه من تدفق الروبيات على المنطقة [3]. ولم تكن العلاقات التجارية الوثيقة التي ربطت بين منطقة الخليج العربي والهند مبررا لدخول الروبيات الهندية الفضية فحسب بل كانت أيضا مبررا لدخول عملة أخرى، وهي عملة الجنيه الذهبي الإنجليزي كعملة ذات قيمة مرتفعة تنجز بها المعاملات التجارية الضخمة آنذاك كتجارة اللؤلؤ والتمور . كما دخلت للمنطقة بطريق مباشر عملات أخرى كعملة الجنيهات الذهبية الأوربية . ومن ذلك أن سفينة فرنسية رست في ميناء الكويت خلال العقد الثاني من القرن العشرين، وأجرى تجارها صفقات لشراء اللؤلؤ مقابل عملات ذهبية عالية القيمة [4].

أما العملة المعدنية الفارسية على اختلاف فئاتها فقد عرفت طريقها إلى أسواق المنطقة بواسطة السفن الشراعية بحكم الجوار الجغرافي وتردد تلك السفن بين الساحلين العربي والفارسي [5]. ولا يقل التواصل التجاري مع بلاد العراق عن التواصل مع بلاد فارس بل قد يكون أكثر قوة بسبب الجوار الجغرافي والصلات البشرية بين العراق وكل من الكويت

(1) العبد المغني، عادل محمد.(1996). **دليل معرض العملة الكويتية عبر التاريخ (2-6 مارس 1996). ط1.** الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ص 12 .

(2) شركة الهند الشرقية البريطانية: ترجع علاقة شركة الهند الشرقية البريطانية بمنطقة الخليج العربي إلى عام (1616م) عندما استطاعت تأسيس وكالة تجارية لها على الساحل الفارسي مستغلة علاقة الصداقة التي ربطت بين الشركة والشاه عباس الكبير الذي وقع معهم اتفاقية للتخلص من البرتغاليين مقابل منحهم امتيازات تجارية. وانتهى أمر الشركة التي تأسست بمرسوم من الملكة البريطانية إليزابيث عام 1600م، عام 1858م على إثر فشلها في قمع ثورة الاستقلال الهندية. (فارس، علي عبدالله.(2001) شركة الهند الشرقية البريطانية ودورها في تاريخ الخليج العربي (1600-1858م). ط2، رأس الخيمة، دولة الإمارات العربية المتحدة، مركز الدراسات والوثائق، ص 47، ص 314.

(3) نجيب، الشامسي.(1994). **النقود في دولة الإمارات العربية المتحدة. ط1.** أبوظبي، منشورات المجمع الثقافي. ص 25

(4) جمال، محمد عبدالهادي.(2010). **تاريخ العملة والنقود في دولة الكويت.** ط2. الكويت، بنك الكويت الصناعي. ص 55.

(5) عثمان. **تاريخ عملات الإمارات**، ص 61.

والسعودية، فضلا على أن العراق كانت تعد السلة الغذائية لإمارات الساحل الغربي بما تنتجه من تمور وحبوب. كما أنها كانت مقصدا لتجار العملات من أبناء إمارات الساحل الذين كانوا يتوجهون إلى البصرة بالسفن الشراعية حاملين نقودهم أملا في استبدالها بعملات أخرى طمعا في ربح يسير [1].

وترصد الوثائق البريطانية عمليات نقل العملات المعدنية من إمارات الساحل الغربي أو إليها عن طريق البحر في كثير من وثائقها، مما يدل على أهمية الدور الذي قامت به السفن الشراعية في نقل العملات المعدنية. ومن ذلك أن الوزير البريطاني المفوض في طهران كتب إلى المقيم السياسي البريطاني في بوشهر في فبراير 1943 رسالة يخبره فيها أن عمليات نقل العملات الذهبية من ميناء غوا الهندي إلى الخليج تتم عن طريق السفن الشراعية العربية [2].

2. نقل العملات بواسطة السفن البخارية بين عامي (1947-1929):

تشاركت السفن البخارية منذ استخدامها في الخليج لأول مرة عام 1861م مع السفن الشراعية في نشاط نقل العملات المعدنية، ومع توالي السنوات تفوقت عليها في آخر الأمر بعدما تسيدت النقل البحري بما تميزت به من سرعة اعتمادا على محركاتها البخارية، وحجمها الكبير وقدرتها على مواجهة مخاطر نقل السلع عبر البحار والمحيطات. لذا فضلها أبناء الخليج كوسيلة لسفرهم إلى الهند ولنقل بضائعهم المختلفة على متنها . وكانت من أول وأهم شركات النقل الملاحي البخاري التي تعامل معها أبناء إمارات الساحل هي شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية(British India Steam Navigation Com-pany) ويرمز لها اختصارًا (B.I) ، حيث اتخذ من جزيرة البحرين على الساحل الغربي محطة لخدماتها في المنطقة بحسب الطبيعة الجغرافية للبحرين باعتبارها جزيرة يفصلها الماء عن البر الرئيس مما جعلها في وضع آمن نسبيا من أية هجمات قد تأتي من البر[3] . ومن خلال استعراض خط رحلات أهم سفنها العاملة في الخليج وهي السفينة البخارية المعروفة باسم « دامرا» (Dumra) ، يلاحظ تنوع وتعدد الموانى التي كانت تتوقف عندها الباخرة فهي تخرج منطلقة من بومباي وتمر على كراتشي، جوادر، مسقط، بندر

(1) جمال، **تاريخ النقود والعملة بدولة الكويت، المرجع السابق**، ص ص(77-78).

(2) IOR/R/15/2/698. No 44 Letter from Minister, Tehran to Political Resident Bushire.25th February 1943. 151

(3) سلمان، مؤيد عاصي.(2012). **شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية ونشاطها في منطقة الخليج العربي 1856-1914م، مجلة أبحاث ميسان**، جامعة ميسان، كلية التربية، العراق، مج(9)، ع(17)، ص ص(116-142) . ص ص(128-129).

عبـاس، الشـارقة، دبـي، البحريـن، الكويـت، البصـرة، خـرم شـهر، ثـم تعـود إلـى بومبـاي عبـر موانـئ الخليـج مـرة أخـرى[1].

كذلـك زارت موانـي إمـارات السـاحل الغربـي شـركات لسـفن بخاريـة أخـرى كان بعضهـا يقـدم خدمـات نقـل منتظمـة بينمـا كان البعـض الآخـر يعـرج علـى بعـض موانـئ المنطقـة برحـلات عارضـة عنـد الحاجـة . فمينائـي دبـي والشـارقة علـى السـاحل العمانـي شـهدا زيـارات منتظمـة لبواخـر شـركة الهنـد البريطانيـة للملاحـة بصـورة منتظمـة إضافـة إلـى شـركة فرانـك سـتريك ليمتـد للبواخـر (Frank C.Strick &Co .Ltd) وخطـوط الهنسـا الألمانيـة (The Hansa Lin Steamers) خـلال عـام 1933م وفـي العـام الـذي يليـه بـدأت البواخـر اليابانيـة فـي التـردد عليهمـا[2]. فيمـا حظيـت إمـارة البحريـن أيضـا باهتمـام بالـغ مـن قبـل شـبكة واسـعة مـن شـركات الملاحـة مختلفـة الجنسـيات منهـا شـركات مملوكـة لليابـان، وأخـرى للولايـات المتحـدة إضافـة إلـى بنمـا وإيطاليـا وألمانيـا وغيرهـا حيـث لـم يكـن يقـل عددهـا عـن (15) شـركة بحسـب مـا جـاء فـي التقريـر التجـاري للبحريـن خـلال عـام (1938-1937)[3]. حيـث ترصـد لنـا الوثائـق البريطانيـة غيـر المنشـورة عـددا مـن عمليـات نقـل العمـلات المعدنيـة بواسـطة البواخـر الملاحيـة كعمليـة نقـل فـرع البنـك الشـرقي فـي البحريـن نقـل عمـلات المعدنيـة منهـا إلـى فرعـه فـي بومبـاي عـام (1942م)، مسـتفيدا مـن خدمـات بواخـر شـكة الهنـد البريطانيـة للملاحـة البخاريـة [4] . هـي عمليـة نقـل مماثلـة لنقـل عمـلات مـن الكويـت إلـى البحريـن عـام (1942) علـى متـن سـفينة بخاريـة مسـجلة باسـم «باربيتـا» (Barpeta)[5].

أمـا إذا كانـت الوجهـة المنقولـة إليهـا العمـلات المعدنيـة قريبـة كالمـدن السـاحلية السـعودية الواقعـة علـى السـاحل الغربـي للخليـج العربـي كالخبـر والظهـران والعقيـر أو إمـارة دبـي علـى السـاحل العمانـي، فـإن التجـار اعتمـدوا فـي نقلهـا علـى الـزوارق البخاريـة ذات المحـرك والتـي كانـت تتميـز بسـرعتها وخفتهـا؛ إذ كانـت تقـوم برحـالات دوريـة لنقـل العمـلات المعدنيـة بشـكل

(1) راشد، علي محمد.(2013). **دارا تايتانيك الخليج (الرحلة الأخيرة).ط1**. رأس الخيمة، مطبعة رأس الخيمة الوطنية. ص ص 11-12، ص 22، ص24

(2) السيار، عائشة علي(1996). **التاريخ السياسي لدولة الإمارات العربية المتحدة.ط1**.أبوظبي-مكتبة الجامعة. ص 169

(3) **Report on the trade of Bahrain**, (1937-1938) in The Persian Gulf Trade Reports (1905-1940) Bahrain,(1905-1925), Archive Editions ,1987, vol.2, p .25.

(4) IOR/R/15/2/353. Application for Licence to export gold or silver from Bahrain, 7th September 1942.

