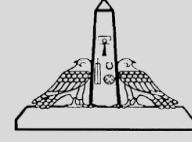


كلية الآداب

حوليات آداب عين شمس المجلد ٤٦ ( عدد يوليو - سبتمبر ٢٠١٨ )

<http://www.aafu.journals.ekb.eg>

( دورية علمية محكمة )



جامعة عين شمس

## تنظيم القوافل التجارية بين الكويت وجيرانها في النصف الأول من القرن العشرين

يوسف على سفر المطيري \*

مدرس مساعد بكلية الآداب، قسم التاريخ، جامعة الكويت

### المستخلص

تتناول هذه الدراسة القوافل التجارية المعتمدة على الجمال بين الكويت ونجد والعراق وبلاد الشام في النصف الأول من القرن العشرين، والتي كانت الناقل الأساسي للسلع والبضائع وأهمها المواد الغذائية والأقمشة من الموانئ التجارية الخليجية الى الداخل في شبه الجزيرة العربية، وفي العراق وبلاد الشام قبل تطور وسائل المواصلات والنقل الحديثة، من خلال شبكة واسعة من الطرق التجارية الصحراوية، وكانت تجارة القوافل قد استفادت من ازدهار تجارة الكويت البحرية فشكل كلاهما - التجارة البحرية وتجارة القوافل - ظهيرا تجاريا للآخر.

تهدف هذه الدراسة إلى رصد الأسماء التي أطلقت على هذه القوافل محلياً، والتشكيل الذي تنتظم فيه من حيث الأشخاص العاملين فيها ووظيفة كل منهم، والتجهيزات التي يقومون بها استعداداً لانطلاق القافلة. كما قسمت الدراسة القوافل التجارية إلى خمسة أنواع من حيث حجمها المرتبط بعدد الجمال والرجال فيها، وانتظامها والسلع التي تنقلها من حيث تنوعها أو تخصصها، ولحساب من تُنقل هذه السلع. وقد اعتمدت الدراسة على المصادر الأصلية المختلفة من وثائق ومؤلفات أجنبية ومحلية، واستعانَت بالمراجع المختلفة.

لعبت القوافل التجارية الدور الأساسي في النقل التجاري في شرق شبه الجزيرة العربية ووسطه وشماله؛ بسبب سيادة الطبيعة الصحراوية، فكانت الناقل الرئيس للسلع المختلفة من الموانئ التجارية الخليجية إلى الداخل في شبه الجزيرة العربية، وفي العراق وبلاد الشام قبل تطور وسائل المواصلات، والنقل الحديثة، واستخدام الأنهار في بعض الدول العربية. كما ربطت مدن وقرى وبادية شبه الجزيرة العربية بالعراق وبلاد الشام عبر شبكة من الطرق الصحراوية نقل من خلالها مختلف السلع والبضائع بالإضافة إلى الرحالة والموظفين الغربيين، وفي الحقيقة فإن هذه القوافل والطرق الصحراوية من ناحية أخرى كانت جسراً يربط بين الشرق والغرب، أو بين الهند وأوروبا في العصر الحديث عبر طريق القوافل التجارية الصحراوية الكبير THE GREAT DESERT

CARAVAN ROUTE أو طريق البريد الصحراوي بين البصرة وحلب الذي استخدمته الدول الاستعمارية مثل بريطانيا وفرنسا وهولندا لنقل مراسلاتها السياسية والتجارية بين أوروبا ومستعمراتها في الهند لكونه الطريق الأقرب والأكثر أمناً، وكانت الكويت هي المحطة البديلة دائماً للبصرة منذ منتصف القرن الثامن عشر خصوصاً بعد حصار الفرس للبصرة، واحتلالها ١٧٧٥-١٧٧٩م، وانتقال الوكالة التجارية لشركة الهند الشرقية البريطانية إلى الكويت<sup>(١)</sup>.

وقد انعكس تأثير النشاط المزدهر للتجارة البحرية في الخليج العربي إيجابياً على التجارة البرية أو تجارة القوافل، فكان كلاهما ظهيراً تجارياً للآخر والعلاقة بينهما طردية، وكانت الكويت بمينائها التجاري المزدهر منذ منتصف القرن الثامن عشر - تعود أقدم إشارة إلى تجارة القوافل من الكويت إلى هذه الفترة - أحد أهم هذه الموانئ التي شكلت حلقة وصل ما بين مراكز الإنتاج ومناطق الاستهلاك، ومحطة مهمة للقوافل التجارية جالبة معها ما يصدر عبر مينائها من سلع ومنتجات محلية أو مستوردة من مناطق أخرى، وتحمل منها بالسلع والبضائع المختلفة. وتحاول هذه الدراسة تناول جزئية تشكيل القوافل التجارية بين الكويت وجوارها وتنظيمها، وأنواعها وتجهيزاتها والوظائف المرتبطة بها، حتى منتصف القرن العشرين، عندما توقفت باستخدام السيارات والتحول الاقتصادي في المنطقة الناتج عن اكتشاف النفط وتصديره، فدراسة كل ما يرتبط بالقوافل التجارية بحاجة إلى دراسة أشمل وأعمق؛ لأهميتها الاقتصادية وتأثيراتها الاجتماعية والثقافية والسياسية والنتائج المترتبة على ازدهارها واضمحلالها حتى توقفها.

### أولاً: تشكيل القافلة التجارية وتنظيمها:

تتشكل القوافل التجارية من عدد من الرجال والجمال، يعتمد عددهم على نوع القافلة وحجمها والمسافة التي تقطعها، ويكون لكل مشارك في القافلة وظيفة تساهم في تنظيم عمل القافلة قبل أن تبدأ مسيرتها حتى وصولها إلى وجهتها ثم عودتها، وليس بالضرورة أن تتشكل جميع القوافل من هؤلاء الأشخاص بوظائفهم المختلفة، فذلك ينطبق غالباً على القوافل التجارية الرئيسية أو الرسمية التي تسيرها، المدن أو الإمارات المختلفة مثل بريدة<sup>(٢)</sup> وعنيزة<sup>(٣)</sup> والزلفي<sup>(٤)</sup> وشقراء<sup>(٥)</sup> وحائل<sup>(٦)</sup> أو القوافل القادمة من مناطق العراق المختلفة.

وقد أطلق على القافلة التجارية الكبيرة التي تسافر بين الكويت وكل من نجد والعراق وبلاد الشام اسم "الحملة" وجمعها حملات لمشاركة عدد كبير من الأفراد فيها برئاسة أحدهم ممن اشتهروا بقيادة هذه الحملات ولأنها تكون محملة بالبضائع والسلع التي ترد إليهم من موانئ الخليج المختلفة<sup>(٧)</sup>، كذلك تسمى "الحدرات" ومفردتها "الحذرة"؛ لكونها

تتحدر باتجاه موانئ الخليج أو العراق من مدن ومناطق نجد المختلفة باعتبار ارتفاع إقليم نجد عن تلك الموانئ والمدن، وأن الجزيرة العربية تتدرج بالانحدار من جبال الحجاز إلى الخليج العربي والعراق، لذلك يطلقون أحياناً على الكويت والبصرة، وما قرب منهما من أقطار الخليج العربي اسم "الديرة الحدرية"، ومن يسكنها من أهالي نجد "حَدَارِي"، ومن يذهب مع "الحدرات" اسم "حَدَار" لذا قالوا في أمثالهم: "مدبر في الدار خير من حدار"<sup>(٨)</sup> لما يرافق الذهاب مع الحدرات من مشقة ومخاطر وغربة، وأحياناً يطلق على هذه القوافل أو "الحدرات" اسم "الهَبْط" بتسكين الباء من الهبوط وأحياناً "الطاش" وتعني ساحل البحر أو البحر نفسه<sup>(٩)</sup>، وإن كانت التسميتان الأخيرتان غير دارجتين بعكس "الحملة أو الحدرية"، والتي عكسها "سند" إذا سافر إلى جهة مرتفعة كمن يسافر من نجد إلى الحجاز.

#### أ: الجمال وسيلة النقل الأساسية في القوافل التجارية:

تعتمد القوافل التجارية على الجمال (ذكوراً وإناثاً) بوصفها وسيلة النقل الأساسية، بل يكاد لا يطلق على القافلة هذه التسمية إلا إذا استخدمت الجمال في تنقلها وحملها للسلع والبضائع المختلفة، وهو التعريف الذي اعتمده في هذه الدراسة؛ لما تمتلكه من صفات ومميزات حباها بها الخالق، من تكوين وخلقة وقدرة تحمل مكنتها من حمل كمية من السلع والبضائع تفوق ما تستطيع حمله الحيوانات الأخرى المستخدمة في المنطقة، لذلك فدورها أساسي خصوصاً لسكان البادية، فهي مصدر رزقهم الثلاثي: مادة للتصدير، والتجارة، ووسيلة للنقل ومصدر للغذاء<sup>(١٠)</sup>، كما أنها عامل أساسي في قدرة الإنسان على تحمل بيئة الصحراء القاسية، لذلك يبدي أبناء الصحراء احترامهم للجمال وإعجابهم بها فتجدهم يمتدحون الرجل بصفاتها مثل التحمل والصبر والشجاعة، ويسمون أبناءهم بأسمائها.

وتعتبر قدرة الجمال على تحمل العطش والجفاف وتخزين الماء والغذاء لفتترات طويلة أهم صفات الجمال في بيئة صحراوية لا تتوافر بها المياه إلا بمسافات متباعدة وبكميات قليلة وندرة في كميات الأمطار مع ارتفاع في درجة الحرارة معظم شهور السنة، فهو يستطيع شرب حتى المياه الأسنة أو شديدة الملوحة، وعند عدم توفرها يستطيع تحمل الجفاف وفقدان الماء من جسمه إلى نسبة ٤٠% مقارنة بالإنسان الذي لا يستطيع تحمل فقدان أكثر من ١٢% من ماء جسمه، بالإضافة إلى أن أغشية خلايا دمه مرنة بسبب شكلها البيضوي والذي يختلف عن بقية الحيوانات، مما يمكنها من الحركة بسهولة في الدم المترکز نتيجة فقدان الماء، كما يمكنها التضخم حتى تصبح ضعف حجمها الطبيعي، مما يساعده على تحمل العطش والسير ثلاثين يوماً بدون ماء مع توفر المرعى المعقول الذي يقوم بتخزينه في سنامه على هيئة شحوم، يلجأ إليها عند الحاجة، والسير من خمسة إلى سبعة أيام بلا طعام أو ماء، كما يساهم بوله المركز وبعره الجاف في التخفيف من نسبة فقدان الماء، فيصل تركيز الأملاح في بوله إلى نسبة عالية تجعل ملوحته تفوق ضعف ملوحة ماء البحر، لذلك يعتمد بعض البدو إلى غسل فروة رؤوسهم ببوله لقتل الفطريات<sup>(١١)</sup>.

