
Kuwait During the Years OF The Collapse of The Pearl Diving in The First Half of The Twentieth Century

Mohammed faris alfaris,PHD
University of Sharjah - College of Arts,
Humanities and Social Sciences
Dr.m.alfaris@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.31973/aj.v1i141.1802>

Abstract:

The expansion of the artificial pearls trade in the Arab Gulf markets led to the breakdown of the oldest profession that the inhabitants of the region worked in for hundreds of years.

This didn't only affect the people who used to work on diving for pearls, but it also affected every field that was connected to this trade in a way or another such as the complementary professions, the merchants, and the local and foreigner markets .

The breakdown of New York stock market in 1929 that the pearls trade was a part of led to the complete collapse of this trade and profession .

Kuwait, that was famous for its huge fleets of pearls, was the country that was harmed the most by this breakdown. Subsequently Kuwait witnessed very hard years during the thirties of the twentieth century and the years of World War II which expanded from 1939 to 1945 .

The class of merchants collapsed and the problem of unemployment prevailed among the members of the society and the natural pearls trade witnessed a great depression as nobody wanted to buy it.

Keywords: pearls, diving, merchants, unemployment.

الكويت خلال سنوات انهيار صناعة الغوص على اللؤلؤ في النصف الأول من القرن العشرين

د. محمد فارس الفارس

جامعة الشارقة - كلية الآداب والعلوم الإنسانية
والاجتماعية/الامارات العربية المتحدة، الشارقة

(مُلخَصُ البَحْث)

أدى انتشار اللؤلؤ المستزرع في أسواق منطقة الخليج، إلى تدمير أقدم مهنة عمل بها أبناء المنطقة لمئات السنين، ولم يكن التأثير مقتصرًا على العاملين في مهنة الغوص على اللؤلؤ، وإنما امتد ليشمل كل ما يرتبط بهذه المهنة، سواء المهن الكاملة لها، أو تجار المنطقة، أو التجار الأجانب، أو الأسواق المحلية أو الخارجية، وأدى الانهيار العالمي لسوق البورصة في نيويورك عام ١٩٢٩م، والذي كان تداول اللؤلؤ فيه يجري فيه كونه أحد الأحجار الثمينة إلى القضاء التام على تلك المهنة، وكانت الكويت التي اشتهرت بأساطيل اللؤلؤ الكبيرة، من أكثر دول المنطقة تأثرًا، فقد دخلت في سنوات صعبة خلال الثلاثينيات، لتأتي الحرب العالمية الثانية التي بدأت عام ١٩٣٩، وامتدت حتى عام ١٩٤٥م، وتقضي على ما تبقى من أمل لدى أبناء المنطقة، من انفراج للوضع السيئ، فقد انهارت طبقة التجار، وعمت البطالة معظم أفراد المجتمع، وأصبح اللؤلؤ الطبيعي مكسبًا بكل مكان، ولا يجد من يشتريه.

الكلمات المفتاحية: اللؤلؤ، الغوص، التجار، البطالة.

الأهداف

على الرغم من الدراسات الكثيرة التي تحدثت عن عصر اللؤلؤ وتجارته، إلا أن الحديث عن مرحلة انهيار اللؤلؤ، والآثار التي خلفها ذلك الانهيار، والتي استمرت طوال عقدي الثلاثينيات والأربعينيات، بقيت قليلة، إن لم نقل نادرة، وبحث كثيرًا عن مصادر لهذه المرحلة، ولم أجد ما يغطي تلك المدة المهمة من تاريخ الخليج، ولكن الوثائق البريطانية، ولاسيما التي نشرت على هيئة مجلدات في السنوات الأخيرة، حوت الكثير مما حدث خلال سنوات تلك الأزمة الخانقة التي عصفت بمنطقة الخليج. وقد اخترت الكويت لتناول ما حدث بها خلال تلك المدة، نظرًا لأهميتها وبروزها بوصفها أحد أهم إمارات الخليج في عصر اللؤلؤ.

المنهج

اعتمدت الدراسة بشكل أساسي على ما ورد في الوثائق البريطانية، التي تحوي مادة قيّمة، كتبها مسؤولو الإدارة البريطانية الذين عاصروا تلك الأحداث، فضلاً عن ذلك مذكرة من الأرشيف الهولندي، كتبها موظفو السفينة كوراساو عام ١٨٧٠م، ورحلة ألن فاليرز للكويت عام ١٩٣٩م، التي تناول فيها تجربته الشخصية، عندما ركب إحدى سفن الغوص الكويتية، ورافق بحارتها في رحلتهم إلى مغاصات اللؤلؤ.

مقدمة

انتفع الكويتيون من الطفرة الكبيرة لتجارة اللؤلؤ خلال سنوات القرن التاسع عشر، وبرز الكثير من التجار الكويتيين الذين كانت لهم بصمات واضحة في الازدهار الذي عم منطقة الخليج، وهناك الكثير من الوثائق البريطانية التي تحدثت عن دور هؤلاء التجار، في المهنة الأهم في الخليج، وكان لهؤلاء دور كبير أيضاً في التجارة البحرية مع الهند وشرق أفريقيا، ولكن مع بدايات القرن العشرين بدأت تجارة اللؤلؤ تشهد سلسلة من العقبات، بدءاً من نشوب الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤، وظهور اللؤلؤ المستزرع الذي بدأ يغزو أسواق العالم في العشرينيات، ثم الأزمة الاقتصادية العالمية التي عمت العالم منذ أواخر العشرينيات، وهذا كله أدى إلى انهيار صناعة الغوص بكاملها، وإلى كساد تجارة اللؤلؤ، ليدخل الكويتيون مثلهم مثل بقية الخليجيين، في نفق مظلم من المعاناة، بسلسلة من التداعيات التي أخذت تأتي تباهاً.

هذه الدراسة تتناول مدة من أهم مدد تاريخ الكويت الاقتصادي، والتي سجلتها الوثائق البريطانية بدقة، بدءاً من تعثر تجارة اللؤلؤ في الربع الأول من القرن العشرين، إلى ظهور اللؤلؤ الاصطناعي في الكويت خلال العشرينيات، ثم دخول الكويت في أزمة اقتصادية استمرت طوال عقدي الثلاثينيات والأربعينيات.

الكويت في القرن الـ١٩: ازدهار اقتصادي ومجتمع فقير

لا أحد يعرف متى بدأت مهنة الغوص على اللؤلؤ في الخليج، ولكنها مهنة ضاربة في القدم، مرت بسنوات ازدهار وكساد مثلها مثل أي نشاط اقتصادي، وعلى الرغم من قسوة هذه المهنة وخطورتها، إلا أن أبناء الخليج كانوا مرغمين على العمل بها، حيث يعيشون في منطقة لا توجد بها أي موارد تساعد على اختيار بديل لتلك المهنة، واستغل كبار التجار والممولين الأجانب المتاجرين باللؤلؤ هذه الظروف، ليؤسسوا نظاماً إدارياً ومالياً يقوم على الاستغلال، ويديره بعض المتعاونين معهم من تجار المنطقة، يهدف إلى امتصاص طاقة العاملين بمهنة الغوص إلى أبعد حد ممكن، وتكبيهم بقوانين صارمة وقروض مالية لا يمكن الفكك منها، من أجل استمرارهم وقوداً لهذه المهنة الصعبة، مما

أدى إلى ازدهار تلك المهنة وتحقيقها لأرباح كبيرة، تذهب لجيوب كبار الممولين والتجار فقط، فظهرت في الخليج معادلة غريبة، هي وجود ازدهار اقتصادي في مجتمعات فقيرة، وساعد على التحكم بتلك المجتمعات، أنها كانت مجتمعات طبقية، تعيش طبقية واضحة بين أفراد المجتمع، فتركيبية المجتمعات كانت هرمية، وشبيهة بما هو موجود في المجتمعات الإقطاعية، حيث تصطف طبقة الملاك والممولين وأصحاب رؤوس الأموال في قمة الهرم، في حين تقع الأغلبية العظمى من أبناء تلك المجتمعات في قاع الهرم، وهذا البناء الهرمي تكوّن نتيجة عدة عوامل، منها أن نظام الغوص نفسه والذي استمر لمئات السنين، أفرز قلة تملك المال والجاه، وتتحكم باقتصاد اللؤلؤ بأكمله، بدءاً من تمويلها لرحلات الغوص، مروراً بفرضها لنظام صارم ومجحف للقروض، أغرق الطبقة الفقيرة وكبلها لسنوات طويلة، وانتهاء بسيطرتها على تجارة اللؤلؤ المحلية والدولية، أضف إلى ذلك، ما تعانيه تلك المجتمعات من القبلية والجهل والامية لدى الغالبية العظمى من أبنائها في تلك المدة، ولذلك عانت طبقة البحارة الفقيرة، والتي تشكل أغلبية أبناء المجتمع، ظروفًا قاسية. ولكون مجتمعات الخليج في تلك المدة، تحوي أغلبية سكانية من أبناء المجتمع، ولا يتواجد الأجانب إلا بأعداد قليلة، لذلك كانت معاناة السكان، تقتصر على أبناء المجتمع أنفسهم، وربما لهذا السبب، لم يتعاطف أحد معهم، فأنظمة الغوص الجائرة، سواء القروض أو الديون أو ملاحقة المدينين لدى هروبهم أو توريث الأبناء ديون آبائهم عند موتهم وغيرها، أوجدت وضعاً صعباً وقاسياً، ومجتمعات مكبلت بعمل بصمت في مهنة خطيرة، من دون وجود أي ضمانات أو تأمين أو تعويض، ولذلك فإن مراحل ازدهار اللؤلؤ، التي كانت تشهدها منطقة الخليج بين حين وآخر، لم تكن في واقع الأمر ازدهاراً في حياة الغالبية العظمى من السكان، الذين لم تتغير حياتهم لمئات السنين، وكانوا الوقود الذي يغذي تلك المهنة شبه الوحيدة في المنطقة، في حين تذهب كل الفوائد لجيوب الممولين الكبار من الهنود والأجانب، والممولين والتجار الصغار من أبناء المنطقة. واستطاع دوراند مساعد المقيم السياسي البريطاني في الخليج، في تقرير له كتبه عام ١٨٧٨م، أن يمدنا بصورة تقريبية لحقيقة الوضع في تلك المدة قائلاً: "يجب ألا نعتقد ولو للحظة واحدة أن تجارة اللؤلؤ كانت في أيدي أبناء منطقة الخليج فعلاً، فوضعهم يشبه وضع الخطابين والسقاين في علاقتهم بالمسقم، الذي لا يعدو أن يكون ذلك الممول الهندي الذي يمارس تجارة مزدهرة، من دون أن يواجه أية مخاطر، ونتجت هذه المناعة بسبب الحماية التي توافرها له الحكومة البريطانية بوصفه أحد رعاياها"⁽¹⁾،

(PGAR1986:1:35)