(5) رسالة رقم (116) من دار الاعتماد بالكويت بتاريخ 18 نوفمبر 1942- من الوكيل السياسي بالكويت إلى الشيخ أحمد الجابر الصباح، **IOR/R**/15/5/309

أسبوعي أو شهري وهو ما يمكن ملاحظته من خلال قراءة ملفات الوثائق البريطانية التي تضمنت العديد من النماذج الدالة على النقل بواسطة الزوارق السريعة؛ وذلك لأن الوكالة السياسية في البحرين أخضعت تجارة العملات المعدنية في الخليج للمراقبة الدقيقة خلال سنوات الحرب العالمية الثانية (1939-1945)م، وكان من الإجراءات التي اتبعتها لمراقبتها أنها ألزمت التجار بالحصول على موافقة مسبقة لنقل العملات المعدنية من البحرين إلى أي جهة ، وأعدت استمارة أسمتها «طلب رخصة تصدير» كما هو مبين في الملحق رقم [4] والذي وافقت فيه الوكالة السياسية في البحرين على نقل ما قيمته (41,000) روبية هندية من البحرين إلى مدينة الخبر الساحلية السعودية بواسطة زورق بخاري سريع (سريع(Launch) في الحادي والثلاثين من شهر أغسطس عام 1943م [1] .

3. النقل البري للعملات المعدنية بين عامي (1929-1947):

ساعدت القوافل البرية التي كانت تتنقل بين إمارات الساحل الغربي وبين الدول المجاورة في نقل العملات المعدنية بين الإمارات؛ لا سيما الكويت وإمارات الساحل المتصالح لاتصالها جغرافيا بالدول التي تجاورها جغرافيا . كما كانت العملات تنقل بين المدن البعيدة عن بعضها في إمارات الساحل المتصالح ذاتها. ولعل أكثر ما توثقه المصادر عن نقل العملات عن طريق البر يتعلق بتجارة الكويت. إذ مكنها موقعها الجغرافي من الغدو مركزا مهما للقوافل البرية التجارية القادمة إليها من الداخل لتتزود بالمؤن، وللقوافل المتخصصة بنقل مختلف السلع الهندية إلى حلب عبر بغداد. وقد أدى ذلك لشيوع تداول عملة الدول العثمانية بكثرة في الكويت [2]. وكان أبرز من يتولون النقل على ظهور الإبل عبر الطرق الصحراوية جماعة من سكان منطقة القصيم في نجد سموا العقيلات[3] . فغدا لهم دور مهم في تجارة المنطقة إذ كانت قوافلهم التجارية الضخمة تنطلق من داخل شبه الجزيرة العربية نحو الكويت ومنها إلى العراق ثم سوريا فالأردن ثم مصر والحجاز وهي محملة بمختلف البضائع[4].

(1) IOR/R/15/2/353. Export Licence No:278.31st August 1943.

(2) جمال، محمد عبدالهادي.(2003). **الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت**. ط، 1 الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ص39.

(3) العقيلات: أطلقت هذه التسمية على أهل نجد ممن ارتحلوا إلى العراق والشام ومصر، وقد اختلفوا في نسبة هذا الاسم فمنهم من قال أنهم سموا بالعقيلات نسبة للعقال الذي يعصبون به رؤوسهم والذي ميزهم عن غيرهم من جنود العراق الأتراك، ومنهم من قال أن العقيلات تسمية لحقب بهم من بني عقيل وهي قبيلة مضرية اشتهر رجالها بتجارة الخيل والأبل، وهناك أراء أخرى وللمزيد من التفاصيل بالإمكان العودة إلى كتاب (الخضيري، حنان خالد. (2017). العقيلات في سورية دورهم الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والعسكري،1256-1371هـ/1840-1950م.ط1. بيروت ، جداول للنشر والترجمة والتوزيع، ص ص 17-29)

(4) الشريدة، منصور بن سليمان.(2015). **العقيلات ودورهم التجاري مع الحجاز (1263-1357هـ/1947-**

ويتم تجهيز القافلة بمعرفة أميرها الذي يتم اختياره لعوامل عديدة مثل خبرته الواسعة ومكانته الاجتماعية وصلاته القوية بشيوخ القبائل التي تمر القافلة في ديارها. ويتعاقد أمير القافلة مع الحراس اللازمين لقاء أجر معين، ويوزعهم بعد أن يوزع البضائع على الجمال فيجعل على كل جمل محمل بسلعة ثمنية كالأقمشة –والعملات المعدنية- حارسا واحدا متفرغا لحماية ذلك الجمل بما يحمل من بضائع نفسية . أما بقية السلع كالأرز والسكر فيجعل على كل جملين حارسا واحدا [1].

وكانت العملات تنقل بريا كذلك عبر خدمة البريد البري حين تكون متاحة؛ إذ نشطت حركة نقل بين الكويت والبصرة منذ مطلع القرن العشرين عن طريق متعهد لنقل البريد من الكويت، يقوم أحيانا بنقل ما يؤتمن عليه من عملات نقدية مع الرسائل التي يكلف بحملها . وأشهر من عمل في نقل الرسائل البريدية بما تحتويه من عملات معدنية في الكويت عائلة المزيد الكويتية؛ إذ كان الساعي عبد الرحمن المزيد يعمل في نقل البريد لقاء أجرة بسيطة بين الكويت والبصرة التي كانت تستغرق يومين أم ثلاثة أيام على ظهور الدواب[2] . ولم يقتصر نشاط ذلك الساعي على نقل الرسائل من البصرة والزبير إلى الكويت وإليهما، بل كان في بعض الأحيان يحمل رسائل تجارية وأموال بين أنحاء الكويت نفسها[3].ومن الرسائل الدالة على نقل العملات بريا بين التجار الرسالة المرسلة للتاجر حمد الصقر من وكيله في مدينة بريدة بالقصيم صالح الدحيم الشايع يخبره فيها بوصول مبلغ مالي في صرة من التاجر عبدالله بن حسن القصيبي -وهو تاجر معروف في شرق الجزيرة العربية- فيها (300) ليرة عثمانية منها (10)- جنيه- أفرنجي[4].

وحين دخلت السيارات للمنطقة استخدمت وسيلة للمواصلات بعد تهيئة طريق عبر

1938م).ط1. بيروت، جداول للنشر والترجمة والتوزيع. ص 10.

(1) المطيري، يوسف.(2018). **تنظيم القوافل التجارية بين الكويت وجيرانها في النصف الأول من القرن العشرين**، حوليات آداب عين شمس، جامعة عين شمس–كلية الآداب، مج 46، ص ص388–407، ص 389، ص 393.

(2) عبدالرحمن المزيد هو أحد أفراد عائلة المزيد التي كانت تقوم بدور نقل وتوزيع الرسائل من الكويت إلى بريد البصرة ومنه إليها ولقب بالساعي وتعني الشخص الذي يسعى إلى نقل البريد.(العبد المغني، خالد عبدالرحمن، (2012). **بدايات الخدمة البريدية في الكويت 1896–1923 مع نماذج مختارة من مراسلات عائلة الخالد المحفوظة بمركز البحوث والدراسات الكويتية. ط1. الكويت**، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ص ص(20–22).

(3) . العبد المغني، **بدايات الخدمة البريدية في الكويت 1896–1923**. المرجع نفسه، ص 24

(4) رسالة من عبدالله حسن القصيبي في الجبيل إلى حمد الصقر في الكويت بتاريخ 16 رمضان 1344هـ الموافق 20 مارس 1926، الوزان، فيصل عادل.(2019). تجارة النقل البحري في الكويت من خلال سيرة حمد عبدالله الصقر –دراسة وثائقية (1871–1930م). ط1. الكويت، مركز الدراسات والبحوث الكويتية. ص158.

الصحـراء بيـن الكويـت والبصـرة وتأسـيس شـركة عاملـة فـي النقـل بيـن البلديـن هـي شـركة الكويـت- الزبيـر للنقـل بالسـيارات التـي كانـت تقـدم خدمـة نقـل مرتيـن أسـبوعيا [1]. وحيـث كان هنـاك خـط بـرق سـلكي بيـن المدينتيـن أيضـا؛ فقـد وظـف تجـار العمـلات فـي الكويـت وسـيلتي المواصـلات هاتيـن معـا لتسـهيل أعمالهـم؛ إذ أخـذوا يتلقـون طلبـات برقيـة يوميـا مـن بغـداد والبصـرة لشـراء وبيـع مختلـف العمـلات . فيوفـرون العمـلات المطلوبـة ويتفقـون مـع سـائقي سـيارات الأجـرة علـى نقلهـا[2]. ولـم يكـن نقـل العمـلات بـرا قاصـرا علـى الكويـت فحسـب بـل اسـتخدم حتـى فـي إمـارات السـاحل المتصالـح حيـث اسـتخدمت قوافـل الإبـل فـي نقـل العمـلات المعدنيـة خاصـة إذا كانـت كميتهـا بسـيطة لا تثقـل ظهـور الجمـال. أمـا إذا كانـت الكميـة كبيـرة وثقيلـة فإنهـم كانـوا يفضلـون نقلهـا بحـرا بواسـطة السـفن الشـراعية إذا كانـت الوجهـة علـى سـاحل البحـر بالطبـع [3]

4. استخدام النقل الجوي في تجارة العملات المعدنية (1947-1929):

عقـدت الحكومـة البريطانيـة مجموعـة مـن اتفاقيـات الطيـران الجـوي مـع إمـارات السـاحل الغربـي للخليـج العربـي، حيـث أبرمـت اتفاقيـة لإنشـاء محطـة للطيـران مـع إمـارة الشـارقة عـام (1932م) ومـع إمـارة دبـي عـام (1933م) ومـع كل مـن إمارتـي الكويـت والبحريـن عـام (1934م)[4]. وتـلا ذلـك وصـول شـركات الطيـران التـي اسـتفادت مـن تلـك المنشـآت لتقديـم خدمـات لنقـل الـركاب والبضائـع. وقـد اسـتفاد تجـار العمـلات مـن خدمـة النقـل الجـوي لمـا لـه مـن ميـزات السـرعة والأمـان علـى غيـره مـن وسـائل النقـل القديمـة؛ إذ كان التجـار فـي البحريـن مثـلا يتقدمـون للوكيـل السياسـي البريطانـي بالبحريـن بطلـب الحصـول علـى ترخيـص لنقـل العمـلات المعدنيـة قبـل شـحنها جـوا . فشـهد عـام 1942 تصديـر عـدة شـحنات مـن البحريـن إلـى البصـرة، فصـدرت شـحنة تبلـغ (60,000) عملـة فارسـية فضيـة مـن فئـة التومـان والقـران بواسـطة طائـرة البريـد التـي كان موعـد مغادرتهـا للبصـرة هـو العاشـر مـن مايـو 1942م[5]

(1) **Report on the trade of Kuwait**, (1943–1944) in The Persian Gulf Trade Reports (1905–1940) Kuwait,(1905–1925), Archive Editions ,1987, vol.2, p .2.

