

## التجارة في موانئ بوشهر وخرمشهر وبندر عباس والبحرين والكويت ومسقط عام 1936: دراسة في ضوء تقرير فرانك تود

ثابت غازي العمري<sup>1</sup>، عبدالمعز بني عيسى<sup>2</sup>

<https://doi.org/10.35516/jzha.v17i2.1339>

### ملخص

تناولت هذه الدراسة بشكل عام الأوضاع التجارية في منطقة الخليج العربي في عام 1936 بناءً على التقرير الذي أعدّه فرانك تود نائب القنصل البريطاني في مدينة بوشهر، وركزت بشكل خاص على دراسة ستة موانئ خليجية فقط تضمنتها التقرير، ثلاثة منها على الضفة الشرقية للخليج العربي، هي: بوشهر، وخرمشهر، وبندر عباس، وثلاثة عربية، هي: البحرين، والكويت، ومسقط؛ بهدف تقديم صورة واضحة ومتكاملة عن أحوالها التجارية، ولا سيما من حيث الحركة التجارية، والدول المشاركة، والسلع المتبادلة، والبيانات المالية المتعلقة بالصادرات والواردات من حيث الزيادة أو النقصان. وكان من أبرز النتائج التي توصلت إليها الدراسة استمرار التجارة البريطانية في تلك الموانئ، ولكن ليس بالمستوى الذي كانت ترغب به الحكومة البريطانية؛ إذ شهدت تجارتها تراجعاً في بعض الموانئ بسبب المنافسة الدولية، خاصة من اليابان.

**الكلمات الدالة:** التجارة، بريطانيا، بوشهر، بندر عباس، البحرين، الكويت.

### المقدمة

تعاقبت مع عصر الاكتشافات الجغرافية العديد من القوى الدولية التي تنافست في ما بينها للسيطرة على الخليج العربي بوصفه يشكّل محوراً بارزاً في التحكم في المواصلات العالمية بين الشرق والغرب، وكان من أبرز هذه الدول بريطانيا التي سعت إلى السيطرة عليه في سبيل تحقيق مصالحها التجارية والسياسة والعسكرية، وقد رافق تحقيق هذه المصالح صراعاً وتنافس مع دول أخرى، مثل: البرتغال، وهولندا، وفرنسا، وفارس. ومنذ بدايات القرن التاسع عشر، وهي المدة التي شهدت بداية الهيمنة البريطانية، خاصة بعد تدمير قوة القواسم على الساحل المتصالح، وحتى استقلال دول الخليج العربي بصفتيه واجهت بريطانيا منافسة من دول أخرى، مثل: روسيا، وألمانيا، واليابان، والولايات المتحدة الأمريكية.

ارتبطت المصالح البريطانية بالسيطرة على الهند منذ تأسيس شركة الهند الشرقية البريطانية في عام 1600<sup>(1)</sup>،

<sup>1</sup> قسم التاريخ والحضارة الإسلامية، جامعة خورفكان؛ قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة اليرموك.

<sup>2</sup> قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة اليرموك.

تاريخ الاستلام: 2022/1/24، تاريخ القبول: 2022/10/3.

(1) شركة الهند الشرقية البريطانية: تأسست الشركة بمرسوم ملكي في عام 1600، وأقامت أول مركز لها في ميناء سوارت الهندي، ثم تبع ذلك إنشاء المراكز الأخرى في مناطق مختلفة من الهند، وبعد ذلك وجهت الشركة أنظارها نحو الخليج العربي، وكان أول اتصال لها مع فارس. وكانت صادرات الشركة تتكون من الأقمشة الصوفية الإنجليزية بالدرجة الأولى

وكانت العلاقات التجارية بين شبه القارة الهندية ومنطقة الخليج العربي نشطة تجارياً، خاصة في ما يتعلق بعمليات الاستيراد والتصدير التي كان يمارسها التجار من كلا المنطقتين، ثم حدثت تطورات أدت إلى تعزيز المصالح البريطانية في منتصف القرن التاسع عشر وما بعد، وكان من أبرزها تزايد نفوذ شركة الهند الشرقية في الهند، وسيطرتها على مصادر الدخل والثروة في شبه القارة الهندية؛ مما أسهم في زيادة أهمية الخليج العربي التجارية، وعلاقته بالهند، إضافة إلى تعاظم دور التجار البريطانيين في النشاط التجاري؛ حيث أصبحت التجارة تحت سيطرة الشركات والوكلاء البريطانيين والأوروبيين الآخرين، وما رافقه من تقدم ونجاح كبير في النقل البحري الذي ترعته بريطانيا. (التيمي 1987: 11 وما بعد)

