

Phases of Kawaiti Marine Activies

Lect.Kawther Ghadhban Abdul0 Hassan
Basra and Arab Gulf Studies Center / University of Basra

Abstract

The impotence of sheding light on phases or aspects of Kamaiti Marine activities spring from the effect of s hipping in building this country and influencing its economical , social , political , martial , regional and international development . n the other side , this activity was of noticeable effect on the process of shipping itself starting from the development in Building boots , ending with commercial superiority of Kawait in comparsion with other Gulf countries during 19 th and 20 th century . The praxes of shipping influenced life because of Kawaiti stratigical and economical location as a head of the Arabian Gulf and the nearest county to shat Al Arab .

مظاهر نشاط الكويت الملاحى

م.م. كوثر غضبان عبد الحسن

مركز دراسات البصرة والخليج العربي/جامعة البصرة

الملخص:

تأتي أهمية دراسة مظاهر النشاط الكويتي الملاحى لبيان أثر الملاحة في بناء الكويت وتطورها الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والعسكري الإقليمي والدولي من جهة وكيفية التطور على الملاحة نفسها في كل تفاصيلها ابتداءً من بناء السفن وانتهاءً بالتفوق التجاري الذي وصلت إليه الكويت في الخليج العربي في نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين من جهة أخرى .

وكان لهذه الملاحة أثر في حياة الكويت بسبب موقع الكويت الاستراتيجي والاقتصادي على رأس الخليج العربي جعل أهلها من رواد البحر لأنها تمتلك ميناءً طبيعياً من أفضل الموانئ في الخليج العربي بالإضافة إلى قربها من شط العرب .

مظاهر نشاط الكويت الملاحي

أولاً : النقل البحري التجاري:

كان لموقع الكويت الاستراتيجي على رأس الخليج العربي وتمتعها بساحل ووجود جون الكويت المثالي في طبيعته وجغرافيته كما مر ذكره دفع أهل الكويت إلى الاتصال والتجارة مع الموانئ القريبة من آسيا والهند وأفريقيا من جهة البحر ، وجعل الكويت حلقة وصل مع الجهات نفسها بمناطق الصحراء من أهل البادية في الجزيرة العربية (١).

وهكذا واصل الكويتيون السفر والتجارة بوساطة السفن الشراعية الكبيرة العاملة بين الكويت والهند وسواحل أفريقيا والبحر الأحمر (٢).

كانت السفن الشراعية تبدأ رحلتها عندما يتم تحضير السفينة للسفر ويكون البحارة على أهبة الاستعداد لإدخال الإصلاحات وصيانة السفينة ، كما يقومون بتشحيمها وطلاء أجزائها السفلى بطلاء أبيض مؤلف من دهن الخروف ومن الكلس وبعد ذلك يقوم البحارة بغسل السفينة يومياً لمدة أسبوع بمياه شط العرب وتكون السفينة من نوع (البغلة) حيث تكون مستعدة للانطلاق ويكون البحارة قد قاموا بشراء حاجاتهم قبل الإبحار إلى البصرة ويتم شحن السفينة بالتمور من البصرة ثم تبدأ رحلتها الطويلة إلى الهند في حين يتجه قسم ثان من السفن الشراعية نحو اليمن والبحر الأحمر وشرق أفريقيا (٣) . أما في فصل الخريف فتتجه شمالاً إلى البصرة لنقل التمور إلى الهند ، وتفرغ شحنتها هناك بالبضائع المختلفة للخليج وكان أهم ما تستورده من الهند الفحم الخشبي والأصباغ والتوابل والأقمشة وأدوات السفن وأخشاب الوقود ومن أفريقيا تستورد أخشاب البناء والصنديل والدهن والقرنفل ومن حضرموت الصل دهان السفن الخارجية وشرق أفريقيا وجنوب الجزيرة العربية ثم تعود في نهاية الموسم إلى الكويت محملة بالبضائع المختلفة من تلك البلدان (٤) .

كما مارس الكويتيون الغوص عن اللؤلؤ الذي يبدأ مع بداية الصيف بسفن الغوص الخاصة (٥) ورغم الجهد الكبير الذي يبذله البحارة ذهاباً وإياباً إذ قد تصل مدة الرحلة إلى تسعة شهور تتخللها فترات وقوف عند بعض الموانئ أو المدن الساحلية لأغراض الراحة

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبد الحسن
وشراء الطعام^(٦) . فإن أجرة البحارة كانت قليلة قياساً بذلك الجهد إذ وصلت إلى ١٥٠ روبية
كأقصى حد وهذه المبالغ تذهب معظمها إلى سداد الديون^(٧) .
فضلاً عن ذلك فإن هناك السفرات كانت تحيطها كثير من المخاطر الطبيعية كالرياح
والعواصف أو مخاطر القرصنة وغيرها لذلك فإن الربانة والبحارة كان عليهم أن يتحلوا
بالشجاعة والإقدام^(٨) .