(2) جمال، **الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت**، مرجع سابق، ص 325.

(3) مقابلة مع التاجر جمعة الماجد بتاريخ 2021/4/22

يعد التاجر جمعة الماجد واحد من أهم تجار إمارة دبي التي ولد فيها عام 1930، مارس العمل التجاري وهو شاب صغير في مقبل العمر، وكانت انطلاقته التجارية الكبرى بتأسيس مجموعة شركات جمعة الماجد. (مقال: جمعة الماجد.. خير من يمثل تجار وحكماء دبي، صحيفة البيان، 24 مارس 2021م، الموقع الالكتروني: https:// www.albayan.ae)

(4) **IOR/R/**15/1/742. Air Agreements, Persian Gulf Residency.

(5) IOR/R/15/2/353. Export Licence No:263.10th May 1942.

كما هو موضح في الملحق رقم [6] . وطلب البنك الشرقي المحدود بالبحرين تصريحا لشحن عملات متنوعة ، هي (17) ليرة تركية، و(½ 7) جنيه إنجليزي ذهبي، وعملة ذهبية واحدة لم تحدد جهة إصدارها، بواسطة الجو إلى فرع البنك في البصرة[1] . وصرح لتاجر بحريني بنقل (20,000) قران فارسي فضي إلى بغداد بواسطة الطائرة في الخامس من شهر ديسمبر 1942م[2] . ولم تكن وجهة التصدير قاصرة على العراق فقط . فقد طلب تاجر هندي من الوكيل السياسي البريطاني في البحرين في أغسطس 1946 منحه تصريحا لتصدير (25,000) روبية جوا إلى بومبي و(25,000) روبية هندية أخرى إلى كراشي [3].

5. نقل العملات المعدنية بواسطة الحوالات الشخصية والمصرفية (1929-1947):

تعتبر الحوالات الشخصية من أكثر أساليب نقل العملات المعدنية استخداما بين التجار المهتمين بتجارة العملات في الساحل العربي قبل أن يعرفوا الحوالات البنكية لاحقا . وقد وجد كثير من التجار ضالتهم في الحوالات المالية القائمة على الثقة الشخصية بين بعضهم البعض وسيلة تكفيهم مؤونة تجشم عناء نقل تلك الأحمال الكبيرة من العملات المعدنية التي كلما كبرت كميتها ازداد وزنها ثقلاً، فضلاً عن شعورهم بالأمان على أموالهم واطمئنانهم على وصولها سالمة ؛ ولذا كان التاجر يكتفي بحوالة تؤمن استلام التاجر الآخر عملاته في مدينته عن طريق وكلاء ومندوبين ومكاتب تجارية يثق بها المرسل وكانت مملوكة لتجار هنود أو من الخليج يتولون مسؤولية شحن البضائع ونقلها وتخزينها مع خدمات توفير المعلومات الضرورية عن حال السوق ومستوى الأسعار[4]. وهكذا كانت تلك المكاتب تقدم خدمات مالية شبيهة إلى حد ما بالخدمات التي تقدمها المصارف الحديثة.

كما كانت تلك المكاتب التجارية تقدم لعملائها معلومات قيمة عن تطورات تجارة العملات وأسعار صرفها فتمكن بذلك تجار العملات من التعامل مع تقلبات أسعار العملات في الأسواق الخارجية من خلال الاستعانة بشبكة واسعة من المراسلين الذين كانوا يعلمون على تقصي أحوال سوق المال ويتبادلون الرسائل والأخبار ذات العلاقة بأسعار السلع والعملات. ويظهر ذلك كله من الاطلاع على مجموعة من رسائل التجار الخليجيين

(1) Ibid. . Application for Lenience to export gold or silver from Bahrain, 22nd October 1942.

(2) Ibid. 5th December1942

(3) Ibid. Letter from Jethanand Ashurandas to Political Agent at Bahrain, 1st August 1946.

(4) النقيب خلدون حسن.(1989). **المجتمع والدولة في الخليج والجزيرة العربية (من منظور مختلف).ط2**. بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، ص 42.

المتبادلة مع وكلائهم في المدن التجارية المختلفة. وكان مرسل الحوالة يشعر الشخص المحول إليه بإرسال الحوالة ومبلغها وحاملها ويطلب منه إشعاره بالاستلام حال تحققه[1]، كما هو موضح في الملحق [4] والتي هي عبارة عن رسالة من الحاج عبد الرسول بهبهاني من معشور بعربستان إلى حمد الصقر بتاريخ 15 جمادي الثاني 1134ه الموافق 18 نوفمبر 1929م .

وقد أفاد تاجر إماراتي كبير ذو تجربة واسعة ومعرفة شخصية بأمر تلك الحوالات المتبادلة بين التجار أنفسهم خلال العقد الرابع من القرن العشرين، بأن التجار كانوا يملكون عند بعضهم البعض ما يشبه الحسابات المالية الجارية في الوقت الحاضر . فإذا اشترى تاجر من دبي بضاعة في الكويت يبعث برسالة إلى تاجر آخر في الكويت يتعامل معه وله عنده حساب يطلب منه تسليم قيمة البضاعة المشتراة للتاجر الذي تم شراء البضاعة منه في الكويت . وكذلك في حال اشترى بضاعة من الهند يطلب من تاجر في الهند اعتاد أن يتعامل معه دفع ثمنها للبائع [2].

وفضلا عن ذلك التعامل المباشر بين التجار أنفسهم كان الهنود البانيان المقيمون في إمارة دبي يقومون بإصدار الحوالات المالية من دبي إلى مدينة بومبي وغيرها من المدن الهندية؛ إذ كانوا يشعرون وكلاءهم أو مكاتبهم باستلامهم العملات في مكانهم ثم يصدرون لصاحب العملات حوالة يتسلم بموجبها ماله الذي تم إيداعه عند الصراف في الهند ليقوم التاجر بشراء ما يحتاج إليه من بضائع في المدينة التجارية الأخرى[3].

وكان بعض التجار على إدراك بأهمية الخدمات المالية التي تقدمها البنوك، يتعمدون فتح مكاتب تجارية لهم في المدن التي تتوافر فيها فروع لبنوك تقدم خدمات ائتمانية ومصرفية لتسهل عليهم الإجراءات الاعتيادية التي تتطلبها التجارة عموما، ونقل العملات المرتبطة بتلك التجارة على وجه الخصوص . فيستفيدون من خدماتها مثل صرف الشيكات والوصولات المالية بالعملات المحلية والعالمية التي كانت متداولة آنذاك مثل الروبية الهندية أو القران الإيراني والجنيه الإسترليني وغيرها. وفي الوقت ذاته يطمئن التاجر على أمواله التي انتقلت بكل أمان خاصة إذا كانت المبالغ المالية ليست بالبسيطة [4]. وبذلك يتضح أن

(1) رسالة من الحاج عبد الرسول بهبهاني من معشور بعربستان إلى حمد الصقر بتاريخ 15 جمادي الثاني1348ه الموافق 18 نوفمبر 1929م . الوزان، **تجارة النقل البحري في الكويت**، ص 107.

(2) مقابلة مع التاجر جمعة الماجد بتاريخ 22 إبريل 2021

(3) الجروان، محمد راشد.(1988). **التجارة بين الماضي والحاضر**. ط1. الشارقة. (دون دار نشر)، ص، ص (126- 183).

(4) الحبيب، **إضاءات تاريخية لشخصيات كويتية، مرجع سابق**، ص- ص (114-115).

تجـار العمـلات كانـوا يسـتخدمون كل السـبل والطـرق الممكنـة لنقـل عملاتهـم بأمـان إلـى الوجهـة التـي يقصـدون نقلهـا إليهـا.

6. شحن العملات المعدنية:

تعـددت طـرق تغليـف وتعبئـة شـحنة العمـلات المعدنيـة المهيئـة للنقـل بحسـب وسـيلة النقـل المسـتخدمة فـي شـحنها، فـإذا شُـحنت علـى ظهـور الإبـل وضِعـت فـي خـرج خـاص يتـم ربطـه بالحبـال بصـورة محكمـة ثـم يقفـل بقفـل خـاص عنـد فوهتـه[1]؛ لحفظـه مـن الضيـاع أو السـقوط أثنـاء الرحلـة. أمـا إذا نُقلـت بواسـطة السـفن الشـراعية وهـي الوسـيلة الأكثـر اتباعـا فإنـه يجـري عليهـا أثنـاء شـحنها مـا يجـري علـى شـحن السـلع الأخـرى. إذ يبـدأ الأمـر بالاتفـاق بيـن تاجـر العمـلات وصاحـب السـفينة الشـراعية علـى نقـل العمـلات إلـى الجهـة المطلوبـة لقـاء أجـرة شـحن تُعـرف باسـم «النـول»[2] الـذي تحـدد قيمتـه بحسـب نـوع العملـة المعدنيـة، فـإذا كانـت العملـة مـن الجنيهـات الذهبيـة فـإن نولهـا يتـراوح مـا بيـن (2-1.5) روبيـة هنديـة يؤخـذ علـى الجنيـه الواحـد لنقلـه مـن البصـرة إلـى الهنـد. وقـد ارتفـع مقـدار النـول بعـد الحـرب العالميـة الثانيـة ثلاثـة أضعـاف فوصـل إلـى (7-6) روبيـة هنديـة لـكل جنيـه إسـترليني ذهبـي[3]. وكان منشـأ الارتفـاع فـي قيمـة الشـحن عائـدا لخطـورة نقـل العمـلات الذهبيـة فـي ذلـك الوقـت بسـبب الحظـر الـذي كانـت تفرضـه السـلطات البريطانيـة ثـم الهنديـة علـى إدخـال الذهـب إلـى الهنـد .