كانت مهنة الغوص تشهد مدد ازدهار وكساد، ولعل أزهى سنواتها كانت خلال سنوات القرن التاسع عشر، وانتفعت الكويت من ذلك الازدهار، بعدها واحدة من أهم إمارات الخليج في تجارة اللؤلؤ، وتعدّ مدة النصف الثاني من القرن التاسع عشر، العصر الذهبي للؤلؤ، إذ زادت معدلات صيد اللؤلؤ وتجارته في كل مدن الخليج، ومنها الكويت. كانت الكويت في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، إمارة صغيرة المساحة، وقليلة السكان، ولكن موقعها المميز في رأس الخليج، أسهم في ازدهارها من خلال تجارة اللؤلؤ وبناء السفن، ووصف لنا قائد السفينة الهولندية كوراساو Curacao الذي زار الكويت عام ١٨٧٠م، تلك المدينة قائلاً: " الكويت من أكثر مدن وموانئ العرب انفتاحاً، وتمتلك هذه المدينة أسطولاً تجارياً يضم نحو ١٠٠ سفينة من نوع (بغلة)، وهناك حركة منتظمة للسفن مع الهند، ويبلغ تعداد سكان هذه المدينة النظيفة حوالي ٣٠ ألف نسمة " (2)، (CDRAD 1870). وهذا الوصف يعكس مدى الانتعاش الاقتصادي الكبير الذي نجم عن ازدهار اللؤلؤ، وذكر لوريمر lorimer في كتابه "دليل الخليج" أن: "عدد السفن العاملة بالغوص في الخليج عام ١٩٠٧م، بلغ حوالي ٤٥٠٠ سفينة، يعمل عليها حوالي ٧٤ ألف رجل، وتبلغ حصة الكويت منها، ٤٦١ سفينة، يعمل عليها حوالي ٩٢٠٠ رجل" (3)، (لوريمر ١٩١٥: ٦: ٣٢٥١)، مما يعني أن الغالبية العظمى من الذكور، كانوا يمتهنون هذه المهنة، وكان لوريمر قد قدر عدد سكان الكويت عام ١٩٠٤ بـ "٣٥ ألف نسمة، معظمهم عرب ينتمون إلى قبائل العتوب والعوازم والرشايدة وبني خالد والعجمان والدواسر وعنزة والظفير، ويوجد بها بعض الإيرانيين واليهود والزنوج، يعملون بصيد الأسماك والغوص على اللؤلؤ" (4)، (لوريمر ١٩١٥: ٦: ٣٢٥١). وأضاف "إن الطبقات الدنيا والمتوسطة في الكويت كلها تقريباً تعيش على الأعمال البحرية" (5) (لوريمر ١٩١٥: ٦: ٣٢٥١)، وأن "الكويت كان بها عام ١٩٠٤ م، فضلاً عن الكويتيين، جماعات من منطقة الإحساء ومن البحرين وعدد من الإيرانيين وبعض اليهود والزنوج والأرمن" (6)، (لوريمر ١٩٠٨: ٤: ١٣٠٦).

قروض وديون تكبل المجتمع

كانت الطبقة الدنيا في المجتمع الخليجي، والتي تضم الأغلبية العظمى من أبناء المجتمع وبعض الأقليات، تعمل بنظام شبيه بنظام السخرة، وعلى الرغم من علم السلطة البريطانية بهذا الوضع من خلال ما دونته التقارير البريطانية، إلا أن الإنجليز غضوا النظر عن التدخل لوقف هذا الظلم، وإصلاح نظام الغوص الجائر، لا بل أنهم ساعدوا على ترسيخ هذه العبودية، من خلال إصدار قرارات في مصلحة الممولين وكبار التجار، ومثال على ذلك، القرار الذي أصدره لويس بيلي Lewis Pelly المقيم السياسي البريطاني

في الخليج عام ١٨٦٨م، ويطلب فيه من حكام إمارات الساحل عدم إيواء أي بحار هارب من إمارته بسبب الديون⁽⁷⁾، (RPGPF1995:1:13) ، وهو ما يعني تكاثر عمليات الهروب من البحارة الذين يجدون أنفسهم في وقت من الأوقات، محاصرين بالديون والمطالبات بالتسديد، ومطالبين بالمزيد من العمل الشاق، بعد أن سدت في وجوههم كل السبل، ويبدو واضحاً أن السلطة البريطانية وقفت بجانب الممولين الهندوس، الذين كانوا يقومون بعمليات التمويل الرئيسية، كونهم رعايا بريطانيين، وسنرى فيما بعد عند انهيار حرفة الغوص في العشرينيات من القرن العشرين، كيف وقفت السلطة البريطانية أيضاً مع هؤلاء الممولين، ولكن هذه المرة ليس ضد البحارة، وإنما ضد التجار الصغار من أبناء المنطقة، وأصحاب مراكب الصيد، الذين كثرت ديونهم لهؤلاء الممولين، ولم يعد في مقدورهم السداد، ويبدو أن قرار ببلي الذي صدر عام ١٨٦٨م لم يكن عملياً، إذ إن كثيراً من البحارة كانت تربطهم علاقات عائلية وقبلية مع أسر أخرى تؤويهم في إمارات أخرى، وعلى الأغلب لم يحقق ذلك القرار نجاحاً ملموساً، وليس واضحاً إن كان هذا القرار مقتصرًا على إمارات الساحل، أو شمل مناطق أخرى في الخليج، والتي تتشابه في الظروف، ولكن هذا القرار، وبغض النظر عن المكان الذي اقتصر عليه، يبيّن مدى المعاناة في تلك المدة، وبدلاً من أن تغض السلطة البريطانية النظر عن هذا القرار، بعد فشل تطبيقه عملياً، اتخذت بدلاً من ذلك قراراً آخر يتضمن المزيد من الإجراءات الصارمة عام ١٨٧٩م، وذلك بإلزام حكام إمارات الساحل بالتعهد بتسليم المدينين الذين يلجؤون لهم من إمارات أخرى⁽⁸⁾ (RPGPF1995:1:40) ، مما يعني أن العبودية التي فرضها الممولون الأجانب في الخليج، كانت تجري بغطاء قانوني، وبإجراءات من السلطة البريطانية المهيمنة على المنطقة.

نظام الغوص بكل تفاصيله، شبيه تماماً بنظم السخرة في المجتمعات الإقطاعية، إذ يتحكم أصحاب رؤوس الأموال، بالأغلبية العظمى من أبناء المجتمع، من خلال تسخيرهم بالعمل الشاق والمجهد، في مقابل دخل قليل، وديون كثيرة تكبلهم وتقيدهم، وترغمهم على الاستمرار بالعمل من دون نقاش، واستغل الممولون الكبار لمهنة الغوص، القادم معظمهم من الهند، حاجة سفن الغوص للتمويل للخروج لموسم طويل يمتد لحوالي أربعة أشهر سنوياً، وعدم وجود بدائل للتمويل، ليتدبر الممولون بمجمل هذه الصناعة، ويفرضوا نظاماً مالياً قاسياً، لا يتهاون في أخذ حقوقه بكل السبل، عندما يتوقف أي من المدينين عن الدفع، ليصبح المجتمع بأكمله، رهينة بيد هؤلاء، تساندهم في ذلك القوانين البريطانية التي تعدّ الممولين الهنود التابعين لحكومة الهند البريطانية، مواطنين بريطانيين يجب حماية حقوقهم، ووصف الكابتن دوراند E.I.Durand مساعد المقيم السياسي في الخليج، الوضع

بدقة، من خلال تقريره الذي كتبه عن مصادد اللؤلؤ عام ١٨٧٨م بقوله "كان الممول يستمتع بشواء اللحم المسقطي الشهي اللذيذ مع شروق الشمس، ويغتصب حقوق العاملين وهو يبتسم، وكان يفعل ذلك أولاً عند الدفع مقدماً، ثم عند مرحلة تقييم ناتج العمل الذي يقوم به طاقم البحارة، وإذا صدف في بعض الحالات أن وقعت حادثة، كأن تتعرض المنطقة التي يسكنها الممول لهجوم من البدو، فسرعان ما يدعي هذا الممول أنه تعرض للخسارة، وفي النهاية يتسلم مقابل هذه الخسارة، حتى لو كانت حياته غير معرضة للخطر" (9) (PGAR1986:1:39).

تمكن الممولون من ربط جميع العاملين بهذه المهنة بما يشبه السلسلة، حتى تسهل السيطرة عليهم، ولا يتمكن أحد منهم من الاستقلال بذاته، فالأدنى في المرتبة يكون مربوطاً بالأعلى بشيء ما، كقرض أو بيع أو شراء أو غيره، لتصبح العلاقة بين الجميع، ما يشبه القيد الجماعي الذي يربط كل شخص بالآخر، وأشار دوراند إلى هذه الوضعية في تقريره قائلاً "جميع العاملين في الغوص بدءاً من أرباب السفن (النواخذة)، وانتهاء بالصبية الصغار، مرتبطون جميعاً بطريقة أو بأخرى، بالعادات والتقاليد المحلية التي لا يستطيعون الفكك منها، فالنوخذة مرتبط بالمول، والبحارة مرتبطون بالنوخذة" (10) (Ibid).

كان أخطر ما في نظام الغوص هو القروض والديون التي يكبل فيها الممول، جميع العاملين على السفن، ويحرص النواخذة، وهم الرؤساء المباشرون للبحارة، على الاحتفاظ بالغواصين المميزين، من خلال منحهم المزيد من القروض، وذكر دوراند أن "الممولين هم المستفيدون أولاً وأخيراً، ويغتصبون حقوق العاملين من خلال الدفع مقدماً على شكل قروض، ثم عند مرحلة تقييم ناتج العمل الذي يقوم به طاقم البحارة". وأضاف "الممول يعتبر ضرورة لا مفر منها، لأن العرب الكسالى يصرفون كل ما يحصلون عليه، ثم يستجدون الممول لإعالتهم بقية العام، فالعرب لا يسجلون حساباتهم، ولا يعطون ولا يأخذون سندات أو عقود، وإذا نشأ أي نزاع، فإن ما يسجل في دفاتر الممول، يعدّ دليلاً على صحة كل بند من بنود التمويل، لأنه في قضايا المنازعات، يأمر الحاكم بمحكمة بحرية للنظر في القضية، وتتكوّن المحكمة من واحد أو أكثر من كبار السن الذين يعرفون خبايا التجارة" (11) (Ibid)، والمحاكم في معظم الأحيان، والتي تستند إلى ما هو مسجل في الدفاتر من الممولين وأعوانهم، تجامل الممول المشتكي الذي يعدّ الطرف الأقوى، ويخرج البحار على الأغلب خاسراً من أي قضية تنظرها محاكم الغوص، ولا يعاقب البحار أو يجري الضغط عليه لتسديد ديونه، لأن الغرض النهائي هو تسخيره للخدمة طوال مدة نشاطه وحيويته، وتكون النتيجة النهائية، التكبيل بديون جديدة، وذكر دوراند أنه: "لاستعادة حقوق الممول، يقوم من جديد بإمداد النوخذة وكافة البحارة بكل مستلزماتهم

من الملابس والطعام والتبغ وغيرها مما يحتاجونه لرحلتهم القادمة، والقائمة الجديدة تسجل في دفاتر الممول، وبالقيمة التي يحددها هو، وتضاف هذه القائمة للديون السابقة (12) "،(Ibid). وشرح لنا تشارلز بلجريف C.D Belgrave مستشار حكومة البحرين نظام القروض الذي كان معمولاً به في البحرين قبل إجراء إصلاحات على ذلك النظام في العشرينيات من القرن العشرين قائلاً: " كانت أحوال الغواصين كأحوال العبيد، إذ اعتاد النواخذة تسليف الغواصين الجدد حتى يكونوا عاجزين وغارقين في الديون، وعليهم أن يغوصوا للنوخذة حتى تسدد الديون، وعادة لا يتسلم الغواصون المبالغ التي سجلت عليهم كدين كاملة، والحسابات لا تحفظ بطريقة صحيحة، ولذلك لا يستطيع الغواصون التأكد من المبالغ التي سجلت عليهم. " (13) (RPGPF1995:2:533)، وعموماً كان هذا النظام متبعاً في كل دول الخليج، ومنها الكويت.

