مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين دراسة في ضوء الوثائق الأهلية الكويتية
اسم الكاتب: ناصر ضاحي الهاجري
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9317
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 17:04 +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 4
جمادى الثاني 1445هـ / ديسمبر 2023م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

ديسمبر 2023م مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية المجلد 20 العدد 4
https//:doi.org/10.36394/jhss/20/4/19

العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين:

دراسة في ضوء الوثائق الأهلية الكويتية

ناصر ضاحي الهاجري[1]

تاريخ الاستلام: 07-07-2022 تاريخ القبول: 8-12-2022

ملخص البحث:

تشكل الوثائق الأهلية مصدراً مهمة لدراسة تاريخ الخليج العربي في العصور الحديثة، خاصة وأن دول الخليج قد واجهت -في الفترة المبكرة من التاريخ الحديث- معضلة تتمثل في عدم وجود آليات لحفظ الوثائق، ومن هذه الوثائق، الوثائق الأهلية الكويتية، والتي وثقت للعلاقات الاقتصادية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين

وقد أظهرت هذه الوثائق عمق العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، من خلال التبادل التجاري بين الجانبين، والتعاون في مجال النقل البحري، والذي أسفر عن استقرار عدد من تجار الكويت في إمارات الساحل المتصالح، وبخاصة دبي، وأسهم في تعزيز التعاون بين الجانبين على كافة الأصعدة

الكلمات الدالة: الكويت، دبي، أبو ظبي، الشارقة، النوخذة.

(1) وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية (الجهراء – الكويت)
n-dh@windowslive.com

المقدمة:

ترتبط الكويت والإمارات العربية المتحدة[1] بعلاقات وطيدة انطلقت من البحر؛ حيث بناء السفن والغوص عن اللؤلؤ والتجارة، وسرعان ما توطدت هذه العلاقات في مطلع القرن التاسع عشر في ظل تشجيع "آل صباح" حكام الكويت على توسيع النشاط التجاري البحري للكويت، وقد أسهم ذلك في إقامة علاقات اقتصادية قوية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح.

وعلى الرغم من ذلك فإن الدراسات التاريخية لم تشر إلى هذه العلاقات بشكل موسع، خاصة وأن دول الخليج قد واجهت -في الفترة المبكرة من التاريخ الحديث- معضلة تتمثل في عدم وجود آليات لحفظ الوثائق، وقد أدى ذلك إلى حدوث فجوة في توثيق تاريخ الخليج، وبخاصة التاريخ الاقتصادي والاجتماعي والثقافي، ولسد هذه الفجوة شرعت المؤسسات الثقافية في الكويت في جمع وتنظيم الوثائق الأهلية الكويتية، كان من أبرزها: الروزنامات البحرية[2]، ودفاتر حسابات ومراسلات العائلات التجارية، خاصة وأن العائلات التجارية في الكويت كانوا قد أسسوا مراكز للتجارة في الهند وشرق أفريقيا، وكانوا يتراسلون فيما بينهم للتعرف على حركة البيع والشراء، والأوضاع في الخليج العربي على كافة الأصعدة

ومن خلال هذه الوثائق ظهرت عدة موضوعات لم تحظ بقدر كاف من الدراسة، ومنها موضوع الدراسة الحالي العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، فقد أظهرت هذه الوثائق عمق العلاقات الاقتصادية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح

ومن ثم فإن هذه الدراسة ستتناول العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين في ضوء الوثائق الأهلية الكويتية

(1) إمارات الساحل المتصالح أو الساحل المهادن هو الاسم الذي كان يطلق قديماً على مشيخات الخليج العربي السبع، والتي شكلت في عام 1971م دولة الإمارات العربية المتحدة.

(2) هي سجل يومي يكتبه نواخذة (قباطنة) السفن الشراعية، يؤرخ فيه لسير الرحلة البحرية منذ مغادرة السفينة ميناءها إلى عودتها له بعد ثلاثة أو ستة أو تسعة أشهر متصلة، وهذا السجل كان من الأمور المتعارف عليها عند نواخذة السفن الشراعية الكويتية والخليجية، أما لغة الروزنامة فهي اللهجة الكويتية المحلية، وقد استخدم النواخذة اللغة العامية نظراً لعدم شمول اللغة العربية الفصحى للعديد من المصطلحات البحرية التي استخدمت في كتابة الروزنامة، أو لعدم معرفة هؤلاء النواخذة بما يقابلها باللغة العربية الفصحي، وقد استخدم النواخذة الكويتيين في يومياتهم التاريخ الهجري والتاريخ الميلادي والنيروز الهندي الذي يبدأ في حوالي منتصف شهر أغسطس ويستمر 365 يوماً هي أيام السنة العادية، كذلك قام بعض النواخذة باستخدام البروج المعروفة مثل الجدي والسهيل والجوزة والثور وغيرها، إضافة إلى التاريخ الهجري والميلادي والنيروز، كما قام بعضهم باستخدام طلوع نجم السهيل كسجل لسنة مشابهة لسنة النيروز الهندي، والتي يمكن أن يطلق عليها سنة سهيلية. الحجي، يعقوب يوسف، 2003، دليل الروزنامة البحرية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ص11 - 13.

منهجية البحث:

استخدمت الدراسة المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي معًا، متبعة منهج البحث التاريخي من الأقدم إلى الأحدث؛ حيث تم جمع المعلومات من الوثائق الأهلية الكويتية، المتمثلة في مذكرات التجار والروزنامات البحرية، وتحليلها وإخضاعها للنقد والتحليل، فتوضح الدراسة في البداية الجذور التاريخية للعلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، ومظاهر النشاط التجاري بين الجانبين، ودور سفن النقل البحري الكويتية في تعزيز التواصل التجاري بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح

وتنقسم الدراسة إلى محورين:

يتناول المحور الأول: العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، ودور العائلات التجارية في الكويت وإمارات الساحل المتصالح في تنشيط التعاون بين الجانبين، ويتناول المحور الثاني: رحلات السفن التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، وأهم البضائع التي كانت تحملها

أولاً- العلاقات التجارية:

أسهمت عدة عوامل –بجانب الموقع الجغرافي- في ازدهار تجارة الكويت البحرية في مطلع القرن الثامن عشر، أبرزها براعة "آل صباح" في التجارة؛ إذ كانوا على دراية واسعة بالطرق القريبة والبعيدة، وأيسر الطرق للوصول إليها(الصباح، إبريل 1986، ص31)، بجانب اشتهار تجار الكويت بين أوساط التجار بقدرتهم على توفير الاحتياجات المطلوبة على مستوى المنطقة، وتدني أسعارها، وتفهمهم لظروف البدو القاسية، إذ كان آل صباح يبيعون بالأجل لغير القادرين على الدفع(الحمدي، 2005، ص161)، مما أسهم في الترويج لتجارتهم وتبادلها مع الجماعات الأخرى (Kabeel, 1975, pp.15 - 16)

زاد من تدفق النشاط التجاري في الكويت، إتباع آل صباح لحرية التجارة، ووضع رسوم بسيطة على البضائع، وهذه السياسة جذبت التجار، وأسهمت في نمو التجارة في الكويت (الحمدي، 2005، ص162) ، كما أن شخصية التجار الكويتيين، وما اتصفوا به من الأمانة والصدق، جعل التجار من مختلف البلدان يودون التعامل معهم(العبد المغني، 1977، ص ص132 - 133).

ونجح آل صباح في إقامة علاقات واسعة مع سواحل الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، فضلا عن احتفاظهم بعلاقات طيبة مع القبائل العربية المنتشرة في صحراء الكويت، مما وسع من حجم تجارتهم المنقولة إلى المناطق القريبة والبعيدة(الحمدي، 2005، ص163).

وبسبب سياسة آل صباح التجارية زادت قدرة مدينة الكويت على استيعاب ما يقرب من عشرين ألف شخص، كذلك تحول ميناء الكويت إلى واحد من أكثر الموانئ ازدهارا وتطوراً(الحمدي، 2005، ص162).