ويستخدم في هذه الرحلات أنواع من السفن التي تستعمل للنقل التجاري والتي تبحر إلى
الأماكن البعيدة ومنها البغلة^(٩) واليوم وهذه السفن بمتانتها وصلاحيتها للملاحة^(١٠) . فمثلاً
بلغ عدد مراكب النقل البحري في عهد الشيخ مبارك نحو ١٥٠ سفينة^(١١) .
ولقد اتصلت الكويت قديماً عن طريق النقل البحري بالكثير من البلدان والمحطات
التجارية المعروفة ومارست معها التجارة تصديراً واستيراداً ، ومن أهم الطرق التجارية البحرية
بين الكويت وجهات آسيا وأفريقيا هي :

- ١- الكويت - البصرة ، ٢- الكويت - فارس ، ٣- الكويت - القطيف والإحساء ،
- ٤- الكويت - البحرين ، ٥- الكويت - عُمان ، ٦- الكويت - الهند - ميناء كراتشي
وميناء بو بندر ثم إلى ميناء بومباي ثم تبحر جنوباً إلى ميناء كاليكوت ،
- ٧- الكويت - عدن ، ٨- الكويت - شرق أفريقيا^(١٢) .

وهناك رحلات أخرى تمر بعدة موانئ فمثلاً كان بعض النواخذة قباطنة السفن الشراعية
يبحرون بحمولة من التمر إلى موانئ ساحل اليمن الجنوبي من المكلا وعدن لبيعها هناك ثم
يبحرون بعدها جنوباً على طول الساحل الأفريقي الشرقي إلى ميناء ممباسا ثم إلى ميناء
زنجبار ثم يعودون سفنهم للرحلة إلى دلتا نهر الروهيجي في تنزانيا لشراء حمولة من الأعمدة
الجنبدل ثم يعودون آخر الموسم عن طريق ميناء مطرح العماني إلى البحرين ثم إلى الكويت
وقد تستغرق الرحلة مدة ٩ أشهر . وعند اقتراب السفينة إلى الميناء يقفز البحارة إلى البحر
ويقومون بسحب السفينة إلى النقعة لشد الحبال وما أن تنزل الأشرعة وتقف السفينة في مكانها
المخصص تسكت الطبول ويتوقف الغناء وتضع في مكان بعيد عن أشعة الشمس طيلة

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبدالحسن

شهرين بعد أن استمرت الرحلة تسعة أشهر^(١٣) وهي محملة بالبضائع المختلفة وكان من أهم السلع التي نقلها الملاحون من أهل الكويت الأسلحة والذخائر والزيوت والعمود والأقمشة والتبغ والتمور والشعير والأرز والقمح والبن والتوابل وبقية المواد الغذائية ، كما استوردت الحيوانات كالإبل والأغنام بالإضافة إلى الأخشاب والصوف والجلود وغيرها من المواد ، وبجانب تصديرها للخيل النجدية التي كانت تتجمع في قرية الجهرة بالكويت وكانت الهند السوق الرئيسية لتجارة اللؤلؤ التي جذبت التجار والمشتغلين بتبادلها في منطقة الخليج^(١٤).

ثانياً : بناء السفن :

حتمت الظروف التي بنيت عليها التجارة الكويت من بداية استقرار العتوب وطبيعة الموقع الجغرافي والوضع الصناعي الذي ساد موقع الخليج العربي إلى اعتماد الكويت في بناء سفنها بنفسها . ففي بداية نشاط الكويت الملاحية كانت معظم التجارة تتم بواسطة السفن الشراعية التي استوردتها من ثغور الخليج العربي ومن الهند^(١٥) في حين كانت السفن الكويتية صغيرة الحجم لاتستطيع اجتياز المناطق البعيدة إذا انحصرت بالمياه الإقليمية للكويت والقريبة منها وبخاصة البصرة واستمرت تلك الحالة حتى نهاية القرن الثامن عشر^(١٦) .

وكان بداية تطوير صناعة السفن في عهد الشيخ عبد الله الصباح الأول (١٧٧٦-١٨١٤ م) إذ اهتم ببناء السفن الكبيرة التي يمكنها الوصول إلى الهند وشرق أفريقيا^(١٧) . وكان بناء تلك السفن يجري عن طريق بناء السفن البرتغالية والهندية كان أهمها البوم والبعلة والسنبوك^(١٨) واشتهرت بحجمها الكبير وقوتها وكانت تبنى على شواطئها^(١٩).