أما بعر الجمال فيستخدم بوصفه وقوداً يعرف باسم "الجلّة"؛ لشدة حرارته بعد إشعاله ولاستمرار جمرته لفترة طويلة، ويعمد الجمال أيضاً للتخفيف من نسبة فقدانه الماء من جسمه إلى رفع درجة تحمله للحرارة قبل أن يبدأ التعرق، ويعكس وبره ضوء الشمس التي "يبرك" في مواجهتها في منتصف النهار؛ ليققل بذلك من نسبة تعرض جسمه لإشاعتها، ويساعد في تظليل البقعة أسفله وتبريدها، كما أن الأجزاء التي تلامس الأرض من جسمه، مثل الأخفاف والكلكل مغطاة بطبقة صلبة تقيه حرارة الأرض، وتسمح

تجويبات أنفه بترطيب الهواء وتبريده قبل وصوله إلى الرئتين، من خلال تحريكه، ولتكثيف الرطوبة الكامنة في هواء الزفير<sup>(١٢)</sup>.

يبلغ متوسط ارتفاع الجمل العربي حوالي ١٨٣ سم عند الكتفين و٢١٣ سم تقريباً عند السنام؛ مما يساهم في إبعاد جسمه عن حرارة الأرض وتمكنه بالإضافة إلى رقبته الطويلة من رعي الأشجار المرتفعة، كما أن هذا الارتفاع يساعده على الرؤية لمسافات طويلة. وعيون الجمل الواسعة والناعسة تتجه لأسفل كي يرى ما يدوسه، ولها مجريان دمعيان واسعان، لا تسدهما حبيبات الرمل فتتمتع جفاهما، ويزيد إفرازهما عند هبوب العواصف، يساعد في ذلك أذنان صغيرتان مبطنتان بوبر يمنع دخول الرمال، ولجفونه شبه الشفافة أهداب طويلة متشابكة وحاجبان كثيفان وصف مزدوج من الرموش لحماية العين من وهج الشمس والرمل دون الحد من مجال رؤيته<sup>(١٣)</sup>.

تنقسم الجمال في القافلة التجارية إلى عدة أنواع: جمال للركوب وجمال لحمل البضائع وجمال لحمل المتعلقات الشخصية للمشاركين في القافلة (جمال الثابتة)، وأحياناً جمال لا تحمل أي بضاعة أو متعلقات شخصية لكونها هي البضاعة التي تجمع وتجلب لتباع في العراق أو الشام أو مصر، ودائماً ما يحرص المشاركون في رحلات القوافل على منع الجمل من الاتصال الجنسي بالناقة المعدة للسفر والركوب، وهي التي يطلق عليها غالباً اسم "الدلول" التي من الممكن أن تسير براكبها مئة ميل يومياً لعدة أيام، لأن الحمل والوضع والرضاع يوهنها، كما أن الناقة حديثة الولادة يصعب فصلها عن مولودها، ويكثر حنينها عليه إذا فارقت، وتذهب بحثاً عنه كلما غفل عنها صاحبها فيعلو صوتها، في الوقت الذي يُفضل فيه الراحلة التي توصف بأنها "صموت السرى كتوم الرغاء" حتى لا تثير الأعداء والوحوش وتلفت انتباههم إلى طريق راكبها، رغم أن الكيس الإسفنجي في الوسائد الجلدية بأقدام الجمل تتمدد وتساهم في كبت صوت أخفاه عند المسير<sup>(١٤)</sup>.

أما الجمال المعدة لحمل البضائع والسلع فغالباً هي الذكور التي تستطيع أن تحمل ما لا يقل عن مئتين إلى مئتين وثلاث وسبعين كيلو جراماً بسهولة ويسر، بشرط توزيع الحمل حملين متساويين على جانبي الجمل أو ثلاثة أحمال على جانبيين وفوق ظهره والسير لمسافة لا تقل عن أربعين ميلاً في اليوم، لعدة أيام دون راحة، وتقطع الجمال ثلاثة أميال في الساعة، وهي المسافة نفسها التي كان يقطعها المعتمد السياسي البريطاني في الكويت "هاميلتون D. HAMILTON" (١٩١٦-١٩١٨م) في رحلته إلى نجد في أكتوبر ١٩١٧م، حيث كان يقطع خمسين ميلاً (٨٠ كم) في اليوم بعد السير لمدة ست عشرة ساعة<sup>(١٥)</sup>.

### ب- العاملون في القوافل التجارية:

تتكون القافلة التجارية من عدد من الأشخاص يصل إلى المئات في القافلة الكبيرة، وأحياناً تكون القافلة الكبيرة مكونة من فرق تمثلاً من القوافل الصغيرة، التي تخرج من مدن مختلفة وتترافق في الطريق من محطة معروفة سلفاً، قد تكون آبار مياه مثل آبار الصبيحية في جنوب الكويت وهي التي كانت المحطة الأولى في طريق القوافل المتجهة إلى القصيم<sup>(١٦)</sup> والأحساء والرياض وغيرها من المناطق في شبه الجزيرة العربية، وقد تكون مدينة أو قرية مثل الزبير<sup>(١٧)</sup> في العراق أو كويبة<sup>(١٨)</sup> القريبة منها عندما تكون وجهتها واحدة أو الجزء الأكبر من خط سيرها مشتركاً، ثم تنفصل إلى قوافل عندما تقترب كل منها من وجهتها أو يختلف اتجاهها، وقد تسير القوافل قرب بعضها على

مسافة قصيرة، فالقوافل الكبيرة أكثر أمناً لوجود عدد كبير من الرجال يمكنهم من الدفاع عنها وحمايتها، وقد رافق هاميلتون في طريقه إلى القصيم، قافلة مدينة عنيزة والتي كانت تسير على بعد مسافة قصيرة منها قافلة مدينة شقراء المكونة من ثلاث جماعات ضخمة أو فرق كما وصفها<sup>(١٩)</sup>.

وينتظم أفراد القافلة الواحدة في مجموعات يطلق عليها اسم "خبرات مفردتها خبرة"، يتراوح عدد أفرادها من ستة إلى عشرة أشخاص يشتركون في خيمة واحدة، ويتشاركون الطعام والشراب ونفقة ذلك أو يجمعون ما أحضره كل واحد منهم من بيته ويتقاسمونه<sup>(٢٠)</sup>. و"الخبرة" تسمية دراجة أكثر من تسمية "الثاية" وهي احتياجات الخيمة الواحدة من الفرش والطعام وأواني الطبخ والقهوة والماء<sup>(٢١)</sup>، ومصطلح "خبرة" ليس خاصاً بالقوافل التجارية، ففي المعارك في شبه الجزيرة العربية ينقسم الجيش أيضاً إلى "خبرات".

وينقسم الأفراد المشاركون في القافلة التجارية الكبيرة أو الرئيسة إلى نوعين: تجار وعاملون في القافلة، فكل فرد مشارك في القافلة له وظيفة محددة، وقد تختلف بعض هذه الوظائف في القوافل الصغيرة وقوافل البدو أو القوافل التموينية، وربما يمارس الفرد في هذه القوافل أكثر من وظيفة، ومن أهم هذه الوظائف:

١- أمير القافلة أو قائدها: ويسمى أحياناً "أمير الحدره" وهو أهم شخصية في القافلة، وأحياناً يكون أحد التجار الذين امتلكوا خبرة كبيرة في ذهابه المتكرر مع القوافل، حتى ارتبطت باسمه إمارة القوافل مثل علي بن ناصر السالم المعروف بعلي الناصر من أهالي مدينة بريدة، الذي كان يلقب بـ "الأمير" لإمارته على القوافل المتجهة إلى الكويت أو العراق حتى وفاته عام ١٨٤٩م، وخلفه مهنا الصالح أبا الخيل<sup>(٢٢)</sup>، وعلي الحمد من أهالي الزلفي الذي اشتهر بإمارة القوافل المتجهة كذلك إلى الكويت والعراق، وأيضاً عثمان الناصر الراشد<sup>(٢٣)</sup>، أو أن يُختار أمير القافلة من قبل أمير المدينة التي تخرج منها القافلة، وقد يكون أحد أقربائه كما كان يفعل أمير حائل وأمير عنيزة الذي يحصل على ريال ماريا تريزا<sup>(٢٤)</sup> مقابل كل جمل في القافلة<sup>(٢٥)</sup>، وأحياناً كان يتفق تجار كل مدينة على تكليف أحد الأشخاص الذين اشتهروا بقيادة القوافل، ليكون مسؤولاً عن أمن وسلامة القافلة لقاء مبالغ مالية تشمل تقديم الأعطيات للقبائل التي تمر القافلة في أرضها، إضافة إلى توفير الجمال اللازمة لحمل السلع والبضائع.

وترتبط سلامة القافلة التجارية وأمنها بشخصية أميرها وما يتمتع به من صفات ومهارات تمكنه من قيادة القافلة إلى بر الأمان وتنظيم مسيرها، ومن أهم الصفات والمهارات التي يجب أن يتمتع بها أمير القافلة:

- المكانة الاجتماعية والسمعة الطيبة والصيت الذائع والأخلاق الحميدة.
- الأمانة والحرص على مصلحة التجار.
- سعة الأفق والخبرة الطويلة في قيادة القوافل التجارية
- الحكمة والقدرة على حل مشاكل القافلة واتخاذ القرارات
- معرفة الطرق والدروب وموارد المياه، وهي مهارة يعوضها أمير القافلة أحياناً بالاتفاق مع شخص من البدو يعرف مسالك الصحراء ودروبها لقاء أجر معين.
- المعرفة بشؤون القبائل وأقسامها ومواقعها وأعرافها وعاداتها ولهجاتها وطرق التعامل مع سكان البادية.

أما المهام الأساسية التي تقع على عاتق أمير القافلة وقائدها فهي:

- الإشراف على استعدادات القافلة وتجهيزها بالرجال والجمال وضروريات الرحلة.

- عقد المعاهدات والأحلاف مع القبائل التي تمر بها القافلة لضمان عدم التعرض لها وتأمين سلامتها.
  - حل المشكلات التي تواجه القافلة وتعرض طريقها.
  - تحديد خط سير القافلة ومواعيد سيرها وتوقفها للراحة والمبيت.
- إن مهمة تسيير القوافل الضخمة وقيادتها وتوفير مستلزماتها واحتياجاتها وتأمين حمايتها من اعتداءات القبائل التي تمر في أرضها مهمة شاقة لا تقوم بها إلا شخصية فذة ذات قوة معنوية ومادية وتستوجب الطاعة من جميع الأفراد في القافلة، لذلك ليس مستغرباً أن تكون إمرة القوافل بيد أناس يمثلون زعامات سياسية أو شيوخ في بلدانهم<sup>(٢٦)</sup>.
- ٢- **حراس القافلة ومرافقوها:** يرافق القافلة التجارية نوعان من الأشخاص المكلفين بحمايتها وتأمين سيرها، يتعاقد معهم أمير القافلة قبل مسيرها لقاء أجر معين، ويكونون غالباً من القبائل التي تمر القافلة في أراضيهم:

أ- **الحراس:** وهم رجال مسلحون بالسيوف والرماح والأسلحة النارية، ويتوزعون إلى أربعة أقسام: عن يمين القافلة وشمالها وأمامها وخلفها، ويتوافق عددهم مع حجم القافلة وعدد الجمال فيها ومقدار ما تحمله من سلع وبضائع وقيمتها، فحين تكون البضاعة من الأقمشة فإن لكل جمل حارساً بسبب غلاء سعر البضاعة، وحين يكون المحمول سكرًا أو بناءً فإن لكل جملين حارساً واحداً<sup>(٢٧)</sup>، وقد يسيرون في مؤخرة القافلة، وأحياناً تقوم الإمارات المختلفة في الجزيرة العربية، مثل الكويت وحائل، بتسيير رجال مسلحين لمرافقة القافلة وحراستها قد يصل عددهم إلى مئة مسلح، بالإضافة إلى ما يوفره أمير القافلة من حراسة، لذلك كان الشيخ مبارك الصباح<sup>(٢٨)</sup> يبرر أمام بريطانيا حاجته للسلاح بحماية القوافل بعد أن طلبت منه إصدار قرار بمنع تجارة السلاح، وهو ما تم عام ١٩٠٠م<sup>(٢٩)</sup>.