وحتى نفهم النظام المعقد والمجحف، للقروض والديون في نظام الغوص، والذي ابتدعه الممولون الكبار، وأغلبهم من طائفة الهندوس الهندية، الذين كانوا يمولون معظم إن لم يكن كل سفن الغوص، في الموسم السنوي الرئيس، قال الكابتن دوراند في تقريره الذي كتبه عام ١٨٧٨م، وهو عام يقع ضمن المدة الذهبية لزمن الغوص: "عند عودة سفن الغوص من المغاصات، يقدم النوخذة كل حصيلته من اللؤلؤ، ليجري تقدير قيمتها بالجملة، وبعد انتهاء عملية التقدير يأخذ الممول كل الكمية بسعر يقل ٢٠% من السعر المقدر، أي سعر السوق، وبشكل عام، تكون أسعار السوق معروفة لدى كل التجار في أثناء العام، لذلك لا يجدون صعوبة في إجراء هذه العملية، ويقوم الممول بأخذ ربحه من السعر الإجمالي بما يوازي ٢٠%، وما بقي من المبلغ وهو ٨٠% يعدّ مستحقات للنوخذة والبحارة، ويتفادى الممول عادة دفع هذا المبلغ نقداً، فيقوم أولاً بخصم ما أخذوه منه كدين، ثم ما يتبقى من المبلغ يدفعه على شكل بضائع ومستلزمات تموينية، وعلى النوخذة أن يأخذ ما يقدمه الممول، وبهذه الطريقة يكون الممول قد حقق ربحاً يتراوح ما بين ٢٠-٣٥%، وإذا تبقى شيء من نصيب النوخذة والبحارة، يقوم النوخذة ببيعه، ولكن سعره عادة لا يتجاوز قيمة مشتريات البحارة من السوق، ويضاف ما يبيعه النوخذة، إلى المبالغ النقدية الصغيرة التي يدفعها الممول في مدد سابقة، ويوزع مجمل المبلغ على أفراد الطاقم كل بحسب نسبته، وكل هذه الطرق تعدّ ضماناً لحماية الممول من التعرض لأية خسائر، ومن حق الممول أن ينهي علاقته بالنوخذة، وفي حال عدم تسوية النوخذة لحساباته مع الممول، يحال الأمر إلى محكمة الغوص، ويصدر الحكم عادة، بإلزام النوخذة بتسديد ديونه بأقساط سنوية" (PGAR1986:1:30) (14).

كان نظام الغوص متشابهه بأسالياته في كل منطقة الخليج، إلا أن هناك اختلافات بسيطة في طرق التسليف، وبالنسبة للكويت، تصور لنا إحدى الوثائق الصادرة من الوكالة البريطانية في الكويت طبيعة التعامل بين المقرضين والمقرضين في الكويت عام ١٩٢٣، بقولها "عملية الغوص هنا في الكويت وبشكل عام، هي نفس تلك الموجودة في البحرين، ولكن ليس بنفس المدى من استغلال الغواصين، والفرق الرئيسي، وهو فرق كبير، إن أطقم العمل تعلم فعلاً ما تم جلبه من اللؤلؤ، وبالتالي يحصلون على نصيبهم بالتقريب، وهناك بعض النواخذة يقومون ببيع اللؤلؤ بطريقتهم الخاصة، ولكن هؤلاء معروفون، وسمعتهم سيئة، ويجدون الآن صعوبة في الحصول على غواصين جدد ليعملوا لديهم، وكثير من الغواصين يكونون مديونين بصفة مستمرة، ولكن ليس كلهم، وكثير منهم يذهب للغوص دون أخذ أي دفعة مقدمة". وأضاف التقرير "الوكيل السياسي في الكويت لا يتدخل عادة في السلفية، وأسوأ شيء هنا هم المملون المليون، وبعضهم نواخذة، حيث يتقاضون ٢٠% فائدة لتمويلهم أي قارب، ويرفض المملون أحياناً شراء كل اللؤلؤ، وما يشترونه يتم حسب تقييمهم، وأحياناً يتم البيع بشكل متفق عليه عندما يبدي المقرض استعداداً لدفع الدين كاملاً وفوراً، وهو ما لا يستطيعه أبداً" (15) (RPGPF1995:2:217)، ولكن في النهاية، حتى لو كانت هناك فروق بسيطة بين الكويت وبقية إمارات الخليج في الشكليات، إلا أن منظومة التكبير بالديون، تبقى في الأصل هي نفسها.

محاولات لإصلاح نظام الغوص

جرت في بعض مدن الخليج محاولات لإصلاح نظام الغوص، كما حدث في البحرين عام ١٩٢٤، وذكر بلجريف "إن تلك الإصلاحات صدرت بناء على اقتراح من الرائد دالي Daly، المعتمد السياسي في البحرين، وكان الهدف من ذلك، إعطاء الغواصين امتيازات أكثر عدلاً، ومساعدتهم على تخفيض ديونهم"، ولكن تلك الإجراءات جاءت متأخرة، فالمنطقة كانت في تلك المدة تعيش السنوات الأخيرة من زمن الغوص، الذي كان يلفظ أنفاسه الأخيرة، ولم تنجح تلك التجربة في البحرين، التي كان من المؤمل على ما يبدو تعميمها في كل منطقة الخليج، بما فيها الكويت التي كانت تعاني مثل غيرها، ومن ضمن ما هدفت إليه إصلاحات الغوص، إلغاء أهم إجراء ظل متبعاً لسنين طويلة، ألا وهو توريث الديون، فقد ذكر بلجريف "أن الغواص عندما يتوفى، يصبح أولاده مجبرين على الغوص لنواخذة والدهم، ويجري تسليفهم بعض المبالغ الجديدة، وفي الحال يصبحوا ملزمين نحو النواخذة، وأنت الإصلاحات ببعض الفوائد، كانتظام الحسابات، والنسبة الثابتة للفائدة، وتحديد الدفعات المقدمة، وإلغاء محكمة السلف القديمة، وهي محكمة مشهورة

بالسمعة السيئة والفساد»⁽¹⁶⁾ (RPGPF1995:2:533)، ولكن كما ذكرنا، أتت كل تلك الإجراءات متأخرة، والسؤال المهم هو، لماذا أهملت بريطانيا إجراء أي إصلاحات طوال مدة وجودها، في حين أن ممثليها يعرفون جيداً ما يعانيه أبناء المنطقة من ظلم وإجحاف؟ ويبدو واضحاً أن المسؤولين البريطانيين لم يهتموا لأحوال العامة من الناس، وهم الذين يشكلون الأغلبية العظمى من أبناء المنطقة، ولكن بدؤوا بالتدخل عندما بدأت الأمور تمس رعاياهم، وهو ما تقتضيه مصلحتهم، فكما رأينا كيف صدر قانون لملاحقة المدينين في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، عندما كان الغوص في أوج ازدهاره، ثم وقفوا إلى جانب الممولين الهنود الذين أخذوا يرفعون قضايا لاسترداد حقوقهم من الممولين الأصغر من أبناء المنطقة، عندما بدأت تجارة اللؤلؤ بالتأثر من المستجدات الاقتصادية، التي تمثلت بدخول اللؤلؤ المستزرع للخليج، في العشرينيات من القرن العشرين، والذي أدى انتشاره، إلى انهيار صناعة الغوص على اللؤلؤ برمتها.

اللؤلؤ المستزرع يقضي على صناعة الغوص على اللؤلؤ

(١) فكرة اللؤلؤ المستزرع

لم تواجه مهنة الغوص على اللؤلؤ، ضربات قاصمة منذ أن بدأت قبل مئات وربما آلاف السنين، مثل الذي واجهته بدءاً من أوائل القرن العشرين، فاللؤلؤ حافظ على مكانته بوصفه أحد أهم المعادن الثمينة التي يحرص الناس على اقتنائها، وأحد الكماليات العالية الثمن في المجتمعات المرفهة، وباستمرار مكانته تلك، استمرت تلك المهنة بنظامها البدائي والتقليدي نفسه من دون تغيير، على الرغم من المحاولات الكثيرة التي قامت بها شركات أجنبية للمنافسة، بإدخال آلات غوص ومعدات حديثة للبحث عن اللؤلؤ، ولكن هذه المهنة كانت على موعد مع النهاية الأبدية، عندما ظهر منافس قوي للؤلؤ الطبيعي، وهو اللؤلؤ المستزرع، وهذا ليس لؤلؤاً مصنوعاً، وإنما طبيعي ولكنه مستزرع، وعلى الرغم من أن هذا المنافس القوي ظهر في اليابان وغيرها في أواخر القرن التاسع عشر، إلا أن وصوله إلى أسواق الخليج لم يتضح، إلا في العشرينيات من القرن العشرين.