والواقع أن اعتماد حياة الكويت على التجارة جعل مسألة صناعة السفن الحرفة الرئيسية فيها وقد قامت عليها الحياة الاقتصادية ولعدم توفر مواد صناعة السفن من أخشاب وحبال ومسامير في الكويت فقد استوردت من الهند وشرق أفريقيا^(٢٠) وتصنع الأقفاص عادة ومفاصل السفينة من الخشب العادي بينما تصنع الصارية والأرضية من خشب التلك وتطلى السفينة عادة بزيت سمك القرش لحفظها ويتم بناء سور من الصخور المرجانية في موقع بناء السفينة بينها وبين حافة البحر وحين يتم بنائها يهدم هذا السور باحتفال كبير ويلقى بالسفينة

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبدالحسن
إلى الماء وبعد ذلك يقوم البحارة بخياطة الأشرعة وتجهيز السفينة وتهيئة الدفة والحبال
والحلفات أو البوصلات والمناظر والمراسي فهم يشترونها في العادة مستعملة من ميناء
بومباي (٢١) .

وعلى طول ساحل البحر كان يمتد فناء بناء السفن حيث كان غالباً ما يوجد اثنان أو
ثلاثة من سفن البوم وكان لدى مصممي السفن الشراعية الكويتية المهارة في الحرفة التي
تتطابق بشكل دقيق مع مواصفات الطلب فكان لوح الخشب يقطع إلى أحجام معينة ويراعى
الدقة في قياساتها (٢٢) بوسائل بدائية جداً (٢٣) .

ويبدأ موسم بناء السفن عادة في بداية فصل الصيف حيث يبدأ الصناع نشاطهم ويمتلئ
الهواء برائحة الشحم والجير وزيت السمك وقرعات الطبول ويقوم البحارة بخياطة الأشرعة
الجديدة (٢٤) .

وتتراوح حمولة السفينة التي يقوم الصناع الكويتيون ببنائها بين ١٥٠ إلى ٣٠٠ طن
ومعدال الحمولة مائة طن (٢٥) وأكبر سفينة تتسع ٥٠٠ طن من التمر إلى ما يقارب
١٠٠٠ طن (٢٦) .

ومن أهم أنواع السفن

١- البوم :

هي من أشهر وأفضل السفن الكويتية التي تنقل البضائع عبر موانئ الخليج العربي
وموانئ الهند والباكستان وشرق أفريقيا كويتية الأصل حل محلها (البغلة) و(الفنجة) ثم انتقلت
بعد ذلك إلى بقية سواحل الخليج طولها ما بين ٥٠-١٠٠ قدماً وحمولتها تتراوح ما بين ٣٠٠
إلى ٧٥٠ طناً والكلمة تطلق على نوع السفن الشراعية والأبوام على نوعين سفار للأسفار
البعيدة ويوم قطاع ويستخدم للأسفار القريبة في موانئ الخليج العربي . والبوم من سفن
المحيط الهندي التي كانت تستعمل في العصور القديمة ولم تكن نسمع عنها في كتب
العصور الوسطى ولكنها ظهرت في القرن السادس عشر إبان حركة الاستكشافات التي قام

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبدالحسن
بها البرتغاليون إلى تلك الجهات وهي كذلك من سفن الطراز القديم الذي ينتهي بطرف حاد
مدبب في المقدمة (٢٧) .

ب- بثيل

سفينة كويتية قديمة حمولتها ما بين ٢٠-٥٠ طن تستعمل للغوص على اللؤلؤ وربما يعود
شكلها إلى سفن استعملت كثيراً في شرق آسيا والشرق الأقصى وقد قيل إن سبب التسمية
عائدة لأسرة من كلكتا (٢٨) .

ج - البغلة

من السفن القديمة الكبيرة استعملت للتنقل بين موانئ الخليج العربي والهند والباكستان
وكانت تستعمل للأسفار القديمة قبل ظهور اليوم وتمتاز بمؤخرتها العريضة ، حمولتها ما بين
١٥٠-٤٥٠ (٢٩) .

د- شوعي

سفينة استعملت للغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك يتراوح طولها ما بين ٦٠-٨٠ قدماً
يقال لها في العراق شوعي (٣٠) .

هـ- شاحوف :

قارب صغير يستعمل لصيد الأسماك والتنقل عبر المياه والشواطئ القريبة (٣١) .