ب- **المرافقون:** مفردها المرافق ويسمى أحياناً "الرفيق أو الخوي"، وهو يختلف عن الحارس في كونه مكلفاً بحماية القافلة من أبناء قبيلته أو عشيرته فقط، أثناء مرورها في أرضهم والتكفل برد كل ما ينهب منها مقابل مبلغ من المال يسمى "الخاوة أو الخوة"، لذلك يحرص المسافرون وأمراء القوافل على أخذ مرافق أو رفيق أو خوي من كل قبيلة أو عشيرة يمرون بأرضها<sup>(٣٠)</sup>، لذلك لا يستطيع الوفاء بالتزامات "الخوة" وما يترتب عليها من مخاطر إلا رجل شجاع قوي الشخصية له عصبية قوية من أخوة وأبناء عمومة تحميه وتدافع عن مصالحه التي هي بالتالي مصالحها<sup>(٣١)</sup>، ولئن كانت الأعراف القبلية تحفظ حق المرافق أو الرفيق في الدفاع عن القافلة أو الأشخاص الذين تكفل بحمايتهم والدفاع عنهم وحقه في المطالبة بارجاع ما تم نهبه أو التعويض عنه، وحقه في المطالبة بثأر من قتل أو تم الاعتداء عليه، فإن أمراء المدن والقوافل بدلاً من أخذ رفيق من كل قبيلة، في كل مرة تمر القافلة في أراضيهم يلجؤون إلى دفع "الخوة" لشيوخ هذه القبائل لتأمين مرور القافلة بسلام وحق الانتفاع من آبار المياه التي تقع في أراضيهم<sup>(٣٢)</sup>، وكانت هذه الخوة في منتصف القرن التاسع عشر، تقدر بقرش وربع تركي عن كل جمل بين الكويت والعراق وبلاد الشام<sup>(٣٣)</sup>، وبلغت على القوافل الخارجة من الكويت عام ١٩١٣-١٩١٤م نصف ريال أو دولار ماريا تريزا مقابل مرور كل جمل في القافلة، ونصف دولار آخر مقابل حماية طرق التجارة البرية والقافلة<sup>(٣٤)</sup>، بالإضافة إلى ما يقدمه أمراء المدن أو القوافل من هدايا مالية ومادية لأمراء وشيوخ القبائل، كما كان يفعل أمير مدينة عنيزة حين

يهدي شيخ قبيلة مطير حمولة جمل أو جملين من التمر مقابل مرور قوافل المدينة<sup>(٣٥)</sup>.

وفي حالة عدم وجود رفيق أو مرافق للقافلة أو اتفاق مسبق مع أمراء القبائل التي تمر القافلة بأراضيهم، يضطر أمير القافلة إلى تقديم مبلغ من المال أو جزء من حمولة القافلة إلى من يصادفهم من غزاة ومهاجمين أو من أبناء القبيلة، وهو ما يجعل القافلة تحت رحمة المهاجمين ويرجح خيار المواجهة، كما حدث لقافلة أهل عنيزة أو آخر عام ١٣٢٨هـ/١٩١٠م عندما خرجت من الكويت وقابلها غزو من قبيلتي شمر ومطير، فعرضت تقديم عشرين كيس أرز وكيسي سكر وكيسي قهوة وربطتين من الأقمشة، مقابل السماح لها بالمرور رغم أن القافلة المكونة من خمسمائة جمل تقريباً يبلغ عدد رجالها مئة وأربعون رجلاً، خمسة وأربعون منهم مسلحون بالبنادق<sup>(٣٦)</sup>.

لذلك تشكل "الخوة" مصدر دخل مادي كبير للقبائل وأمراتها وأفرادها، مما جعل الكثير من النزاعات والصراعات تدور حولها، ويحتد التنافس بين أبناء القبيلة ذاتها حول أحقية الحصول على "الخوة"، وحتى بين القبائل والإمارات المختلفة للسيطرة على طرق القوافل التجارية وتقديم خدمة حمايتها وتأمين سيرها، حيث بلغت مبالغ "الخوة" التي تدفعها القوافل المغادرة الكويت في عهد الشيخ مبارك الصباح مئتين وأربعين ألف روبية سنوياً تقريباً<sup>(٣٧)</sup>.

٣- الأدلاء: ومفردتها الدليل، وهو الشخص الذي يتولى توجيه القافلة أثناء مسيرها مقابل أجر محدد من خلال معرفته العميقة بمسالك الصحراء وشعابها ووديانها ومواردها المائية والمسافات بينها وتوفر المياه فيها، ويمتلك القدرة على الاهتداء إلى الطريق عندما تضل القافلة أو تضطر لتغيير مسارها لسبب أو آخر، وإلا ضلت هلك أفرادها جوعاً وعطشاً. وأحياناً يكون أمير القافلة هو دليلها لخبرته الواسعة في الصحراء، وغالباً ما يكون الدليل من أبناء البادية فـ "بحكم حركة البدوي وترحاله الذي لا ينقطع وغزواته التي لا تفتقر تنشأ بينه وبين الجغرافيا علاقة من نوع خاص يعكسها ثراء اللغة العربية بالمصطلحات الطبوغرافية والتضاريسية. فينظر البدوي إلى المعالم الجغرافية كما ننظر نحن إلى إرشادات الطريق أو خارطة المدينة"<sup>(٣٨)</sup>، ولأبناء البادية كذلك معرفة جيدة بالنجوم والكواكب والسحب واتجاهات الرياح، ولا يمكن مقارنة ما يعرفه أبناء الحاضرة والمدن عن الصحراء بما يعرفه أبناء البادية.

٤- الرعاة والملاحيق: ومفردتها راع وملحاق، وكلا الوظيفتين مقابل أجر يُتفق عليه مع أمير القافلة، فوظيفة الراعي من الوظائف غير الأساسية في القافلة، حيث يأخذ الجمال للرعى أثناء توقف القافلة ومتابعتها وجمعها قبل مغيب الشمس لتكتسب النشاط اللازم للرحلة في اليوم التالي، أما الملحاق (من لحق) فيعمل في القوافل التجارية التي بضاعتها عبارة عن جمال، فيقوم بالمحافظة على انتظام سير الجمال ومتابعتها واللحاق بما يتخلف منها وإرجاعه للمجموعة، كي لا يضيع منها شيء أثناء مسيرها.

إن تحديد الوظائف السابقة في القافلة التجارية لا يعني بالضرورة وجود من يقوم بها دائماً أو مختص بأدائها، ولا يعني كذلك عدم وجود أشخاص آخرين يقومون بوظائف أخرى تساعد في تسهيل رحلة القافلة التجارية، مثل المساعدين والطباخين والعمال وغيرهم، ولتوضيح صورة تشكيل القافلة كما سبق، أورد مثلاً لقافلة صغيرة غير تجارية لكنها سارت ضمن قافلة تجارية أكبر، وهي رحلة المعتمد السياسي البريطاني في الكويت "هاميلتون". غادر هاميلتون الكويت في ٩ أكتوبر ١٩١٧م متجهاً إلى القصيم ومنها إلى الرياض حتى عودته إلى الكويت في ٢٨ ديسمبر من العام نفسه، وسجل يوميات تلك

الرحلة المكونة من ثماني وخمسين صفحة تقريباً عام ١٩١٨م<sup>(٣٩)</sup>، ووثقها كذلك عبدالله عبدالإله القناعي الذي كان يعمل في المعتمدية البريطانية في الكويت ورافق "هاميلتون" في رحلته<sup>(٤٠)</sup>.

خرج "هاميلتون" من الكويت مع قافلة مدينة عييزة، التي يقودها عبدالعزيز الحسون، ومعه طباخ من مدينة عييزة وأشخاص من قبائل شمر وظفير وعيزة وعجمان ومطير وغيرهم كحراس ومرافقين وأدلاء، وهم من القبائل التي من الممكن أن تمر القافلة بأراضيها<sup>(٤١)</sup>، وقد انتظر "هاميلتون" عند آبار الصبيحية حتى وصلت قافلة مدينة شقراء بقيادة عبدالله السدحان، وقافلة مدينة الزلفي من مدن نجد، فالسير بقوافل كبيرة أكثر أمناً للمسافرين، لذلك نصح أحد المرافقين هاميلتون بالعودة والسير مع قافلة شقراء المكونة من ثلاث جماعات كبيرة أو فرق بعد أن انفصلت عنهم<sup>(٤٢)</sup>، وفي إحدى مراحل سير القافلة، كان الاتجاه إلى إحدى المناطق للتزود بالمياه من آبارها وهي الطريق المعتاد في هذا الاتجاه، ولكن دليل القافلة اختار بدلاً عنها آباراً أخرى حفاظاً على أمن القافلة، وهناك قابل أحد أمراء البدو الذي تقع هذه الآبار ضمن مناطق نفوذه، فأهداه "هاميلتون" عباءتين رجاليتين<sup>(٤٣)</sup>.

### ج: تجهيزات القافلة التجارية:

تبدأ التجهيزات لسفر القافلة التجارية قبل فترة طويلة من مسيرها، وجزء من هذه التجهيزات يقع على عاتق رئيس القافلة أو أميرها وجزء من مسؤولياته، وهي العامة التي يشمل نفعها جميع المشاركين في القافلة وتحفظ له سمعته المعتمدة على كفاءته في قيادة القافلة، والجزء الآخر يقع على عاتق المشاركين فيها، وهي أشبه ما تكون باستعدادات شخصية، وقد يعقد اجتماع بين أمير القافلة والمشاركين فيها، خصوصاً التجار للاتفاق على مسؤولية كلا الطرفين في توفير احتياجات القافلة.

ويتولى أمير القافلة الاتفاق مع الحراس والمرافقين والأدلاء وغيرهم، وغالباً ما يكونون أشخاصاً اعتاد مرافقتهم له؛ لمعرفته بهم وكفاءتهم في أداء واجبات وظيفتهم، وقد يكون جزء من الاستعدادات توفير الجمال اللازمة لحمل البضائع والسلع، والتي يحرص أمير القافلة على اختيارها من الجمال القوية والسمين، وربما يأخذ معه أكثر من الحاجة تحسباً لإصابة أحد الجمال أو مرضه أو ضياعه.