وتنقـل العمـلات الفضيـة مـن الروبيـات الهنديـة عـن طريـق تعبئتهـا فـي صناديـق خاصـة يحتـوي كل صنـدوق منهـا علـى (2,000) روبيـة هنديـة أو فـي صنـدوق كبيـر يسـع حوالـي (100,000) روبيـة هنديـة [4] أو فـي أكيـاس مـن الخيـش يحتـوي كل كيـس علـى (2,000) روبيـة هنديـة [5] . وقـد توضـع صناديـق الروبيـات داخـل أكيـاس مـن الخيـش تخـاط عليهـا . وكان ذلـك

(1) جمال، **الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، مرجع سابق،** ص ص 324

(2) النول: الأجرة، وفي حديث موسى والخضر عليهما السلام: حملوهما في السفينة بغير نول أي بغير أجر ولا جُعل وهو مصدر ناله ينُوله إذا أعطاه. (ابن منظور، **لسان العرب،** ج11، ص 683). و النَّوْلُ: جُعْلُ السَّفينة وأَجْرُها، والرَّسم الذي يؤدي إلى مصلحة البريد أُجرةً لنقل الطُّرود =ونحوها https://www.almougem.com)). ونول الشحن تعني أجرة الشحن وهو ما يتم دفعه مقابل نقل البضاعة من مكان إلى آخر. (https://ontology.birzeit.edu/)

(3) الحجي، يعقوب يوسف.(2007). **النشاطات البحرية القديمة في الكويت. ط1. الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية.** ص 103، ص ص (179–180).

(4) IOR/R/15/2/318. No.1 of 1947. Bahrain in Intelligence Summary for Period 1st to 15th January 1947. Political Agent at Bahrain.

(5) جمال، **الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، مرجع سابق،** ص 236

ما يفعله البنك الإمبراطوري الإيراني في دبي حين يشحن العملات بحرا إلى الهند [1] . وكان ذلك وسيلة احتياط إضافية لضمان عدم فتح الصناديق أثناء النقل [2].

وروي أن أجرة الشحن حينذاك كانت تؤخذ على الصندوق الواحد وليس على نقل العملات ذات الكمية البسيطة، فقد ذكر السيد جمعة الماجد أن التاجر حينما كان يبيع كمية من اللؤلؤ في الهند يستلم ثمنها عملات معدنية معبئة في صناديق معدة خصيصا لنقل العملات ، يحتوي كل صندوق منها على (2,000) روبيه فضية . وأضاف أن تلك الصناديق كانت تسلم إلى شركة «كري مكنزي المحدودة»[3] وكيلة شحن شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية حيث تستكمل إجراءات الشحن وتستوفي النول المحدد. ولم يحدد السيد جمعة الماجد مقدار الأجرة عند سؤاله عنها، ولكنه أكد أن طريقة احتساب أجرة نقل صناديق العملات تختلف عن أجرة نقل البضائع الأخرى مثل السكر والطحين حيث يؤخذ النول بحسب عدد الصناديق لا وزنها[4]. كما كانت شركة كري مكنزي تلزم التاجر الناقل لعملاته على متن أحد بواخرها بدفع ما قيمته (25) روبية هندية هي أجرة النقل والتأمين عليها كما سيأتي ذكره في مبحث التأمين على نقل العملات المعدنية أثناء النقل.

ومما يجدر ذكره أن شركات النقل البحري كانت حريصة على توسيع التعامل مع تجار العملات لتقديم خدمات نقل لهم نظرا لحاجتها إلى شغل الفراغات على سطح الباخرة . فكانت تشجع وكلاء الشحن على إيجاد شحنات من السلع التجارية لشغل الأماكن الفارغة ، ومن تلك السلع النقود واللؤلؤ[5]، حيث كانوا يضعونها في صناديق مخصصة لنقل العملات كما أفاد بذلك معاصر مطلع ، إلا أن تلك الصناديق لم يكن مخصص لها مكانا مميزا آمنا

---

(1) الفارس، محمد فارس.(2015). **صفحات من تاريخ الإمارات والخليج قراءة في الوثائق البريطانية. ط2. الأردن، الأهلية للنشر والتوزيع.** ج1، ص 286

(2) عبدالرحمن، عبدالله. (2013). **الإمارات في ذاكرة أبنائها- الحياة الاقتصادية. ط1. أبو ظبي، هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة، دار الكتب الوطنية.** ج2، ص 360

(3) شركة كري مكنزي (Gray Mackenzies): أسسها جورج ماكنزي باسم «شركة غراي ماكنزي وشركائه» في البصرة عام 1869م، وتعاقدت الشركة مع مجموعة من شركات النقل البخاري على تقديم خدمات عديدة كنقل البضائع وإنزالها في الموانئ وإيداعها المستودعات، كما ارتبطت باتفاقات من السلطات الجمركية في الموانئ العاملة بها لتقديم فواتير نقل البضائع؛ للتأكد من عدم نقل البضائع الخطرة كالبارود مثلا.(مورتون، مايكل كوينتين. (2018).**التدخل المشؤوم-شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في الخليج العربي(1862-1982). ط1. أبو ظبي، الأرشيف الوطني.** ص41)

(4) **مقابلة مع التاجر جمعة الماجد** بتاريخ 2021/4/22

(5) مورتون، **التدخل المشؤوم شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في الخليج العربي(1862-1982)**. مرجع سابق، ص51.

يضعونها فيه ، بل كانت توضع بين البضائع الأخرى [1]. كما كان بعض التجار يستخدمون بدلا من الصناديق أكياسا خاصة يحوي الكيس الواحد منها في العادة ألفي قطعة نقود معدنية [2].

أما طريقة تفريغ السفينة مما عليها من شحنة العملات المعدنية بعد أن تصل إلى وجهتها، فتتم بحسب وزنها فإن كانت ذات كمية كبيرة فإنها تكون ثقيلة جدا ، ويلزم صاحبها إحضار حمالين يحملون له تلك الصناديق أو الأكياس الثقيلة. ومن المفيد في هذا الصدد إيراد رواية تفيد أن تاجرا كبيرا من إمارة أبوظبي باع كميات من اللؤلؤ لأحد كبار التجار في لنجه على الساحل الفارسي، بقيمة (1,800,000) روبية هندية، وتسلم قيمتها بالعملات المعدنية التي وضعها الشاري في أكياس كبيرة، يحتوي الكيس الواحد منها على (2,000) روبية، فبلغ عدد الأكياس (900) كيس . وقام مجموعة من الحمالين عند وصول الشحنة بنقل الأكياس من سفينة المشتري إلى مخزن التاجر[3]. وقد كانت أجرة الحمالين تختلف باختلاف السلع فلكل نوع منها أجرة معينة . ويتم التسعير بناء على وزن السلعة وحجمها ونوعها ويتراوح متوسط أجر نقل الخيشة- الكيس- ما بين (3-2) آنات[4]. ومن المرجح أن أجر حمل الكيس الواحد من العملات كان يحتسب بالحد الأقصى المتعارف عليه نظرا لثقل وزنها.

وكانت الوكالات السياسية في الخليج تخضع عمليات نقل العملات للرقابة كما كانت تفعل في مراقبة عمليات الشحن التي تتم بواسطة شركة «كري مكنزي المحدودة» التي كانت تقوم بعمليات نقل منتظمة لطرود العملات إلى مختلف إمارات الساحل الغربي بما فيها إمارة دبي . وهو ما تبينه الرسائل المتبادلة بين الوكالة السياسية في البحرين وبين مدير الجمارك البحرينية وضابط الميناء إلى الوكيل السياسي في البحرين، حيث كانت هناك رسائل شهرية ترسل للوكيل تخبره بكمية وقيمة والوجهة التي تتجه إليها باخرة النقل كالرسالة المرسلة من مدير الجمارك إلى الوكيل السياسي في 24 يونيو 1941م تخبره بخروج عملات من ميناء البحرين متجهة إلى ميناء دبي تبلغ كميتها خمسة طرود تحوي (19,850) روبية هندية فضية[5] . وتتكرر هذه الرسائل بصفة دورية وهو ما يتضح من

(1) مقابلة جمعة الماجد بتاريخ 22 إبريل 2021. المرجع السابق.

(2) IOR/R/15/2/353. Application for License to export controlled article from Bahrain, 25th December 1942.

(3) عبدالرحمن، **الإمارات في ذاكرة أبنائها**، مرجع سابق، ج2، ص 64

(4) جمال، **الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت مرجع سابق**، 509

(5) IOR/R/15/2/352.No: PA/G/71/363. Letter from the Custom House at Bahrain to Political Agent at Bahrain, 5th July 1941.

خلال قراءة التصاريح التي كانت تصدرها الوكالة السياسية في البحرين بصورة أسبوعية وشهرية، وهي موثقة في أكثر من ملف تجاري متعلق بتصدير العملات من البحرين إلى موانـي الهند وفارس والعراق والسعودية والكويت وموانـي إمارات الساحل المتصالح[1].

7. التأمين على العملات أثناء النقل:

من الطبيعي أن تتعرض شحنة العملات أثناء عملية نقلها إلى بعض الحوادث التي قد تؤدي إلى ضياعها أو سرقتها شأنها في ذلك شأن السلع الأخرى. ومما ورد في هذا الصدد تسجيل الوكيل السياسي في البحرين في تقريره الاستخباري معلومة عن تعرض عملات للفقد في اليوم التاسع والعشرين من شهر أغسطس عام 1937م، بسبب اصطدام سفينة بخارية بسفينة شراعية كانت تحمل عملات من الروبيات الهندية مقدارها (500) روبية هندية فغرقت العملات مع السفينة الشراعية[2]. وورد في مرجع آخر أن سفينة كويتية من نوع البوم غرقت في التاسع عشر من شهر فبراير عام 1942م قبالة جزيرة أبو علي شمال البحرين وهي في طريقها إلى الكويت، وكان على متنها شحنة كبيرة من النقود المعدنية من الروبيات الهندية والريالات السعودية . وقد بعثت السلطة الجمركية زورقا بخاريا سريعا للبحث عن البوم، ويبدو أنه نجح في العثور على ما يقرب من (115,000) ريال سعودي[3].