أصبحت بريطانيا مع نهاية الحرب العالمية القوة الأولى في منطقة الخليج العربي التي لم يكن ينزعها فيه أحد؛ فقد انهارت ألمانيا وخرجت منهزمة من الحرب، وحصلت فرنسا على مناطق أخرى بعد تقاضها مع بريطانيا على تقسيم مناطق النفوذ، وتغير النظام السياسي في روسيا، وقامت على أنقاضه الثورة البلشفية (1917) التي تخلت عن أطماع روسيا القيصرية، ثم ازدادت أهمية الخليج بالنسبة إلى بريطانيا في فترة ما بين الحربين العالميتين؛ حيث أصبح الخليج مركزاً للطيران العسكري والمدني البريطاني بين أوروبا والشرق الأقصى وحتى أستراليا، وهو الأمر الذي دفعها للتدخل في شؤون الدول والإمارات الخليجية بشكل أكبر من السابق، وإقامة علاقات أوثق مع شيوخ الساحل، وأخيراً الاهتمام بمصالحها الاقتصادية في المنطقة. (حسن 2012: 146)

كما أحكمت بريطانيا \_ كما سَنَظْهَرُ الدراسة \_ سيطرتها أيضاً من خلال عقدها سلسلة من المعاهدات السياسية والاقتصادية التي وقعتها مع حكام المنطقة ودولها وإماراتها، وضمنت لها التفرد شبه الكامل من أجل تحقيق مصالحها، التي كانت قد بدأت بالسماح لها بإقامة المراكز والوكالات التجارية لشركة الهند الشرقية، ثم تأسيس المقيميّات، والقنصليات والوكالات السياسية والمطارات، وأخيراً احتكار الامتيازات النفطية، وإقامة القواعد العسكرية.

كان المسؤول الأول والمباشر عن رعاية المصالح البريطانية في الخليج العربي في القرن العشرين المقيم السياسي الذي كان يقيم في المقيميّة السياسية البريطانية في مدينة بوشهر الإيرانية. وقد كان المقيم على اتصال مباشر، ويتلقى الأوامر حتى عام 1873 من حكومة بومباي، ثم بعدها من خلال حكومة الهند في لندن. كما كان له مساعدان من هيئة الخدمة الهندسية، ومنذ عام 1904 أصبح له نائب يسمى نائب القنصل لجلالة الملكة، وكان يجري اختياره من إدارة الخدمات القنصلية للشرق الأدنى، وعلى أن تكون مهامه الخاصة بالإشراف على الأمور التجارية، وحماية المصالح التجارية البريطانية في منطقة الخليج، ثم الإنابة عن المقيم السياسي في حال غيابه عن المقيميّة لتأدية مهام سياسية في أماكن خارج مدينة بوشهر. (لوريمر د.ت ج7: 242؛ هاي 2004: 41-49).

### الأوضاع الاقتصادية في الخليج العربي في الثلث الأول من القرن العشرين

اعتمدت اقتصاديات منطقة الخليج العربي قبل ظهور النفط على مثلث النشاط التجاري: الغوص والتجارة وصيد

يليهما بالأهمية الحديد والنحاس والقصدير، أما وارداتها من الشرق فكانت تشمل التوابل بمختلف أنواعها والحرير والقطن والصوف والنيلة والأعشاب الطبية. وقد ظلت الشركة تمارس أنشطتها التجارية والسياسية والعسكرية حتى عام 1858 الذي صدر فيه قانون الحكومة الأفضل للهند؛ حيث ألغي حكم الشركة للهند نهائياً، وانتقلت سلطاتها إلى ملك بريطانيا. (أمين 1980: 193؛ النجار 1978: 101 وما بعد)

الأسماك؛ حيث امتلأت مياه الخليج بأساطيل السفن والقوارب التي كانت تعمل في المجالات الثلاث. وكان صيد اللؤلؤ وتجارته الصناعة الأولى في الخليج، ومصدر رزق سكانه؛ إذ كان لتكوين الخليج الضحل وطبيعته الحارة دور في توفير بيئة صالحة لنمو أنقى أنواع اللؤلؤ في العالم، وكانت المناطق العربية الأكثر إنتاجاً له، ويمكن صيدها سنوياً، أما الشواطئ الإيرانية فالإنتاج كان أقل، وموسم الصيد كل ثلاث سنوات أو أربع. وقد بلغ عدد المشتغلين في استخراج اللؤلؤ في مطلع القرن العشرين 74 ألف رجل يعملون على أكثر من 4500 قارب وسفينة، ووصلت قيمة اللؤلؤ المستخرج في عام 1906 مبلغ 1,434,399 جنيه إسترليني. (الصباغ 2008: 2-8).

أما بالنسبة إلى التجارة، فكما هو معروف فإن معظم موانئ الخليج العربي أدت دوراً تاريخياً بارزاً في النشاط التجاري مع الموانئ القريبة، وهو ما يُعرف بالتجارة البينية، ومع الموانئ البعيدة، التي كان أبرزها موانئ شبه القارة الهندية. وقد شمل التبادل التجاري مع هذه الموانئ سلعاً متعددة ومتنوعة، وكان من أبرزها التوابل، والأرز، والسكر، والقمح، واللؤلؤ، والتمور، والأقمشة بأنواعها، والخيول، والأخشاب، والأدوات المنزلية، والمنسوجات، والسجاد، والرقيق، والذهب، والفضة، وغيرها. وقد كان من أبرز صادرات المنطقة العربية اللؤلؤ، والتمور، والخيول، والأسماك بأنواعها المختلفة. (التميمي 1987: 12-20).