يتزود كل مسافر باحتياجاته الخاصة من المتاع والملابس والنقود وغيرها يضعها في كيس أو "خرج" يصنع من صوف الأغنام أو وبر الجمال يسمى "المزودة" جمعها مزاود، وربما يضع النقود في حزام يلبسه تحت ملابسه ليخفيها عن أعين اللصوص يسمى "كمر" وجمعه "كمور"، ويضع طعامه، وغالبه من التمر والأرز والطحين والقليل من السمن في كيس أو خرج آخر من الصوف أو الوبر يسمى "المزهبية" وجمعها "مزايب"<sup>(٤٤)</sup>، بالإضافة إلى أوعية جلدية متشابهة مصنوعة من جلود الأغنام ومدبوغة يطلق على ما يستخدم منها لحفظ الماء اسم "قربة"، وما يستخدم لحفظ السمن يطلق على الصغير منها في اللهجة المحلية اسم "عكة" والكبير اسم "نحو أو نحي" وهي كلمة عربية فصيحة، والنوع الثالث "صميل" لحفظ اللبن والحليب<sup>(٤٥)</sup>.

وما تتجهز به القافلة قبل السفر وغالباً تكون من مسؤولية رئيس أو أمير القافلة، الحبال والتي تسمى في اللهجة المحلية "الرشاء" وتنتطق "الرشا" أو "المقطية"، وهي حبال قوية لجذب الأشياء الثقيلة أو ربطها، وتصنع أحياناً من الجلود أحياناً من خيوط قشر جوز الهند (النارجيل أو الناريل باللهجة الخليجية) وتجلب من الهند وتسمى "كُنْبار" وتنتطق أحياناً "كَمبار"<sup>(٤٦)</sup>، بالإضافة إلى الدلي أو الدلاء لسحب الماء من الآبار، وأحياناً تجلب معها



القافلة وتبدأ غليظاً يدق في الأرض ورأسه على شكل شوكة تعلق فوقها بكرة السحب أو "محالة" لسحب المياه باستخدام الجمال أحياناً من الآبار العميقة جداً، ويطلق على هذه الأداة اسم "المقام"<sup>(٤٧)</sup>.

### ثانياً: أنواع القوافل التجارية:

تنقسم القوافل التي تمارس التجارة بين الكويت وغيرها من المناطق إلى عدة أنواع، تختلف باختلاف الهدف منها والتفاوت الكبير في عدد رجالها وجمالها ونوع سلعتها وبضائعها، ويترتب على هذا الاختلاف تباين المناطق التي تأتي منها وتنظيمها ومدة سيرها وحتى نظام تعاملها المالي والتجاري مع تجار الكويت الذين يزودونها بالسلع، وهو النظام المعروف بـ "المسابلة"<sup>(٤٨)</sup>، وهذه الأنواع هي:

#### أ- القوافل التجارية الرئيسية أو الكبيرة:

هي قوافل تخرج بانتظام من المدن الكبيرة خصوصاً مدن نجد مثل: حائل، بريدة، عنيزة، شقراء، الرس<sup>(٤٩)</sup>، المجمعة<sup>(٥٠)</sup>، الزلفي وغيرها وبتنظيم من السلطة هناك وحمايتها أو بتنظيم من كبار التجار في المدينة أو برئاسة شخصية كبيرة ومعروفة امتنعت قيادة القوافل التجارية إلى الكويت، التي لا يخرج منها هذا النوع من القوافل، وإن كان تجارها يرسلون الكثير من السلع مع هذه القوافل لبيعها لصالحهم مقابل نسبة محددة<sup>(٥١)</sup>. ويتجاوز عادة عدد الجمال في هذه القوافل مئة جمل، ويصل إلى عدة مئات وربما يتجاوز الألف، فمثلاً قافلة مدينة عنيزة التي خرجت من الكويت أواخر عام ١٣٢٨هـ/١٩١١م كان عدد "مشدودها" أي: عدد الجمال التي شددت عليها السلع خمسمائة جمل تقريباً ورجالها مئة وأربعون<sup>(٥٢)</sup>، وفي تقرير بريطاني يعود لعام ١٩١٨م ورد أنه في بداية شهر أبريل بلغ مجموع جمال القوافل القادمة من القصيم والمنطقة الشرقية من نجد أربعة آلاف وتسعمائة جمل<sup>(٥٣)</sup>.

ويعلن رئيس القافلة الكبيرة أو أميرها موعد مغادرة القافلة، ويحدد لها مكاناً للتجمع خارج المدينة في اليوم السابق للمسير<sup>(٥٤)</sup>، وقد تجتمع القوافل التي تخرج من المدن والقرى المختلفة إذا كانت قريبة من بعضها وتلتقي في منطقة أو بالقرب من مدينة أو قرية أو مجموعة آبار محددة أو نقطة التقاء طرق هذه القوافل، ويكون ذلك بتنسيق مسبق، أو تتوافق في الطريق إذا كان اتجاهها واحد ليكونوا أكثر أمناً، ثم تتفرق في طريق عودتها عند المنطقة التي التقت فيها، كما حدث مع الرحالة الدانماركي "باركلي رونكيير B. RAUNKIAER"، الذي خرج من الكويت عام ١٩١٢م باتجاه بريدة، وكان يرافقه مسافرون من عنيزة والزلفي وشقراء<sup>(٥٥)</sup>.

وكانت القوافل الكبيرة هي التي تنشط سوق مدينة الكويت عند قدومها بشكل كبير، لكثرة جمالها والتجار فيها وللكميات الكبيرة التي تحملها من السلع المختلفة، بالإضافة إلى ما تحمله معها لبيعه لصالح التجار الكويتيين مقابل نسبة معينة من الربح تسمى "السعي"<sup>(٥٦)</sup> أي: سعيه في بيع البضاعة، وهذا النشاط الذي تقوم به القوافل التجارية الكبرى هو ما أكسبها صيتاً دولياً مؤثراً في المبادلات التجارية البريطانية مع الشرق الأدنى<sup>(٥٧)</sup>.

#### ب- القوافل التجارية الصغيرة:

ارتبط هذا النوع من القوافل التجارية بالقوافل غير المنتظمة والصغيرة، التي تجلب من خلالها السلع والبضائع من الكويت، بعكس القافلة الكبيرة أو الرئيسية، ويطلق على هؤلاء اسم "الرحيلية" ومفردتها "الرحيلي"<sup>(٥٨)</sup> أو الجمالين، كما ارتبط بالأشخاص الذين

امتحنوا جلب السلع والبضائع لبيعها لسكان البادية والقرى الصغيرة وهم أشبه بالباعة الجائلين، أو الذين امتحنوا نقل السلع لصالح تجار آخرين من الكويت إلى تجار في المدن المختلفة، ولا يتجاوز عدد الجمال في هذه القوافل العشرات.

كان بعض التجار في مدينة الكويت ومدن نجد والعراق المختلفة يرسلون جمالاً محملة بالسلع والبضائع لبيعها في القرى الصغيرة وبين قبائل البادية، حيث يتجولون في أراضيهم لبيع ما يحملونه من سلع ومبادلتها بسلع من إنتاج البدو<sup>(٥٩)</sup>، وكان بعض تجار الكويت ومنهم عثمان الراشد يذهبون أو يرسلون عمالهم إلى القبائل من مطير وشمير وغيرهم في بادية الكويت وأطراف نجد والعراق لبيعوا الأرز والأقمشة والقهوة وغيرها من السلع، ويشتررون مقابلها الجمال والأغنام<sup>(٦٠)</sup>، ويقوم بذلك أيضاً بعض أهالي مدن نجد وقراها، حيث يحملون السلع لبيعها على سكان البادية المجاورين لهم أو القريين منهم<sup>(٦١)</sup>، وقد استفاد المتعاملون بهذا النوع من التجارة مادياً؛ لأنهم كانوا يفرضون الأسعار التي يريدونها لعدم معرفة سكان البادية بالأسعار وخلو البادية من الأسواق وعدم وجود منافس لهم توفيراً لمشقة الذهاب لأسواق المدن<sup>(٦٢)</sup>.

### ج- قوافل نقل السلع والبضائع بالأجرة "الجماميل":

امتحن بعض الأشخاص نقل السلع والبضائع من الكويت أو العراق وبقية موانئ الخليج العربي الأخرى إلى أنحاء عديدة في الجزيرة العربية وشمالها، وخصوصاً إلى مدن القصيم المختلفة، مقابل أجرة معينة أو كما يطلق عليها "كروة" على حمولة الجمل الواحد أو الحمل وجمعها حمول، ويطلق على هؤلاء اسم "الجماميل" ومفردتها "جمال"، ويسمون أحياناً تميزاً لهم عن صاحب الجمال باسم "جمال الحداجة" و"الحداجة" هي الرحل الذي يوضع على الجمل الذي ينقل السلع والبضائع<sup>(٦٣)</sup>، وإلى هؤلاء يلجأ تجار الكويت ومدن نجد والعراق المختلفة لإرسال سلعهم وبضائعهم المختلفة أو جلبها، وقد يزداد الطلب على هؤلاء "الجماميل" في مواسم الحصاد ونضوج التمور أو وقت ما يسمى بـ "صرام التمر" في الأحساء خصوصاً، ففي رسالة من عبدالعزيز العجاعي في الأحساء إلى يوسف بن فخر في البحرين ٤ صفر ١٣٣٣هـ (١٩١٤م) ذكر أن صالح الدويش وجماعة من أهالي الكويت اشتروا تموراً من سوق الأحساء وبحثوا عن "جماميل" لنقل ما اشتروه ولم يجدوا، لأن "الجماميل" ذهبوا لنقل ثلاثمائة حمل من التمور طلبها أمراء الرياض<sup>(٦٤)</sup>.

كانت مهنة الجماميل أو الجمالين من المهن الشاقة التي تستوجب الأمانة والصبر والشجاعة ومعرفة الطريق، حيث يكون الجمال أحياناً لوحده وأحياناً يرافقه أبناؤه أو أشخاص يتفق معهم لمساعدته، وعمل بهذه المهنة عدد كبير من أبناء منطقة القصيم في نجد منهم: عبدالرحمن الدخيل، ومحمد عبدالله الجاسر، وسليمان الخطيب، ومنصور الجبر، وعبدالرحمن السدرة، وعبدالله بن نفجان وابنه المقيم في الكويت، واللذان قُتلا عام ٩٣١م، ونهبت بضائعهم أثناء إحدى رحلاتهم بين الكويت والزبير<sup>(٦٥)</sup>، ومن الكويت عمل في هذه المهنة عبدالله الخلف السعيد الذي كان ينقل البضائع بين الكويت والزبير<sup>(٦٦)</sup>.

### د- القوافل التجارية المتخصصة:

هي قوافل تخصصت في جلب أو جمع سلعة معينة ونقلها إلى مكان آخر لبيعها، وتحديدًا الجمال والخيول، وكانت الجمال سلعة مطلوبة في العراق وبلاد الشام ومصر، والخيول في الهند التي كانت بومباي هي السوق الذي تصدر إليه الخيول من الخليج العربي<sup>(٦٧)</sup>؛ لاستخدامها في سلاح الفرسان البريطاني هناك، وكانت القوافل التي تجلب

الخيول والإبل إلى العراق والشام ومصر تغادر عادة قبل فصل الصيف مع نهاية شهر الربيع لتصل بحالة جيدة<sup>(٦٨)</sup>.