زاد من مكانة الكويت ونشاطها استيلاء الفرس على البصرة (1776 - 1779م)، مما أدي إلى انتقال جزء من النشاط التجاري الأوروبي إليها، بالإضافة إلى ذلك فقد أدى انتقال الوكالة الانجليزية (1793 - 1795) من البصرة إلى الكويت إلى إنعاش تجارة الكويت في الخليج (Sanger, 1954, p.150 ؛ عبد القادر، والخصوصي، 1982، ص186)

ورغم قصر فترة وجود شركة الهند في الكويت، إلا أن ذلك قد عزز من مركز الكويت؛ إذ استفاد آل صباح من مرور السلع والبضائع المشحونة لحساب الشركة في ميناء الكويت، وتحملها القبائل إلى حلب، واستفاد أهل الكويت أيضا من نقل بريد الشركة الذي كان يتم إرساله بالطريق البري؛ إذ كان يقوم بذلك مجموعة من سكان المدينة(أبو حاكمة، 1965، ص ص186 - 188)

بجانب ذلك فقد أدي اضطراب أوضاع القوة المجاورة للكويت إلى تقوية تجارة الكويت، بعيدا عن أنظار القوى الطامعة فيها، وأصبحت من المصادر التجارية لبعض البلاد كالشام ونجد والأحساء، وأصبح بإمكان سفن الكويت أن تنقل البضائع على طول ساحل الخليج دون أي إعاقة(العبد المغني، 1977، ص123).

أسهم هذا النشاط في إقامة علاقات تجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، وكانت من أهم السلع المتبادلة -من خلال التصدير المباشر وإعادة التصدير: التمور والأخشاب والملابس والحبال والتوابل والسكر والبن، واللؤلؤ والخيول العربية (الحمدي، 2005، ص 168؛ حجي، 2007م، ص ص217 - 218)

ويصعب وضع إحصاء دقيق عن حركة التجارة بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح بشكل منفرد، نظراً لتداخل حركة التجارة في القرن الثامن عشر.

والجدول التالي يوضع قيمة الواردات والصادرات بين إمارات الساحل المتصالح وبين الكويت والقطيف والبصرة وبغداد بين عامي 1874 - 1883م(نقلاً عن/ القايدي، ديسمبر 2021، ص ص53 - 54)

القيمة بالروبية الهندية

السنة	قيمة واردات إمارات الساحل المتصالح من الكويت والقطيف والبصرة وبغداد	قيمة صادرات إمارات الساحل المتصالح إلى الكويت والقطيف والبصرة وبغداد
1874	9.85.835	31.800
1875	9.64.032	21.160
1876	4.46.032	25.200
1877	2.38.200	10.000
1878	1.96.970	4000
1879	1.92.000	51.000
1880	2.74.700	1.66.500
1881	55.970	1.15.100
1882	70.900	1.08.200
1883	76.100	1.42.500
1884	1.03.350	1.60.000

ويظهر من الجدول السابق أن حركة واردات إمارات الساحل المتصالح من الكويت والقطيف والبصرة وبغداد كانت مرتفعة خلال الفترة ما بين عامي 1874 - 1880م، في مقابل انخفاض حركة صادرات إمارات الساحل المتصالح إلى الكويت والمناطق الأخرى خلال نفس الفترة، وربما يرجع السبب في ذلك أن هذه المناطق كانت المصدر الرئيسي للتمور والخيول العربية والمنتجات المحلية القادمة من شبه الجزيرة العربية، بالإضافة إلى القيود التي فرضتها بريطانيا على إمارات الساحل المتصالح منذ توقيع معاهدة عام 1820م

وشهدت الفترة ما بين عامي 1881 - 1884م ارتفاع صادرات إمارات الساحل المتصالح إلى الكويت والمناطق الأخرى -المذكورة في الجدول السابق-، وربما يرجع السبب في ذلك إلى ازدهار تجارة السلاح في إمارات الساحل المتصالح خلال تلك الفترة، وإعادة تصديرها إلى الكويت والمناطق الأخرى

ازدهرت حركة التبادل التجاري بين الكويت والإمارات وبخاصة إمارة دبي في مطلع القرن العشرين بعد تحول تجارة اللؤلؤ من لنجة[1] إلى دبي (الغنيم، 2018م، ص47)، فقد أدت الإجراءات الجمركية الصارمة في فارس إلى تذمر التجار المتعاملين مع الموانئ الفارسية، وخاصة ميناء لنجة، وعندما أغلقت الأبواب في وجه هؤلاء التجار الذين بذلوا كل المحاولات بما فيها مراسلة الشاه، رأوا أن لا بد من الرحيل، وبدأت موجة كبيرة من الهجرة تتجه من الساحل الفارسي نحو الساحل العربي، وتوجه أكثر هؤلاء إلى دبي، ومع بداية القرن العشرين ازدادت الهجرة، وأنشأ هؤلاء التجار وكالات تجارية جديدة، وكتبوا لعملائهم في بومبي يبلغونهم بالرحيل من لنجة والاستقرار في دبي، خاصة بعد أن قام حاكم دبي الشيخ مكتوم بن حشر بإلغاء ضريبة الوارد التي تحصل على السلع المستوردة والبالغة 5% معلناً بذلك دبي منطقة حرة(The Persian Gulf Administration Reports, 15 May 1903, pp.2 - 5)

وإثر ذلك توافد تجار الكويت إلى دبي، واستقر بعضهم بدبي، ومن هؤلاء التاجر عبد الله بن علي الصانع، ومرشد العصيمي، وغيرهم من التجار (روزنامة النوخذة ناصر يوسف الحجي، 2000م، ص91؛ البدور، 2019م، ص18)

وتشير الوثائق الأهلية الكويتية إلى قيام علاقات وطيدة بين تجار الكويت وتجار دبي، ومنها العلاقة التي جمعت التجار الكويتي حمد عبد الله الصقر[2]، والتاجر يعقوب بن يوسف المطوع[3] في دبي، فتضم الوثائق الأهلية للتاجر حمد الصقر رسالة موجهة من يعقوب بن يوسف المطوع إلى حمد الصقر في (21 مايو 1926م /9 ذي القعدة 1344ه) يطلب إليه إرسال حمولة من التمور لبيعها في دبي[4](وثائق حمد عبد الله الصقر، بتاريخ 9 ذي القعدة 1344هـ)

(1) لنجة (بكسر اللام وتسكين النون وفتح الجيم معطشة) مدينة على الضفة الشرقية للخليج العربي، وهي اليوم جزء إداري من محافظة هرمزكان الإيرانية التي تمتد على سواحل الخليج بطول 187 كيلومتراً وبمساحة 7.7 آلاف كيلومتر مربع تقريباً. مدني، عبد الله، بتاريخ 21 يونيو 2020م، محمد بن خليفة آخر حكام لنجة العرب، مجلة البيان.

(2) حمد بن عبد الله بن يوسف بن صقر، ينتمي إلى أسرة الصقر التي بدورها تنتمي إلى حلف العتوب، أدى دورًا بارزًا في تاريخ الكويت السياسي والاقتصادي في أوائل القرن العشرين، وقد تمثلت ذروة نشاطه السياسي في تسنمه رئاسة مجلس الشورى الذى تأسس عام 1921م، وفي المجال التجاري فقد أسس شبكة تجارية امتدت إلى كافة موانى المحيط الهندي، حتى أطلق عليه لقب "ملك التمور"، توفي في مارس 1930م. الوزان، فيصل عادل، 2019م، تجارة النقل البحري في الكويت من خلال سيرة حمد عبد الله الصقر دراسة وثائقية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت.

(3) لم يتمكن الباحث من الوقوف على أي مصادر تترجم لهذه الشخصية، باستثناء الخطاب الموجه منه إلى التاجر الكويتي حمد عبد الله الصقر.