ولا يقل النقل بواسطة القوافل البرية خطورة عن النقل بواسطة البواخر أو السفن بل قد يكون نقل العملات برا أشد خطورة بسبب احتمالات تعرضها للسرقة من قبل قطاع الطريق المترصدين للقوافل التجارية في الصحارى وهو أمر شائع حينئذ . ومن ذلك ما رواه الوكيل السياسي في البحرين في تقريره عن قيام بعض أفراد قبيلة بدوية في شهر يونيو 1945م بمهاجمة الشيخ حميد بن محمد وحارسيه وهم في طريقهم إلى رأس الخيمة، وذكر أن الحارسين كانا أعزلين من غير سلاح فقتل أحدهما ونجح قطاع الطرق بسلب عملات قيمتها (800) روبية هندية كان الشيخ حميد ينقلها معه[4].

---

(1) لمزيد من التفاصيل حول عمليات النقل الأسبوعية والشهرية التي تتم بين ميناء البحرين والموانـي التجارية الأخرى بالإمكان قراءة ملف الوثائق غير المنشور ذي الرمز المرجعي (**IOR/R**/15/2/352) والملف ذي الرمز المرجعي (**IOR/R**/15/2/353)

(2) IOR/R/15/2/312. No. 15 of 1937. Intelligence Report of the Political Agent, Bahrain for the Period 16th to 31th August, 1937.p3.

(3) إسماعيل، حسين.(2002). **أخبار البحرين في القرن العشرين أحداث البحرين في 100 عام من الانطلاق حتى بزوغ الميثاق**. ط1، البحرين، مكتبة طاهرة، ص76.

(4) IOR/R/15/2/316. No. 12 of 1945. Intelligence Report of the Political Agent, Bahrain for the Period 16th to 30th th June, 1945.p1.

وعلى الرغم من أن تجار العملات وناقليها كانوا يدركون تماما الخطورة في نقل العملات إلا أن أسلوب التأمين عليها لم يكن مألوفا لديهم بادئ الأمر، فكانوا يعاملونها مثل معاملة سائر البضائع الأخرى، دون أن يكون هناك نظام تأمين على السفن الشراعية ولا على ما تحمله من البضائع [1] . وكان كل ما يفعلونه لضمان سلامة الشحنة هو التدقيق في اختيار النوخذة في السفينة الناقلة فيحرصون على التعامل مع نواخذة من الخليج عرف عنهم حسن الخلق والأمانة. وكانوا يتحاشون قدر الإمكان التعامل مع السفن الشراعية الهندية لما أشيع عن بحارتها من سرقة الحمولات ثم الادعاء بأنهم اضطروا إلى إلقائها في البحر جراء تعرضهم لعاصفة اضطرتهم لتخفيف حمولة السفينة طلبا للنجاة [2].

أما النقل بواسطة البواخر الأجنبية فكان فيه الوضع مختلفا إذ ألزمت شركات النقل ووكلائها التجار بدفع مبلغ مالي مقداره (25) روبية هندية يغطي عمولة خدمة شحن السلعة مع التأمين عليها. وكان من أبرز تلك الشركات، شركة « كري مكنزي» (Grey Mckenzy) وكيلة شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية التي مر ذكرها ، وهي في الوقت نفسه وكيلة لشركة لويدز (Lloyds) للتأمين [3]. وقد أدرك التجار ولو متأخرًا أهمية ما يحصلون عليه مقابل تلك الرسوم البسيطة التي يدفعونها فأصبحوا حرصين على التعامل مع تلك الشركات طلبا لحماية شحناتهم من شتى مخاطر الطريق الذي تسلكه .

8. تأثر نقل العملات المعدنية بالأوضاع الاقتصادية والسياسية في إمارات الساحل الغربي:

تعد الكميات المنقولة عبر البواخر الملاحية أحد أهم مؤشرات تأثر تجارة العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي فهي تعكس بواقعية ازدهار تجارة العملات المعدنية أو كسادها نتيجة تأثرها بالأزمات الاقتصادية أو الأوضاع السياسية، ولعل أهم تلك الأزمات الاقتصادية التي أحدثت ما يشبه الزلزال الاقتصادي الذي دمر استقرار الأسواق المالية العالمية هو أزمة الكساد العالمي[4]. إذ أدت إلى انهيارات متوالية لأسواق

(1) الحجي، **النشاطات البحرية القديمة في الكويت**. مرجع سابق، ص 106

(2) الشايع، عبدالعزيز محمد.(2012).**أصداء الذاكرة**. ط1. الكويت، منشورات ذات السلاسل. ص 74

(3) جمال، **الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت**، مرجع سابق، ص ص(539–540).

(4) **الكساد العالمي**: بدأت الأزمة في 3 سبتمبر 1929 عندما أقفل مؤشر (داو جونز) لمتوسط الصناعة عند 381 نقطة . وفى الثاني من أكتوبر من نفس العام انخفض المؤشر بما يعادل 49 نقطة، وصاحب هذا الانخفاض، انخفاض آخر في اليوم التالي قدره 43 نقطة معلنا بداية حدوث الكساد الكبير. وفى 23 أكتوبر سجل المؤشر 306 نقطة، بما يعنى انخفاضا بلغت نسبته 20% بالمقارنة بما كان عليه الحال في سبتمبر، وقد استمر انخفاض أسعار الأوراق المالية بعد ذلك لمدة ثلاث سنوات فانتهى عام 193)29 .(الشراح، رمضان علي.(2009). الأزمات المالية العالمية: أسبابها – آثارها – انعكاساتها على الاستثمار بدولة الكويت، ورقة مقدمة للملتقى الدولي

المال العالمية امتد أثرها إلى اقتصاد منطقة الخليج العربي أسوة بباقي مناطق العالم . وسجل ذلك الأثر تقرير أعده المقيم السياسي البريطاني في الخليج عن أحداث سنة 1929م وجاء فيه أن الكساد الذي أصاب سوق الأوراق المالية في «الوول ستريت في نيويورك» كانت له آثار مدمرة على مبيعات اللؤلؤ، فالتجار الذين حملوا لؤلؤهم إلى الهند لم يستطيعوا بيع نصف الكمية بسبب ما حدث من انهيار لسوق المال في نيويورك [1]. ولعل الشاهد الأكبر على نقص الأموال نتيجة للكساد هبوط قيمة واردات العملات المعدنية المنقولة إلى البحرين خلال سنة (1931-1930م) إذ هبطت قيمتها إلى (1,451,370) روبية هندية بعد أن فاقت قيمتها في السنة التي تسبقها (8,610,435) روبية هندية[2]، وتضررت صادرات العملات المعدنية بواسطة البواخر الملاحية أيضاً حيث انخفضت قيمتها من (3,127,830) روبية هندية إلى (2,637,550) روبية هندية[3].

وهو وضع عانت منه الكويت أيضا التي انحدرت فيها قيمة العملات المعدنية المنقولة بواسطة البواخر الملاحة في بداية 1932م من (109,650) ربية هندية إلى (3,276) روبية هندية فقط[4]. كما لم تكن إمارات الساحل المتصالح بمنأى عن تلك الأوضاع المضطربة والركود الاقتصادي الكبير في كل من الكويت والبحرين باعتبارهما أحد أهم مصادر العملات لها إلى جانب الهند وفارس، إذ انخفضت قيمة واردات العملات إليها بواسطة البواخر الملاحية القادمة إليها من ميناء الكويت من (68,205) روبية هندية عام (1929-1930م) إلى (38,250) روبية هندية عام (1931-1930م) فقط، وكذلك الأمر مع إمارة البحرين التي انخفضت فيها قيمة واردات العملات المعدنية من (335,250) روبية هندية عام (1930-1929م) إلى (152,010) روبية هندية عام (1931-1930م) كما تعكسه قيمة الصادرات والواردات المتقدمة.

ولم تتضرر عملية نقل العملات المعدنية بين إمارات الساحل الغربي والموانئ البعيدة عنها فحسب ، بل أثرت تلك الأزمة على عمليات نقل العملات المعدنية بين موانئ إمارات الساحل الغربي والموانئ القريبة كالموانئ الفارسية وهو ما يستدل عليه من غياب السواحل الشرقية الفارسية عن قائمة الدول التي استوردت منها البحرين حاجتها من العملات عام (1931-1930) . وعادت بقيمة منخفضة جدا عام (1932-1931) فلم تزد عن (450)

لآفاق الاستثمار «الدورة الثالثة»، «معاً لمواجهة التحديات»، 3، 4 جمادى الأولى 1430 هـ الموافق 27، 28 أبريل ، ص 3)

(1) The Persian Gulf **Administration Report** .**Kuwait** (1929), vol.8.pp 65-66

(2) **Trade Reports**. **Bahrain**, (1930-1931),vol. 1,p11.

(3) Ibid,p23

(4) **Trade Reports**. **Kuwait**, (1931-1932),vol,2, p10

روبية هندية[1]. أما الكويت فإنها لم تستقبل أية قيمة من العملات النقدية من إيران خلال سنوات الأزمة الاقتصادية ولا التي بعدها كما أنها غابت عن قائمة الدول التي تعيد الكويت تصدير العملات إليها منذ السنة الثالثة للأزمة عام (1931-1932) إلى السنوات التي بعدها[2].

أما الوضع السياسي الذي أثر بصورة كبيرة جدا على عمليات نقل العملات المعدنية الهندية فهو استقلال الهند عن بريطانيا في 14 أغسطس 1947م وقيامها بإصدار عملاتها الوطنية الخاصة بها والتي ميزتها عن الروبية الهندية البريطانية بإضافة صور النمر الهندي على خلفيات الروبيات[3]، ثم قامت بإصدار قانونا جديدا تلزم فيهه تجار الخليج بدفع قيمة البضائع التي يستوردونها من الهند من خلال بنوك سمحت لها ببيع العملات الأجنبية للهند[4]، وقد أثر امتثال التجار لهذا القانون على نقل العملات المعدنية بواسطة وسائل النقل المتعارف عليها وهو ما يمكن ملاحظته من خلال قراءة قيمة واردات وصادرات العملات المعدنية المنقولة بواسطة البواخر بين إمارات الساحل الغربي والهند ففي عام (1947م) لم تستورد البحرين عملات معدنية من الهند وذلك نتيجة استقلالها، والحظر الذي فرضته على خروج الأموال منها[5]. وهو القرار الذي أثر على عمليات تداول العملات المعدنية الهندية ونقلها بين موانئ إمارات الساحل الغربي والموانئ الأخرى.