تأثرت التجارة في الموانئ العربية في الثلث الأول من القرن العشرين صعوداً وهبوطاً بالأحداث التي مرت بها المنطقة، ولقد كان من أهمها الحرب العالمية الأولى وتداعياتها التي أدت إلى تراجع الحركة التجارية في الموانئ الخليجية؛ بسبب انشغال الدول الأوروبية بتلك الحرب، وما أسفر عنها من توقف لسفن النقل البحري عن العمل لانشغالها بنقل الجنود والمعدات الحربية. كما وجّه اللؤلؤ الصناعي الياباني ضربة كبيرة لتجارة الغوص على اللؤلؤ في المنطقة العربية، وأدى إلى تراجع عدد العاملين فيه في مطلع الثلاثينيات إلى 29 ألف رجل. وأخيراً جاءت الأزمة المالية العالمية التي بدأت في عام 1919 لتؤدي إلى شلل عام في الحركة التجارية العالمية بسبب انهيار عدد كبير من اقتصاديات العالمي، وتراجع حجم التجارة العالمي إلى النصف. (المعني 2015: 38-41؛ التميمي 1987: 3).

أدى تفرد بريطانيا بمنطقة الخليج العربي إلى ظهور بعض الإيجابيات التي انعكست على تحسن في الأوضاع الاقتصادية في المنطقة، التي تمثلت بمنح بريطانيا امتيازات التنقيب عن النفط في أراضيها، وكان أول هذه الامتيازات الحصول على حق التنقيب عن النفط في إيران عام 1901، ثم تلتها الكويت عام 1913، ثم البحرين عام 1914، ثم تبعتها باقي دول وإمارات الخليج. وقد ساعدت هذه الامتيازات وما تبعها من توقيع اتفاقيات مع الشركات النفطية البريطانية في رفد موازنات الشيوخ والرؤساء، الذين استفادوا من تلك الأموال في الإنفاق على بلدانهم، وتنشيط الحركة التجارية في موانئهم، وتوفير فص العمل لرعاياهم. كما أسهمت حاجة بريطانيا مع تطور صناعة الطيران إلى إنشاء خطوط جوية تربط بين مستعمراتها ومناطق نفوذها، وهو الأمر الذي فرض ضرورة إقامة المحطات الجوية، والمطارات، والقواعد العسكرية والمدنية لخدمة تلك الخطوط، وقد انعكست موافقة الدول على إقامتها في توفير مصادر مالية جديده ساعدتها في الخروج من أزمتها المالية، وتحسين أوضاعها الاقتصادية. (قاسم 1997: 406 وما بعد؛ الفارس 2015: 109 وما بعد؛ برجاس 2000: 156-159).

أشارت الوثائق البريطانية في النصف الأول من عقد الثلاثينيات إلى زيادة اهتمام الحكومة البريطانية بالتجارة في موانئ الخليج العربي بشقيها العربي والإيراني، وكان من دوافع هذا الاهتمام التوصل إلى وجود منافسة دولية للسلع البريطانية، وتدني حصتها التجارية في أسواقها مقارنة بدول أخرى كاليابان، وعلى هذا الأساس طلبت من دوائرها

السياسية والتجارية إعداد تقارير تجارية خاصة وعامة عن الأوضاع التجارية في تلك الموانئ، وكان من أمثلة ذلك الطلب من مسؤوليها إعداد تقارير في المدة 1931-1934 عن تجارة القطن والأقمشة البريطانية في تلك الموانئ، وكذلك التقرير الذي أعده جون بايلي (J. Baillie) في عام 1934، وقدم فيه مقترحات لتنمية التجارة البريطانية في الموانئ الخليجية. إلا أن التقرير الذي أعده فرانك تود كان أبررها لشموليته، ولتناوله الدول المشاركة في التبادل التجاري، والسلع المتبادلة، والقيم المالية لها. (IOR/R/15/2/348; IOR/L/PS/12/3797)

### أهمية البحث

تكمن أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على التجارة الدولية البحرية بشكل عام، والتجارة البريطانية بشكل خاص في ستة موانئ خليجية فقط تضمنها التقرير، ثلاثة منها فارسية، ومثلها عربية، التي شهدت نشاطاً اقتصادياً وتنافساً تجارياً دولياً ما بين بريطانيا وعدد من دول العالم في عام 1936، وذلك بالاعتماد في الدرجة الأولى على التقرير المميز الذي أعده فرانك تود (Frank H. Todd) نائب القنصل البريطاني في بوشهر، وقدمته للحكومة البريطانية، وجاء بعنوان "تقرير عن الأوضاع الاقتصادية والتجارية في الخليج العربي". وكان الهدف الرئيس من تكليف تود إعداد هذا التقرير هو الكشف عن طبيعة الأوضاع التجارية في تلك الموانئ، وبيان حجم التجارة البريطانية فيها مقارنة بدول العالم الأخرى التي أصبحت تنافسها بشكل كبير في الموانئ والأسواق الخليجية، ثم الاستفادة من نتائجه في تنمية التجارة البريطانية مستقبلاً، خاصة بعد تعافي المنطقة من الأزمات التي مرت بها، وما خلفته من نتائج سلبية على التجارة العالمية.