(4) مركز البحوث والدراسات الكويتية: الوثائق الأهلية، وثائق حمد عبد الله الصقر، رسالة موجهة من يعقوب بن

ولم تكن العلاقات التجارية قاصرة على ميناء دبي فقط، بل شملت موانئ الإمارات الأخرى، فيذكر النوخذة[1] الكويتي عبد المجيد ملا أحمد الفيلكاوي في روزنامته (مذكراته) أنه أبحر في عام 1931م إلى أبو ظبي لإنزال حمولة من التمر هناك، ومن أبو ظبي أبحر باتجاه البحرين ثم اتجه إلى الكويت، وقد استمرت رحلاته إلى أبو ظبي بين عام 1932-1934م لنقل التمور، ويذكر أن سبب ذلك قلة المؤن في الكثير من بلدان الخليج في تلك الأيام بحيث أصبح التمر الغذاء الأساسي للسكان فيها(روزنامة النوخذة عبد المجيد الملا أحمد الفيلكاوي، 2001م، ص ص 231 - 241)

ومن الراجح أن السبب في قلة المؤن التي تحدثها عنها النوخذة عبد المجيد الفيلكاوي هي أزمة الكساد الكبير التي وقعت في عام 1929م، وكان لها صدى واسع النطاق على الاقتصاد العالمي وامتدت لعدة السنوات

فتشير المصادر أن إمارات الساحل المتصالح قد تأثرت بهذه الأزمة بشكل كبير، خاصة وأنه قد سبقها أزمة اللؤلؤ الاصطناعي الذي ظهر في السواق المحلية في عام 1924م، ونتيجة لذلك فقد اجتاحت إمارات الساحل المتصالح أزمة اقتصادية طاحنة تعددت مظاهرها منها الإفلاس، وقلة السيولة، والبطالة، والقروض والرهن العقاري (القايدي، وبن خيرة، سبتمبر 2022م، ص ص37 - 39)

ويذكر النواخذة عبد الوهاب عبد الرحمن العسعوسي أنه شحن سفينته بالتمر من شط العرب، وأبحر بها إلى الشارقة ودبي في أكتوبر 1933م، فيذكر في روزنامته أنه خرج من شط العرب إلى هنجام ومنه إلى جزيرة طمب، ومنها إلى الشارقة ثم خور دبي، وأمضى فيه أسبوعين بعد أن نقل حمولة من التمر، ثم أبحر باتجاه الكويت[2].

وفي عام 1934م أبحر البوم (تيسير) الكويت بقيادة النوخذة عبد الوهاب العثمان من الكويت إلى دبي لإيصال حمولة من التمر، وقد مر في طريقه بالبحرين، ثم إلى قطر ثم إلى أبو ظبي ثم إلى دبي؛ إذ تم إنزال جميع ما في السفينة من تمر، ثم عاد إلى الكويت(روزنامة النوخذة عيسي يعقوب بشارة، 2003م، ص53)

يوسف المطوع إلى حمد الصقر بتاريخ 21 مايو 1926م /9 ذي القعدة 1344هـ للاطلاع على الوثيقة، انظر الملاحق، ملحق رقم (1).

(1) نوخذة: مصطلح خليجي كان يُطلق على قبطان سفينة الصيد والتجارة.

(2) مركز البحوث والدراسات الكويتية: روزنامة النوخذة عبد الوهاب عبد الرحمن العسعوسي.

للاطلاع على الوثيقة، انظر الملاحق، ملحق رقم (2).

وقد استمرت حركة التبادل التجاري بين الجانبين دون توقف حتى في سنوات الحرب العالمية الثانية (1939 - 1945م)، فيذكر النوخذة حجي يوسف الحجي أنه وصل إلى بندر دبا (يتبع إمارة الشارقة) في عام 1940، واشترى من هذا البندر كمية من أخشاب الوقود والدهن الحيواني، ونقله إلى الكويت(روزنامة النوخذة حجي يوسف الحجي، 2002م، ص107)

وفي عام 1942 قام النوخذة عيسي بشارة برحلة قطاعة[1] إلى دبي، فبعد أن غادر الكويت اتجه إلى شط العرب؛ وشحن السفينة بالتمر ثم أبحر على طول ساحل فارس حتى جزيرة فرور؛ ومن ثم اتجه منها إلى بندر دبي لإنزال التمر فيه، ثم شحن السفينة بأخشاب الوقود من دبي وأبحر بها صوب الكويت(روزنامة النوخذة عيسي يعقوب بشارة، 2003م، ص239)

وخلال النصف الأول من القرن العشرين كانت السفن التجارية تعمل على نقل البضائع بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، فقد استخدمت السفن الكويتية في نقل البضائع بين رأس الخيمة والكويت؛ إذ كانت تنقل الفواكه والخضروات والدهن وعسل الجبال والشندل والأسماك المملحة من رأس الخيمة إلى الكويت، وفي نفس الوقت كانت تعود محملة بالقمح والأقمشة والثياب عالية الجودة والمضخات ومحركات الديزل ومواد البناء كالأخشاب والأسمنت الياباني أو الأسترالي الذين كانا موجودين في الكويت بوفرة(الطناحي، يناير 2012، ص ص21 - 22)

ولم يكن التعاون الاقتصادي بين الجانبين قاصراً على التبادل التجاري فقط، بل شمل أيضاً التعاون في مجال النقل البحري، وهذا ما سيتم تناوله تالياً

ثانياً- النقل البحري:

شكلت رحلات السفن البحرية مصدر الرزق الرئيسي لأبناء الخليج العربي في العصور الحديثة، والتي تنوعت بين استخراج اللؤلؤ وصيد الأسماك، ورحلات السفن الشراعية في موانئ الخليج إلى الهند وشرق أفريقيا من أجل التجارة(البدور، 2019م، ص15)

فكانت رحلات الغوص عن اللؤلؤ ملتقى سنوي لسفن الكويت والإمارات؛ حيث كانت تلتقي جميع السفن لاستخراج اللؤلؤ من الأعماق لمدة تصل إلى أربعة أشهر في العام، وكان الطواشون (تجار اللؤلؤ) يمرون بهم أو يتواصلون معهم للبيع والشراء، وكانت

(1) القطاعة: حرفة خليجية قديمة، ويقصد بها حرفة نقل البضائع بوساطة السفن الشراعية بين موانئ الخليج العربي، ولم يكن هناك سلعة معينة تختص بنقلها سفن القطاعة، بل كانت تقوم بنقل أية بضائع تتوفر لها. الحجي، يعقوب يوسف،2007م، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ص209.

سفن التموين تمر بهم، فكانت جزيرة دلما إحدى جزر إمارة أبو ظبي محطة لبيع المياه المستوردة التي كانت تأتي بها السفن الكويتية من شط العرب(البدور، 2019م، ص ص15 - 16)، فيذكر المرحوم فهد بن راشد الدوسري ذلك بقوله: (أبرز وأهم الأنشطة التجارية في دلما تجارة المياه المستوردة، وأذكر أني أحصيت ذات يوم عدد الأبوام الكويتية المحملة بالمياه، والمصطفة في واجهة جزيرة دلما فوجدتها تبلغ 25 بوماً يحمل كل واحد منها ستة آلاف تنكة باستثناء السفن الصغيرة)(عبد الرحمن، 2005م، ص40 - 43)

وشاركت السفن المحلية في تهريب السلاح بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح في عهد الشيخ مبارك الصباح (1896 - 1915)، خاصة بعد أن شجع الشيخ مبارك بعض التجار على تجارة السلاح واستيرادها للكويت ومنطقة الخليج لدعم موقفه الداخلي(الخترش، مارس 1994، ص371)

كما كانت رحلات السفن التجارية الشراعية من سواحل الخليج العربي إلى سواحل الهند الغربي أحد أهم الموارد الاقتصادية للخليج؛ إذ كان موسم السفر الرسمي يبدأ في شهر سبتمبر من كل عام (القاسمي، 1996، ص ص27 - 31؛ التميمي، 1987، ص ص20 - 25)

وتعتمد رحلة السفن الشراعية الكويتية إلى سواحل الهند الغربي على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التى تبدأ ضعيفة في شهر أكتوبر، وتزداد قوة بعد ذلك، وهذه الرياح تهب على بحر العرب وغرب المحيط الهندي(آجيوس، 2009، ص52)، وهي غير الرياح الشمالية أو الجنوبية السائدة في الخليج، كما تعتمد حركة التجارة على موسم نضج التمور في شط العرب في شهر أغسطس من كل عام، حيث تبدأ رحلة السفن إلى شط العرب لشحن التمور إلى الهند في هذا الشهر، وتسمى هذه الرحلات المبكرة برحلات " الهرفي" – أي بداية الموسم-، حيث يندفع النواخذة إلى شط العرب لشحن التمور التى تجدها في الأسواق، خاصة وأن الشحنات الأولى تعفي من الرسوم الجمركية التى تفرضها حكومة الهند البريطانية تشجيعاً لهذه التجارة (عبد القادر، والخصوصي، 1982، ص187).