يرجع أول إنتاج منظم للؤلؤ المستزرع إلى القرن الثالث عشر في الصين، ويعود الفضل في ذلك إلى يوشن يانج، الذي استطاع أن يتعرف إلى كيفية استثارة حيوان اللؤلؤ، عن طريق إدخال مادة غريبة إلى داخله، فيعمل حيوان المحارة على تغليفه بالمادة اللؤلؤية، ويزاول هذا الفن اليوم في إقليم كانتون الصيني، كثير من الصناع، إذ يقومون بفتح المحار، ودفع كتلة الحيوان داخل المحار بخشبة من الخيزران، ثم توضع الأصداف في أقفاص من البوص (القصب)، وسبب استخدام أقفاص البوص يعود إلى أن البوص من نباتات المستنقعات، حيث تغمر تلك الأقفاص في مياه القنوات أو البحيرات، وبعد مدة تبدأ

المحارة في إفراز طبقة من اللؤلؤ التي يتراوح سمكها بحسب المدة التي قضتها المحارة في الماء، وكان العالم السويدي كارل لينايوس (١٧٠٧-١٧٧٨م) أول أوروبي اهتم بموضوع زراعة اللؤلؤ، وتوصل إلى أسلوب يماثل ما قام به الصينيون من قبل، وفي عام ١٨٨٤م قام بوشون براندلي بإجراء تجربة على إنتاج اللؤلؤ في تاهيتي عن طريق ثقوب المحار، وإدخال حبة من عرق اللؤلؤ بواسطة قطعة زجاج متصلة بسلك نحاسي، ثم تغلق الثقوب ويعاد المحار إلى الماء، وفي عام ١٨٩٧م أجرى لويس بوتون تجارب لإنتاج اللؤلؤ من مختلف أنواع المحار، وبعد ذلك تتابعت التجارب التي عاصرت التجارب اليابانية في هذا المجال، ولكن تجربة ميكوتو تعدّ الأهم من بين كل التجارب، فهو أول من استطاع إنتاج لآليّ كاملة الاستدارة تضارع اللؤلؤ الطبيعي، وكان ميكوتو قد شغف باللؤلؤ عندما بلغ العشرين من عمره، حيث بدأ يسافر إلى مراكز تجارة اللؤلؤ في يوكوهاما وطوكيو، وبعد عقد من الزمان قضاه في البحث والتأمل، توصل إلى اقتناع تام بجدوى إقامة مزرعة للؤلؤ، وكانت اللآلي الأولى التي أنتجها غير مستديرة، وبعضها ممرض وملتصق بالصدفة، ولكن ميكوتو ظل يعمل مع زوجته من دون كلل، وفي يوليو ١٨٩٣م، عثرت أومي زوجة ميكوتو على بعض اللآلي المستديرة التي تكوّنت حول نواة عرق اللؤلؤ المزروع، واستطاع الحصول على لآليّ كاملة الاستدارة عام ١٩١٢، وازدهرت تجارته واستطاع التغلب على كل منافسيه، ولم يصل عام ١٩٢١ حتى أصبح نشاطه عالمياً، ووصلت تجارته أسواق أوروبا والولايات المتحدة^(١٧) (الغنيم ١٩٩٨: ٢٣٥).

(٢) انتشار اللؤلؤ المستزرع في الخليج

شهدت تجارة اللؤلؤ الطبيعي نمواً كبيراً خلال سنوات القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين، وكان ما مقداره ٩٠% من لآليء الخليج، تمرّ عبر البحرين، وأقدم الأرقام المتاحة لهذه التجارة، تعود إلى مطلع القرن التاسع عشر، حين بيّن ويلسون Wilson عام ١٨٣٣م، أن القيمة الإجمالية للؤلؤ حوالي ٣٠٠ ألف جنيه إسترليني، في حين بيّن Welstid عام ١٨٣٥م هي ٤٠٠ ألف جنيه إسترليني، وذكر المبشر الأمريكي زويمر Zwemer أن قيمة اللؤلؤ الذي شحن من البحرين عام ١٨٩٦م، كانت بما يزيد عن ٣٠٣ ألف جنيه إسترليني. (١٨) (MEJ1951)، ولكن نذر الكساد بدأت منذ أوائل القرن العشرين، وأشار بيرسي كوكس Percy cox المقيم السياسي البريطاني في الخليج في تقرير له عام ١٩٠٨م، إلى سوء أحوال أسواق اللؤلؤ قائلاً "إنها المشكلة الوحيدة التي أثرت على سكان منطقة الخليج، حيث ترتب على ذلك عدم قدرة التجار على الوفاء

بالتزاماتهم⁽¹⁹⁾ (PGAR1986:6:87). واستمرت معدلات الكساد بالارتفاع منذ عام ١٩٠٨ حتى بدايات الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤م، التي أثار نشوبها في مجمل الحركة في منطقة الخليج، سواء مهنة الغوص أو تجارة اللؤلؤ، إذ شاركت بريطانيا المهيمنة على المنطقة بتلك الحرب، وتأثرت منطقة الخليج بتبعات الحرب، لاسيما حركة الملاحة البحرية. ووصف تريفور Trevor مساعد المقيم السياسي في الخليج، الأحوال عام ١٩١٥ م بقوله: "إن أحوال تجارة اللؤلؤ كانت متدنية، كما كانت في العام السابق ١٩١٤، وعانت منطقة الخليج كثيراً بسبب توقف السفن التجارية التي كانت تنقل البريد من الهند إلى المنطقة، وعاد العمل بنقل البضائع بواسطة السفن الشراعية مرة أخرى"⁽²⁰⁾، (PGAR1986:7:46).

انتهت الحرب العالمية الأولى التي شاركت بها معظم الدول الأوروبية، وأسفرت تلك الحرب الضروس عن خسائر هائلة في الأرواح، وتأثر الاقتصاد العالمي تأثراً كبيراً بتبعات تلك الحرب، وكان من آثار الحرب، ضعف السيولة المالية التي كانت تتمتع بها السوق المالية في الهند، وتأثر الممولين الهندوس الذين كانوا يقومون بتمويل سفن الغوص، ويبدو تأثر سوق اللؤلؤ الهندي بآثار الحرب العالمية الأولى واضحاً من خلال التقارير البريطانية، ومنها تقرير كتبه بيل Bill أحد المسؤولين البريطانيين في الخليج، تحدث فيه عن أحوال اللؤلؤ عام ١٩١٨م، وأشار إلى الكساد الواضح لتجارة اللؤلؤ، بسبب منع دخول أي أموال من الهند إلى الخليج لتمويل عمليات البحث عن اللؤلؤ، كما منعت حكومة الهند البريطانية تصدير اللؤلؤ من الهند إلى أوروبا وغيرها⁽²¹⁾ (PGAR1986:7:53). وذكر بعض الاقتصاديين أن تلك الحرب أدت إلى تغير في النظام الاجتماعي في أوروبا وفي الغرب بصفة عامة، إذ إنها حرمت الارستقراطية في هذه المجتمعات، من احتكار بضائع معينة لا تنتج إلا لهذه الطبقة، فأصبحت السيارة على سبيل المثال، تنتج في المصانع بكميات كبيرة وبنوعيات متشابهة الشكل، كما أصبحت الكثير من الكماليات التي كانت حكرًا عليهم، تتداول بين العامة، وأصبح اللؤلؤ يستزرع داخل المحار، ولم تعد له تلك الخصوصية التي يتباهى بها نساء الارستقراطية الغربية في باريس ونيويورك وغيرها من المدن، وتغيرت الأذواق فلم يعد اللؤلؤ مطابقاً للموضة، فكان لا بد أن تتأثر أسواق اللؤلؤ تبعاً لذلك، وفي الوقت نفسه بدأ معول هدم آخر لتجارة اللؤلؤ الطبيعي، يتمثل بانتشار اللؤلؤ الاصطناعي في أوروبا، إذ بدأ غزو ذلك اللؤلؤ حوالي العام ١٩٢٤، فأحدث بلبلة في أسواق اللؤلؤ وبين تجاره⁽²²⁾، (الحجي ٢٠٠٧: ٩١)، وفي تقرير كتبه بريدو Prideaux المقيم السياسي البريطاني عام ١٩٢٤ أشار إلى: "أن تجارة اللؤلؤ تتدنّى بسبب التقلبات في سعر الصرف بين

الروبية والفرنك، ما يعني أن اللؤلؤ بدأ يفقد قيمته ويتأثر بأسعار الصرف العالمية"، ولكن أهم ما جاء في تقرير بريدو : "أن التدني أصبح واضحاً بسبب ظهور منافس جديد للؤلؤ الطبيعي للمرة الأولى عبر التاريخ، ألا وهو اللؤلؤ الياباني الاصطناعي"، وأكد بريدو في تقريره "أن هذا اللؤلؤ بدأ في الانتشار في أسواق منطقة الخليج، وهو لؤلؤ لا يمكن تمييزه عن اللؤلؤ الطبيعي إلا بواسطة أشعة إكس"⁽²³⁾(PGAR1986:8:3).

تأثر الكويت بانتشار اللؤلؤ المستزرع

قدّر الميجر مور J.C.More الوكيل السياسي البريطاني في الكويت، عدد "سكان الكويت في العشرينيات من القرن العشرين بنحو ٥٠ ألف نسمة، معظمهم من العرب، وكانت هناك جالية فارسية تكاثرت، كما يقول مور، في السنوات الأخيرة، ويبلغ عددها حوالي ١٠ آلاف نسمة، فضلاً عن نحو ٤ آلاف من الزوج وقليل من اليهود واثنتين أو ثلاث من الأسر المسيحية الكلدانية التي أتت من العراق"⁽²⁴⁾(PGTR1940:1). هذه الأعداد القليلة من السكان، كانت تعتمد اعتماداً شديداً على حرفة الغوص وتوابعها، وتأثرت بتبعات الحرب العالمية الأولى، مثلها مثل مثيلاتها في مدن الخليج الأخرى، وبعد انتهاء الحرب، بدأت تظهر إلى السطح آثار السنوات الطويلة لتلك الحرب، إذ عانى الكويتيون كغيرهم من تلك الآثار، وأهمها صعوبة تمويل سفن الغوص من قبل الممولين الهنود، وضعف المحصول في مغازات اللؤلؤ، ونتج عن ذلك أن "قام بعض غواصي اللؤلؤ في الخليج بالإبحار إلى جزيرة سقطرى، وقرّر عدد آخر الغوص عند جزيرة دهلك بإريتريا"⁽²⁵⁾(PGAR1986:8:31).

وذكر مور "أن إجمالي الصادرات الكويتية عبر البحر عام ١٩٢٦-١٩٢٧ بلغت حوالي ٩١.٩٤٧ جنيه إسترليني، وأوضحت تدنياً بمقدار ٣٧.٢٦ مقارنة مع أرقام السنة الفائتة ١٩٢٥-١٩٢٦م"، وأرجع مور سبب ذلك إلى "عدم تصدير اللؤلؤ، حيث عجز كبار التجار عن تصريف ما لديهم من مبيعات اللؤلؤ في تلك السنة"⁽²⁶⁾(Ibid).

هذه الأوضاع السيئة لتجارة اللؤلؤ، زادت سوءاً الأوضاع الاقتصادية بشكل عام في الكويت، إذ أشار تقرير آخر لمور عام ١٩٢٧م إلى "توقف التجارة مع نجد، وعلى الرغم من أن الصادرات والواردات زادت نسبتها عن السنة التي قبلها، إلا أن كثيراً من الواردات ظلت دون بيع، وكان للإجراءات الفارسية المشددة التي اتخذت لحماية التجارة ووقف عمليات التهريب، دور كبير في ازدياد الأوضاع سوءاً، ما أدى إلى هجرة الكثير من الناس من الكويت إلى البحرين والحبيل والقطيف بحثاً عن عمل، كما أن كثيراً من التجار الكويتيين تحولوا إلى البحرين لممارسة تجارتهم هناك"⁽²⁷⁾(PGTR1940:1).