و- الكويتية :

تشبه اليوم والبغلة استعملت للشحن والأسفار البعيدة طولها ما بين ١٢٠-١٥٠ قدماً
حمولتها ١٥٠-٤٠٠ طن وهي من السفن الهندية ولم تكن مرغوبة كثيراً في منطقة الخليج
العربي (٣٢) .

ز- الكيت

قارب صغير يلحق بالمركب على شكل قارب نجاة ولعل التسمية محرفة لفظة كيك من
السفن الشراعية في العصر العثماني (٣٣) .

د- المشحوف

قارب مستقيم وطويل جداً مؤخرته ومقدمته واحدة يشبه كثيراً المستعمل في العراق (٣٤).

ط- جالبوت :

من سفن الخليج العربي استعملت في الغوص على اللؤلؤ والأسفار البعيدة أحياناً ويتراوح طوله ما بين ٢٠-٣٠ قدماً حمولته من ١٥-٦٠ طناً ونوع آخر وسط يتخذه الطواشون وأصل الكلمة انكليزية وتعني قارب النزهة مشتق من أسم المركب البرتغالي جالبوتا (٣٥) .

ي - السنبوك :

من السفن المعروفة والمشهورة في الكويت والخليج العربي كان يستعمل في الصيد والغوص على اللؤلؤ ويبلغ طوله حوالي ٦٠ قدماً وحمولته ما بين ١٥-٦٠ طناً (٣٦) .

ك - دنكية :

سفينة تشبه الكويتية - من السفن القديمة التي كان يستعملها الكويتيون وهي من طراز السفن الباكستانية ذات مرة مرتفعة (٣٧).

ل- بكارة

من السفن الكويتية القديمة ويستعمل في سيرها الشراع والمجاديف حمولتها ما بين ١٠-٣٠ طناً والتسمية سواحله بكارد أصلها أفريقي نسبة إلى قبيلة البقارة السودانية في الساحل الأحمر وهناك قول إن اسمها يعود إلى بركة من السفن الخفيفة القديمة التي استعملها العرب في الجاهلية والإسلام (٣٨) .

م- الماشوة:

وهو قارب صغير يستخدم للتردد بين السفن الكبيرة والساحل لنقل البقارة وبعض الأمتعة الخفيفة ويبلغ طوله ٢٥ قدماً ويتحرك بالمجاديف وأحياناً يزود بشراع وجدار (٣٩).

ثالثاً : الغوص عن اللؤلؤ :

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبدالحسن

مارس الكويتيون الغوص منذ وقت مبكر لأنه يمثل العنصر الأساسي في عماد حياة الكويتيين وله أثر في التجارة ومعظم سكان الكويت يشتغلون في هذه الحرفة إما صيداً أو شراء أو تجارة في الداخل والخارج^(٤٠) وأشتهر الجانب الفردي منه بأنه من أحسن الأماكن التي يوجد فيها اللؤلؤ ولعل تكوين الخليج وطبيعة أرضه وضحالة مياهه ودفؤها في الصيف من الأسباب التي جعلت منه أشهر مغاصات اللؤلؤ^(٤١) ولقرب الكويت من تلك المغاصات مارس بعض سكانها هذه الحرفة وكانت من أهم الأسباب في نمو الإمارة سريعاً^(٤٢) وقد برعوا فيها بالرغم من المصاعب والأخطار التي واجهتهم في الغوص وبلغ عدد السفن الكويتية في عام ١٨٣٣ ما يقارب ١٥٠٠ سفينة^(٤٣).

وظلت مهنة الغوص في الكويت مهنة معروفة ومألوفة تخضع في ازدهارها وتدهورها لعوامل مختلفة أهمها عامل العرض والطلب والاستقرار في المنطقة التي كثيراً ما انتابها الاضطرابات والمنازعات .

ويبدأ موسم الغوص عن اللؤلؤ عادة في شهر أيلول وتمتد مدة الغوص الكبير أربعة شهور من كل عام ويكون البحر بارداً في نهاية موسم الغوص الذي يسمى ١٥-٤٠ يوماً^(٤٤). لقد ازدهرت تجارة اللؤلؤ في عهد الشيخ مبارك الصباح وبلغ الغوص ذروته في عام ١٩١٢ وأطلق عليها سنة الطفحة لتجاوزها الحد إذ كان الغوص مرتين ، الأول قبل رمضان والثاني بعد عيد الفطر وبلغ عدد السفن العاملة بالغوص في تلك السنة بحدود ٨١٢ سفينة وبلغت حاصلات الغواصين ستة ملايين روبية^(٤٥).