وتكمن أهمية التقرير، الذي جاء بملف رقم (IOR/R/15/2/1346)، في تركيزه على الحركة التجارية البحرية، وفي اختياره ستة موانئ فقط لأنها كانت الأبرز تجارياً على ضفتي الخليج العربي الشرقية والغربية، هي بوشهر، وخرمشهر (المحمرة سابقاً)، وبندر عباس، والبحرين، والكويت، ومسقط -حلاط- على مواقع تلك الموانئ والمدن الواردة في البحث انظر الخريطة المرفقة في نهايته -؛ حيث كشف التقرير عن معلومات تاريخية واقتصادية تجارية في غاية الأهمية تمثلت في بيان حجم التجارة الداخلية والخارجية في هذه الموانئ، مع ذكر أهم الصادرات والواردات، وقيمتها المالية، والدول التي كان لها تجارة وتنافس من أجل السيطرة على تلك الموانئ، إضافة إلى أنواع السلع والبضائع المتداولة في أسواقها، كل ذلك في العام التجاري 1935-1936، وقدم التقرير أيضاً عرضاً اقتصادياً مفصلاً لهذا العام مقارنة مع الأعوام السابقة؛ بُغية الوصول إلى تقييم للحالة التجارية من حيث الازدهار أو التراجع أو الثبات، خاصة في ما يتعلق بالتجارة البريطانية، وبالمقارنة مع الدول المنافسة لها.

### التمثيل التجاري البريطاني في ما وراء البحار

أسست الحكومة البريطانية في سبيل تعزيز التجارة والإشراف عليها قسم التجارة لما وراء البحار، وهو القسم المسؤول عن الإشراف على الخدمات المقدمة من ضباط المخابرات الاستشاريين المعيّنين في عدد كبير من دول العالم والتحكم فيها، وكانت مهماته تقسم قسمين: أولهما الإشراف على التجارة في الأراضي التابعة للإمبراطورية البريطانية، وتمثله الخدمات المقدمة من المفوض التجاري والمراسل التجاري المعيّنين في المكتب الدبلوماسي في الدولة أو المنطقة التي يعمل فيها، وفي النصف الأول من القرن العشرين وصل عدد المكاتب الدبلوماسية التجارية 16 مكتباً، وكانت تنتشر في أماكن عدة، منها: كندا، وجنوب أفريقيا، وأستراليا، والهند، ونيوزلندا، وسنغافورة، وغيرها (IOR/R/15/2/1346: ii)، أما القسم الثاني فكان يشرف على الخدمات التجارية في الدول الأجنبية غير الخاضعة للسيطرة البريطانية، وهذه الخدمات يمثلها موظفو الحكومة العاملون في السفارات والقنصليات البريطانية، ويحملون

لقب "مستشارون تجاريون" في المرتبة الأعلى، و"سكرتيريون تجاريون" في المرتبة الأدنى، وكان هذا القسم يقدم نوعين من الخدمات: الأول الخدمات الدبلوماسية التجارية المرتبطة بالمهام الدبلوماسية البريطانية، وبلغ عدد مكاتبه في دول العالم بلغ 38 مكتباً، أما الثاني فكان مسؤولاً عن الخدمات الاستشارية التي تقدم الإرشادات للحكومة البريطانية في الأعمال التجارية، وكان يمثل عددًا من الضباط البريطانيين برتبة ضابط استشاري. وفي فترة إعداد هذا التقرير كان القائم بهذا العمل المقيم السياسي في الخليج العربي النقيب فاول (Lieutenant Colonel T.C. Fowle)، وكان يعمل في المقيمة السياسية البريطانية في مدينة بوشهر الإيرانية. (IOR/R/15/2/1346: ii)

#### خطوط الشحن وشركات الملاحة البحرية

كانت الوسيلة الأكثر استخدامًا واختيارًا لنقل المسافرين أو البضائع أو البريد من بين الشركات البريطانية هي شركة الملاحة الهندية البريطانية (British India Steam Navigation Company)، وكانت تقدّم بخدمات أسبوعية في المنطقة الممتدة ما بين بومباي في الهند والبصرة في جنوب العراق، وفي طريقها كانت تمر بموانئ عديدة، مثل: كراتشي، وجوار - التي تقع جنوب غرب باكستان وعلى سواحل إقليم بلوشستا - وبندر عباس، وبوشهر، وخرمشهر، ومسقط، والبحرين، والشارقة، ودبي، والكويت، وغيرها. ومن الشركات البريطانية الأخرى كانت هناك شركة (Ellerman and Bucknall)، وشركة (Strick Line).

أما الشركات الملاحية الأخرى فقد كانت تمر شهرياً في موانئ الخليج العربي، وكان أبرزها:

- هولندا: Java Silver Pacific Line

- اليابان: Mitsui Bussan Kaisha, Osaka Shosen Kaisha, Nippon Yusen Kaisha, Yamashita Line.