### هـ- قوافل التموين أو قوافل البادية:

كان الأصل في نظام التعامل التجاري مع الكويت المعتمد على البيع بالأجل والمعروف بـ "المسابلة" اختصاصه بسكان البادية سواء أكانت بادية الكويت أو باديته نجد والعراق، ثم أصبح هذا المعنى يطلق على كل تعامل للقوافل التجارية مع الكويت، وهو نظام يعتمد على الثقة بين الطرفين كما أشرنا. وقوافل التموين أو قوافل البادية لا تهدف إلى التجارة والربح وإنما يحصل من خلالها سكان البادية على حاجاتهم المختلفة من المدينة، وإن كانت هذه القوافل تجلب معها منتجات البادية إلى سوق المدينة، ويطلق على رجال هذه القوافل عند أهل البادية اسم "مديد" من "مد" أي زود<sup>(٦٩)</sup>، وأيضاً تعني "مد" سار ورحل.

تأتي قوافل البادية أحياناً في مجموعات صغيرة تضم عشرات الجمال إلى مدينة الكويت بفترات غير منتظمة، أما قوافل البادية الكبيرة والتي يختلف عددها باختلاف عدد أفراد القبيلة فيصل عدد الجمال فيها إلى المئات وربما زاد عن ذلك، فهي تأتي في أوقات منتظمة مرتين في السنة، الأولى في فصل الربيع استعداداً لموسم الصيف، والثانية في الخريف استعداداً لموسم الشتاء<sup>(٧٠)</sup>، وقد ترتبط بمواسم الحصاد في بعض المدن مثل موسم التمور في الأحساء أو التمور والحبوب في مدن القصيم المختلفة. ففي فصل الربيع تجلب هذه القوافل معها منتجات البادية لبيعها أو مقايضتها بسلع وبضائع المدينة وتسديد قيمة ما أخذوه من سلع وبضائع في فصل الخريف، وغالباً من تاجر اعتادوا التعامل معه واعتاد هو على استضافة كبار رجال هذه القافلة ورؤسائها في منزله<sup>(٧١)</sup>، وحفظ ما يزيد من قيمة السلع التي جلبوها معهم بعد تسديد قيمة ما سبق شراؤه، وهذه السلع قليلة التنوع تشكل الاحتياجات الأساسية في البادية من أغذية وأقمشة بعكس السلع والبضائع التي تشتريها القوافل التجارية الأخرى.

وتتنشط الأسواق المختلفة في مدينة الكويت عند مجيء قوافل البدو بما تحمله من

منتجات، وتخرج منها محملة بالسلع والبضائع المختلفة، ويذكر "ستانلي ماليري S.

MYLREA" الطبيب في مستشفى الإرسالية العربية (الأمريكية)<sup>(٧٢)</sup> في الكويت أنه من المشاهد المعتادة - في العقد الثاني من القرن العشرين - رؤية خمسمائة جمل في ساحة الصفاة مركز تجمع القوافل، وأنه شوهد في إحدى المرات ألف جمل فيها، ووصل عدد جمال قوافل البدو في سوق الكويت في أبريل ١٩١٨م إلى ثلاثة آلاف جمل<sup>(٧٣)</sup>، وكانت المواسم التي تكثر فيها الأمطار والأعشاب في بادية الكويت تؤدي إلى هجرة قبائل البدو إليها وبالتالي تجلب معها النشاط التجاري في أسواق الكويت<sup>(٧٤)</sup>، وكذلك يحدث في موسم الصيف عندما تقيم قبائل البادية حول آبار المياه القريبة من المدن والقرى المختلفة فيما يعرف محلياً بـ "المقطان" فهم "قطين"<sup>(٧٥)</sup>، وأصلها في اللغة من "قطن" أي أقام و"القطين" المقيمون في الموضع<sup>(٧٦)</sup>.

رغم تعدد أنواع القوافل التجارية التي كانت تنقل السلع والبضائع من وإلى الكويت ومدن نجد والعراق والشام، فهناك أنواعاً أخرى من القوافل التي وإن لم تكن قوافل تجارية فقد ساهمت في القيام بهذا الدور، وأقصد هنا قوافل الحجاج وقوافل الرحالة الأجانب، ودور الأولى أهم وأكبر، خصوصاً أن أمراء المدن والكيانات السياسية المختلفة اهتمت

بسلامة قوافل الحجاج، التي كانت غالباً تخرج برئاسة شخص يعينه الأمير أو الحاكم، وترافقها حراسة لأهميتها الدينية والاقتصادية وما يتبع ذلك من دلالات سياسية. ويعتبر موسم الحج وما يصاحبه من استعدادات الحجاج لأداء هذه الفريضة الدينية فرصة تنشط فيها الأسواق المختلفة، بل إنه في هذه الفترة ترتفع أسعار السلع والبضائع، ثم تنخفض بعد مغادرة القافلة، كما لجأ بعض التجار إلى إرسال سلعهم وبضائعهم المختلفة مع قوافل الحجاج خصوصاً إذا كان هناك ما يعيق مرور القوافل التجارية، ففي رسالة تجارية من عبدالله العلي الوزان أحد التجار في الكويت إلى عمر بن عبدالرحمن العمري في المدينة المنورة ١٥ شوال ١٣٤٩هـ / ٤ مارس ١٩٣١م، ذكر فيها أنه ربما يرسل له سلعاً مع الحجاج، ويتوقع أن تكون الأسعار في سوق الكويت منخفضة بمغادرتهم<sup>(٧٧)</sup>، وأكد في رسالته التالية في ٢٠ شوال ١٣٤٩هـ / ٩ مارس ١٩٣١م الأمرين معاً: إرساله السلع مع الحجاج وتوقعه انخفاض الأسعار<sup>(٧٨)</sup>.

### الخاتمة:

تناول البحث تشكيل القوافل التجارية - الحدرات والحملات كما يطلق عليها محلياً- وتسييرها، وأنواعها التي تختلف باختلاف حجمها أي عدد الجمال والرجال فيها، ونوعية السلع التي تنقلها، وما إذا كانت قوافل رسمية تسيرها المدن والإمارات السياسية أم قوافل خاصة لبعض التجار أو بعض العاملين في نقل السلع، وبين البحث كذلك أنها عملية منظمة يعمل فيها العديد من الأشخاص بوظائف مختلفة، واعتماد هذه القوافل على الجمال لما تتمتع به من صفات ومميزات أهمها قدرتها على تحمل العطش لمسافات طويلة ولعدة أيام، وقدرتها على حمل كمية أكبر من السلع والبضائع، وبالتالي فهي ذات أهمية ثلاثية في الحياة الاقتصادية لعموم سكان شبه الجزيرة العربية، فهي لحمل السلع والبضائع ووسيلة نقل وسلعة تجارية.

وقد اختلفت مهام المشاركين والعاملين في القوافل التجارية الذين يصل عددهم إلى المئات، وينظمون في مجموعات يطلق عليها اسم "خبرات"، فهم إما تجار أو عاملون في القافلة، يمارسون مهاماً مختلفة تضمن سلامة القافلة وأمنها وانتظام سيرها، وأهم هذه الوظائف إمارة القافلة وقيادتها التي يتولاها أحد كبار التجار أو أشخاصاً يمثلون زعامات سياسية في مدنهم، ووظيفة حماية القافلة المكونة من حراس يتولون حماية القافلة منذ انطلاقها وحتى عودتها، ومرافقين (خوي) والذي يتولون حماية القافلة ضد أفراد قبيلتهم، بما يعني أنها وظيفة مؤقتة يقوم بها هؤلاء خلال منطقة معينة من الطريق، لذا غالباً ما تضم القافلة عدد من المرافقين ينتمون إلى قبائل مختلفة، ويعتمد دور هذه الوظيفة على السائد من الأعراف والعادات، كما تشكل مورداً اقتصادياً مجزياً للقبائل وشيوخها، وتعني المرور الآمن وحق الانتفاع بمياه الآبار ومراعي القبيلة.

تناولت هذه الدراسة جزءاً من التاريخ الاقتصادي لمنطقة الخليج العربي والمتعلق بتجارة القوافل أو التجارة البرية بين الكويت وما جاورها، خصوصاً وأن التركيز غالباً ما كان متجهاً نحو النشاط الاقتصادي البحري واغفال الأهمية الاقتصادية الكبيرة للقوافل التجارية والتي شكلت امتداداً للتجارة البحرية، لذا أرى أن هذا الموضوع وأقصد هنا تجارة القوافل بحاجة إلى دراسة عميقة وموثقة تتناول بالإضافة إلى ما سبق ارتباط التجارة البحرية بالتجارة البرية، وأهم السلع والبضائع التي اعتادت القوافل التجارية نقلها وحجمها ومقاييسها وأوزانها ومكاييلها، وارتباطها بأنشطة تجارية أخرى مثل العملات النقدية، ومسارات هذه القوافل من موانئ الخليج العربية إلى داخل شبه الجزيرة العربية والعراق وبلاد الشام، والدور الذي لعبته السلطة في تنظيم وتشجيع هذه التجارة وما دار

حولها من تنافس وصراع دفع حتى القوى الإقليمية والدولية في التدخل لمصالح اقتصادية وسياسية.

أدى نشاط الكويت الاقتصادي البحري كونها ميناءً تجارياً مزدهراً يتمتع بالاستقلالية، وتتوفر فيه مختلف السلع بأسعار مناسبة، أدى لانخفاض الرسوم الجمركية فيها وما تتمتع به من استقرار سياسي وموقع استراتيجي، أن تتحول إلى مركز مهم لتجارة القوافل كونها البوابة الشمالية الشرقية لشبه الجزيرة العربية، وأن يصبح ميناءها أهم الموانئ الساحلية لنجد وهدفاً لسكانه ومدنه وقراه؛ لجلب حاجاتهم المختلفة عبر شبكة من الطرق التجارية المتعددة، ومن ثم وصفت بأنها "اسكلة نجد" أي ميناءها<sup>(٧٩)</sup>، لذلك انطلق العديد من الرحالة منها إلى قلب نجد ومنهم المقيم السياسي في الخليج العربي "لويس بيلي L. PELLÉ" في رحلته إلى الرياض عام ١٨٦٥م والرحالة الدانماركي "رونكير" عام ١٩١٢م وغيرهم.