في هذه الأجواء، انتشر اللؤلؤ المستزرع في مدن الخليج، ومنها بالطبع الكويت، وربما يتساءل سائل عن الغرض من انتشار اللؤلؤ المستزرع في الخليج، وهي دول مصدرة للؤلؤ وليست مستوردة، والواقع أن السبب في ذلك يعود إلى أن كبار تجار اللؤلؤ عندما شاهدوا انتشار اللؤلؤ المستزرع في الهند وأوروبا، رأوا أن أفضل حل لعدم خسارة تجارتهم في الخليج، وانقاداً لعمليات التمويل التي يقومون بها لأساطيل الغوص، أن يقوموا بخلط اللؤلؤ المستزرع باللؤلؤ الطبيعي، وبيعه على أنه طبيعي ١٠٠%، ومما يدل على ذلك رسالة من الوكيل المحلي في الشارقة إلى المقيم البريطاني بالبحرين بتاريخ ١٥/٧/١٩٢٤، قال فيها: "إن الشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي تلقى رسائل من بومبي تفيد بأن بعض الأشخاص من دبي قد اشتروا لؤلؤاً مستزرعاً بـ ٢٠٠ ألف روبية بغرض خلطها مع اللؤلؤ الطبيعي لأجل بيعه، وأنه قام بإصدار إعلان حول هذا الموضوع، وعلق الوكيل المحلي على ذلك قائلاً "كان هناك احتمال بوجود لؤلؤ مستزرع مع تجار هندوس، ومن حيدر آباد وإيران، حيث يتاجر هؤلاء مع بومبي، ولا يستطيع الشيخ معاقبتهم دون إعلامي"، ويكمل قائلاً إنه "أرسل رسالة إلى الهندوس يحذرهم من خلط اللؤلؤ المستزرع مع الطبيعي في تعاملاتهم مع العرب، ويطلب الإذن من المقيم البريطاني بمصادرة اللؤلؤ المستزرع، إذا وجد مع الهندوس الأجانب" (28) (RPGPF1995:2:467).

هذا اللؤلؤ المستزرع الذي انتشر في دبي، انتشر أيضاً في كل مدن الخليج في تلك الفترة، واسهم في تدمير صناعة الغوص، وكان التأثير في الكويت كبيراً خلال سنوات العشرينيات، وأشار ديكسون Dickson الوكيل السياسي في الكويت "إن كثيراً من سفن الغوص الكويتية التي تقدّر بحوالي ٧٠٠ سفينة، لم تنزل البحر عام ١٩٢٩ م بسبب الكساد الذي عمّ هذه التجارة، وأن متوسط السفن التي أبحرت للغوص لا يزيد على ٤٠٠ سفينة، ومن المحتمل أن ينخفض هذا الرقم في السنة التالية، ما لم يطرأ تحسن على السوق، وبلغ إجمالي مبيعات اللؤلؤ المرسل إلى الأسواق الهندية حوالي ٣٠ ألف جنيه فقط، وأحسن اللؤلؤ أصبحت تشتري بنصف السعر الذي كان في السنة الماضية"، وأضاف "بوصول تاجر اللؤلؤ الفرنسي الشهير روزنتال وآخرين، كان من المتوقع أن ينتعش السوق المحلي، وترتفع أسعار اللؤلؤ، ولكن لسوء الحظ لم يطرأ تحسن ملموس، وأصبحت الحالة المالية لتجار اللؤلؤ خانقة، على الرغم من أن خزائهم تعج باللؤلؤ، ولكنهم لم يكونوا في وضع يمكنهم من دفع أجور العاملين معهم" (29) (PGTR1940:1).

الأزمة الاقتصادية العالمية عام ١٩٢٩ م وتأثيرها في اللؤلؤ

بدأت آثار انتشار اللؤلؤ المستزرع تزداد وضوحاً في منطقة الخليج يوماً بعد آخر، وعلى الرغم من الإجراءات التي اتخذت في بعض الأماكن، إلا أنه أصبح أمراً واقعاً، إذ

انتشر هذا اللؤلؤ في الأسواق الرئيسية في العالم، ككومبي وباريس وبقية المدن الأوروبية، وأصبح مرغوباً به نظراً لرخص سعره، وعدم القدرة على تمييزه عن اللؤلؤ الطبيعي، سواء من حيث اللون أو البريق أو الاستدارة أو غيره، وبدأ هذا اللؤلؤ يكتب النهاية الأبدية لصناعة الغوص برمتها التي استمرت لمئات السنين، وسبق أن أوردنا مجموعة من الأسباب التي كتبت نهاية هذه المهنة، مثل الحرب العالمية الأولى، وفقدان الكماليات لأهميتها في أوروبا، وصعوبات التمويل، وأخيراً انتشار اللؤلؤ المستزرع، وكانت لهذه الأسباب آثار كبيرة على سفن الغوص، إذ بدأ الجميع بالإحساس بالإحباط الشديد، وفتور الحماس السابق للخروج لرحلات الغوص، كما أن توقف الممولين الكبار عن تمويل رحلات الغوص، أدى إلى آثار اجتماعية كبيرة على الأسر الخليجية، ويرسم لنا ليونيل هاورث **L.Haworth** المقيم السياسي البريطاني، صورة لمعاناة البحارة في ساحل عمان بوصفها أنموذجاً لما هو عليه الوضع في بقية مدن الخليج عام ١٩٢٧م قائلاً: "البحارة العرب في كل ساحل عمان بدأوا يعانون كثيراً، بسبب نقص التمويل الذي كانوا يحصلون عليه من التجار الهنود أو من المقترضين من التجار العوضية (الفرس)، الذين كانوا يتقاضون نسب أرباح مرتفعة على ما يقرضونه للتجار العرب" (PGAR1986:3:31)،⁽³⁰⁾ وهنا يتضح أن التمويل الذي يعدّ العمود الفقري لصناعة الغوص، بدأ بالانهيار.

لم يكن هذا كل شيء، فالعالم كان على موعد مع كارثة اقتصادية كبرى في خريف عام ١٩٢٩م، عرفت في التاريخ الاقتصادي العالمي باسم "الكساد الكبير" **The Great Depression**، والذي حدث نتيجة الانهيار المالي الضخم في بورصة الأوراق المالية في نيويورك، إذ شهد شهر أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٢٩ انهياراً كبيراً لأسعار الأوراق المالية في بورصة نيويورك، وكانت هذه الأزمة من الشدة والعنف والانتعاش بدرجة لم يعرف العالم لها مثيلاً من قبل، إذ اجتاحت العالم أجمع (شليبي ٢٠٠٦: ٣٥).⁽³¹⁾ وهبطت التجارة العالمية إلى أكثر من النصف، لأن معظم دول العالم لم تستطع توفير غطاء من الذهب لعملتها، وعليه فقد أوقفت استيراد المواد الكمالية، وكان اللؤلؤ أحد تلك المواد، (الفراس ٢٠٠٠: ٩١).⁽³²⁾

وكتب بيسكو **Bisco** المقيم البريطاني في الخليج في تقرير له عن عام ١٩٢٩م "أن الكساد الذي أصاب سوق الأوراق المالية في وول ستريت في نيويورك، كانت له آثار مدمرة على مبيعات اللؤلؤ، فالتجار الذين حملوا لؤلؤهم إلى الهند، لم يستطيعوا بيع نصف الكمية"، وأبدى بيسكو "تخوفه من أن يسوء الوضع بشكل أكبر في الأعوام التالية" (PGAR1986:8:50).⁽³³⁾

الكويت في سنوات الكساد في الثلاثينيات

تناول ديكسون الوكيل السياسي البريطاني في الكويت في تقرير له عام ١٩٢٩، الوضع المتردي لصناعة الغوص في الكويت قائلاً: "إنه في موسم الغوص الكبير الذي يمتد ليشمل معظم شهور الصيف كل عام، خرج الأسطول الكويتي إلى مغاصات اللؤلؤ ذلك العام، في النصف الثاني من شهر مايو، وكان يتكون من حوالي ٦٠٠ سفينة، وكانت بشائر الموسم طيبة، حيث عاد الأسطول في العشرين من سبتمبر/ أيلول، ولكن الركود غير العادي في سوقي نيويورك وباريس، أثر سلباً على تجارة اللؤلؤ، ووجه لها ضربة، إذ لم يكن هناك طلب على اللؤلؤ، لدرجة أن تجار اللؤلؤ الكويتيين كانوا ينزلون بحصيلتهم من اللؤلؤ إلى الأسواق، في الوقت الذي مازال محصولهم من موسم ١٩٢٨ م في حوزتهم، ولم يتمكنوا من بيعه بعد⁽³⁴⁾ " (PGAR:8:65). وأكمل قائلاً "من الصعب تحديد الأسباب التي أدت إلى هذا الركود، ولكن المؤكد أن كبار المتعاملين في أوروبا لم يبعثوا مندوبيهم إلى الخليج، ولم يبدوا ميلاً أو رغبة في شراء اللؤلؤ، وعزا الرأي العام المحلي هذا الكساد، إلى الأزمة المالية في نيويورك في مطلع عام ١٩٢٩، التي كانت السبب الرئيس لما يحدث" (Ibid)⁽³⁵⁾ وبعد شهر من عودة اسطول اللؤلؤ الكويتي من مغاصات اللؤلؤ في سبتمبر ١٩٢٩، حدث الانهيار التام لسوق المال في نيويورك في أكتوبر/ تشرين الأول من العام نفسه، وانهارت معه معظم اقتصادات الدول الصناعية.

الكساد الذي ضرب اقتصاد العالم، كان ذا تأثير عميق على الدول الغنية والفقيرة على حد سواء، مع الفارق في التأثير، فأبناء الدول الغنية أصبح لزاماً عليهم التخلي عن الكماليات من ذهب ولؤلؤ وألماس وغيره، فيما دخل أبناء المجتمعات الفقيرة، ومنهم أبناء الخليج، في سنوات صعبة كادت تقضي عليهم، وعلى الرغم من الكساد الذي أصاب أسواق اللؤلؤ، إلا أن أبناء الخليج لم يكن لديهم خيار آخر، فالاستمرار في الغوص هو الخيار الوحيد، وظهرت آثار الكساد واضحة على موسم عام ١٩٣٠ في الكويت، إذ لم يظهر للغوص سوى ٣٥٠ مركباً (PGTR1940:1).⁽³⁶⁾ أما فيما يتصل بالمبيعات، فذكر ديكسون في تقرير آخر "أنها كانت ضعيفة للغاية، على الرغم من أن المحصول الحقيقي لذلك العام، كان في حدود المعدل المعروف، ولم يكن هناك فائض في المعروض من الممكن أن يؤدي إلى رخص الأسعار"، وعلق قائلاً "إن هذا الوضع هو أحد النتائج لكارثة موسم ١٩٢٩، وبدأ الأمل يراود التجار الكويتيين بتغيير الوضع، مع وصول المسيو روزنتال، أحد كبار تجار اللؤلؤ الفرنسيين، يرافقه بعض المتعاملين الفرنسيين إلى البحرين، وهي سوق اللؤلؤ الرئيسة في الخليج، ولكن خيبة الأمل كانت كبيرة، إذ عادوا أدراجهم من دون أن يشتروا أي كميات من اللؤلؤ، وفي نهاية عام ١٩٣٠، كان أغنى

تجار اللؤلؤ في الخليج قد أصبحوا فقراء، لدرجة أنهم عجزوا عن دفع مستحقات النواخذة والغواصين عن أنصبتهم في الموسم السابق، وأثار هذا الوضع أزمة حادة في الكويت وأدى إلى تدمير شعبي "(PGAR:18:57).⁽³⁷⁾ ولكي يُحل هذا الإشكال، كان لا بد للحاكم أن يتخذ إجراءات صارمة، الأمر الذي اضطر معه التجار إلى بيع ممتلكاتهم بالخسارة، لدفع ما عليهم من ديون (PGTR1940:1)⁽³⁸⁾