- إيطاليا: Italian Lloyd Triestino Company

- ألمانيا: Hansa Line

- اليونان: (IOR/R/15/2/1346: 2) Greek Steamer

#### الخدمات الجوية

أدى استخدام الطيران إلى جعل الخليج العربي مرة أخرى حلقة وصل بين الشرق والغرب كما كان ذلك شأن السفن سابقاً؛ فقد كانت معظم خطوط الطيران من غرب أوروبا والولايات المتحدة إلى شرق آسيا والشرق الأقصى وأستراليا تمر فوقه وتهبط في مطاراته التي تتواجد في كل من البحرين، والكويت، والشارقة، والدوحة، ومسقط، إضافة إلى عدد من المطارات والممرات الجوية التي أنشأتها شركات النفط لاستعمالها الخاص. وكانت الخطوط الجوية البريطانية (Airways Imperial) تُسيّر رحلتين أسبوعياً إلى الجانب العربي، وتحطّ في مطارات كالكويت، والبحرين، والشارقة، وجوار، أما بالنسبة إلى إيران فقد أقيم خط لشركة الخطوط الجوية البريطانية على الساحل الفارسي، توقف استخدامه في أوائل الثلاثينيات بسبب وجود خلافات مع الحكومة الإيرانية؛ ولذلك كانت شركة K.L.M الهولندية (Koninklijke Luchtvaart Moatschoppij N.V.)، ترسل رحلة أسبوعية في كلا الاتجاهين العربي والإيراني، وكانت تحطّ في إيران في مطاري جسك -ميناء على ساحل الخليج العربي في محافظة هرمزكان في جنوب إيران-، وبوشهر، وكذلك فإن الخطوط الحيوية الفرنسية (Air France) كانت تتوقف أسبوعياً في المطارين نفسيهما. (هاي 2004: 81؛ IOR/R/15/2/1346: IV)

### العملة والأوزان

كانت العملة السائدة والأكثر تداولاً في التعاملات التجارية في منطقة الخليج العربي هي الروبية الهندية، وهي عملة فضية استخدمتها شركة الهند الشرقية في تجارتها مع الشرق، وسكّ ملوك بريطانيا فئات متعددة منها حسب الملك أو الملكة الذي يتربع على العرش. والريال الذي عرف بعدد من الألقاب منها الريال الفرنسي أو النمساوي أو دولار ماريا تيريزا باللغة الإنجليزية، وهو عملة فضية تحمل صورة الملكة ماريا تيريزا على الجهة الأولى، وشعاراً للنسر ذي الرأسين على الجهة الأخرى، وكان أول إصدار لها في عام 1741. وفي إيران كان الأكثر استخداماً هو الريال، كما استخدم الإيرانيون عملة معدنية من الفضة هي الكران (قران)، وعملة أخرى من النيكل كانت تسك في بلجيكا وتتألف من قطعه من فئة 50 ديناراً، وأخرى من فئة 100 دينار. (عثمان 2012: 56-67؛ لوريمر د.ت ج 1: 16؛ IOR/R/15/2/1346: IV)

كانت بريطانيا ترى أن توحيد العملة في منطقة الخليج العربي وربطها بالروبية الهندية التابعة للجنينة الاسترليني أمر ضروري للسيطرة على اقتصاديات المنطقة وشبه القارة الهندية، ومن أجل تسهيل مَهْمَة النشاط التجاري البريطاني فيها، وعلى هذا الأساس كانت الروبية هي العملة السائدة والأكثر تداولاً في المعاملات التجارية في المنطقة. (التيمي 1987: 32)

كان الجانب العربي يستخدم الأوزان الإنجليزية في التجارة الخارجية وأبرزها الرطل، وكان يساوي 453 غرام، وكان الرطل الهولندي يساوي 1.09 رطل انجليزي، أما الجانب الإيراني فكانت الوحدة الأكثر استخداماً هي المن (Man)، وكان المن بشكل عام يساوي 6.64 رطلاً في التعاملات التجارية الخارجية. (بوكسر 1994: 402؛ الحجي 2007: 354؛ IOR/R/15/2/1346: IV)

### البنوك

وفي إيران كان للبنك الإمبريالي الإيراني (Imperial Bank of Iran) فروع في عدد من المدن الإيرانية مثل: بوشهر، وخرم شهر، وعبادان -مدينة في محافظة خوزستان في منطقة شط العرب- كذلك كانت للبنك الوطني الإيراني (National Bank) فروع في بوشهر، وبندر عباس، وخرم شهر. وفي الجانب العربي كان للبنك الشرقي (Eastern Bank) فروع في البحرين، والبصرة، والشارقة، كما كان للبنك البريطاني للشرق الأوسط (British Bank of Middle East) فروع في الكويت، والبحرين، والدوحة، والشارقة، ومسقط. (هاي 2004: 83؛ IOR/R/15/2/1346: IV)

### المناخ

تقع منطقة الخليج العربي ضمن إقليم المناخ المداري الصحراوي الذي يتميز بارتفاع شديد في درجات الحرارة صيفاً مع ارتفاع نسبة الرطوبة النسبية بحيث أصبح من المناخات المرهقة، ولا يظهر أثر للبحر في تلطيف درجات الحرارة لصغر مساحة الخليج العربي، بل إن أثره سلبي؛ إذ يتمثل في رفع نسبة الرطوبة. كما يتميز بقلة الأمطار، واعتدال الحرارة في فصل الشتاء (الهيبي 2004: 104-109).