وقد أشارت تقارير الشركات الأوروبية والرحالة إلى الصلة التجارية التي تربط الكويت بنجد عبر طرق القوافل التجارية، فقد أشار "مانيستي S. MANESTY" رئيس وكالة شركة الهند الشرقية البريطانية ومساعد "جونز H. JONES" عام ١٧٩٠م إلى أن الكويت على صلة منفتحة لا تحدها قيود مع البادية حيث تتطرق باستمرار قوافل ضخمة محملة بالبضائع النفيسة<sup>(٨٠)</sup>، وذكر "بروكس BRUCKS" الذي زار الكويت عام ١٨٢٩م بتكليف من حكومة الهند البريطانية أن الكويت الممول الرئيسي لشمال ووسط شبه الجزيرة العربية بالقمح والسكر والقمح والبن والتبغ والفواكه المجففة والتمر، وتصدر السمن والخبز<sup>(٨١)</sup>، وفي تقرير بعثه الكولونيل "هينل S. HENELL" المقيم السياسي في الخليج العربي إلى حكومة الهند عام ١٨٤٢م أشار فيه إلى ضريبة صغيرة تفرضها الكويت على السلع التي يأتي بها البدو إلى الكويت يبلغ الدخل الذي تجنيه منها ٣ آلاف ريال (تالر نمساوي) سنوياً<sup>(٨٢)</sup>، أما تقرير القنصل الهولندي في بوشهر الذي زار الكويت عام ١٨٧٠م فذكر أنها السوق الذي يقصده أهل البادية للحصول على حاجاتهم وتصدير الخيول من نجد<sup>(٨٣)</sup>. ودفع نجاح نظام "المسابلة" الذي اشتهر تجار الكويت بالتعامل به، في تصريف السلع والبضائع الوكيل التجاري البريطاني في البصرة "مانيستي" ومساعد "جونز" يقترحان في تقريرهما عن التجارة البريطانية عام ١٧٩٠م التخلي عن مبدأ عدم فتح حساب للعملاء المحليين وتخفيف إجراءات المقايضة وتوفير السلع للتجار ممن يعجزون عن دفع قيمتها<sup>(٨٤)</sup>، بمعنى آخر التعامل في بعض جوانب هذا المقترح بنظام المسابلة.

هذه الأهمية الاقتصادية وما يترتب عليها من أهمية سياسية التي تمتعت بها الكويت دفعت السلطات العثمانية منذ ستينات القرن التاسع عشر للعمل على مد نفوذها المباشر على الكويت، بالإضافة إلى تأثير ازدهار تجارة الكويت في تجارة البصرة، وقد عمل والي بغداد محمد نامق باشا ١٨٦٦-١٨٦٩م على ذلك، فحاول كسب ود حاكم الكويت الشيخ صباح بن جابر<sup>(٨٥)</sup> في مساندته في قضية أراضي الصوفية<sup>(٨٦)</sup>، ثم طلب منه قبول منصب قائم مقام وتأسيس إدارة جمركية عثمانية في الكويت التي رفض حاكمها تنفيذ كلا المطالبين، فهدد والي بغداد محمد نامق باشا باحتلال الكويت وبدأ بتجهيز سفينتين حربيتين لذلك، فلم يكن أمام حاكم الكويت إلا العمل على تهدئة الموقف وامتصاص غضب

الوالي<sup>(٨٧)</sup>. تلا محمد نامق باشا في ولاية بغداد مدحت باشا<sup>(٨٨)</sup> ١٨٦٩-١٨٧٢م الذي اقترح على الباب العالي تأسيس إدارة عثمانية في الكويت، ويبدو أن سياسة مدحت باشا تجاه الكويت كانت إلى حد ما تهدف إلى تحسين خزانة البصرة التي كانت تابعة في ذلك الوقت لولاية بغداد بإحياء خطة إنشاء إدارة للجمارك في الكويت<sup>(٨٩)</sup>، وأدى موقف حاكم الكويت الشيخ عبدالله الثاني الصباح<sup>(٩٠)</sup> الداعم والمؤثر في نجاح الحملة العثمانية على الأحساء ١٨٧١م<sup>(٩١)</sup> والذي كان موضع تقدير السلطات العثمانية أن توطدت العلاقة بينهما ودخلت مرحلة التفاهم، ورغم إصدار مدحت باشا أوامره بإنشاء جمرک عثمانی في الكويت إلا أن ذلك كان أمراً شكلياً واضطرت السلطات العثمانية لإغلاقه بعد أن تأكدت من عدم جدواه<sup>(٩٢)</sup>، واستمر الحال على ما هو عليه حتى العقد الأخير من القرن التاسع عشر، عندما وقع الشيخ مبارك الصباح اتفاقية الحماية مع بريطانيا في يناير ١٨٩٩م.

## Abstract

### Structuring the Trade Caravans Among Kuwait and its Neighbors During the First Half of the Twentieth Century

By Yousef Ali Safer Almutairi

The present study discusses the camel-based trade conveys among Kuwait, Najd, Iraq and the Levant during the first half of the twentieth century. These conveys mainly depended upon camels as carriers of goods and items, primarily the food items and clothes, from the Gulf trade ports to the internal parts of the Arabian Peninsula. Similarly, in the Levant and Iraq, camels were used prior to the development of the modern means of transportation via a vast network of the desert trade routes. More importantly, these conveys also benefited from the prosperity of the Kuwait's marine trade; thus, they- the marine trade as well as the conveys-made up a trade support for one another.

More specifically, the current study aims at tracking the local names used for the trade conveys. It also attempts to uncover their structures through tackling the numbers of the persons involved and the work done by each of them and the preparations they made to launch these conveys. Therefore, these conveys were divided into five main types: the number of the camels, the number of the working persons with these caravans, the number of these conveys, the type of goods carried through them and their variations or kinds, and the people receiving these conveys. The researcher in this study depends upon various authentic sources including local and foreign documents and written sources.

## الهوامش

(١) الكويت تصغير كوت أي حصن صغير اختلفت الآراء حول تأسيس مدينة الكويت فقبل ١٦١٣م وقيل في النصف الثاني من القرن السابع عشر، وأميل إلى التاريخ الأول لتأسيس المدينة، أما الكويت بوصفها كياناً سياسياً مستقلاً عن بني خالد الذين كانوا يحكمون هذه المنطقة، فارتبط بقدم العتوب والاستقرار فيها، وعرفت الكويت أيضاً بالقرين كما ورد في كثير من الخرائط الأوروبية التي تعود إلى النصف الثاني من القرن السابع عشر، وذكر الإسمين الرحالة الدمشقي مرتضى بن علوان عام ١٧٠٩م عند زيارته للكويت. ب. ج. سلوت، نشأة الكويت، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ط١،

- ٢٠٠٢، ص١٢٨، ص١٦٨.؛ نجاة عبدالقادر الجاسم، تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، ج١، الكويت، [دن]، ط١، ٢٠١٠، ص١٠-١٢.
- (٢) عاصمة منطقة القصيم في التقسيم الإداري للمملكة العربية السعودية، وهي بئر ماء قيل أسسها راشد الدريبي في النصف الأخير من القرن ١٠ الهجري، واشتهرت بريدة بالزراعة والتجارة مع الكويت وسواحل الخليج العربي والعراق والشام ومصر، قيل سميت بريدة؛ لبرودة مائها وقيل غير ذلك. إبراهيم بن صالح النجدي، عقد الدرر فيما وقع في نجد من الحوادث في آخر القرن الثالث عشر وأول الرابع عشر، تحقيق: عبدالرحمن بن عبداللطيف آل الشيخ، الرياض، الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على تأسيس المملكة، [دط]، ١٩٩٩، ص٩٥؛ محمد بن عبدالله بن بليهد، صحيح الأخبار عما في بلاد العرب من الآثار، [دن]، [دم]، ط٣، ١٤١٨هـ، ج١، ص١٥٤، ج٤، ص٢٦؛ محمد بن ناصر العبودي، معجم بلاد القصيم، ج١، الرياض، [دن]، ط٢، ١٩٩٠، ص٤٦٠-٥٠٠.
- (٣) عُنَيْزَة من محافظات منطقة القصيم اختلف في معنى اسمها، وهي موقع وماء معروف منذ القدم وورد في كثير من الأشعار، أما عنيزة القرية ثم المدينة فقيل تأسست في القرن ٧ الهجري، واشتهرت عنيزة بالتجارة وزراعة النخيل والحبوب وغيرها والصناعات الحرفية، واهتم سكانها بالأدب والشعر والعلم. جورج ف. سادلير، رحلة إلى الجزيرة العربية، ترجمة: عيسى أمين، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط١، ٢٠٠٥، ص٩١؛ محمد بن ناصر العبودي، معجم بلاد القصيم، ج٤، ص١٦٣٨-١٧٤٩.
- (٤) الزلفي محافظة تابعة لإمارة منطقة الرياض تقع في إقليم سدير. ج. ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٧، ترجمة: قسم الترجمة بمكتب أمير قطر، قطر [دت]، ص٢٥٧٧؛ موسوعة أسماء الأماكن في المملكة العربية السعودية، ج١، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، ط١، ٢٠٠٣، ص١٠٨.
- (٥) شقراء محافظة تابعة لإمارة الرياض وهي عاصمة إقليم الوشم وسميت نسبة لجبل. محمد بن عبدالله بن بليهد، المرجع السابق، ج١، ص٢٠٧، ج٤، ص٤٨؛ موسوعة أسماء الأماكن في المملكة العربية السعودية، المرجع السابق، ج١، ص١٠٨.
- (٦) حائل إمارة في التقسيم الإداري الحديث للمملكة العربية السعودية، تقع شمال غرب مدينة الرياض، وهي مدينة قديمة ذكرها كثير من شعراء الجاهلية مثل امرؤ القيس، اشتهرت بجبلها أجا وسلمى، وهي عاصمة إمارة آل رشيد في العصر الحديث حتى استطاع الملك عبدالعزيز آل سعود ضمها عام ١٩٢١م. محمد بن عبدالله بن بليهد، المرجع السابق، ج١، ص٨٠، ج٢، ص٤٦؛ موسوعة أسماء الأماكن في المملكة العربية السعودية، ج١، ص١٠٤.
- (٧) محمد بن ناصر العبودي، معجم التجارة والمال والفقر والغنى في المأثورات الشعبية، الرياض، دار الوثائق، ط١، ٢٠١٢، ص١٠٠.
- (٨) محمد بن عمر الفاخري، تاريخ الفاخري محمد بن عمر الفاخري، تحقيق: عبدالله بن يوسف الشبل، الرياض، الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على تأسيس المملكة العربية السعودية، [دط]، ١٩٩٩، ص١٦٩؛ محمد بن ناصر العبودي، كلمات قضت: معجم بألفاظ اختلفت من لغتنا الدارجة أو كادت، ج١، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، [دط]، ١٤٢٣هـ، ص١٧٨.
- (٩) محمد بن ناصر العبودي، كلمات قضت، ج١، ص٦٤٨.
- (10) Political Diaries of the Arab World, Saudi Arabia, Ed. Jarman, Robert L., vol. 5: Annual Reports 1930-1940, Archive Editions, Chippenham, Antony Rowe Ltd, 1998, p. 218.
- (١١) سعد عبدالله الصويان، الصحراء العربية ثقافتها وشعرها عبر العصور: قراءة انثروبولوجية، ط١، الشبكة العربية للأبحاث والنشر، بيروت، ٢٠١٠، ص٣٨٥؛ روبرت إيروين، الجمل التاريخ الطبيعي والثقافي، سلسلة الحيوانات، ترجمة: أحمد محمود، أبو ظبي، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة مشروع كلمة، ط١، ٢٠١٢، ص٢٢.
- (١٢) سعد عبدالله الصويان، المرجع السابق، ص٣٨٤-٣٨٥؛ روبرت إيروين، المرجع السابق، ص٢٢، ٢٨، ٣٢.