تدمير شعبي وأزمة اقتصادية حادة

ضربت الأزمة الاقتصادية المجتمع الكويتي بالعمق، وبدأت تداعيات الأحداث تؤثر في حياة الناس، وكان تأثير الممولين الكويتيين بالأزمة، أكبر من تأثير البحارة الذين لا يملكون شيئاً بالأصل، وعلّق ديكسون في تقرير له عام ١٩٣١ على تلك المستجدات قائلاً "إنه نتيجة للكارثة الاقتصادية، كان هناك نقص في الأموال لدى ملاك سفن الغوص، عند بدء الموسم الجديد في شهر مايو، ونتيجة لهذه الظروف، اتفق الملاك فيما بينهم، وقرروا تخفيض الدفعات المقدمة للغواصين والسيوب، وكما كان متوقعاً، فقد نشأت حالة من التدمير والرفض وسط البحارة، ووصلت إلى المدى الذي قرّر فيه هؤلاء عدم النزول إلى البحر في منتصف مايو، وتعلّل ملاك السفن بأنهم لا يستطيعون أن يدفعوا القيمة المتعارف عليها بسبب الظروف الاقتصادية، واهتم الشيخ أحمد الجابر حاكم الكويت بهذه المسألة، فأرسل رئيس البلدية للبحث في كيفية تجاوز هذه الأزمة، وبعد مباحثات مستفيضة، وافق الحاكم على القرارات التي أصدرها رئيس البلدية، وكانت على النحو الآتي:

١- يمنح كل الطاقم الذي حقق إنتاجاً مقبولاً في العام الماضي، قرصاً مقدماً عن نصيبه في حصاد الموسم السابق، بحيث يحصل كل غواص على ٥٥ روبية مقابل ٥٤ روبية للسيب.

٢- أفراد الطاقم الذين حققوا إنتاجاً أقل، يمنح الواحد منهم ٤٠ روبية للغواص و ٣٠ للسيب.

٣- كل من يعترض على هذا الأمر، سيعرض نفسه للعقاب". وتابع ديكسون تقريره قائلاً: "لم يرض هذا الحل الغواصين والسيوب، ما حدا بحاكم الكويت إلى القبض على رؤوس وقيادات هذه الحركة، وإيداعهم السجن (PGAR:9:65).⁽³⁹⁾ وكانت هذه العقوبة الرادعة والموقف الحاسم من الحاكم، سبباً في توجه الأسطول الكويتي للمغاصات في بداية الموسم، وعلى الرغم من سوء الأوضاع التي يعانيها البحارة، وخصوصاً بعد تخفيض الدفعات المقدمة من الأموال التي تعتمد عليها عائلاتهم طوال موسم الغوص، إلا أن الإضراب عن العمل لو استمر، كان سيثقل الحركة التجارية

تماماً، فالممولون والتجار في أزمة حقيقية، وهم بالفعل لا يستطيعون تقديم المبالغ المطلوبة منهم، ووصف ديكسون الأسطول الخارج للغوص في موسم ١٩٣١ قائلاً: "بدأ الموسم بخروج ٣٥٠ قارباً للصيد، وهو رقم أقل من حجم الأسطول المعتاد المكون من حوالي ٥٠٠ قارب في المتوسط، وعندما عاد الأسطول، كان المحصول بحدود المعدل المعروف، ولكن الطلب على اللؤلؤ كان معدوماً تماماً ولا في الأنواع الجيدة منه، أما الأنواع الرخيصة، فقد بيعت في الهند بأسعار أقل مما كانت عليه في عام ١٩٣٠، وأدى هذا الوضع الاقتصادي المتدهور إلى نشوء الكثير من الصعوبات، ولا سيما وسط الفقراء، كما أثارت الكثير من السخط والتبرم، وفي وسط البدو كان التذمر أكثر، فقد كان البدو يعتقدون أن سكان المدن يستأثرون بكل التسهيلات، ولا سيما بعدما تفشى مرض السل في المناطق البدوية، وأودى بحياة الكثيرين، الشيء الذي اضطر معه المقيم السياسي إلى التدخل، إذ أمر أن يصرف لكل فرد ما قيمته ٣٠٠ روبية من الأرز، كما بذل الحاكم بعض الجهد في هذا الاتجاه، ولكن بقية أفراد الأسرة الحاكمة، لم يقدموا شيئاً على الرغم من أنهم يعدّون من تجار اللؤلؤ، وقد انزعج الحاكم كثيراً بسبب الحصار المضروب على بلاده، وخشي على مصير مزارع النخيل الخاصة بالكويت في شط العرب، ما فرض على الحكومة الكويتية أن تنتهج سياسة التقشف والترشيد، تحسباً لما قد تؤول إليه الأحوال في المستقبل" (Ibid).⁽⁴⁰⁾ ولكن الأحوال ساءت في العام التالي ١٩٣٢، إذ أشار ديكسون في تقرير آخر إلى أنه "لم يخرج في موسم ذلك العام، سوى ٢٥٠ قارباً (PGAR:9:52). (41)

الأوضاع تزداد سوءاً

اعتقد كثير من البحارة وملاك القوارب أن تلك أزمة مؤقتة، وستنتهي بعد مدة، ولكن في عام ١٩٣٢، وهو العام الثالث من عمر الأزمة، بدت الأوضاع تزداد سوءاً، وحالة اليأس التي لا بد أنها أصابت الجميع، ساعدت على تفاقم الوضع السيئ، ويبدو أن ملاك السفن لم يرضوا بالقرار الذي أصدره رئيس البلدية في الكويت عام ١٩٣١، بتحديد مبالغ القروض التي تمنح للغواصين والسيوب، وليس واضحاً إن كانوا قد نفذوا القرار أو امتنعوا عن تنفيذه، ولكن الاضطرابات التي نشبت من جديد عام ١٩٣٢ وسط البحارة في بداية موسم الغوص بسبب السلف والقروض، كانت بسبب القرارات التي اتخذها ملاك القوارب الذين اجتمعوا من جديد قبل موسم عام ١٩٣٢، واتفقوا فيما بينهم على تخفيض قيمة القروض مرة أخرى، وقال ديكسون في تقريره: "إن البحارة رفضوا القرارات الجديدة، وقرروا عدم الذهاب إلى الغوص، وتدخل الحاكم من جديد، وأصدر قراراً يحدد فيه الفئات والقروض التي تمنح لها على النحو الآتي: ٣٧ روبية تمنح للغواص، و٣٢

روبية للسيب"، وعلق ديكسون على هذا القرار قائلاً: "رغم ضآلة هذه الأرقام، إلا أنها بكل المقاييس أفضل مما كان ينوي الملاك دفعه" (Ibid).⁽⁴²⁾ وعلى الرغم من سوء الأوضاع، واحتجاجات الغواصين وقرارات الحاكم، إلا أن السفن التي خرجت عام ١٩٣٢ أتت بمحصول جيد أفضل من السنوات الثلاث السابقة، وعلق ديكسون مستغرباً "بيعت كل النوعيات المنخفضة القيمة في الهند، وبيعت اللآلئ ذات الأحجام الكبيرة في الأسواق الأوروبية وأمريكا، على الرغم من عدم وجود طلب في تلك الأسواق، ويمكن القول إن محصول ١٩٣٢ قد بيع كله، ما أنعش الحالة الاقتصادية في الكويت، ولم يتبق أمام التجار إلا مخزون أعوام ١٩٢٩ و ١٩٣٠ و ١٩٣١، إذ قرروا الاحتفاظ به لبعض الوقت، مع علمهم أن اللؤلؤ يفقد قيمته التجارية كلما ظل لمدة أطول لدى أصحابه، ولكنهم ما كانوا ليعرضوا أنفسهم للخسارة، لأنهم اشتروه بأسعار أعلى بكثير من أسعار البيع المتاحة في الوقت الراهن" (Ibid).⁽⁴³⁾ ولكن هذه المدد المزدهرة التي تحدثت في أثناء مدد الكساد الطويلة، لا يعول عليها، وتحدث انتعاشات مشابهة في أسواق الأسهم عندما تنهار لسنوات طويلة، والمشكلة التي يواجهها التاجر في كل زمان ومكان، هي عدم القدرة على بيع محصول أو بضاعة اشتراها غالية في أوقات الازدهار، بأسعار أقل في أوقات الكساد، ويضطر للاحتفاظ بها أملاً في بيعها في المستقبل، وهذا بدوره يؤدي إلى جمود عمليات البيع والشراء، وتفاقم خسائر التجار، ويبدو المأزق واضحاً في حالة تجارة اللؤلؤ في بداية الثلاثينيات، فالأسعار التي انهارت عام ١٩٢٩، دعت التجار للاحتفاظ بمحصول تلك السنة، ثم السنوات التالية لها، وهذا التراكم هو الذي أدى إلى ازدياد الاحتقان، ومحاولات التجار لتعويض الخسائر بتخفيض قروض البحارة، ولكن تلك الحلول الجزئية أدت بدورها إلى تأثر البحارة الذين هم بالأصل طبقة فقيرة، وبالكاد يكفيها ما كان يعطى لها، ورسم لنا ديكسون في تقرير آخر، صورة أوضح عن المأزق الذي يعانيه تجار اللؤلؤ، لاسيما الصغار منهم (الطواشين) قائلاً: "كان عام ١٩٣٣ بصفة عامة أفضل من الأعوام الأربعة السابقة، فقد بيع معظم المحصول، باستثناء النوعيات الممتازة منه من اللآلئ ذات الأحجام الكبيرة، وكان أكثر التجار تأثراً أو تضرراً من الركود الاقتصادي، أولئك الذين ظلوا يحتفظون بكميات من اللؤلؤ خلال الأعوام الخمسة الماضية، حيث أنهم في ذلك الوقت اندفعوا لشراء اللؤلؤ عندما كانت الأسعار مرتفعة، أما الآن فإنهم لا يستطيعون بيعها حتى بأسعار تنتج عنها خسارة معقولة، وذلك لأن الأسعار انخفضت كثيراً، وكان أبرز هؤلاء الحاج شمالان الذي كان أحد أثري أثرياء الطواشين" (PGAR1986:9:61).⁽⁴⁴⁾