وعرف عن نواخذة الهرفي الشجاعة والجسارة؛ نظرا لأنهم يبحرون إلى الهند خلال هبوب رياح الأحمير الخطرة التى قد تعرضهم للخطر في الخليج أو في بحر العرب، كما أنهم يقومون بثلاث رحلات إلى كراجي في الموسم الواحد، وحين تبحر عائدة من كراجي فإنها تبحر شمالا ثم على طول الساحل الباكستاني والإيراني حتي تدخل الخليج، ثم تواصل مسيرها على طول الساحل الإيراني دون أن تمر بميناء مطرح العماني(عبد القادر، والخصوصي، 1982، ص187).

(أما موسم السفر الرسمي فيبدأ في شهر سبتمبر حين تبدأ الرياح الشمالية الشرقية بالهبوب على بحر العرب وخليج عدن، وقد كانت رحلات النواخذة في الغالب ضمن

مجموعة سفن تبحر معاً من الكويت وإمارات الساحل المتصالح)(عبد القادر، والخصوصي، 1982، ص187 - 191)

وقد تميز بحارة إمارات الساحل المتصالح بالمهارة والمغامرة التي شجعتهم على القيام برحلات بحرية بعيدة زاروا فيها كافة موانئ المنطقة، وكان من الطبيعي أن يترددوا على الموانئ الهندية لقربها الجغرافي من ناحية، ولقدرتها على توفير كافة السلع الضرورية والكمالية للتجار الوافدين، فكانت تلك الوفرة عامل جذب لتجار عرب الخليج عامة، ومن هذه الموانئ ميناء سورات وبومباي وساحل المليبار والبنغال وكراتشي وكلكتا(IOR/L/PS/C248A, p. 58).

وكانت من أهم السلع المتبادلة: التمور والأخشاب والملابس والحبال والتوابل والسكر والبن، واهتم الهنود باللؤلؤ والخيول العربية(IOR/L/PS/C248A, p. 58)، وكانت الهند مصدرا لمعظم المواد الغذائية مثل الأرز والسكر والشاي والدقيق وغيرها(التميمي، 1987، ص ص31 - 38)، وشهدت العلاقات التجارية مع الهند تقدماً مطردا، ومع ازدهار حركة التجارة أسس سكان الخليج مراكز تجارية لهم في الهند(القاسمي، 1996، ص ص35 - 38)

أسهم هذا النشاط في تشجيع الكويتيين على التوجه نحو الهند، وفي أواخر القرن الثامن عشر وصل النشاط التجاري البحري في الكويت إلى بلاد الهند بعد أن نجح الكويتيون في بناء السفن الكبيرة التي مكنتهم من الوصول إليها(العبد المغني، 1977، ص ص146 - 147)، وأصبحت رحلات السفن التجارية الشراعية الكويتية إلى سواحل الهند أحد أهم موارد الاقتصاد الكويتي(الحجي، 2007، ص ص107 - 108)

ونتيجة لذلك استقر عدد من تجار الخليج في الهند، فأقاموا عدداً من الوكالات التجارية على سواحل الهند لخدمة التجار العرب، وتوفير احتياجات سكان الخليج العربي، وقد أسهم ذلك في تعزيز التعاون بين تجار الكويت وإمارات الساحل المتصالح (ذكى ، 2018م، ص ص14 - 16؛ البدور، 2019م، ص ص16 - 18)

بالإضافة إلى ذلك فقد فرضت رحلات السفن الشرعية الخليجية إلى الهند على النواخذة المرور بسواحل عُمان وإمارات الساحل المتصالح، وبخاصة إمارة دبي كمحطة للترانزيت، ومن ثم فقد كانت السفن الكويتية تحمل بضائع تجار الكويت وغيرهم من تجار إمارات الساحل المتصالح من وإلى الهند في ظل نشاط حركة التجارة البحرية(ذكى ، 2018م، ص ص9 - 15؛ البدور، 2019م، ص ص16 - 18)

كما كانت السفن الكويتية والإماراتية تنطلق معاً في رحلاتها من وإلى الهند، وتضم مذكرات (روزنامات) النواخذة الكويتيين حركة ونشاط السفن الكويتية في ميناء دبي

وغيرها من الموانئ، وأهم البضائع التي كانت تحملها، منها ما ذكره النوخذة عبد المجيد ملا أحمد الفيلكاوي أنه أبحر إلى بندر الشارقة قادماً من الهند في عام 1928م، وبقي به ثلاثة أيام؛ حيث أنزل حمولة من الحبال ثم أبحر عائداً إلى الكويت[1](روزنامة النوخذة عبد المجيد الملا أحمد الفيلكاوي، 2001م، ص 139)

كما يذكر النوخذة أحمد سالم الخشتي أنه قام في عام 1934م بدخول خور دبي خلال رحلة عودته من سواحل الهند الغربية، وأنزل بعض الأخشاب والصبار ثم أبحر من دبي إلى البحرين ثم إلى الكويت(روزنامة النوخذة أحمد سالم الخشتي، 2002م، ص55)

وفي نفس العام توجه النوخذة عبد المجيد ملا أحمد الفيلكاوي إلى دبي لإنزال حمولة لأحد أهالي دبي(روزنامة النوخذة عبد المجيد الملا أحمد الفيلكاوي، 2001م، ص 271)، وفي عام 1935م قام النوخذة برحلة أخرى مر خلالها ببندر دبي، وأنزل بعض الحمولة فيه، ثم أبحر إلى جزيرة قيس لشحن خزنات السفينة بالماء العذب(روزنامة النوخذة عبد المجيد الملا أحمد الفيلكاوي، 2001م، ص287)

ولم تتوقف حركة السفن بين الكويت والإمارات في سنوات الحرب العالمية الثانية، فيذكر النوخذة حجي يوسف الحجي في روزنامته أنه وصل إلى الهند في عام 1939م، بعد اندلاع الحرب العالمية الثانية، وأثناء عودته توجه إلى الشارقة ثم إلى عجمان؛ إذ أقام هناك خمسة أيام، لإنزال حمولة من الأخشاب والحبال، وبعدها أبحر إلى الكويت(روزنامة النوخذة حجي يوسف الحجي، 2002م، ص81)

وقد واجه نوخذة السفن الكويتية مشاكل بسبب القيود البحرية التي فرضتها بريطانيا في الخليج، ومن هذا ما حدث لسفينة النواخذة عبد الله عبد العزيز البراك، ((فخلال السفرة الثالثة له خلال الحرب العالمية الثانية عام 1942م، وأثناء توجهه إلى ساحل عمان اعترضت سفينة حربية بريطانية طريقه، وأمرته بالتوقف للكشف على البضاعة فيها، وتم مصادرة السفينة وجرها بالحبال حتى أوصلتها إلى بندر كراجي، وكذا تم مصادرة سفينة أخرى ملك لعائلة الصقر الكويتية، وهناك رفع التاجر الكويتي عبد الرحمن الشاهين قضية لدى سلطات الهند ضد احتجاز هاتين السفينتين، وحين ربح التاجر القضية عادت السلطات وسمحت للسفينتين بالسفر إلى الكويت))(روزنامة النوخذة عبد الله عبد العزيز البراك، 2009، ص61)

وعلى الرغم من ذلك فقد استمرت الرحلات السفن خلال الحرب العالمية الثانية، ففي عام 1943م قام النوخذة ناصر يوسف الحجي برحلة قطاعة بين الكويت والهند، وفي

(1) للاطلاع على الوثيقة، انظر الملاحق، ملحق رقم (3).