الخاتمة:

ومن خلال ما تم عرضه في فقرات الدارسة بالإمكان استخلاص واستنتاج بعض النتائج المهمة منها:

أ. استخدم أبناء الساحل الغربي للخليج العربي كل وسائل النقل المتاحة آنذاك في عمليات نقل العملات المعدنية بين موانى وبراري وأجواء إمارات الساحل الغربي للخليج العربي.

ب. وظف أبناء إمارات الساحل الغربي وسائل النقل المتاحة وعملوا على استخدام الوسائل الحديثة في نقلها كالطائرات حينذاك

(1) Ibid.(1930-1931),vol. 2,p6.

(2) **Trade Reports. Kuwait**, (1931-1932),vol,2, p.10

(3) عثمان، **تاريخ عملات الإمارات**، ص 130.

(4) الشامسي، **نجيب عبدالله.(1995).اقتصاديات الإمارات قبل** 1971. ط1. (د-ن)، ص 255

(5) The Persian Gulf Administration Reports ,Bahrain ,(1947),vol .10, ,p 8

ج. ارتبطت عمليات نقل العملات بإجراءات مصاحبة لها كالشحن والتحميل والتأمين الذي دخل إلى إمارات الساحل الغربي متأخرا بواسطة شركات النقل الملاحي البخاري.

د. نظمت الحكومة البريطانية في الخليج العربي عمليات نقل العملات وسهلت نقلها بالوسائل المتاحة بهدف مساعدة التجار ومراقبتهم في ذات الوقت.

ه. اثبتت عمليات نقل العملات بواسطة الوسائل التقليدية كالسفن الشراعية والقوافل ثم استخدام السفن البخارية والسيارات والطائرات ما اتصف به أبناء إمارات الساحل من الانفتاح والقدرة على استغلال الموارد.

و. أكثر تجار إمارات الساحل من استخدام الحوالات الشخصية والمصرفية لنقل العملات المعدنية فيما بينهم في داخل الإمارات وخارجها عبر وكلائهم التجاريين في المدن الأخرى، وهوما دل على اتساع شبكاتهم التجارية.

ز. أدت السفن البخارية الملاحية الأجنبية الكبيرة دورا كبيرا في عمليات نقل العملات المعدنية مقارنة بالوسائل الأخرى، لما تميزت فيه عمليات النقل من سهولة وتنظيم وتوفير خدمات مصاحبة كالشحن المنظم والتأمين، كما أنها استمرت في عمليات نقل العملات المعدنية منذ دخولها خط الخدمة إلى زمن توقفها واستخدام البديل عنها.

ح. دل استخدام أبناء إمارات الساحل الغربي لمختلف الوسائل على أهميتها الاقتصادية لديمومة أنشطتهم التجارية.

ط. تأثر عمليات نقل العملات المعدنية بالأوضاع الاقتصادية والسياسية وهو ما عكسته قيمة واردات العملات المعدنية وصادراتها في إمارات الساحل الغربي المنقولة بواسطة البواخر الملاحية.

ي. أدت الوثائق المحلية والبريطانية المنشورة وغير المنشورة دورا حيويا في حفظ تفاصيل عمليات نقل العملات المعدنية في إمارات الساحل الغربي للخليج العربي وهو ما عكس أهمية تلك الوثائق كمصدر أساسي يعتمد عليه عند دراسة المواضيع المتعلقة بتاريخ الخليج العربي.

الملاحق:



الملحق [1]: عملة اللارين المعدنية التي جرى استخدامها في منطقة الخليج العربي في القرن السادس عشر الميلادي، وسميت بهذا الاسم نسبة إلى «منطقة لار» الواقعة في جبال فارس الداخلية [1] وسك منها لاحقا أنواعا أخرى بأشكال مختلفة كما هو مبين من الشكل الثاني والثالث [2]. والعملة الشبيهة بها عملة طويلة الحسا التي انتشر تداولها في شبه الجزيرة العربية وخاصة في منطقة الاحساء بالمملكة العربية السعودية ا[3]



الملحق [2]: عملة الريال النمساوي المعروف باسم ريال ماريا تريزا، من أكثر العملات المعدنية شهرة وتداولا في الخليج العربي . وتم إطلاق عدة ألقاب على هذه العملة منها الريال الفرنسي والريال النمساوي، ودولار ماريا تريزا أو تالر ماريا تريزا نسبة للملكة ماريا تريزا(1780-1745م) ابنة إمبراطور النمسا «شارلز السادس» وقد ورثت الملك بعد وفاته فأصبحت ملكة هنغاريا وبوهيميا. وقد تم التعامل بهذه العملة التجارية إلى ما بعد منتصف القرن العشرين في كثير من دول العالم لقوتها ومتانة مركزها المالي[4].

(1) روبرت، دارلي ، **تاريخ لنقود في سلطنة عمان**، ص–ص 55.

(2) عثمان، تاريخ عملات الإمارات، ص – ص 54–55

(3) المرجع نفسه، ص 53

(4) عثمان، تاريخ عملات الإمارات، ص 56. وجمال. تاريخ العملة والنقود في دولة الكويت. ص46







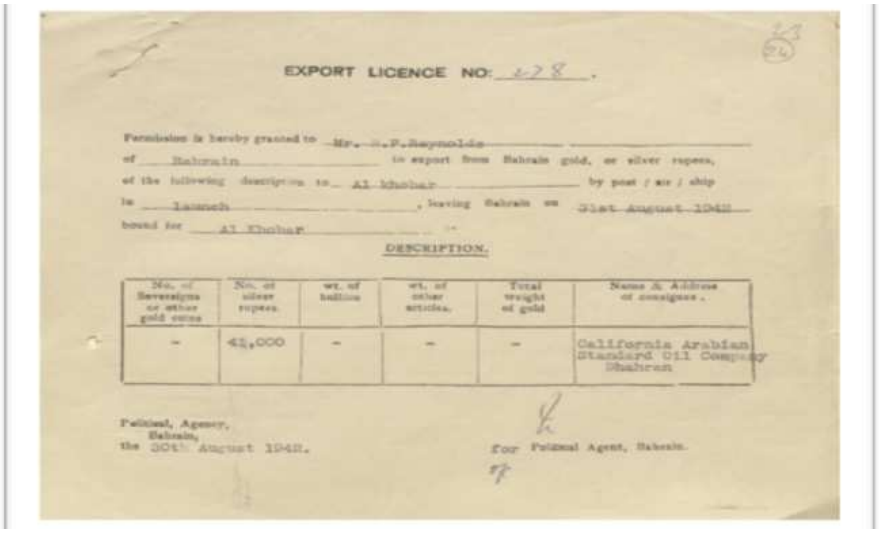
الملحق [3]: عملة الليرة العثمانية الذهبية من أكثر العملات المعدنية تداولا في الخليج العربي . وعملة القران الفارسي من أكثر العملات المعدنية الفضية تداولا في منطقة الخليج العربي . فئة من عملة الروبية الهندية البريطانية التي فرضتها الحكومة البريطانية على حكام إمارات الساحل الغربي وظلت متداولة إلى فترة ما قبل استقلالها، وأكثر الفئات المستخدمة منها هي الروبية الهندية الفضية[1]



APPLICATION FOR LICENCE TO EXPORT A CONTROLLED ARTICLE.

(1) جمال، محمد عبد الهادي. تاريخ العملة والنقود في دولة الكويت. ص 46، ص45،ص 91

الملحق [4]: وثيقة طلب رخصة لنقل عملات معدنية بواسطة بواخر الشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية بتاريخ 5 ديسمبر 1942م[1].



EXPORT LICENCE NO: 278.

Permission is hereby granted to Mr. H.P.Reynolds
of Bahrain to export from Bahrain gold, or silver rupees,
of the following description to Al Khobar by post / air / ship
in launch, leaving Bahrain on 31st August 1942
bound for Al Khobar

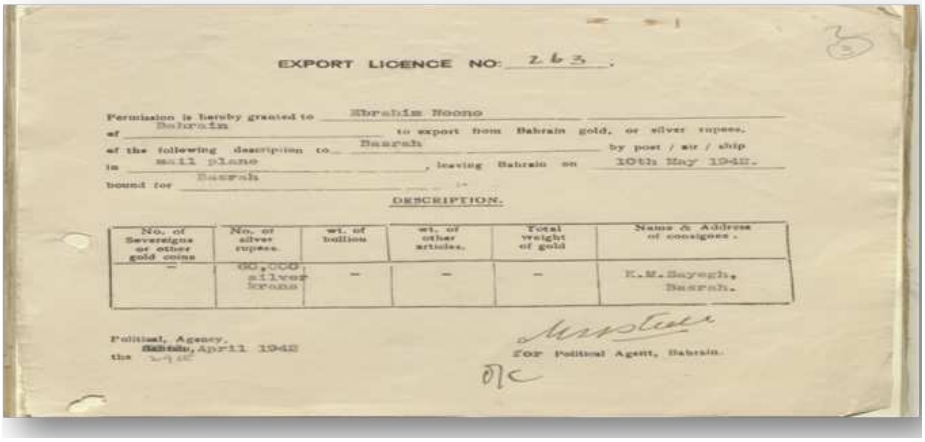
DESCRIPTION.

No. of Sovereigns or other gold coins	No. of silver rupees.	wt. of bullion	wt. of other articles.	Total weight of gold	Name & Address of consignee.
-	42,000	-	-	-	California Arabian Standard Oil Company Dhahran

Political Agency,
Bahrain,
the 30th August 1942.

for Political Agent, Bahrain.

الملحق [5]: وثيقة طلب رخصة لنقل عملات معدنية بواسطة زورق بخاري سريع من البحرين إلى الخبر بتاريخ 31 أغسطس 1942م [2].



EXPORT LICENCE NO: 263.

Permission is hereby granted to Ebrahim Noono
of Bahrain to export from Bahrain gold, or silver rupees,
of the following description to Basrah by post / air / ship
in mail plane, leaving Bahrain on 10th May 1942.
bound for Basrah

DESCRIPTION.