### التجارة في الموانئ الخليجية

#### ميناء بوشهر

ميناء بوشهر جزيرة محاطة بالبحر من الجهات الشمالية والغربية والجنوبية، ويقع في جنوب إيران على الساحل

الشرقي للخليج العربي، وعلى بعد نحو 190 ميلاً إلى الشمال من ناحية الشرق لمدينة المنامة، ونحو 170 ميلاً من ناحية الجنوب عن الكويت. ويتشابه مناخها مع مناخ معظم موانئ الخليج العربي من حيث ارتفاع درجات الحرارة والرطوبة صيفاً (لوريمر د.ت ج 1: 435-418).

كان ميناء بوشهر الميناء الرئيسي في إيران، ويعود الفضل في ازدهاره إلى نادر شاه الأفشاري<sup>(2)</sup> (1747-1736) الذي بذل جهوداً في تطويره كمركز لبناء السفن، وجعله قاعدة للأسطول الإيراني الذي كان ينوي إنشائه لتوسيع نفوذه في منطقة الخليج. (كلي د.ت ح 1: 72)، واكتسب الميناء تاريخياً أهميته بعد تأسيس شركة الهند الشرقية في عام 1763 وكالة تجارية، ومقرّاً لوكيلها فيه؛ حيث كان هذا المقر ذا طابع تجاري في بداية تأسيسه، ثم تحولت الوكالة التجارية في بوشهر إلى مقيمية سياسية بريطانية في عام 1822، وكانت هذه المقيمية مسؤولة عن باقي الوكالات السياسية التي أسست تبعاً في منطقة الخليج العربي، التي كان يرأسها شخص يدعى المقيم، وكان مسؤولاً عن الأنشطة السياسية والاقتصادية، ثم أضيفت لفظة سياسي إلى اللقب في عام 1862 ليصبح المقيم السياسي (Political Resident) (شاكر 2005: 270؛ هاي 2004: 33، 34)

ومما زاد في أهمية الميناء إنشاء بريطانيا مستودع لفحم البواخر، ومخازن للبضائع، ومكتب للتلغراف في مركز المقيمية، وفي الجانب الإيراني كان الميناء مركزاً للجمارك الإيرانية، وفيه مكتب للتلغراف يخضع لوزير التلغراف في طهران مباشرة. (لوريمر د.ت ج 1: 440، 441)

كان الميناء من الناحية التجارية لا يصلح لرسو السفن مباشرة؛ إذ كان يحيط به من البر خور ضحل وواسع يمنع من رسو أي سفينة وبأية حمولة، وهو الأمر الذي كان يجبر السفن القادمة إليه على الرسو على بعد أميال من الساحل، وعلى أن تُحَصَّرَ البضائع إليه عن طريق القوارب؛ مما كان يؤدي في كثير من الأحيان إلى تضرر تلك البضائع خلال عمليات الإنزال والتفريغ، وسواء أكان ذلك من السفن إليها مباشرة أو عند إنزالها على جانب الرصيف البحري، وبعد ذلك كانت البضائع تُنقل من الميناء عبر الطريق الذي يربط بينها وبين مدينة شيراز -تقع في جنوب غرب إيران وإلى الشرق من ميناء بوشهر- وكان طريقاً وعراً وجبلانياً ومعرضاً للفيضانات في فصل الشتاء؛ مما كان يعطل سير الشاحنات والعربات فيه، ويضطر التجار لاستخدام الحيوانات كوسيلة نقل بديلة (كلي د.ت ج 1: 73؛ IOR/R/15/2/1346: 3).

#### النشاط التجاري في الميناء

بلغ مجموع الرحلات البحرية التجارية للشركات الأجنبية إلى الميناء خلال عام كامل، ومن شهر آذار 1935 وحتى آذار 1936 نحو 556 رحلة، وبلغ عدد الطرود المستوردة 337,065 طرداً، والطرود المصدرة 118,969 طرداً. وقد تصدرت الشركة البريطانية الهندية في عدد الرحلات إلى الميناء؛ إذ بلغ عدد رحلاتها 452 رحلة، أما عدد الطرود المستوردة منها فكانت 61,633، وعدد الطرود المصدرة إليها 72,385، وتبعها في المرتبة الثانية الشركة البريطانية (Strick Line) وبعدد 60 رحلة، و41,189 طرود مستوردة، و25,109 طرود مصدرة، وكانت الشركات اليونانية هي الأقل في عدد الرحلات؛ حيث بلغت 4 رحلات، تلتها الألمانية بعدد 13 رحلة فقط (IOR/R/15/2/1346: 2)

<sup>(2)</sup> ولد نادر شاه الأفشاري في مقاطعة خراسان عام 1688، وهو شاه إيران من عام 1736 وحتى مقتله عام 1747، وهو مؤسس الأسرة الأفشارية الذي نُصَّبَ نفسه حاكماً على البلاد بعد سيطرته على المؤسسة العسكرية، وعزل الشاه عباس الثالث عام 1736. (باوزير 2006: 23-51)