طريق عودته من الهند وصل إلى ميناء مطرح العُماني؛ إذ أمضى خمسة أيام يشحن فيها لفات من الأقمشة إلى الشارقة، وحين وصل الشارقة أنزل حمولتها وتسلم مبلغ 1050 روبية أجرة نقل البضاعة من مطرح إلى الشارقة(روزنامة النوخذة ناصر يوسف الحجي، 2000م، ص71)

ويذكر النوخذة أحمد فهد موسي الفهد في روزنامته أنه دخل بندر خورفكان (في الشارقة) أثناء قدومه من الهند في عام 1944م لإنزال بعض الحمولة فيه(روزنامة النوخذة أحمد فهد موسي الفهد، 2000م، ص59)، وفي عام 1945م قام النوخذة حجي يوسف الحجي بالتوجه إلى خورفكان قادماً من مسقط (روزنامة النوخذة حجي يوسف الحجي، 2002م، ص237)

وفي عام 1946م قام النوخذة ناصر يوسف الحجي برحلة من خور دبي؛ حيث تم شحن سفينة تابعة للتاجر الكويتي المقيم في دبي "مرشد العصيمي" بحمولة من السمسم وعلب الصفيح المعبأة بالشحوم الحيوانية، التي تستخدم في طلاء أسفل السفن، لنقلها إلى البصرة، وبعد إنزال الحمولة في البصرة تم شحن السفينة بالتمر وأبحرت حتى وصلت إلى كراجي وانزلت حمولتها من التمر فيه، وفي كراجي تم شحن السفينة بالبضاعة لإنزالها في بندر كاليكوت، وحين تم ذلك شحنت بالأخشاب لنقلها من كاليكوت، وتم إنزال حمولتها في دبي(روزنامة النوخذة ناصر يوسف الحجي، 2000م، ص91).

وقد شهدت حركة النقل البحري تطوراً ملحوظاً عقب اكتشاف النفط واستخراجه من الكويت في ثلاثينيات وأربعينيات القرن العشرين، فقد أسفرت الثروة النفطية عن زيادة الطلب على العمالة، فنشطت سفن التجارة في إمارات الساحل المتصالح، وبخاصة رأس الخيمة، في نقل العمال من رأس الخيمة إلى الكويت، (الطناحي، يناير 2012، ص 22)

كانت هذه أهم مظاهر العلاقات الاقتصادية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، والتي كشفت عنها الوثائق الأهلية الكويتية، على أمل إيجاد المزيد من الوثائق الأهلية الكويتية والإماراتية في المستقبل، وذلك لكشف جوانب مهمة من تاريخ العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين إمارات الخليج العربي في مطلع العصور الحديثة

الخاتمة:

- كشفت الوثائق الأهلية عن عمق العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، وأماطة اللثام عن حركة التجارة بين الجانبين، وأهم السلع المتبادلة بينهما -من خلال التصدير المباشر وإعادة التصدير، والتي كان من أبرزها: التمور والأخشاب والملابس والحبال والتوابل والسكر والبن، واللؤلؤ والخيول العربية.

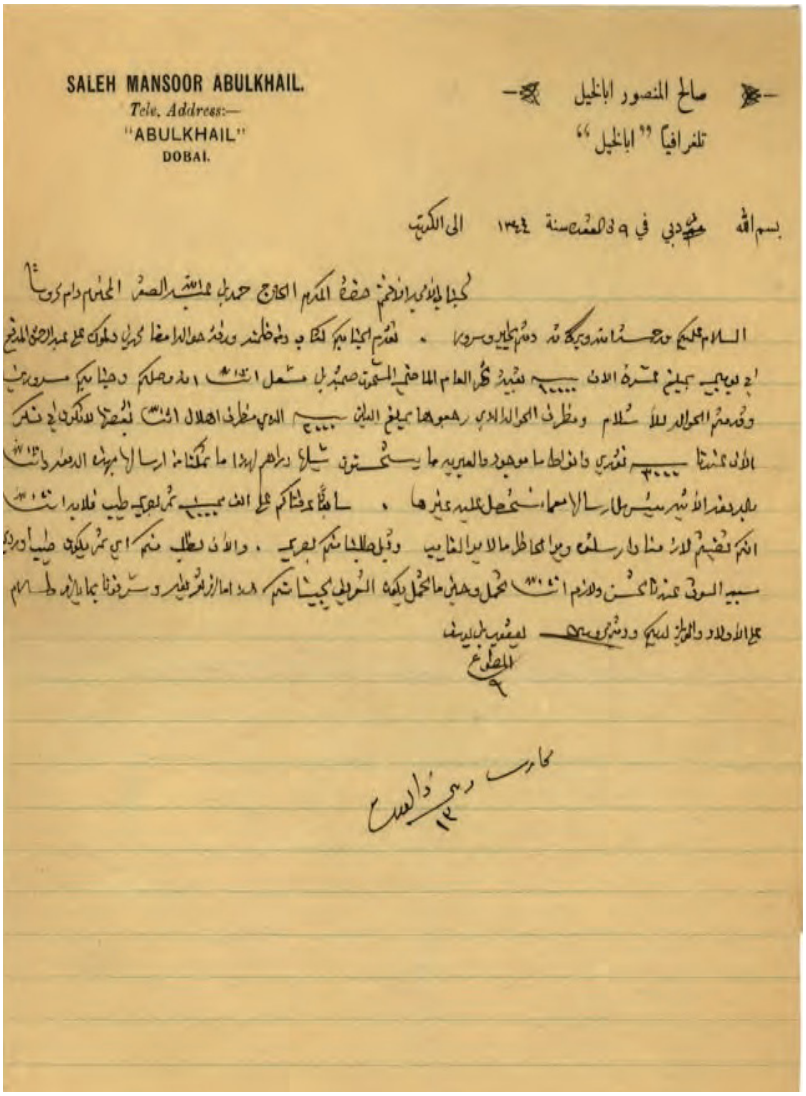
- أدت سياسة حكام الكويت في توسيع نطاق التجارة إلى إمارات الساحل المتصالح وصولاً إلى الهند، وعزز من هذا التعاون تشجيع حكام الإمارات، وبخاصة حاكم دبي الشيخ مكتوم بن حشرن وقد أدى ذلك إلى استقرار عدد من تجار الكويت بدبي في مطلع القرن العشرين.

- أظهرت الوثائق دور رحلات النقل (القطاعة) بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح في مواجهة الأزمات العالمية، فبعد أن ضربت أزمة الكساد الكبير عام 1929م اقتصاد إمارات الساحل المتصالح، أدت سفن القطاعة الكويتية دورًا مهمًا في نقل التمور إلى تلك الإمارات بعد أن أصبح الغذاء الرئيسي لسكنها.

- عزز نشاط النقل البحري الكويتي العلاقات التجارية بين الجانبين، ولم تتوقف حركة السفن الكويتية إلى موانئ إمارات الساحل المتصالح في سنوات الحرب العالمية الثانية، ويظهر جلياً من خلال هذا العرض عمق العلاقات التجارية بين الجانبين.

- **توصية:** تعد الوثائق الأهلية إحدى المصادر التاريخية المهمة لدراسة تاريخ الخليج العربي في القرن التاسع عشر والعشرين، وذلك نظراً لما تحويه هذه الوثائق من معلومات تاريخية مهمة توثق لتاريخ الخليج بعيداً عن الأهواء السياسية، وتتجلى أهميتها أيضاً أن كُتابها كانوا مرتبطين بالتجارة والإبحار عبر سواحل الخليج العربي والمحيط الهندي، ومن خلال ذلك وثقوا أحداث تاريخية مهمة في تاريخ الخليج، غير أن هذه الوثائق لم تحظ بالاهتمام المطلوب، ويمكن الاستفادة منها في التوثيق لتاريخ الخليج، وبخاصة الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، والتي لم تحظ بنفس القدر الذي حظت به الجوانب السياسية، وعلى الرغم من ذلك فلا يمكن إنكار الدور الكبير الذي تلعبه المؤسسات الثقافية في الكويت والإمارات العربية المتحدة في السنوات الأخيرة لحفظ التراث المكتوب والشفهي للعائلات التجارية الكبيرة، والتي كان له دورًا بارزًا في التاريخ الاقتصادي للخليج العربي، على أمل الكشف عن المزيد من الوثائق الأهلية في السنوات القادمة.