أما أنواع السفن العاملة في الغوص فهي البتيل ، البقارة ، السنبوك ، الجالبوت ، الشوعي ، القفال أي العودة من الغوص . ويعد يوم القفال عيداً كبيراً في الكويت^(٤٦) ، كما تقوم السفن " بالردة" ومعناه العودة مرة أخرى إلى أماكن الغوص لمدة قصيرة تتراوح ما بين واليوم^(٤٧) .. أما الأشخاص العاملون وتسمياتهم وحصصهم في الغوص فهم :

١- النوخذة^(٤٨) والجعدي^(٤٩) والمحمدي^(٥٠) والغائص^(٥١) والسيب^(٥٢) والغزال^(٥٣) الرخيف^(٥٤) وشباب^(٥٥) ولكل واحد منهم وظيفة خاصة .

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبدالحسن

وهناك الطواشون^(٥٦) وهم تجار اللؤلؤ الذين يملكون سفناً خاصة بهم فيذهبون بها إلى مغاصات اللؤلؤ في مياه الكويت والأحساء وقطر وكانوا غالباً ما يزورون بلدة دارين في الأحساء للبيع والشراء والاجتماع بزملائهم تجار اللؤلؤ والتحدث بشؤون اللؤلؤ^(٥٧) .

ويتراوح عدد البحارة في سفينة الغوص بحدود ٣٠ إلى ١٠٠ شخص وعلى حسب حجم السفينة ومقدرة النوخة على جمع أكبر عدد من البحارة وغالباً ما يكون عدد السيوب أكثر من عدد الغواصين كما يكون في السفن الكبيرة نحو خمسة أو سبعة أشخاص زيادة في العدد يطلق عليهم الجلاسة يعملون محل السيب المريض أما الذي يكون مشغولاً بأداء الصلاة مثلاً ونحو ذلك فهم يجرون الخراب^(٥٨) ويجدفون ويفتحون المحار والنهام والطباخ^(٥٩) وكل واحد منهم يقوم بعمله المخصص .

وأول أمير من أمراء الغوص في الكويت وهو ابن تمام والأمير الثاني هو ابن مهنا^(٦٠). وشهد الغوص في بداية القرن العشرين العصر الذهبي له إلا أن اكتشاف اليابانيين لعملية صناعة اللؤلؤ الصناعي في نهاية العشرينات صاحب ذلك كساد تجارة اللؤلؤ في الأسواق العالمية نتيجة للأزمة الاقتصادية العالمية ١٩٢٩ - ١٩٣٣ وما رافقتها من مشكلات اقتصادية ومن ثم تناقصت أعداد سفن الغوص الكويتية بشكل كبير وملحوظ وتناقص تبعاً لذلك عدد العاملين فيها بشكل أخذ يتضاءل حتى أصبح شبه مختف في الكويت^(٦١) .

رابعاً : صيد الأسماك

كان لموقع الكويت على الخليج العربي وفقر البيئة بالمواد الغذائية أثره في الاعتماد على السمك كمورد غذائي رئيسي^(٦٢) .

ولعل أهم ما كان يشتغل به السكان^(٦٣) ، هو ممارسة هذه الحرفة بما يقارب من ثلثي الكويتيين^(٦٤) .

ولقد امتاز الخليج العربي بكثرة أسماكه وتنوعها التي تصل إلى ٤٠٠ نوع من السمك ويرجع السبب في ذلك إلى طبيعة مياهه الدافئة التي تصل درجة حرارة المياه في شهر شباط إلى نحو ١٥م وهذه الظروف المناخية توفر معيشة طبيعية للسمك ونموها^(٦٥) .

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبدالحسن

وكان للكويت إسطول من السفن الصغيرة استخدمت لصيد الأسماك وهي الشوعي والسنوبك والجالبوت كما استعملوا الورجية والهوري وهي سفن محلية الصنع ويعمل الصيادون عادة في حرفة صيد السمك على امتداد شهور السنة عدا شهر أو أكثر من السنة وهي المدة التي تشتد فيها العواصف والبرد ويكثر صيد السمك في فصل الربيع والصيف ويقل في الخريف والشتاء وكان لحركة المد والجزر واتجاه الرياح أثر واضح في عمله صيد السمك^(٦٦) ولعل من أحسن أيام الصيد هي الواقعة بين الحادي عشر من كل شهر قمري حيث تكون عملية المد والجزر قوية واضحة^(٦٧).