- (١٣) سعد العبدالله الصويان، المرجع السابق، ص ٣٨٤؛ روبرت إيروين، المرجع السابق، ص ١٧، ٢١-٢٢، ٢٨.
- (١٤) سعد العبدالله الصويان، المرجع السابق، ص ٣٨٥-٣٨٦، ٣٩٤، ٣٩٦-٣٩٧؛ روبرت إيروين، المرجع السابق، ص ٢٩.
- (15) Kuwait Political Agency, Arabic Documents 1899-1949, vol. 6, Archive Editions, Oxford, Antony Rowe, 1994, p. 212
- (١٦) القصيم إمارة في التقسيم الإداري للمملكة العربية السعودية وقيل إن سبب التسمية لأنه قسيمات رمل متقطعة، وقيل كثبة متقصمة تنبت الغضى، واشتهرت بمياها الغزيرة وأراضيها الزراعية وسكانها النشطون زراعياً وتجارياً، حيث امتدت تجارتهم إلى الحجاز والخليج العربي والعراق والشام وفلسطين ومصر والهند. محمد بن عبدالله بن بليهد، المرجع السابق، ج ١، ص ١٥١؛ عبدالله الصالح العثيمين، تاريخ المملكة العربية السعودية، ج ٢، الرياض، الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على تأسيس المملكة، [دط]، ١٩٩٩، ص ٧١.
- (١٧) تقع الزبير في غربي البصرة الحالية على مسافة ١٨ كيلو متر ويحدها من الشمال قضاء القرنة ومحافظة ذي قار (الناصرية) ومن الشرق قضاء القرنة والبصرة والفاو والخليج العربي، ومن الغرب محافظة ذي قار (الناصرية) والقادسية (الديوانية)، ومن الجنوب الكويت. ج.ج. لوريمر، المصدر السابق، القسم التاريخي، ج ٣، ص ١٥٠٤؛ عبدالباسط خليل الدرويش، موسوعة الزبير، ج ١، بيروت، دار الرافدين، ط ١، ٢٠١٣، ص ١١، ١٥.
- (١٨) كوييدة تابعة لقضاء الزبير تقع على بعد ١٥ كم باتجاه الشمال الغربي، وفيها مزارع ونخيل وقصور. يوسف حمد البسام، الزبير مع نبذة تاريخية عن نجد والكويت، لندن، دار الحكمة، ط ١، [دت]، ص ٤٢؛ عبدالباسط خليل الدرويش، المرجع السابق، ج ١، ص ٢٧.
- (19) Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 6, p. 215.
- (٢٠) محمد بن ناصر العبودي، كلمات قضت، ج ١، ص ٢٢١؛ سعد العبدالله الصويان، المرجع السابق، ص ٣٦٩.
- (٢١) إبراهيم المسلم، العقيلات، القاهرة، الدار الثقافية للنشر، ط ٣، ٢٠٠٦، ص ١٢٢.
- (٢٢) محمد بن ناصر العبودي، معجم أسر بريدة، ج ٩، الرياض، دار التوثيق، ط ١، ٢٠١٠، ص ٧٩.
- (٢٣) محمد بن عمر الفاخري، المصدر السابق، هامش ص ١٩٥؛ حمد عبدالمحسن الحمد، الكويت والزلفي روايات ووثائق ذكراة زمن، بيروت، الدار العربية للعلوم ناشرون، ط ١، ٢٠١١، ص ٣٤، ٢١.
- (٢٤) ريال ماريا تريزا عملة نمساوية سكنت في عهد الملكة ماريا تريزا (١٧٤٠-١٧٨٠م) ويطلق عليها اسم تالر أو دولار، وفي شبه الجزيرة العربية عرفت بالريال الفرنسي أو الفرنسي نسبة للملك النمساوي فرانسوا جوزيف منتصف القرن التاسع عشر، وغالباً تسميها الوثائق البريطانية "دولار"، أما في الوثائق المحلية فغالبا هو المقصود بعملة الريال رغم أنها دلت أحياناً على الريال المجيدي العثماني ولاحقاً الريال السعودي. وقد استمر التعامل بريال ماريا تريزا لمدة طويلة؛ لكونه من الفضة، ولثبات عياره وزنه الذي يبلغ ٢٨.٠٦ جراماً لذلك استخدم بوصفه معياراً لوزن الأوقية في الكويت ومقياساً للعملات الأخرى في نجد.
- (٢٥) تشارلز م. دوتي، ترحال في صحراء الجزيرة العربية، ج ٢، ٢، ترجمة: صبري محمد حسن، القاهرة، المركز القومي للترجمة، ط ٢، ٢٠٠٩، ص ١٨٩؛ حمد عبدالله الحماد، "حكم محمد العبدالله بن رشيد لنجد ١٢٨٩-١٣١٥هـ/١٨٧٣-١٨٩٧م"، أطروحة ماجستير غير منشورة، الرياض، جامعة الملك سعود، كلية الآداب، قسم التاريخ، ٢٠٠٤، ص ١٣٩.
- (٢٦) سعد العبدالله الصويان، المرجع السابق، ص ٣٧٠.
- (٢٧) منصور سليمان الشريدة، العقيلات ودورهم التجاري مع الحجاز ١٢٦٣-١٣٥٧هـ/١٨٤٧-١٩٣٨م، بيروت، جداول للنشر، ط ١، ٢٠١٥، ص ٣١.



(٢٨) مبارك بن صباح الصباح (١٨٤٤-١٩١٥م): حاكم الكويت السابع ١٨٩٦-١٩١٥م، يعتبر مؤسس الكويت الحديثة، تولى الحكم بعد اغتياله شقيقه محمد (حاكم الكويت السادس) وجراح، في عهده وقع اتفاقية الحماية مع بريطانيا عام ١٨٩٩م، اشتهر بشجاعته ودهائه وطموحاته السياسية، في عهد ازدهرت الكويت اقتصادياً وسياسياً وكانت محط أنظار القوى الإقليمية والدولة. انظر: عبدالله محمد الهاجري، تاريخ الكويت الإمارة والدولة، الكويت، [دن]، ط١، ٢٠١٧م، ص١٦١-٢٠٨.

(٢٩) حمد بن عبدالله الحماد، المرجع السابق، ص١٣٩؛ Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 3, pp. 231-232

(٣٠) فهد المارك، من شيم العرب، ج١، [دن]، [دم]، ط٥، ٢٠٠٩، ص٩٧.

(٣١) فهد المارك، المرجع السابق، ج١، ص٩٧؛ سعد عبدالله الصويان، المرجع السابق، ص٧٣١.

(٣٢) سعد عبدالله الصويان، المرجع السابق، ص٧٢٩.

(٣٣) مديحة الفضلي، "تجارة القوافل بشمال شرق الجزيرة العربية وجوارها من منتصف القرن الثاني عشر إلى منتصف القرن الثالث عشر الهجري (من منتصف القرن الثامن عشر إلى منتصف القرن التاسع عشر الميلادي)"، أطروحة ماجستير غير منشورة، جامعة الكويت، كلية الدراسات العليا، ٢٠٠٦، ص٢٢. (34) The Persian Gulf, Trade Reports, 1905-1940, Kuwait, vol. 1 (1905-1925), Report on the Trade of Kuwait for the Year 1913-1914, Archive Editions, Redwood Burn, Oxford, 1987, p. 3.

(٣٥) تشارلز م. دوتي، المصدر السابق، ج٢، م٢، ص٦٠.

(٣٦) مقبل الذكر، العقود الدرية في تاريخ البلاد النجدية، خزانة التواريخ النجدية، جمع: عبدالله البسام، م٤، ج٧، [دم]، [دن]، ط١، ص٤٧٤؛ خليل الرواف، صفحات مطوية من تاريخنا العربي الحديث، بيروت، جداول للنشر، بيروت، ط٢، ٢٠١٣، ص٦٧.

(37) Records of Kuwait 1899-1961, vol. 7 (Foreign Affairs 2), Archive Editions, Oxford, Green Street Bindery pp. 250-254.

(٣٨) سعد عبدالله الصويان، المرجع السابق، ص٦٢٢.

(39) Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 6, pp. 211-269

(٤٠) حقق هذه الرحلة محمد بن إبراهيم الشيباني عام ٢٠٠٣ تحت عنوان: "رحلة خان بهادر عبدالله عبدالإله الفناعي من الكويت إلى نجد والرياح ثم الكويت"، وصدرت عن مركز المخطوطات والتراث والوثائق، الكويت، ٢٠٠٣.

(41) Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 6, p. 211

(42) Ibid, pp. 211,215

(43) Ibid, p. 219

(٤٤) عبدالباسط خليل الدرويش، المرجع السابق، ج١، ص٢٩٨؛ محمد بن ناصر العبودي، معجم الملابس في المأثور الشعبي، الرياض، دار التوثيق، ط١، ٢٠١٣، ص٤٦٩.

(٤٥) عبدالباسط خليل الدرويش، المرجع السابق، ج١، ص٣٠٠؛ منصور سليمان الشريدة، المرجع السابق، ص١٠٦-١٠٧.

(٤٦) محمد بن ناصر العبودي، كلمات قضت، ج٢، ص١١٢١ ومعجم أسر بريدة، ج١٤، ص٢١٥-٢١٦.

(٤٧) يكون المقام أحياناً قطعة من الخشب مقسمة إلى شقين يدخل بينهما قضيب من الحديد يوضع عليه المحالة أو البكرة أو العجلة، أو عمودان يصنعان من الخشب تجمع نهايتهما من الأسفل وتدفن أما الرأسان فيكونان أعلى البئر، ويوصل بينهما قضيب من الحديد فيه محالة أو بكرة، وترتبط الدلاء بحبل يمرر على البكرة وترتبط نهايته بمسامة الجمل؛ لتسهيل عملية سحب الماء من البئر. تشارلز م. داوتي، المصدر