ملحق رقم (1)

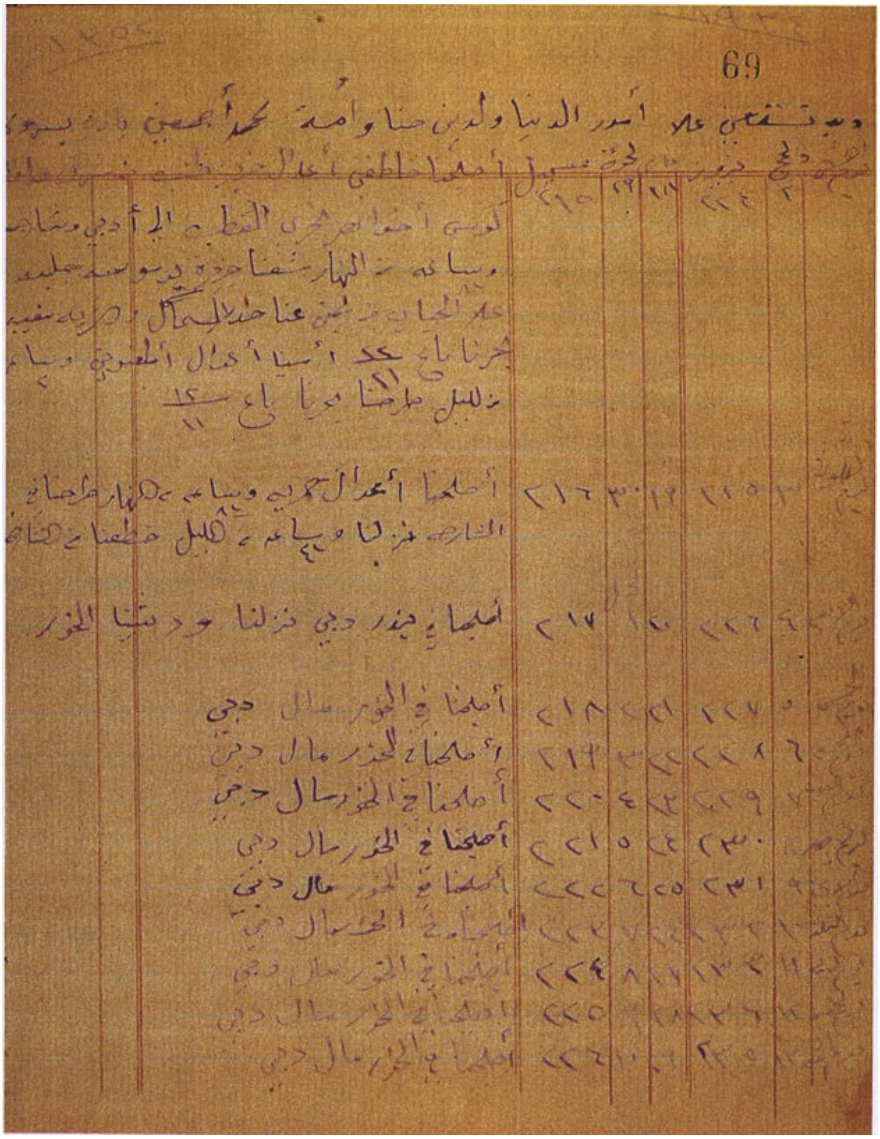


SALEH MANSOOR ABULKHAIL.
Tele. Address:—
"ABULKHAIL"
DOBAI.

صالح المنصور الباخليل
تلغرافياً "الباخليل"

بسم الله في دبي في ٩ ذو القعدة سنة ١٣٤٤ الى الكويت

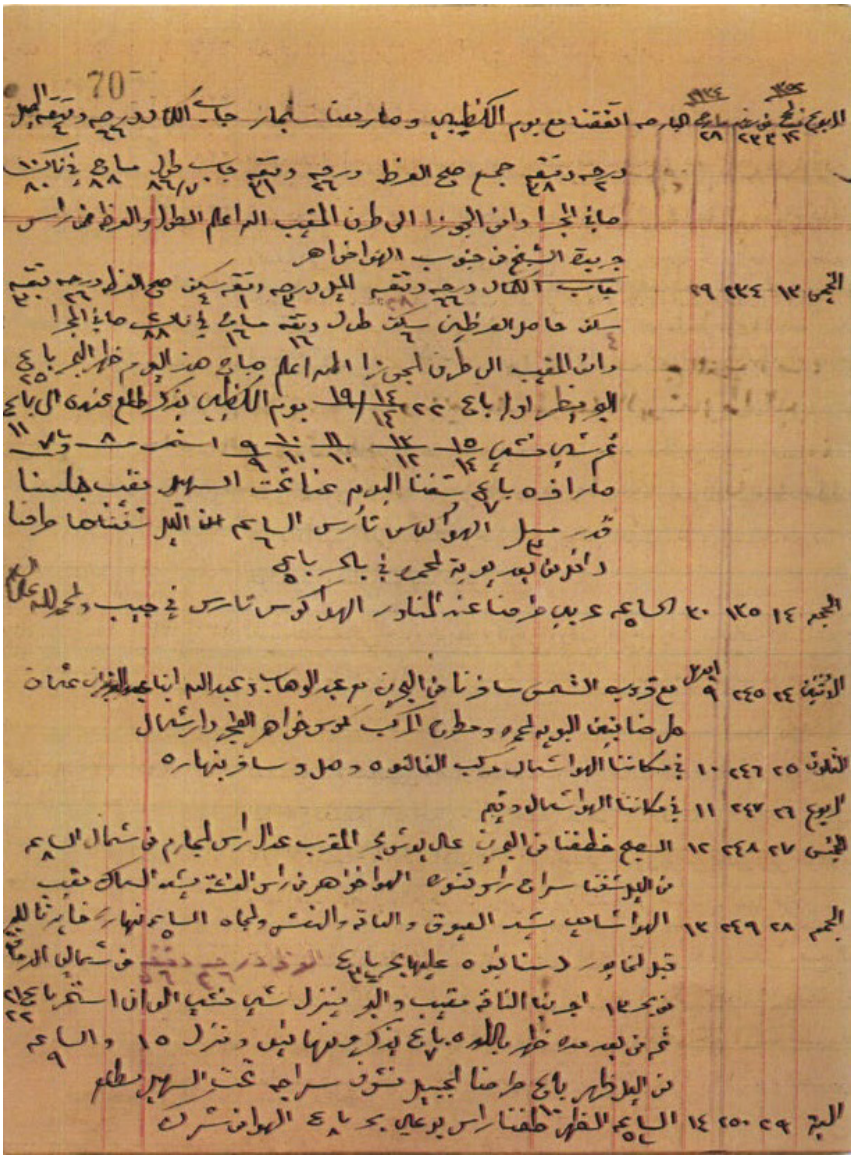
ملحق رقم (2)



مصدر الوثيقة/ مركز البحوث والدراسات الكويتية: روزنامة النوخذة عبد الوهاب عبد الرحمن العسعوسي.

اليوم	ذو الحجة	مارس	النيروز	الجوزة	السهيل	
الأحد	1	17	223	28	214	أصبحنا في بندر هنيام، والساعة 30,3 من النهار خطفنا من بندر هنيام، حنا وبوم (عدد) 5 من أهل الكويت. هو انا كوس خواهر. أمسينا اعدال جزيرة طنب
الأثنين	2	18	224	29	215	أصحنا خاطفين اعدال جزيرة طنب من شرق، وهو انا كوس خواهر، انجري القطب إلى دبي والشارجة. والساعة 30,8 من النهار شفنا جزيرة بو موسي.. على الحياب من يمين عنا. حدر السماك والثريا مغيب. بحرنا باع 21 - 22. أمسينا اعدال أم القيوين. والساعة 2 من الليل طرحنا، بحرنا باع 12 - 11.
الثلاثاء	3	19 الحمل	225	30	216	أصبحنا عدال حمريه. والساعة 45,8 من النهار طرحنا في الشارجه، نزلنا. والساعة 30,4 من الليل خطفنا من الشارجه.
الأربعاء	4	20	226	1	217	أصبحنا في بندر دبي نزلنا ودشينا الخور.
الخميس	5	21	227	2	218	أصبحنا في الخور مال دبي.
الجمعة	6	22	228	3	219	أصبحنا في الخور مال دبي.
السبت	7	23	229	4	220	أصبحنا في الخور مال دبي.
الأحد	8	24	230	5	221	أصبحنا في الخور مال دبي.
الأثنين	9	25	231	6	222	أصبحنا في الخور مال دبي.