لم يتغير الوضع التجاري بشكل كبير خلال المدة ما بين شهر نسيان عام 1936 وحتى شهر تشرين الثاني 1936، فخلال هذه السبعة شهور بلغ عدد الرحلات البحرية 319 رحلة، وكان مجموع الطرود المستوردة 199,210 طردًا، وعدد مجموع الطرود المستوردة 55,351 طردًا. واستمرت الشركة البريطانية الهندية للملاحة البحرية في الصدارة؛ إذ بلغ عدد رحلاتها 264 رحلة وباستيراد 34,350 طردًا، وتصدير 42,800 طردًا، أما المرتبة الأقل فكانت من نصيب الشركات الهولندية بعدد رحلة واحدة، تلتها اليونانية برحلتين فقط. (2: IOR/R/15/2/1346)

أدت عدة عوامل إلى تراجع الازدهار التجاري في الميناء، كان من أهمها الاحتكار الحكومي للتجارة، والتحكم في المبادلات التجارية من، وارتفاع رسوم جمارك الاستيراد، وحظر بعض المواد من قبلها، وأخيرًا الازدحام الكبير الذي كانت تعانيه مستودعات الجمارك؛ مما كان له الأثر في إعاقة عمل المستوردين، وهو الأمر الذي أدى إلى تراجع قيمة الواردات إلى مبلغ 60 مليون ريال ونصف خلال العام التجاري 1934-1935 مقارنة بمبلغ 78 مليون في العام الذي سبقه. أما قيمة الصادرات فلم تتغير قيمتها؛ إذ بقيت خلال العامين نحو 44 مليون ونصف ريال. وكان من أهم السلع المصدرة: الجلود، والسجاد، والتبغ، والعلكة، والصمغ، واللوز، وأما المستوردة فكان أهمها: السكر، والألبسة، وأعواد النقاب، والإسمنت، والشاي. ولقد كانت سلعة الأفيون (Opium) - مادة مخدرة تصنع من نبات الخشخاش - الأكثر تراجعًا بين السلع المصدرة؛ إذ بلغت الكمية المصدرة منه خلال عام 1936 (1037) صندوقًا، مقارنة بالعام 1935 الذي شهد تصدير 2658 صندوقًا إلى مناطق الشرق الأقصى، وتعود أسباب هذا التراجع وانخفاض معدلات التصدير إلى التكلفة العالية لإنتاج الأفيون، وليس لقلة الطلب عليه. (3,4: IOR/R/15/2/1346)

#### ميناء خرمشهر

هو ميناء أو مدينة المحمرة العربية التي غير الإيرانيون اسمها إلى خرمشهر، وتقع عند مصب نهر كارن الذي سماه العرب نهر دجيل، وينبع من جبال البختارية، ويصب في منطقة شط العرب، وتبعد المدينة عن الأحواز نحو 120 كم، وقد شيدها ثاني أمراء إمارة المحمرة الشيخ يوسف بن مرادو<sup>(3)</sup> من شيوخ قبيلة البوكاسب الكعبية عام 1812، وهي ميناء تجاري مهم؛ حيث كان فيها أكثر من 300 دكان، وسوق للحبوب يوفر كميات كبيرة من حبوب الأرز المستورد والتمر؛ حيث كانت تتميز بكثرة النخيل، وزراعة الحنطة والشعير، وإنتاج الزبيب. (العبيدي 2019: 9، 10؛ النجار 1971: 34-36؛ لوريمر د.ت ج4: 1603)

كان ميناء خرمشهر الميناء الرئيس لإيران في النصف الأول من القرن العشرين، وكانت تتبع أهميته من كونه كان مركز توزيع تُرسَل منه الواردات المتعددة إلى الداخل الإيراني، وبكميات كبيرة. وفي ما يتعلق بالشحن البحري فإنه كان بإمكان البواخر عابرة المحيطات أن ترسو به، ولكن نظرًا إلى ضيق نهر كارن وصعوبة حركة السفن فيه فإنها كانت تفرغ حمولتها بعيدًا عن رصيف الميناء، ثم تحملها القوارب الصغيرة إلى الساحل أو الرصيف. وبالنسبة إلى عمليات النقل فقد كانت الوسيلة الوحيدة في الأجواء الماطرة عبر نهر كارن، وفي الأجواء الجافة في الطرق عبر عربات النقل، وإلى المناطق القريبة والمسافات القصيرة عبر الحيوانات. وقد بلغ متوسط سعر النقل بين خرمشهر خلال السنة من 20-25 ريال للطن عبر النهر، الذي كان يستغرق من 24\_36 ساعة، ومبلغ 80-120 ريال للطن للنقل عن طريق

(3) الشيخ يوسف بن مرادو: هو ابن الشيخ مرادو بن علي بن كاسب الذي سُمح له بالاستقرار هو وقبيلته البوكاسب أحد أفخاذ بني كعب - في ظل النزاع الحاد في صفوف الإمارة الكعبية بالقرب من مصب نهر الكارن. وبعد وفاة مرادو تولى ابنه يوسف زعامة القبيلة، وعَمَّر بلدة المحمرة عام 1812. (النجار 1971: 49)