- السابق، ج ٢، م ٢، ص ٢٠٠؛ عبدالباسط خليل الدرويش، المرجع السابق، ج ١، ص ٣٠١؛ إبراهيم المسلم، رحلتي مع العقيلات، الرياض، دار التوثيق، ط ٣، ٢٠١٤، ص ٥٢-٥٣.
- (٤٨) جاءت كلمت المسابله من الأصل سبل، والسبل هو الطريق وأيضاً المسافر كثير السفر، وسبل سابلة أي مسلوكة، والسابلة أبناء السبيل المختلفون على الطرقات في حوائجهم والجمع سوابل. ونظام المسابله يعني البيع بالأجل، والأصل فيه أنه يختص بأبناء البادية الذين يأتون إلى المدينة للحصول على ما يحتاجونه من طعام وكساء وغيرها وتسديد قيمة ذلك لاحقاً عند بيع ما يجلبونه معهم من البادية في فصل الربيع، ثم أصبح هذا النظام خاص بجميع المعاملات التجارية بين سكان المدينة ومن يأتون إليها من خارجها، وهو نظام يعتمد على ثقة البائع بالمشتري، واشتهر تجار الكويت بممارسة هذا النوع من التجارة فكانوا يمهلون المشتريين في تسديد قيمة مشترياتهم لمدة سنتين أو ثلاث. ابن منظور، لسان العرب، م ٧، بيروت، دار صادر، ط ٣، ٢٠٠٤، ص ١١٦-١١٧؛ أمين الريحاني، الأعمال العربية الكاملة، م ١، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط ٢، ١٩٨٦، ص ٦٧٢-٦٧٣.
- (٤٩) الرس من محافظات إمارة القصيم، وتعتبر ثالث أهم مدنه بعد بريدة وعنيزة وتقع في الغرب منه، وهي موقع معروف منذ القدم وورد في كثير من الأشعار، واشتهرت الرس بالتجارة والزراعة ومحطة في طريق قوافل الحج. محمد بن عبدالله بن بليهد، المرجع السابق، ج ١، ص ١١٥؛ محمد بن ناصر العبودي، معجم بلاد القصيم، ج ٣، ص ١٠٢٣-١٠٤٢.
- (٥٠) المجمععة محافظة تابعة لإمارة الرياض تعتبر عاصمة لإقليم سدير. محمد بن عبدالله بن بليهد، المرجع السابق، ج ١، ص ٢٠٨؛ موسوعة أسماء الأماكن في المملكة العربية السعودية، المرجع السابق، ج ١، ص ١٠٨.
- (51) Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 1, p. 620 & vo.6, p. 445.
- (٥٢) مقبل الذكير، المصدر السابق، ص ٤٧٤.
- (53) The Persian Gulf, Administration Reports 1873-1947, vol. vii (1918), Archive Editions, Oxford, Green Street Bindery, 1986, p. 58.
- (٥٤) تشارلز م. دوتي، المصدر السابق، ج ٢، م ٢، ١٨٩.
- (٥٥) باركليرونكيير، عبر الأراضي الوهابية على ظهر جمل، ترجمة: منصور محمد الخريجي، الرياض، العبيكان، ط ٢، ٢٠٠٣، ص ١٣٢.
- (56) Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 1, p. 620
- (٥٧) مديحة الفضلي، المرجع السابق، ص ٣٨.
- (٥٨) محمد بن ناصر العبودي، معجم أسر بريدة، ج ١٣، ص ٢٩٨.
- (٥٩) دلال بنت مخلد الحربي، المرأة في نجد وضعها ودورها ١٢٠٠-١٣٥١هـ/١٧٨٦-١٩٣٢م، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، [دط]، ١٤٣٢هـ، ص ٧٠.
- (60) Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 1, p. 77, 124, 658.
- (٦١) محمد بن عبدالله بن بليهد، المرجع السابق، ج ٥، ص ٢٧٩.
- (٦٢) حصة جمعان الزهراني، الحياة الاجتماعية والاقتصادية في الدولة السعودية الثانية، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، [دط]، ٢٠٠٤، ص ١٣٠ ومحمد بن ناصر العبودي، معجم أسر بريدة، ج ٥، ص ٢١٧.
- (٦٣) محمد بن ناصر العبودي، معجم أسر بريدة، ج ٢، ص ٥٦٦، ج ١٠، ص ٤٢٧.
- (٦٤) رسالة من عبدالعزيز العجاعي في الأحساء إلى يوسف عبدالرحمن فخرو في البحرين، ٤ صفر ١٣٣٣هـ (٢٢ ديسمبر ١٩١٤م). دار الملك عبدالعزيز، مركز الوثائق والمخطوطات، رقم السجل ١٤٢٤، رقم الملف ٨، رقم الوثيقة ١٧٦.
- (٦٥) محمد بن ناصر العبودي، معجم أسر بريدة، ج ٣، ص ١٧٣، ج ٥، ص ٣٥٧، ج ٦، ص ٢٤١، ج ٩، ص ٢٨٩-٢٩٤؛ منصور سليمان الشريدة، المرجع السابق، ص ٢٥-٢٦ و King Abdul Aziz,

Political Correspondence 1904-1953, vol.4 (1930-1953) Archive Editions,  
Chippenham, Antony Rowe Ltd, 1996, p. 93

- (٦٦) محمد سليمان الفهيد، الحلة الزهراء في تاريخ الجاهليين، الكويت، [دن]، ط١، ٢٠١٥، ص٢٦٤.
- (٦٧) ج. ج. لوريمر، المصدر السابق، القسم التاريخي، ج٦، ص٣٣٣٧.
- (٦٨) لويس بيلي، رحلة إلى الرياض في عام ١٨٦٥م/١٢٨١هـ، ترجمة: أحمد إيش، أبو ظبي، هيئة أبو ظبي للثقافة والفنون والتراث، ط١، ٢٠١٠، ص٣٣؛ سعد عبداللها لصويان، المرجع السابق، ص٣٦٩.
- (٦٩) ابن منظور، المصدر السابق، م١٤، ص٣٧-٣٨.
- (٧٠) محمد سليمان الفهيد، المرجع السابق، ص٤٢.
- (٧١) محمد بن ناصر العبودي، معجم أسر بريدة، ج٥، ص٢١٨.
- (٧٢) الإرسالية العربية (الأمريكية) هيئة أمريكية بروتستانتية ذات أهداف دينية في منطقة الخليج العربي وشبه الجزيرة أسسها الدكتور لانسنج LANSING وثلاثة من مساعديه جيمس كانتين J. CONTINE وصموئيل زويمر S. ZWEMER وفيليب فيلبس P. PHELPS في مدينة نيو برونزويك في ولاية نيو جيرسي، وافتتحت لها مراكز في العديد من مناطق الخليج العربي والعراق، وكانت تنشر تقاريرها ربع السنوية في مجلة The Arabian Mission ثم تغير اسمها إلى Neglected Arabia في يناير ١٩٠٢م ثم إلى Arabia Calling عام ١٩٤٩م، وبدأت بتقديم الخدمات الطبية في الكويت عام ١٩١١م وافتتحت أول مستشفى لها عام ١٩١٢م. انظر: عبدالملك خلف التميمي، التبشير في منطقة الخليج العربي دراسة في التاريخ الاجتماعي والسياسي، الكويت، كاظمة للنشر، ط١، ١٩٨٢، ص٤٥-٤٦؛ The Arabian Mission, Archive Editions, Oxford, Redwood Burn Ltd, 1988
- (٧٣) ستانلي ج. ماليري، الكويت قبل النفط، ترجمة: محمدغانم الميحي، الكويت، دارقرطاس، ط٢، ١٩٩٧، ص٥١؛ The Persian Gulf, Administration Reports, Op. Cit., vol. vii (1918), p. 58.
- (٧٤) هـ. ر. ب. ديكسون، الكويت وجاراتها، ج١، [دم]، ترجمة: جاسم مبارك الجاسم، ط١، ١٩٦٥، ص٢٧٣؛ Records Of Kuwait, Op. Cit., vol. 6 (Foreign Affairs 1), pp. 328-331.
- (٧٥) محمد بن ناصر العبودي، كلمات قضت، ج٢، ص١٠٣٩-١٠٤٠.
- (٧٦) ابن منظور، المصدر السابق، م١٢، ص١٤٤-١٤٥.
- (٧٧) عمر بن عبدالله العمري، صور من الحركة التجارية في عنيزة منتصف القرن الرابع عشر الهجري من خلال الوثائق المرسله إلى عمر بن عبدالرحمن بن محمد العمري ١٣٠٣-١٣٥٤هـ، ج٢، [دن]، [دم]، ط١، ١٤٣٦هـ، ص١١٠.
- (٧٨) نفسه، ص١١٢.
- (٧٩) Kuwait Political Agency, Op. Cit., vol. 3, pp. 176-177.
- (٨٠) يوسف عبدالمعطي، الكويت بعيون الآخرين: ملامح من حياة مجتمع الكويت وخصائصه قبل النفط، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط١، ٢٠٠٢، ص٧٧.
- (٨١) نفسه، ص٧٥-٧٦.
- (٨٢) جمال زكريا قاسم، نشأة جمارك الكويت ودورها في تدعيم سيادة الكويت على منافذها، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، [دط]، ٢٠٠٠، ص١٦-١٧.
- (٨٣) يوسف عبدالمعطي، المرجع السابق، ص٨٢.

- (٨٤) ج. ج. لوريمر، المصدر السابق، القسم التاريخي، ج ١، ص ٢٧١.
- (٨٥) صباح بن جابر (ت ١٧٦٢م): أول أمراء الكويت تقريباً منتصف القرن الثامن عشر، اختير لزعامته على أسرته وحكمته والقبول به من الأسر الأخرى والقبائل. عبدالله محمد الهاجري، المرجع السابق، ص ١٢٣-١٢٨.
- (٨٦) الصوفية أراضي زراعية تابعة للبصرة اشتراها آل الصباح عام ١٨٣٦م من يعقوب الزهير الذي فر إلى الكويت أثناء الحصار العثماني لمدينة الزبير. نجاة عبدالقادر الجاسم، المرجع السابق، ج ١، ص ٣٩.
- (٨٧) نجاة عبدالقادر الجاسم، المرجع السابق، ج ١، ص ٤٢.
- (٨٨) مدحت باشا (١٨٢٢-١٨٨٤م) سياسي عثماني ومن زعماء حزب الإصلاح الذين خلعوا السلطان عبدالعزيز ١٨٧٦م ومراد الخامس، قام بإصلاحات كبيرة عندما كان حاكماً لبلغاريا ١٨٦٤-١٨٦٩م ثم والياً لبيغداد ١٨٦٩-١٨٧٢م، وعين صدراً أعظم عام ١٨٧٢م، وساهم في وضع أول دستور عثماني، عزله السلطان عبدالحميد الثاني وسجنه فمات بسجنه مخونقاً. الموسوعة العربية الميسرة، ج ٢، بيروت، دار نهضة لبنان، [دط]، ١٩٨٨، ص ١٦٧٠.
- (٨٩) ب. ج. سلوت، مبارك الصباح مؤسس الكويت الحديثة ١٨٩٦-١٩١٥م، ترجمة: السيد عيسوي أيوب، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط ١، ٢٠٠٨، ص ٥٢.
- (٩٠) عبدالله الثاني الصباح (١٨١٤-١٨٩٢م): حاكم الكويت الخامس، تولى الحكم عام ١٨٦٦م، حمل لقب قائم مقام العثماني لدوره في مساندة الحملة العثمانية على الأحساء عام ١٨٧١م. عبدالعزيز الرشيد، تاريخ الكويت، بيروت، مكتبة الحياة، [دط]، ١٩٧٨، ص ١٣٢-١٣٧.
- (٩١) استغلت الدولة العثمانية ووالي بغداد مدحت باشا الخلافات التي دبت بين عبدالله بن فيصل آل سعود حاكم الدولة السعودية الثانية وشقيقه سعود، فارسل والي بغداد مدحت باشا جيشاً بقيادة محمد نافذ باشا وبمساعدة عسكرية بحرية وبرية من حكم الكويت الشيخ عبدالله الثاني الصباح لضم الأحساء، ونجح في ذلك عام ١٨٧١م حتى نجح الملك عبدالعزيز آل سعود عام ١٩١٣م بضم الأحساء. انظر: فيصل عبدالله الكندري، الحملة العثمانية على الأحساء عام ١٢٨٨هـ/١٨٧١م من خلال الوثائق العثمانية، الكويت، جامعة الكويت، سلسلة إصدارات مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، [دط]، ٢٠٠٣.
- (٩٢) جمال زكريا قاسم، المرجع السابق، ص ٣٥؛ نجاة عبدالقادر الجاسم، المرجع السابق، ج ١، ص ٤٧-٤٨.