ملحق رقم (3)



الأسبوع	ذو الحجة	مارس	النيروز	
الثلاثاء	4	20	225	أصبحنا....الهوا خواهر من تحت الجاه
الأربعاء	5	21	226	المغرب شمالي راس (جزيرة) لارج- الهوا شمال خواهر
الخميس	6	22	227	اعدال (جزيرة) هنيام
الجمعة	7	23	228	الظهر اعدال (جزيرة) طمب من بر. المركب الفالتوه تعدى علينا امعلي
السبت	8	24	229	البارحة الساعة 6 من الليل طرحنا في بحر باع 13. دوك الهوا إلى صباح هذا اليوم، وصلنا دبي بالسلامة. طرحنا في بحر باع 10. الخور وجهة تحت العقرب مطلع. نزلنا جميع الحمل، فقط بعض الحطب تأخر إلى يوم الأحد، وصبار (عدد) 75 مورة.
الأحد	9	25	230	الساعة 5 من النهار خطفنا من دبي. الهوا بحري، على يوش المغيب نجري السماك والواقع.
الاثنين	10	26	231	أصبحنا نشوف جزيرة سلري. البارحة كوس خواهر، نجري الواقع وصباح هذا اليوم نجري العيوق والناقة. العرض 43 دقيقية/25درجة. بعد المغرب بساعة شفنا كايد (جزيرة) قيس) على الصدر، وخيرنا على يوش المغيب، نجري السماك مغيب. بالليل هواكوس ومطر وسوايب كوس
الثلاثاء	11	27	232	أصبحنا شمالي جيروه- مطر وكوس، وقت نطرح ووقت نخطف. الساعة 30,3 شمالي راس جزيرة الشيخ. ركبناها تحت الثريا- راسها من جنوب، وأجربنا الجوزة- مرادنا إن شاء الله البحرين

الأربعاء	12	28	233	اتفقنا مع لوم القضيبي وصار معنا سنجار. داب الكمال 04 دقيقة/66 درجة. الميل 38 دقيقة/2 درجة. جمع. صح العرض 31 دقيقة/26 درجة. جاب طول 7 / 76، مساج 88 في ناكت 80 / 10. صافي المجرى دامن الجوزة إلى طرف المغيب والله أعلم. الطول والعرض من راس جزيرة الشيخ من جنوب. الهواخواهر.
الخميس	13	29	234	جاب الكمال 28 دقيقة/66 درجة. الميل 1دقيقة/63 درجة، 4 سكن. صح العرض 30 دقيقة/26 درجة. 4 سكن. حاصل العرضين 6 سكن. طول 16 دقيقة. مساج 16 في ناكت 88 / 2 صافي المجرى دامن المغيب إلى طرف الجوزة والله أعلم. صباح هذا اليوم ظهر البحر باع 25. البحر يظهر أول باع 22، 14، 19. بوم القضيبي يذكر

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع العربية:

آجيوس، ديونيسيوس آ (2009). ذاكرة السفينة الشراعية في الخليج العربي (ترجمة عبد الإله الملاح). هيئة أبوظبي للثقافة و التراث.

البدور، بلال ربيع (2019). الجذور التاريخية للعلاقات الثقافية بين الإمارات والكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

التميمي، عبد المالك خلف (1987). تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث. حوليات كلية الآداب، *8*(48)

أبو حاكمة، أحمد مصطفي (1965). تاريخ شرق الجزيرة العربية *1800-1750* «نشأة وتطور الكويت والبحرين» (ترجمة محمد أمين عبد الله).

الحجي، يعقوب يوسف (2003). دليل الروزنامة البحرية. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

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

الحمدي، صبري فالح (2005). الكويت نشوؤها وتطورها *1871-1750*. دار الحكمة.

الخترش، فتوح عبد المحسن (1994). تجارة السلاح في عهد الشيخ مبارك الصباح 1915-1896م. مجلة المؤرخ العربي، (2)، اتحاد المؤرخين العرب. https://doi.org/10.21608/hja.1994.79777

ذكى، حسام السيد (2018). دولة الكويت وجمهورية الهند «تاريخ من التعاون البناء». مركز البحوث والدراسات الكويتية.

روزنامة النوخذة أحمد سالم الخشتي (2002). (تحقيق يعقوب يوسف الحجي). مركز البحوث والدراسات الكويتية.

روزنامة النوخذة أحمد فهد موسي الفهد (2000). (تحقيق يعقوب يوسف الحجي). مركز البحوث والدراسات الكويتية.

روزنامة النوخذة حجي يوسف الحجي (2002). (تحقيق يعقوب يوسف الحجي). مركز البحوث والدراسات الكويتية.

روزنامة النوخذة عبد الله عبد العزيز البراك (2009). (إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجي). مركز البحوث والدراسات الكويتية.

روزنامة النوخذة عبد المجيد الملا أحمد الفيلكاوي (2001). (تحقيق يعقوب يوسف الحجي). مركز البحوث والدراسات الكويتية.

روزنامة النوخذة ناصر يوسف الحجي (2000). (تحقيق يعقوب يوسف الحجي). مركز البحوث والدراسات الكويتية.

روزنامة النوخذة عيسي يعقوب بشارة (2003). (تحقيق يعقوب يوسف الحجي). مركز البحوث والدراسات الكويتية.

الصباح، ميمونة خليفة (1986). نشأة الكويت وتطورها في القرن الثامن عشر. مجلة دراسات الخليج والجزيرة

العربيـة. (46)

الطناحـي، محمـد محمـود (2012). العلاقات التاريخية بين الكويت ورأس الخيمة قـراءة في كتاب «العز في القناعة... رأس الخيمـة ومحيطهـا قبل النفط». مجلة رسـالة الكويت، *10*(27)، مركز البحوث والدراسـات الكويتية.

عبـد الرحمـن، عبـد اللـه (2005). الإمـارات في ذاكـرة أبنائهـا «الحيـاة الاقتصاديـة» (ج2، ط2). اتحـاد كتـاب وأدبـاء الإمارات.

عبـد القـادر، نجـاة والخصـوصي، بـدر الديـن عبـاس (1982). تاريخ صناعـة السـفن في الكويت وأنشـطتها المختلفة. مؤسسـة الكويت للتقـدم العلمي.

العبد المغني، عادل محمد (1977). الاقتصاد الكويتي القديم.

الغنيـم، محمـد عبـد اللـه يوسـف (2018). الغـوص على اللؤلـؤ في الكويـت والخليـج العـربي (مقـالات وتقاريـر مـن الوثائـق البريطانيـة). مركـز البحـوث والدراسـات الكويتيـة.

القاسـمي، نـورة محمـد (1996). الوجـود الهنـدي في الخليـج العـربي 1947-1920. منشـورات دائرة الثقافـة والإعلام حكومة الشـارقة.

القايـدي، عائشـة سـعيد (2021). الأنشـطة التجاريـة الفارسـية والهنديـة والأوروبيـة في مـواني السـاحل المتصالح في النصـف الثـاني مـن القـرن التاسـع عشر الميلادي. مجلـة ليـوا، *11*(26)، الأرشـيف الوطني الإمـاراتي.

القايـدي، عائشـة سـعيد وبـن خيرة، نجيـب (2022). أزمـة الكسـاد الكـبير وأثرهـا على الوضـع الاقتصـادي في إمـارة دبي بين عامـي 1933-1929م. مجلـة جامعـة الشـارقة للعلـوم الإنسـانية والاجتماعيـة، *19*(3). https://doi.org/10.36394/jhss/19/3/2

مدني، عبد الله (2020). محمد بن خليفة آخر حكام لنجة العرب. مجلة البيان.

مركـز البحـوث والدراسـات الكويتيـة، الوثائـق الأهليـة، وثائـق حمـد عبـد اللـه الصقر، من يوسـف المطـوع إلى حمد الصقـر في الكويـت، بتاريـخ 9 ذي القعـدة 1344هـ.

مركز البحوث والدراسات الكويتية. روزنامة النوخذة عبد الوهاب عبد الرحمن العسعوسي.

الـوزان، فيصـل عـادل (2019). تجـارة النقـل البحـري في الكويـت مـن خلال سيرة حمـد عبـد اللـه الصقـر دراسـة وثائقيـة. مركـز البحـوث والدراسـات الكويتيـة.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

IOR/L/PS/C248A. Précis on Commerce and Communication.

Kabeel, S. (1975). *Source Book on Arabian Gulf States*. University Press.

Sanger, R. H. (1954). *Arabian Peningsula*.

The Persian Gulf Administration Reports (1903). Report for The Year 1902 – 1903, *V*(4009), Bushire.