الكويتيون يتكيفون مع الوضع الجديد

كان انهيار صناعة الغوص على اللؤلؤ، حدثاً كبيراً هزّ منطقة الخليج برمتها، إذ يعمل السكان بأكملهم تقريباً بالغوص، أو بالمهن المرتبطة به، كصناعة السفن وصناعة الأشرعة والحبال وغيرها، ولم يكن من السهل التكيف مع الوضع الجديد، فقد بدأ المجتمع الخليجي يشهد ظواهر لم يعتد عليها من قبل، مثل إفلاس كبار الملاك والممولين والطواشين، وبروز ظاهرة البطالة بين أفراد المجتمع الذي هو أصلاً مجتمع فقير، وذكر ديكسون في تقرير له عن الأوضاع الاجتماعية في الكويت عام ١٩٣٤-١٩٣٥، أن: "معظم سكان الكويت الفقراء، وحوالي ١٠ آلاف نسمة من بين سكان المدينة البالغ تعدادهم ٦٠ ألف نسمة، يعيشون عيشة الكفاف، بما لا يتجاوز مبلغ "آنة" في اليوم الواحد"، والآنة جزء بسيط من الروبية الهندية، وأكمل: "غير أن القبائل البدوية تعيش على ألبان الجمل والتمور، ومستوى المعيشة كما هو ملاحظ متدن، غير أن الناس بصفة عامة سعداء، وتبدو عليهم القناعة التامة بما حباهم به الله"، ووصف ديكسون طريقة المعيشة في الكويت قائلاً: "الربع آنة يمكن أن تشتري به قطعة خبز كبيرة الحجم، واليابان توفر الوسائل التي تساعد المرء على الحصول على ضالته بسعر زهيد، واللؤلؤ هو المجال الرئيسي الذي يطرقه المواطنون الباحثون عن العمل في المدينة، بجانب هذا، يوجد حوالي ٢٠٠٠ مواطن يعملون في شتى أعمال الشراء والبيع والحرف الصغيرة، ولكن الغالبية العظمى تعتمد في معاشها على صيد اللؤلؤ، سواء أكان ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وأسطول الكويت لصيد اللؤلؤ يتكون من ٧٠٠ مركب، غير أن ٢٠٠ إلى ٣٠٠ مركب هي التي تعمل في البحر خلال السنوات الأخيرة، وتجارة اللؤلؤ تستوعب حوالي ٦-٧ آلاف رجل في مختلف المهام، من النوخة إلى الغطاسين والعتالة، والذين يجرون السفن، فضلاً عن ذلك فإن حوالي ألف شخص يجدون فرصاً للعمل في مجالات تجارية جانبية، مثل صناعة المراكب والأشرعة والحبال والأسماك والخ" (1:PGTR1940)⁽⁴⁵⁾ ورصد ديكسون بعض الظواهر الجديدة التي بدأت تظهر في المجتمع الكويتي في تلك المدة، ولم تكن موجودة من قبل، مثل انتشار البطالة، قائلاً: "مثل كل البلدان، للكويت مشكلة بطالة تبلغ ٥ آلاف فرد يعتمدون على أقاربهم" (Ibid).⁽⁴⁶⁾

ولكن الكويت التي اشتهرت ببناء السفن الكبيرة والقوية، استمرت ببناء تلك المراكب تعويضاً عن الكساد الذي أصاب أهم مهنة بالكويت، وأشار تقرير عامي ١٩٣١-١٩٣٢ إلى بناء ٢٧ سفينة، إحداها تبلغ سعتها ١٩٢ طناً⁽⁴⁷⁾ (Ibid)، و"١٢ سفينة في عامي ١٩٣٤-١٩٣٥ و ٤٠ سفينة عام ١٩٣٥-١٩٣٦" (Ibid).⁽⁴⁸⁾ وعزا ديكسون سبب الزيادة في بناء السفن، على الرغم من الأوضاع الاقتصادية الصعبة، إلى "السمعة الجيدة

للمراكب الكويتية⁽⁴⁹⁾ (Ibid). وتكاتف الكويتيون فيما بينهم لمواجهة تلك الأزمات، ومساعدة بعضهم بعض، فعلى سبيل المثال، ذكر ديكسون "إن كميات اللؤلؤ التي جمعت خلال موسم ١٩٣٣، وزعت على كل القوارب التي خرجت للصيد، ولم يعد للكويت قارب خالي الوفاض، بعكس الموسم الذي قبله، حيث احتكر عدد قليل من القوارب كل الكمية التي جمعت" (PGAR:1:52) (50).

وكان حاكم الكويت مهتماً بتطورات الأزمة، ففي عام ١٩٣٢، بعث برسالة إلى الحكومة البريطانية، " اقترح فيها عقد مؤتمر يجمع حكام الكويت والبحرين وقطر والسعودية، لتحديد مغاصات معينة يحظر فيها الصيد لفترة معينة، حتى تستعيد قدرتها الإنتاجية، على أن تخصص أماكن أخرى للصيد المؤقت، وكان الغرض من هذا الاقتراح، قطع الطريق على الغواصين الذين كانوا يستنزفون الهيرت (المغاصات)، وأغلبهم من الغواصين الهواة " (PGAR:9:61) (51).

ازدهار بناء السفن خلال سنوات الأربعينيات

قدم الرحالة الأسترالي ألن فاليرز للكويت عام ١٩٣٩م، وركب في إحدى سفن الغوص المتجهة لمغاصات اللؤلؤ في موسم ذلك العام، وسجل لنا كل مشاهداته، فضلاً عن ذلك التقاطه لصور جميلة وواضحة للحياة في الكويت في تلك المدة، وعلى سفينة الغوص التي استقلها، واصفاً الحالة الاقتصادية الصعبة التي تمرّ بها الكويت في أواخر الثلاثينيات بقوله: " في عام ١٩٣٩، خرج من الكويت ١٥٠ مركباً من جميع الأحجام والأنواع للغوص على اللؤلؤ، وكان العدد ينوف على ٦٠٠ قبل ٤٠ عاماً فقط، وكان الأسطول الذي خرج في ذلك الصيف الذي قضيته في الكويت، أكبر أسطول يقوم بذلك منذ بداية الكساد، وفي تلك الأثناء، كان عدد من التجار الذين ضرب الكساد تجارتهم قد انسحبوا كلياً من هذه التجارة، وتركوا لغيرهم من التجار الجدد أن يجربوا حظهم فيها، وكانت منافسة اللؤلؤ الاصطناعي الياباني قد خفت حدتها كثيراً، فقبل سنوات عدة، كان اللؤلؤ الاصطناعي نادراً نسبياً، وكان يستطيع المنافسة بقوة أكبر مما هو عليه الحال في الوقت الحاضر، إذ أصبح كثيراً جداً، وفي أحوال كهذه، لم يعد اللؤلؤ يستحق الغوص من أجله، لذلك فإن شواطئ الكويت مملوءة حتى هذا اليوم، بهياكل مئات من مراكب الغوص، ملقاة هناك ومهملة لمدة طويلة جداً، بحيث أصبحت لا تصلح لشيء، سوى أن تكون وقوداً للنار، هذا مع أن عدداً كبيراً من المراكب الكبيرة، ومعظم مراكب اليوم والسنبوك، انتقلت ملكيتها من أيدي الكويتيين إلى أيدي أصحابها الجدد من الإيرانيين، أو سكان الباطنة أو أهالي إمارات الساحل، أو سكان ساحل المهرة، وأصبحت تستخدم لنقل الركاب والبضائع. لقد نقص عدد المراكب المسجلة في الكويت نقصاً كبيراً في السنوات العشر الماضية، إلا

أن عدداً آخر مازال مسجلاً فيها، وهناك حوض لا يبعد كثيراً عن المستشفى الأمريكي، تزدحم فيه المراكب بكثافة كبيرة جداً، من جميع الأنواع والأحجام، إلا أن تلك المراكب غدت الآن قديمة ومهترئة، بحيث لا يستطيع أي من تلك المراكب أن يبحر من جديد. لقد كانت الكويت منذ مدة طويلة، ولم تزل ميناء مهماً جداً للغوص على اللؤلؤ، لا تفوقها أهمية إلا البحرين، غير أن كساد تجارة اللؤلؤ كان كبيراً، وقضى اندلاع الحرب العالمية الثانية على كل أمل بازدهار أسواق اللؤلؤ" (52) (فاليرز ٢٠٠٦: ٥١٣).

ولتعويض خسارتهم، والولوج في مجالات استثمار جديدة، اتجه بعض كبار تجار اللؤلؤ الكويتيين إلى الاستثمار في بناء السفن الكبيرة، التي يحتاجها التجار الذين يتاجرون مع الدول الأخرى، وعن ذلك، قال الميجر جالوي **Galloway** في تقرير له عام ١٩٣٩-١٩٤٠: "إن مراكب ضخمة تبلغ قيمة الواحدة منها ما بين ١٠-٣٠ ألف روبية، تم بناؤها خلال هذه السنة، فضلاً عن ذلك مجموعة من المراكب الصغيرة، وكان البنائون الرئيسيون، من التجار الكبار من عائلات الثنيان والصقر وشاهين الغانم والحاج أحمد" (53) **(PGTR1940:1)**. ونشطت السفن الكويتية خلال سنوات الحرب العالمية الثانية في نقل البضائع بين الموانئ الخليجية والموانئ الأخرى، وذكر الميجر تاندي **Tandy** في تقرير له عام ١٩٤٣-١٩٤٤: "أن هناك حوالي ١٠٠ سفينة ذات حمولة تزيد على ١٠٠ طن ترسو في الكويت، وتعمل في مجال التجارة من البصرة إلى ممباسة عن طريق عدن وكاليكوت وبومباي، والشحنات الأساسية التي تحملها، هي التمور والسكر والأرز وأعمدة شجر التين الهندي وخشب التيك، وهذه السفن الشراعية تم بناؤها محلياً من خشب التيك، وهي ذات قوة تحمل في البحر، وملاحوها من ذوي الخبرة والمهارة، ومعهم بحارة متمرسون، في حين أن سفن الغوص بدأت تقل، وكان سوق اللؤلؤ فاتراً، وبه بعض المشترين الهنود" (54) **(PGTR1940:1)** ، ويبدو أن صناعة المراكب الكويتية بدأت تكتسب شهرة واسعة في المنطقة نظراً لمتانتها وكفاءتها، مما أثار غيرة بعض الدول الأخرى، ومنها إيران التي أخذت تسلط الضوء على السفن الإيرانية المبنية في الكويت، وتحاول منعها من الإبحار، وأشار تقرير للمقيم السياسي البريطاني "إن الحكومة الإيرانية منعت الإيرانيين من امتلاك مراكب الدهو المبنية في الكويت، ويفترض أن هذا المنع يطال كل مراكب الدهو المبنية على الساحل العربي، والغرض من ذلك أن يبني الإيرانيون مراكب الدهو بأنفسهم"، وعلّق على ذلك قائلاً "واقع الأمر هم لا يقدرّون على ذلك، وإذا ما أراد أحد الإيرانيين أن يمتلك مركب دهو كويتي، فإنه يسجله في الكويت على أنه ملك لتاجر كويتي، ويرفع مركب الدهو العلم الكويتي، ولكنه في الحقيقة هو مركب إيراني، حيث إن صاحبه وقبطانه وطاقمه كلهم إيرانيون" **(RK:4:205)**. (55)

نهاية صناعة الغوص على اللؤلؤ

أخذت صناعة الغوص على اللؤلؤ تنقلص تدريجياً في أثناء الحرب العالمية الثانية، وأشار تقرير بريطاني لعام ١٩٤٣، إلى أن "الطلب على اللؤلؤ في الهند، لم يعد بمستوى الطلب نفسه على الأحجار الكريمة الأخرى"⁽⁵⁶⁾، (RPGPF:3:521).