No. of Sovereigns or other gold coins	No. of silver rupees.	wt. of bullion	wt. of other articles.	Total weight of gold	Name & Address of consignee.
-	80,000 silver krans	-	-	-	K.M.Sayegh, Basrah.

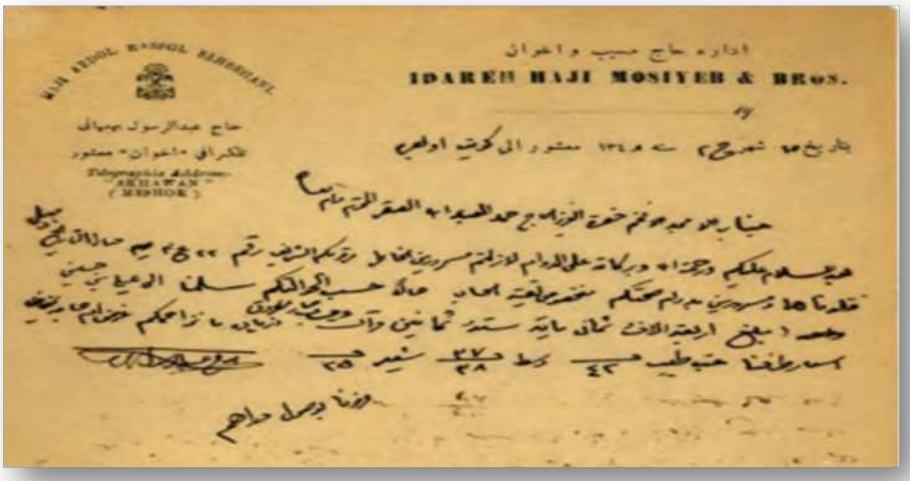
Political Agency,
Bahrain, April 1942
the

for Political Agent, Bahrain.

(1) IOR/R/15/2/353. Application for Lenience to export gold or silver from Bahrain, 7th September 1942.

(2) IOR/R/15/2/353. Export Licence No:278.31st August 1943.

الملحق[6]: وثيقة طلب رخصة لنقل عملات معدنية بواسطة الطيران الجوي إلى البصرة بتاريخ 10 مايو 1942م [1].



الملحق [7]: نص لرسالة مرسلة من التاجر عبدالرسول بهبهاني من منطقة معشور- ماهشهر- إلى التاجر حمد الصقر يخبره بإرسال حوالة نقدية له على يد علي بن حسين قيمتها (4,886) قرانا بتاريخ 15 جمادى الثاني 1348ه الموافق 18 نوفمبر 1929م[2]

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع العربية:

مقابلة مع التاجر جمعة الماجد بتاريخ 22/4/2021

دارة الشيخ الدكتور سلطان بن محمد القاسمي للدراسات الخليجية.

إسماعيل، حسين (2002). أخبار البحرين في القرن العشرين أحداث البحرين في *100* عام من الانطلاق حتى بزوغ الميثاق. مكتبة طاهرة.

الباشا، حسن (1999). موسوعة العمارة والآثار والفنون الإسلامية (ج2). أوراق شرقية.

الجروان، محمد راشد (1988). التجارة بين الماضي والحاضر.

جمال، محمد عبدالهادي (2003). الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

(1) Ibid. Export Licence No:263.10th May 1942.

(2) الوزان، تجارة النقل البحري في الكويت من خلال سيرة حمد عبدالله الصقر، ص107

ـــــ جمال، محمد عبدالهادي (2010). تاريخ العملة والنقود في دولة الكويت (ط2). بنك الكويت الصناعي.

الحبيب، محمد إبراهيم (2017). إضاءات تاريخية لشخصيات كويتية. مركز أوال للدراسات والتوثيق.

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

الحمداني، صبري فالح (2016). برسي كوكس والسياسية البريطانية في الخليج العربي *(1923-1915)*. الدار العربية للعلوم ناشرون. https://doi.org/10.54240/2318-007-026-018

الخضيري، حنان خالد (2017). العقيلات في سورية دورهم الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والعسكري، *1256-1371هـ/1840-1950م*. جداول للنشر والترجمة والتوزيع.

راشد، علي محمد (2013). دارا تايتانيك الخليج (الرحلة الأخيرة). مطبعة رأس الخيمة الوطنية.

روبرت، دارلي (1990). تاريخ لنقود في سلطنة عمان. البنك المركزي العماني.

سلمان، مؤيد عاصي (2012). شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية ونشاطها في منطقة الخليج العربي 1856-1914م. مجلة أبحاث ميسان، جامعة ميسان، كلية التربية، *9*(17)، 142-116 .

السيار، عائشة علي (1996). التاريخ السياسي لدولة الإمارات العربية المتحدة. مكتبة الجامعة.

الشايع، عبدالعزيز محمد (2012). أصداء الذاكرة. منشورات ذات السلاسل.

الشامسي، نجيب عبدالله (1995). اقتصاديات الإمارات قبل *1971*.

ـــــ الشامسي، نجيب عبدالله (1994). النقود في دولة الإمارات العربية المتحدة. منشورات المجمع الثقافي.

الشراح، رمضان علي (2009). الأزمات المالية العالمية: أسبابها – آثارها – انعكاساتها على الاستثمار بدولة الكويت [ورقة]. الملتقى الدولي لآفاق الاستثمار «الدورة الثالثة»، «معاً لمواجهة التحديات»، 3، 4 جمادى الأولى 1430 هـ الموافق 27، 28 أبريل.

الشريدة، منصور بن سليمان (2015). العقيلات ودورهم التجاري مع الحجاز *(1357-1263ه/1938-1947م)*. جداول للنشر والترجمة والتوزيع.

بن صراي، حمد محمد (2019). دراسات تاريخية حول مجموعة من المسكوكات من متحف الشارقة للآثار. هيئة الشارقة للوثائق والأرشيف .

العبد المغني، خالد عبدالرحمن (2012). بدايات الخدمة البريدية في الكويت *1923-1896* مع نماذج مختارة من مراسلات عائلة الخالد المحفوظة بمركز البحوث والدراسات الكويتية. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

العبد المغني، عادل محمد (1996). دليل معرض العملة الكويتية عبر التاريخ *(6-2 مارس 1996)*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

عبدالرحمن، عبدالله (2013). الإمارات في ذاكرة أبنائها- الحياة الاقتصادية (ج2). هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة و دار الكتب الوطنية.

عثمان، معتز محمد (2012). تاريخ عملات الإمارات. الأجواد للنشر والتوزيع.

فارس، علي عبدالله (2001). شركة الهند الشرقية البريطانية ودورها في تاريخ الخليج العربي *(1858-1600م)* (ط2). مركز الدراسات والوثائق.

الفارس، محمد فارس (2015). صفحات من تاريخ الإمارات والخليج قراءة في الوثائق البريطانية (ط2). الأهلية للنشر والتوزيع.

قاسم، جمال زكريا (1973). الخليج العربي دراسة لتاريخ الإمارات العربية 1914-1945. دار الفكر العربي.

القاسمي، نورة محمد (1996). الوجود الهندي في الخليج 1820-1947. منشورات دائرة الثقافة والإعلام.

كراوذر، ج. ف. (1951). الموجز في اقتصاديات النقود (ترجمة مصطفى كمال فايد). دار الفكر العربي.

الكرملي، أنستاس ماري (1939). النقود العربية وعلم النميات. المطبعة العصرية.

المطيري، يوسف (2018). تنظيم القوافل التجارية بين الكويت وجيرانها في النصف الأول من القرن العشرين، حوليات آداب عين شمس، جامعة عين شمس-كلية الآداب، 46، 407-388. https://doi.org/10.21608/aafu.2018.44302

معنى كلمة (النول)، استرجعت المادة بتاريخ 16 مارس2021، استرجعت المادة من موقع:

https://www.almougem.com وموقع https://ontology.birzeit.edu

مقال: جمعة الماجد.. خير من يمثل تجار وحكماء دبي. صحيفة البيان، 24 مارس 2021م، استرجعت المادة بتاريخ 26 مارس 2021م من الموقع الالكتروني:

https://www.albayan.ae

منصور، خالد حسين (2017) .تاريخ العملة في مليحة مع دليل للعملات المعروضة في متحف الشارقة للآثار (مراجعة حمد بن صراي). هيئة الشارقة للمتاحف.

مورتون، مايكل كوينتين. (2018). **الت**دخل المشؤوم-شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في الخليج العربي(1862-1982). الأرشيف الوطني.

النقيب خلدون حسن (1989). المجتمع والدولة في الخليج والجزيرة العربية (من منظور مختلف) (ط2). مركز دراسات الوحدة العربية.

الوزان، فيصل عادل (2019). تجارة النقل البحري في الكويت من خلال سيرة حمد عبدالله الصقر –دراسة وثائقية (1871-1930م). مركز الدراسات والبحوث الكويتية.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

The Persian Gulf Trade Reports (1905-1940) Bahrain, (1905-1925), Archive Editions ,1987, vol.2,

The Persian Gulf Trade Reports (1905-1940) Kuwait, (1905-1925), Archive Editions ,1987, vol.2,

IOR/R/15/309.

IOR/R/15/2/312.

IOR/R/15/2/316

IOR/R/15/2/318.

IOR/R/15/2/352.

IOR/R/15/2/353

IOR/R/15/2/698

IOR/R/15/1/742.