وهناك عدة طرق يتم بها صيد السمك :

١- الصيد بواسطة الحضور وهي شبكة سلكية مئبته في البحر بواسطة عصا من البوص (الغاب) بين الواحدة والأخرى حوالي ٦ سم وارتفاع السلك حوالي ٥, ١ متر ولها أبواب تدخل منها الأسماك وعند حدوث الجزر وانسحاب الماء يجمع صاحب الحضرة الأسماك المتنوعة التي في الحضرة . وكانت هناك هذه الحواجز من القصب وجريد النخيل المتشابك تقام على طول الساحل بأضلاع . متكسرة تحيد بالسمك إلى داخل هذه الحواجز التي تشبه زرائب المواشي يدخلها السمك عندما تغمر هذه الحواجز في حالة المد فإذا ما جاء الجزر استطاع الصيادون إمساكها بسهولة .

٢- الصيد بواسطة الشباك : هناك أنواع مختلفة من الشباك التي استعملها الصيادون منها الليغ والكاروف والسالية والشرح والرفعة .

٣- الصيد بواسطة الأقفاص (القواوير) وهي أقفاص مختلفة الأحجام منها فتحة صغيرة يثبت القفص على الشاطئ وقت الجزر ويوضع بداخله الديدان وعندما يأتي المد يغمر القفص فتدخله الأسماك لتأكله ما فيه من علف وتبقى في القفص من الأسماك وهناك أنواع مختلفة من السمك منها الزبيدي ويعتبر أحسن الأنواع ثم الميد والبياح والنقرور والهامور والسبيطي^(٦٨). يقوم بها الصيادون الكويتيون بصيد الأسماك ومنها البدائية إلا أنها لا تخلو من المهارة والإتقان^(٦٩).



الخاتمة

تبين من خلال البحث أن لموقع الكويت الاستراتيجي في رأس الخليج العربي ما يجعله في أعلى المستويات من النشاط الملاحية والتجاري ، إذ أسهمت الملاحة في توسع المدينة وازدهارها وزيادة في سكانها وتوسع نموها وعمرانها ومن ثم حصلت زيادة في عدد سفنها . واعتمد الكويتيون على السفن الشراعية الكبيرة العاملة بين الكويت وموانئ الخليج العربي والهند وسواحل أفريقيا والبحر الأحمر للاتصال والسفر والمتاجرة . واستغل الكويتيون السفن في الغوص عن اللؤلؤ وصيد الأسماك والتجارة البسيطة التي اعتمدت على بعض الحرف في معيشتها وازدهارها وتحمل سكانها شظف العيش من جراء ذلك واستمرت هذه المهن كحرف أساسية ومهمة في الكويت حتى اكتشاف النفط . لذلك فهي عماد الكويت الاقتصادي لتوفير وسيلة العيش لعدد كبير من السكان فيها . ويعتبر ميناء الكويت حوضاً غنياً بثرواته وهو غني أيضاً بطبيعة مياهه الدافئة التي جعلته مركزاً للاستقرار، وتعد الكويت أول دولة تهتم بنشاطها الملاحية .

الهوامش

- 1 - مركز شبكة الانترنت موقع [www.Kuwaittem_bassy.net / ar](http://www.Kuwaittem_bassy.net/ar) .
- 2- عبد العزيز حسين ، محاضرات عن المجتمع الكويتي ، القاهرة ، ١٩٦١ ، ص٤٢ واليانور كالفري، كنت أول طبيب في الكويت ، ترجمة عبد الله حاتم ، مطبعة فهد المرزوقي ، الكويت ، ١٩٦٨ ، ص ٣١ .
- 3- بدر الدين الخصوصي ، دراسات في تاريخ الكويت الاجتماعي والاقتصادي ١٩١٣-١٩٦١ ، الكويت ، ١٩٧٢ ، ص ٢٣٣ .
- 4- مركز شبكة الانترنت [www.Kuwaittem_bassy.net / ar - Kuwaitthous- html](http://www.Kuwaittem_bassy.net/ar-Kuwaitthous.html) وجان جاك بييري، جزيرة العرب، ترجمة نجدة ماهر وسعد الغر، بيروت، ١٩٦٠، ص ٢٥٥ .



مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبد الحسن

- ٥- عبد العزيز حسين ، المصدر السابق ، ص ٤٥ .
 - ٦- بدر الدين الخصوصي ، المصدر السابق ، ص ٢٣٧ .
 - ٧- المصدر نفسه .
 - ٨- المصدر نفسه ، ص ٣٣٤ .
 - ٩- البغلة سفينة كبيرة تتراوح حمولتها بين ١٠٠-٢٠٠ طن تكون واسعة ومؤخرتها مرتفعة ومقدمتها مدببة وبحارتها نحو ٤٠-٥٠ بحاراً ، للتفاصيل انظر : حسن سلمان محمود ،
 - ١٠- محمد سيد الفيل ، الجغرافية التاريخية للكويت ، الكويت ، ١٩٧٢ ، ص ٥٥٠ .
 - ١١ - مصطفى مراد الدباغ ، جزيرة العرب ومهد الإسلام ، ج٢ ، بيروت ، ١٩٦٣ .
 - ١٢- مركز شبكة الانترنت موقع :
- www. Kuwaittem bassy . net / ar – Kw- Ghoushtwt .
- ١٣- بدر الدين الخصوصي ، المصدر السابق ، ص
 - ١٤- مركز شبكة الانترنت موقع :
- www. Kuwaittem bassy . net – ar . Kw. Ghons – html .
- ١٥- محمد رشيد الفيل ، المصدر السابق ، ص ٣٧٦-٣٧٧ .
 - ١٦- عبد العزيز حسين ، المصدر السابق ، ص ٢٤ .
 - ١٧- عبد العزيز الرشيد ، تاريخ الكويت ، بيروت ، لا.ت ، ص ٥٦ .
 - ١٨- محمد رشيد الفيل ، المصدر السابق ، ص ٣٧٨ .
 - ١٩- البانوركاغري ، المصدر السابق ، ص ٣١ .
 - ٢٠- لوريمر ، الكويت في دليل الخليج، السفر الجغرافي، ج٢، ص ٢٠ ؛ مصطفى مراد الدباغ ، جزيرة العرب موطن العرب ومهد الإسلام ، ج٢ ، بيروت ، ١٩٦٣ ، ص ١٦١ .
 - ٢١- ريتشارد .هـ. سانجر ، صناعة السفن في الكويت ، مجلة التراث الشعبي ، الكويت ، العدد الأول ، ١٩٦٤ ، ص ١١٧٢ .

22-Zahra freth , Kuwait my hom , London , 1956 P 106 .

23-Ibid , P. 106.

٢٤- ريتشارد .هـ. سانجر ، المصدر السابق ، ص ١١٧٢ .

مجلة الخليج العربي المجلد (٤٤) العدد (١-٢) لسنة ٢٠١٦



مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبد الحسن

- ٢٥- حسن سليمان محمود ، المصدر السابق ، ص ٧٧ .
- ٢٦- عبد العزيز الرشيد ، المصدر السابق ، ص ٦١ .
- ٢٧- خالد سالم محمد ، ربانية الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية ، الكويت ، ١٩٨٢ ، ١٩٨٢ ، ص ١٦٧ .
- ٢٨- سيف مرزوق الشملان ، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي ، ج ١ .
29- Zahra freth . op . cit , P 106 .
- ٣٠- خالد سالم محمد ، المصدر السابق ، ص ١٦٨ .
- ٣١- خالد سالم محمد ، المصدر السابق ، ص ١٦٨ .
- ٣٢- المصدر نفسه ، ص ١٦٩ .
- ٣٣- سيف مرزوق الشملان ، المصدر السابق ، ص ٢٦٣ .
- ٣٤- خالد سالم محمد ، المصدر السابق ، ص ١٦٩ .
- ٣٥- سيف مرزوق الشملان ، المصدر السابق ، ص ٢٦٣ .
- ٣٦- عبد العزيز الرشيد ، المصدر السابق ، ص ٦٢ .
- ٣٧- المصدر نفسه .
- ٣٨- خالد سالم محمود ، المصدر السابق ، ص ١٧٣ .
- ٣٩- المصدر نفسه ، ص ١٧٣ .
- ٤٠- احمد الشرباحي ، المصدر السابق ، ص ٤٨ ، وينظر الى لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٦ ، ص ٣٠٥٠ .
- ٤١- عبد العزيز حسين ، المصدر السابق ، ص ٤٦ .
- ٤٢- جمال زكريا قاسم ، دراسة لتاريخ إمارات الخليج العربي ، ١٨٤٠ ، ١٩١٤ ، القاهرة ، لا.ت ، ص ٢٢ .
- ٤٣- عزيز محمد حبيب ونجيب محمد حبيب ، الكويت ونهضتها، القاهرة ، ١٩٧١ ، ص ٢٠ .
- ٤٤- راشد الفرخان ، مختصر تاريخ الكويت ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٢٦٦ .
- ٤٥- سيف مرزوق الشملان ، المصدر السابق ، ص ٢٦٢-٢٦٩ .

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبد الحسن

٤٦- مركز شبكة الانترنت موقع : [www. Kuwaittembassy/ ar Kw. ghons. html](http://www.Kuwaittembassy/ar.Kw.ghons.html) .