ورأت الهند بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، أن تنتهج سياسة اقتصادية، تحاول من خلالها إنشاء اقتصاد حر مستقل وممنهج، ورأت بعد استقلالها عام ١٩٤٧ أنه من الضروري مراجعة سياسة ضبط تجارة الاستيراد، لأجل الانتفاع من عائدات التجارة الخارجية، وحظر استيراد بعض البضائع غير الضرورية، وهذه السياسة الجديدة أصبحت سارية اعتباراً من أول يوليو ١٩٤٧، إذ لم تعد تصدر تراخيص الاستيراد لبعض البضائع، ومنها اللؤلؤ غير المصنّع، ولا سيما أن اللؤلؤ لم يعد من الكماليات الضرورية التي يهتم بها الهنود كما كان في السابق، ولاشك أن هذا الحظر شكل ضربة قاصمة لمهنة تحتض⁽⁵⁷⁾، (RPGPF1995:2:579).

وأكد دونالدسون Donaldson من مكتب علاقات الكمنويلث في تقرير له بتاريخ ٢٦-١١-١٩٤٧: "إن اللؤلؤ أصبح على رأس قائمة البضائع التي لم تعد تسمح حكومة الهند باستيرادها". ويتابع قائلاً: "لاشك أن الحظر الذي فرضته حكومة الهند على استيراد اللؤلؤ، سيؤثر على اقتصاد الخليج، وتقدر قيمة اللؤلؤ الذي كان يحتفظ به في أسواق الهند قبل الحربين، ما بين ٦-٧ لاک (اللاک يساوي ١٠٠ ألف روبية هندية)، وارتفع كثيراً في عامي ١٩٤٣-١٩٤٤"⁽⁵⁸⁾ (RPGPF1995:3:591).

الخاتمة

نستخلص من هذه الدراسة، مجموعة من النقاط، أهمها:

(أولاً) من خلال ما ذكرته الوثائق البريطانية عن نظام الغوص وتجارته، يتضح أن تلك المهنة ليست كما جرى تصويرها إعلامياً، كونها مجرد حرفة بحرية يقتات منها أبناء مجتمعات الخليج الفقيرة، التي حالت البيئة الصحراوية التي يعيشون فيها، من دون إيجاد بدائل لها، وإنما كانت صناعة متكاملة، تديرها مجموعة كبيرة من أصحاب رؤوس الأموال الأجانب، وتقوم على الإقراض والديون والربا، وتمكن هؤلاء من تحويل مجتمعات الخليج البسيطة، إلى منظومة اجتماعية طبقية هرمية، يقبع في قاعها الأغلبية العظمى من السكان الفقراء، ويتحكم بهم مجموعة من ملاك السفن وربانيتها، وجرى إدخال هؤلاء جميعاً في قيود مالية معقدة، تجعل الكل يعمل باجتهد، وبمردود قليل، لصالح كبار الممولين الذين قدم معظمهم من الهند، وجرى ربط الطبقات الدنيا من تلك المجتمعات، وهم الذين يشكلون المحرك الرئيس لتلك المهنة، بما يشبه السلسلة الطويلة من

القيد الصارم، الذي لا ينتهي بموت البحار، وإنما يمتد إلى أبنائه الذين يرثون ديونه، ويواصلون عمل والدهم لتسديد تلك الديون، ولتستمر منظومة العبودية إلى ما لا نهاية.

(ثانياً) على الرغم من معرفة الإدارة البريطانية التي تدير المنطقة، بقسوة نظام الغوص، والظلم الشديد الواقع على أبناء المنطقة، إلا أنها لم تتخذ أي إجراءات لحماية أو على الأقل إنصاف هؤلاء، بل على العكس من ذلك، فالوثائق التي كتبت بتفصيل عن ذلك النظام القاسي في العمل الذي يعرض العاملين فيه للموت في أي لحظة، شرحت قسوة نظام الغوص بمعرفة تفصيلية، ووقفت ضد أبناء المنطقة المدينين، الذين يضطرون للهروب من دائنيهم أحياناً بعد أن تغلق بوجوههم كل السبل، وأصدرت قوانين تجبر حكام المنطقة، مثلما حدث في إمارات الساحل عامي ١٨٦٨م و ١٨٧٩م، بعدم إيواء الهاربين، وضرورة تسليمهم لإماراتهم، مما يعني أنها لم تكتف بغض الطرف عن تلك العبودية، وإنما قامت بحمايتها وتأييدها وشرعنتها، بإصدار قوانين مؤيدة لنظمها.

(ثالثاً) سعت الحكومة البريطانية إلى حماية رعاياها الهنود في كل الأحوال، ففي أثناء ازدهار اللؤلؤ، أصدرت قوانين لحماية الدائنين الأغنياء ضد المدينين الفقراء، كما حدث عام ١٨٧٩م، وعندما انهار اللؤلؤ في العشرينيات من القرن العشرين، وقفت مع الدائنين الهنود ضد المدينين من صغار التجار وأصحاب سفن الغوص من أبناء المنطقة، الذين لم يعد في مقدورهم تسديد ديونهم، بسبب كساد أسواق اللؤلؤ، كما أنها لم تتخذ أي إجراءات ضد التجار الأجانب الذين أدخلوا لؤلؤاً مستزرعاً لمنطقة الخليج، وقاموا بخلطه باللؤلؤ الطبيعي، وهو ما شكّل ضربة كبيرة لاقتصاد المنطقة، واكتفت بالتفرج على ما يحدث للمنطقة وأبنائها الذين دخل صغارهم في طواوير البطالة، وكبارهم في قيود الديون والقضايا التي أقيمت ضدهم.

(رابعاً) من الواضح أن الحكومات المحلية في الخليج، لم تهتم بوضع نظام حماية لاقتصادها، على الرغم من قسوة نظام الغوص الذي لا يناسب طبيعة الناس المتسامحة والبسيطة في الخليج، وتركت الممولين يتولون مهمة تشكيل نظام اقتصادي مشابه لما هو في بلدانهم، وتشكيل المجتمعات الخليجية لتصبح مجتمعات طبقية شبيهة بالمجتمعات الزراعية، التي تضع حاجزاً كبيراً بين الملاك، والطبقة العاملة التي تستهلك بالكامل دون أن تستفيد شيئاً.

(خامساً) على الرغم من كون المجتمع الكويتي جزءاً لا يتجزأ من المجتمعات الخليجية، من حيث تشابه التركيبة المجتمعية القبلية، إلا أن الكويتيين استطاعوا أن يكونوا مجتمعاً منسجماً أكثر من غيرهم، من حيث التكاتف والترابط، ويبدو ذلك واضحاً من الإجراءات التي اتخذت في الثلاثينيات، من قيام السفن التي خرجت بحصاد جيد في موسم

الغوص، بمساعدة السفن الأخرى التي لم تجن شيئاً، وهذا في واقع الأمر ليس إلا صورة واضحة من صور التكاثر الذي يشتهر به المجتمع الكويتي، على الرغم من أن ظروف الأزمة الاقتصادية كانت قاسية.

(سادساً) استفادت الكويت من المورد الآخر لها، وهو صناعة السفن الكبيرة، التي تستخدم للنقل البحري بين الخليج والهند، واستطاعت أن تحل جزءاً من أزمته، من خلال تطوير تلك الصناعة التي كانت مميزة، وعليها إقبال من مدن الخليج وإيران كافة، وعلى الرغم من أن تلك المهنة لم تكن بمستوى صناعة الغوص، من حيث الحجم والمردود، فضلاً عن ذلك أن العاملين بها أقل عدداً، إلا أن واردات تلك الصناعة أسهمت إلى حد ما في تخفيف آثار الأزمة الكبيرة التي تمرّ بها الكويت.

المصادر

- ١- الحجي، يعقوب يوسف، *النشاطات البحرية القديمة في الكويت*، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت ٢٠٠٧
- ٢- شلبي، علي، *أزمة الكساد العالمي الكبير وانعكاساتها على الريف المصري (١٩٢٩-١٩٣٤)*، دار الشروق، القاهرة ٢٠٠٦
- ٣- الغنيم، عبدالله يوسف، *كتاب اللؤلؤ*، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت ١٩٩٨
- ٤- الفارس، محمد فارس، *الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل*، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠٠٠
- ٥- فاليرز، ألن، *أبناء السندباد*، ترجمة د. نايف حرفا، مراجعة الدكتور يعقوب الحجي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت ٢٠٠٦.
- ٦- لوريمر، ج ج، *دليل الخليج*، تاريخي، (عدة أجزاء)، مكتب أمير دولة قطر، قطر ١٩٦٤
- ٧- لوريمر، ج ج، *دليل الخليج*، جغرافي، (عدة أجزاء)، مكتب أمير دولة قطر، قطر ١٩٦٤
- 8- Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, Central Arabic, Historical, 9 volumes* (Calcutta superintendent, Government printing, India 1915)
- 9- *The Middle East Journal, volume 5, no 2 (Spring 1951) (MEJ 1951)*
- 10- *The Persian Gulf Administration Reports (1873-1957), 11 volumes, Archive Edition 1986 (PGAR 1986)*
- ١١- التقارير البريطانية السنوية للمسؤولين البريطانيين في مقر المقيم السياسي البريطاني في الخليج والممثلات في بوشهر والبحرين ومسقط والكويت، صدرت عام ١٩٨٦ ب (١١ مجلد)، وأشرت بالهوامش الى مختصر اسم المجلدات وسنة الصدور ورقم المجلد والصفحة كالتالي:
PGAR: vol no.:Page no.
- 12- *The Persian Gulf Trade Reports, 1905-1940, Archve Edition 1987 (PGTR 1987)*
- 13- *Political Diaries of the Persian Gulf, (1904-1958), 20 volumes, Archive Edition, 1990 (PDPG 1990)*
- ١٤- تقارير الاستخبارات الأسبوعية أو الشهرية المرسلة من المسؤولين البريطانيين في الكويت والبحرين وقطر وامارات السحل ومسقط وبندر عباس وبوشهر وسوها على الجانب الفارسي، صدرت عام ١٩٩٠ ب (٢٠ مجلد) ، وأشرت بالهوامش الى مختصر اسم المجلدات وسنة الصدور ورقم المجلد والصفحة كالتالي: **PDPG: vol no.:Page no.**
- 15- *Records Of Kuwait, 1899-1961, Archive Edition 1989 (RK 1989)*

16-Records of the Persian Gulf Pearl Fishries (1857-1962),4 volumes, Archive Edition 1995 (RPGPF 1995)

١٧- وثائق اللؤلؤ المحفوظة في سجلات مكتب الهند والخاصة بالكويت والبحرين ومسقط والإمارات، علاوة على سجلات وزارة الخارجية ووزارة البحرية وتبدأ منذ منتصف القرن التاسع عشر حتى عام ١٩٦٢، صدرت عام ١٩٩٥ في (٤ مجلدات)، وأشرت بالهوامش الى مختصر اسم المجلدات وسنة الصدور ورقم المجلد والصفحة كالتالي: **RPGPF: vol**

no.:Page no.