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

ājīūsu dyūnysīūs ā (2009). dhākiratu al-safīnati al-shirā'iyyati fī alkhalīji al'arabiyyi (tarjamati 'abdi al'ilahi almallāḥi hay'iatu 'abwaẓiby lil-thaqāfati w al-turāthi

albudūr blāl rabī' (2019). aljudhūru al-tārīkhiyyatu lil-'alāqāti al-thaqāfiyyati bayna al'imārāti wa-l-kū'ayti markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

al-tamīmiyyu 'abdu almāliki khalafin (1987). tārīkhu al'alāqāti al-tijāriyyati bayna alhindi waminṭaqatin alkhalīji al'arabiyyi fī al'aṣri alḥadīthi ḥawliyyātun kulliyyatu al'ādābi 8(48).

'abū ḥākimata 'aḥmadu muṣaṭaffī (1965). tārīkhu sharqiyyi aljazīrati al'arabiyyati 1750-1800 " nash'atu wataṭawwuru alkū'ayti wa-l-baḥrayni (tarjamatu muḥammadi 'amīnin 'abdi Allāhi

alḥujjiyyu ya'qūbu yūsufa (2003). dalīlu al-rawzzanāami albaḥriyyati markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

alḥajjiyyu ya'qūbu yūsufa (2007). al-nashāṭātu albaḥriyyatu alqadīmatu fī alkū'ayti markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkawītiyyatu

alḥamdiyyu ṣabrī fa-l-iḥ (2005). alkuī'ut nashw'u'uhā wataṭawwuruhā 1750-1871. dāru alḥikmati

alkhatrashu futūḥi 'abdi almuḥsini (1994). tijāratu al-silāḥi fī 'ahdi al-shaykhi mubāraki al-ṣabbāḥi 1896-1915m. mijallatu almu'uarrikhi al'arabiyyi (2) ،attiḥādu almu'uarrikhīna al'arabi https://doi.org/10.21608/hja.1994.79777

dhkā ḥusāmu al-sayyidi (2018). dawlatu alkū'ayti wajamihwaruya alhindi " tārīkhun mina al-ta'āwuni albinā'i markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

riwzinā'uma alnawkhudhti 'aḥmada sālimin alkhushatiyyi (2002). (taḥqīqu ya'qūba yūsufa alḥajjiyyi markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

riwzinā'uma alnawkhudhti 'aḥmada fahdin mūsī alfahdi (2000). (taḥqīqu ya'qūba yūsufa alḥajjiyyi markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

riwzinā'uma alnawkhudhti ḥajjī yūsufa alḥajjiyyi (2002). (taḥqīqu ya'qūba yūsufa alḥajjiyyi markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

riwzinā'uma alnawkhudhti 'abdi Allāhi 'abdi al'azīzi albarrāki (2009). ('i'dādu wataḥqīqu ya'qūba yūsufa alḥajjiyyi markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

riwzinā'uma alnawkhudhti 'abdi almajīdi almallā 'aḥmada al-ffayilkiāī (2001). (taḥqīqu ya'qūba yūsufa alḥajjiyyi markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

riwzinā'uma alnawkhudhti nāṣirin yūsufa alḥajjiyyi (2000). (taḥqīqu ya'qūba yūsufa alḥajjiyyi markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkū'aytiyyati

riwzinā'uma alnawkhudhti 'īsī ya'qūba bishārata (2003). (taḥqīqu ya'qūba yūsufa alḥajjiyyi

markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkūʾaytiyyati

al-ṣabbāḥu maymūnatu khalīfatu (1986). nashʾatu alkūʾayti wataṭawwuruhā fī alqarni al-thāmina ʿashara majallatu dirāsāti alkhalīji wa-l-jazīrati alʿarabiyyati (46).

al-ṭanāḥiyyu muḥammadu maḥmūd (2012). alʿalāqātu al-tārīkhiyyatu bayna alkūʾayti waraʾasi alkhaymati qirāʾatun fī kitābi " alʿizzi fī alqanāʿati raʾasu alkhaymati wamaḥayṭihuāa qabla al-nafṭi mijallatu risālati alkūʾayti 10(27) ،markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkawītiyyatu

ʿabdu al-Raḥmāni ʿabd Allāhi (2005). alʾimāarāʾut fī dhākirati ʾabnāʾihā " alḥayātu aliāqtiṣādiyyatu (j2 ،ṭ attiḥādu kuttābi waʾadbiʾ ilʾimāarit

ʿabdu alqādiri najātun wa-l-khuṣūṣiyyu badru al-dīni ʿabbāsin (1982). tārīkhu ṣināʿati al-sufuni fī alkūʾayti waʾanshaṭṭahā almukhtalifati muʾuassasatu alkūʾayti lil-taqaddumi alʿilmiyyi

al-ʿabdu al-mughnī ʿādilu muḥammadin (1977). aliāqtiṣādu al-kawītiyyu al-qadīmu

alghunaymi muḥammadu ʿabdi Allāhi yūsufa (2018). alghawṣu ʿalā al-luʾuluʾui fī alkūʾayti wa-l-khalīji alʿarabiyyi (maqālātun watiqārayrin mina alwathāʾiqi albirīṭāniyyati markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkawītiyyatu

alqāsimiyyu nūratu muḥammadin (1996). alwujūdu alhindiyyu fī alkhalīji alʿarabiyyi 1920-1947. manshūrātu dāʾirati al-thaqāfati wa-l-ʾiʿlāmi ḥukūmatu al-shāriqati

al-qāydy ʿāʾisha saʿīd (2021). alʾanshiṭatu al-tijāriyyatu alfārisiyyatu wa-l-hindiyyatu wa-l-uʾawurwwibbayu fī mwānī al-sāḥili al-mtṣāliḥi fī al-niṣfi al-thānī mina alqarni al-tās‘ ʿshr al-mylādy mjla lyū 11(26) ،al-ʾārshyf al-wṭny al-ʾimārāty

alqāyidiyyu ʿāʾishatu saʿīdu wbn khayrata najīb (2022). ʾazmatu alkasādi alkabīri waʾatharuhā ʿalā alwaḍʿi al-aqtiṣādiyyi fī ʾimārati dubay bayna ʿāmay 1929-1933m. mijallatu jāmiʿati al-shāriqati lil-ʿulūmi alʾinsāniyyati wa-l-iājtimāʿiyyati 19(3). https://doi.org/10.36394/jhss/19/3/2

madaniyyun ʿabdu Allāhi (2020). muḥammadu bnu khalīfata ākhiru ḥukkāmi linajata alʿarabi mijallatu albayāni

markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkawītiyyatu alwathāʾiqu alʾahliyyatu wathāʾiqu ḥamadi ʿabdi Allāhi al-ṣaqri min yūsufa al-muṭṭawwiʿi ʾilā ḥamadi al-ṣaqri fī alkūʾayti bitārīkhi 9 dhī alqaʿdati 1344h‗

markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkūʾaytiyyati riwzināʾuma al-nawwakhdhi ʿabdu alwahhābi ʿabdu al-Raḥmāni al-"assaʿwisy

alwazzānu fayṣalun ʿādilun (2019). tijāratu al-naqli albaḥriyyi fī alkūʾayti min khilāli sīrati ḥamadi ʿabdi Allāhi al-ṣaqri dirāsatun wathāʾiqqaya markazu albuḥūthi wa-l-dirāsāti alkawītiyyatu

Trade Relations between Kuwait and the Trucial States in the nineteenth century and the first half of the twentieth century: A study in light of the Kuwaiti Families' documents

Naser Dahi Al-Hajirey(1)

Abstract:

Families' documents constitute an important source for studying the history of the Arab Gulf in modern times, especially since the Gulf States faced - in the early period of modern history the dilemma of the lack of mechanisms for preserving documents. Among these documents were the Kuwaiti Families documents, which documented the economic relations between Kuwait and the Trucial States of the nineteenth and first half of the twentieth century. These documents showed the depth of Trade Relations between Kuwait and the coastal emirates, through trade exchange between the two sides, and cooperation in the field of maritime transport. Such relations resulted in the stability of a number of Kuwaiti merchants in the coastal emirates, especially Dubai, and contributed to strengthening cooperation between the two sides at all levels.

Keywords: Kuwait, Dubai, Abu Dhabi, Sharjah, Nokhatha.

(1) The Ministry of Awqaf and Islamic Affairs (AlJahra – Kuwait)
n-dh@windowslive.com