Romanized Arabic References: **الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:**

muqābalatu ma'a al-ttājiri jam'ata almājidi bitārīkhi 22 / 4 / 2021

dāratu al-sshaykhi al-dduktwra sulṭāna bn muḥammadu alqāsimiyyi lil-ddirāsāti alkhalījiyyati

'ismā'yl ḥissayni 2002). 'akhbāra albaḥrayni fī alqarni al'ushurayni 'aḥidātha albaḥrayni fī 100 'āmin mina alinṭilāqi ḥattā buzūghi almīthāqi maktabatu ṭāhiratu

albāshā ḥusna 1999). mawsū'ata al'imārati wa-al-'āthāri wa-al-funūni al'islāmiyyati j 'awarāqin sharqiyyata

aljirwāni muḥammada rāshida 1988). al-ttijārata bayna almāḍī wa-al-ḥāḍiri

jamālun muḥammada 'abdālhādī 2003). alḥarfa wa-al-mihana wa-al-'ānshiṭata al-ttijāriyyata alqadīmata fī alkū'ayti markazu albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati

jamālun muḥammada 'abdālhādī 2010). tārīkha al'amalati wa-al-nnuqūdi fī dawlati alkū'ayti ṭ banka alkū'ayti al-ṣṣinā'iyyi

alḥabybu muḥammada 'ibrāhym 2017). 'iḍā'ātin tārīkhiyyatin lishakhṣīāti kū'aytiyyati markazun 'awālin lil-ddirāsāti wa-al-ttawthīqi

ilḥajī ya'qūba yūsf 2007). al-nnashāṭāti albaḥriyyati alqadīmati fī alkū'ayti markazu albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati

alḥamdāniyyu ṣabray fa-al-iḥu 2016). birasiyyin kawuksin wa-al-ssīāsiyyati albrīṭāniyyati fī alkhalīji al'arabiyyi 1915- 1923). al-ddāra al'arabiyyata lil-'ulūmi nāshirūna https:// doi. org / 10. 54240 / 2318- 007- 026- 018

alkhaḍīriyyu ḥanāna khālida 2017). al'aqīlāti fī sūriyyatu dawrihimi aliqtiṣādiyyi wa-al-ijtimā'iyyi wa-al-ssīāsiyyi wa-al-'askariyyi 1256- 1371h1950 -1840 / m. jadāwilu lil-nnashri wa-al-ttarjamati wa-al-ttawzī'i

rāshidun 'aliyya muḥammada 2013). dārā tāytāniyyaka alkhalīja al-rriḥlata al'akhīrata miṭba'ata ra'asi alkhaymati alwaṭaniyyati

rūbirtun dārly 1990). tārīkhun linaqūdu fī salṭanati 'ammāni albanku almarkaziyyu al'ammāniyyu

sullamāni mu'uayyida 'āṣī 2012). sharikata almalā'āaḥati albukhāriyyati albrīṭāniyyati alhindiyyati wanashāṭihā fī minṭaqati alkhalīji al'arabiyyi 1856- 1914m. majallatu 'abḥāthi maysāni jāmi'ata maysāni kulliyyata al-ttarbiyati 9(17)142 116- ،.

al-ssayyāru 'ā'ishata 'aliyya 1996). al-ttārīkha al-ssīāsiyya lidawlati al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati maktabatu aljāmi'ati

al-sshāya'u 'abdāl'azīza muḥammada 2012). 'aṣdā'a al-ddhākirati manshūrātu dhātu al-ssalāasili

al-sshāmisiyyu nujību 'abdālllaha 1995). iqtiṣādiyyāti al'imārāti qabla 1971.

al-sshāmisiyyu nujību ʻabdālllaha 1994). al-nnuqūda fī dawlati alʾimārāti alʻarabiyyati almuttaḥidati manshūrātu almajmaʻi al-tthaqāfiyyi

al-sshurrāḥu ramaḍāna ʻaliyya 2009). alʾazmāti almāliyyati alʻālamiyyati ʾasabbābuhā – ʾāthārahā – inʻikāsātihā ʻalā alistithmāri bidawlati alkūʾayti waraqata almultaqā al-ddawliyya liʾāfāqi alistithmāri " al-ddawrata al-tthālithata maʻā limūājahati al-ttaḥaddīāti 34 ، jumādā alʾawlā 1430 h almūāfiqa 2728 ، ʾabrīlun

al-ssharīdatu manṣūra bn salīmāni 2015). alʻaqīlāti wadawrihimi al-ttijāriyyi maʻa alḥujjāzi 1263-1357h1938 -1947 / m). jadāwila lil-nnashri wa-al-ttarjamati wa-al-ttawzīʻi

bn ṣurrāy ḥamida muḥammadu 2019). dirāsātin tārīkhiyyatin ḥawla majmūʻatin mina almaskūkāti min mutḥifi al-sshāriqati lil-ʾāthāri hythh al-sshāriqata lil-wathāʾiqi wa-alʾārshyf

alʻabdu al-mghny khālida ʻabdālraḥmani 2012). bidāyāti alkhidmati albarydiyyati fī alkūʾayti 1896-1923 maʻa namādhiji mukhtāratin min murāsilātin ʻāʾilatin alkhālida almaḥfūẓata bimarkazi albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkūʾaytiyyati markazu albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkūʾaytiyyati

alʻabdu al-mghny ʻādila muḥammada 1996). dalyla maʻriḍi alʻamalati alkūʾaytiyyati ʻabra al-ttārīkhi 2- 6 mārisin 1996). markaza albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkūʾaytiyyati

ʻabdālraḥmanun ʻabdālllaha 2013). alʾimārāti fī dhākirati ʾabnāʾihā- alḥayāta aliqtiṣādiyyata j hayʾiatan ʾabiwaẓabiyyin lil-ssīāḥati wa-al-tthaqāfati wa dāru alkutubi alwaṭaniyyati

ʻuthmānun muʻtazza muḥammada 2012). tārīkha ʻamalāti alʾimārāti alʾajwādu lil-nnashri wa-al-ttawzīʻi

fārisun ʻaliyya ʻabdālllahi 2001). sharikata alhindi al-ssharqiyyati albrīṭāniyyati wadawrihā fī tārīkhi alkhalīji alʻarabiyyi 1600- 1858m)(ṭ markaza al-ddirāsāti wa-al-wathāʾiqi

alfārisu muḥammada fārisa 2015). ṣafḥātin min tārīkhi alʾimārāti wa-al-khalīji qirāʾtan fī alwathāʾiqi albrīṭāniyyati ṭ alʾahliyyata lil-nnashri wa-al-ttawzīʻi

qāsimun jamāla zakariyyā 1973). alkhalīja alʻarabiyya darrāsatun litārīkhi alʾimārāti alʻarabiyyati 1914- 1945. dāru alfikri alʻarabiyyi

alqāsimiyyu nūrata muḥammada 1996). alwujūda alhindiyya fī alkhalīji 1820- 1947. manshūrātu dāʾirati al-tthaqāfati wa-alʾīʻlāami

krāwdhr j f (1951). almūjaza fī iqtiṣādiyyāti al-nnuqūdi tarjamata muṣṭafā kamālin fīdi dāra alfikri alʻarabiyyi

alkarmaliyyu ʾanstās māray 1939). al-nnuqūda alʻarabiyyati waʻilmi al-nnammīāti almiṭbaʻatu alʻaṣriyyatu

a. almaṭīriyyu yūsf 2018). tanẓīma alqawāfili al-ttujjāriyyati bayna alkūʾayti wajīrānihā fī al-nniṣfi alʾawwali mina alqarni alʻushurayni ḥawlīāti ʾādābin ʻayna shamsin jāmiʻatan ʻayna

shams- kulliyyata al'ādābi 46407 388- ،. https:// doi. org / 10. 21608 / aafu. 2018. 44302

mu'annā kalimati al-nnawla istarja'ati almāddatu bitārīkhi 16 mārs istarja'ati almāddatu min mawqi'in https:// www. almougem. com wamawqi'a https:// ontology. birzeit. edu

maqālun jam'atu almājidi . khīra man yumatthilu tujjārun waḥukamā'u dubbī ṣaḥīfatu albayāni 24 mārisa 2021m ،istarja'ati almāddatu bitārīkhi 26 mārisa 2021m mina almawqi'i al-alktrwny https:// www. albayan. ae

manṣūrun khālida ḥissayni 2017). tārīkha al'amalati fī malīḥatu ma'a dalylin lil-'amalāti alma'rūḍati fī muṭḥifu al-sshāriqati lil-'āthāri murāja'ata ḥamdi bn ṣurrāy hay'iata al-sshāriqati lil-matāḥifi

mwrtwn māykilan kawaynatayni (2018). al-ttadakkhula almash'ūma- sharikata alhindi albrīṭāniyyati lil-malā'āaḥati albukhāriyyati fī alkhalīji al'arabiyyi 1862- 1982). al-'ārshyf alwaṭaniyya

al-nnaqību khaldūna ḥusni 1989). almujtama'a wa-al-ddawlata fī alkhalīji wa-al-jazīrati al'arabiyyati min manẓūri mukhtalifi ṭ markaza dirāsāti alwaḥdati al'arabiyyati

alwazzāni fayaṣilu 'ādilu 2019). tijārata al-nnaqli albaḥriyyi fī alkū'ayti min khilāla sayrati ḥamdi 'abdālllahi al-ṣṣaqri – durrāsata wathā'iqiyyata 1871- 1930m). markaza al-ddirāsāti wa-al-buḥwthi alkū'aytiyyati

Transfer of metal currencies in the Emirates of the Western Coast of the Arabian Gulf between 1929 and 1947

Khawla Abdallah Al Alili(1)

Kheireddine Youssef Chtara(2)

Hussein Al Tamimi(3)

Abstract:

Coins have gained great importance in the history of the Emirates of the western coast of the Arabian Gulf, as they are the substance and strength of commercial activities. Therefore, Emirati people were persistent to acquire them to ensure the continuation of their various commercial activities, using all means of transportation available at the time to achieve this. They were keen on using bank and personal transfers when they were given the opportunity, which reflected to the ability of Emiratis to utilize the available resources properly at that time. This study aimed to review the most prominent methods used to transfer coins in Kuwait, Bahrain and the Trucial Coast between 1929 and 1947, an era known for its importance in the economic history of the Arabian Gulf, given the major economic and political events that occurred in it, such as the global recession (1929-1933), and World War II (1939-1945). The study also included accurate details that took place during currency shipments, and presented part of the beginnings of procedures for securing them from potential risks during the

(1) College of Arts, Humanities and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah – United Arab Emirates)
U18200661@sharjah.ac.ae

(2) College of Arts, Humanities and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah – United Arab Emirates)

(3) College of Arts, Humanities and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah – United Arab Emirates)

transfer by using published and unpublished local and British documents.

Keywords: Coins, West Coast Emirates, Transportation, shipping, Documents.