٤٧- المصدر نفسه ، ص ٢٦٣ ، وينظر : عبد العزيز الرشيد ، المصدر السابق ، ص ٦٢ ، يوسف بن عيسى القناعي ، المصدر السابق ، ص ٦٥ .

٤٨- النوخة : وهو الريان المسؤول عن السفينة بيده الحل والعقد والجميع يطيعونه وله ثلاث اسهم من محصول السفينة .

٤٩- الشخص الذي يحل محل النوخة في السفينة وتكون له ثلاث اسهم .

٥٠- المحمدي : رئيس البحارة وهو المسؤول عن العمل في السفينة وجميع السفن الكبيرة ، يكون فيها المحمدي وكذلك في أكثر السفن الكبيرة يكون نهام وهو المطرب البحري .

٥١- الغائص : (وينطق في اللهجة الكويتية الغيص) وهو الشخص الذي يغوص في البحر لجمع المحار وللغائص ثلاثة أسهم .

٥٢- السيب : وهو الشخص الذي يسحب الغيص من قاع البحر وللسيب سهمان .

٥٣- الغزال : يكون في بعض السفن الكبيرة شخص واحد ويغوص على حسابه الخاص وله سيبه الذي يجره في قاع البحر وما يحصل عليه يكون له سوى أنه يؤخذ منه الخمس للسفينة وحصاة السيب ومصروفه أكله .

٥٤- الرخيف: هم الصبيان الذين يقومون بالأعمال الخفيفة وللتدريب على العمل وللرخيف سهم واحد من المحصول ويكون هناك في بعض صبي صغير يسمونه شباب يخدم منافي السفينة ويتدرب على العمل في البحر وهذا ليس له سهم وإنما يعطي الحرافية من النوخة وبعض البحارة كذلك يبحث في المحار المفتوح من صغار اللؤلؤ وبيعها لحسابه للتفاصيل ينظر : سيف مرزوق الشملان ، تاريخ الغوص عن اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي ، ص ٢٧١-٢٧٢ ومحمد غانم الرميحي ، البترول والتغير الاجتماعي في الخليج العربي ، الكويت ، ١٩٧٥ ، ص ٣٤ .

٥٥- عمر رضا كحالة : جغرافية شبه جزيرة العرب ، مكة ، ١٩٦٤ ، ص ٤١٤ .

٥٦- يرتبط كل طواش بعدد من الغواصين وهو الذي يدفع لهم النقود ليسافروا الى الغوص حيث أن الطواشين يسافرون إلى مغاصات اللؤلؤ بعد سفر الغواصين بنحو شهر حتى يتمكن الغواصون من جمع اللؤلؤ ويكونوا على بينة من أسعار اللؤلؤ في الكويت والبحرين وبومباي أما العودة إلى الكويت فأن الطواشين يعودون مع الغواصين ويصطحب الطواشون أثناء القفال معهم أولادهم

مظاهر نشاط الكويت الملاحية م.م. كوثر غضبان عبد الحسن

الصغار حتى يتدربوا على العمل منذ الصغر ويخرج بعد ذلك أبناءهم مثلهم ما كني بالعمل بواسطة الممارسة : للتفاصيل أنظر :

مركز شبكة الانترنت . www. Kuwaittem bassy , net / ar – kw , ghous – hlml

٥٧ - عبد العزيز حسين ، المصدر السابق ، ص ٥٠ .

٥٨- الخراب : وهو الحبل الذي يمسك به الغائص .

٥٩- سيف مرزوق الشمالان ، تاريخ الغوص عن اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، ص ٢٦٢

٦٠- يوسف بن عيسى القناعي ، المصدر السابق ، ص ٦٦ .

٦١- بدر الدين الخصوصي ، المصدر السابق ، ص ٢٢٥ .

٦٢- محمد رشيد الفيل ، المصدر السابق ، ص ٣٠٤ .

٦٣- راشد الفرحان ، المصدر السابق ، ص ٣٧ .

٦٤- بدر الدين الخصوصي ، المصدر السابق ، ص ٢٤١ .

٦٥- صبري فارس الهيتي ، الخليج العربي دراسة جغرافية سياسية، بغداد، ١٩٨١، ص ٢٧٣ .

٦٦- محمد رشيد الفيل ، المصدر السابق ، ص ٢١٦ .

٦٧- بدر الدين الخصوصي ، المصدر السابق ، ص ٢٤٢ .

٦٨- مصطفى مراد الدباغ ، المصدر السابق ، ص ٣١٦ للتفاصيل ينظر : محمد رشيد الفيل ، المصدر السابق ، ص ٣١١ .

٦٩- عبد المجيد مصطفى وعثمان فيض الله ، المصدر السابق ، ص ٢٢٩ .