العربات، وبمتوسط 6-7 ساعات للرحلة الواحدة. (لوريمر د.ت ج4: 1603؛ 4: IOR/R/15/2/1346) بدأت العلاقات والمصالح البريطانية في مدينة خرمشهر مبكراً كغيرها من الموانئ الإيرانية، ففي أوائل عام 1762 اقترح الوكيل السياسي البريطاني في مدينة بندر عباس إنشاء مركز لشركة الهند الشرقية فيها، وذلك بعد إغلاق مركزي الشركة في كل من بندر عباس والبصرة. وبناءً عليه عقدت الشركة في 12 نيسان 1763 اتفاقية مع حاكم المحمرة سمح بموجبها للشركة إنشاء مركز تجاري في المدينة. (كلي د.ت ج1: 80) وفي عام 1890 أسست بريطانيا في الميناء وكالة قنصلية لإدارة مصالحها، وعُيّن فيها مساعد وكيل سياسي برتبة قنصل عام، ومع تولي الشيخ خزعل بن جابر<sup>(4)</sup> (1897-1925) الإمارة عام 1897 زاد التغلغل البريطاني فيها، خاصة بعد أن فتح الشيخ الباب على مصراعيه للتغلغل والمصالح البريطانية، وبعد أن قررت بريطانيا اتخاذها لمواجهة المصالح الروسية في بلاد فارس ككل. (السبكي 1999: 12 وما بعد؛ النجار 1971: 179، 190) تزايد الاهتمام البريطاني في أوائل القرن العشرين بالميناء، ففي شباط عام 1904 رفعت الحكومة البريطانية درجة تمثيلها من وكالة تجارية إلى تمثيل دبلوماسي أعلى؛ حيث عينت عليها قنصلاً، واستبدلت الوكالة بقنصلية. ومن الناحية الاقتصادية حصلت من الشيخ في عام 1901 على امتياز النفط في عربستان، وفي عام 1909 وقّعت اتفاقاً مع الشيخ خزعل على إنشاء معمل لتكرير النفط في عبادان، وعلى مرور النفط في أراضيها مقابل تعهد بريطانيا له بتأييد استقلاله عن الحكومة الإيرانية. وفي تموز عام 1911 وقّع الشيخ على اتفاقية تعهد فيها بعدم منح امتياز استخراج اللؤلؤ والاسفنج إلا بموافقة الحكومة البريطانية. (مجموعة من الباحثين 1989: 25؛ سري الدين 2016: 144، 145)

كانت بريطانيا رغم هذه العلاقات مع حاكم المحمرة تتعامل بسياسة مزدوجة؛ حيث كانت لها من جهة علاقات مع الحكومة الإيرانية عن طريق سفارتها في طهران، وفي الوقت نفسه تتعامل من جهة أخرى مع الشيخ خزعل عن طريق القنصل المحلي في المحمرة. وعلى هذا الأساس عندما أعلن للشيخ استقلاله عن حكومة طهران تخلت عن الحكومة البريطانية، ونقضت كل العهود التي قطعتها له بحمايته والدفاع عنه أمام الهجوم الذي شنّه عليها الشاه رضا بهلوي<sup>(5)</sup> (1925-1941) في عام 1925، حيث احتلها، وسجن الشيخ، وتم تغيير اسمها إلى خرمشهر. وقد اضطرت الشركات البريطانية بعد سقوط المدينة للتعامل مع حكومة طهران للمحافظة على مصالحها. (سري الدين 2016: 145-157).

(4) الشيخ خزعل بن جابر: ولد في عام 1862، وينتمي إلى قبيلة البوكاسب الكعبية، وتولى الإمارة إثر مقتل الشيخ مزعل عام 1897. شهدت الإمارة في عهده أحداثاً مهمة كإكتشاف النفط، وبناء معمل لتكرير النفط في أراضيها، وتبلور المصالح الأجنبية وخاصة البريطانية في منطقته. كما شهد انهيار الحكم القاجاري في إيران وقيام الحكم البهلوي الذي أطاح بحكمه وإمارته عام 1925. (النجار 1971: 105)

(5) الشاه رضا بهلوي: هو مؤسس دولة إيران المركزية، ولد لعائلة عسكرية ووصل إلى رتبة عسكرية عالية في صفوف فرقة فرسان لواء القوزاق القوة الرئيسية في البلاد. قاد انقلاباً عسكرياً في عام 1921، وبعد خمسة أعوام توج نفسه شاه البلاد لتحل أسرته البهلوية محل سلالة القاجار، وقد حكم البلاد بقبضة حديدية حتى عام 1941، حينما غزت جيوش بريطانيا والسوفييت البلاد، وأجبرته على التنازل عن العرش. (إبراهيميان 2014: 273)

### النشاط التجاري في الميناء

لم يقدم التقرير الذي قَدِّمه تود معلومات مفصلة عن التجارة في الميناء كما قَدِّم عن الموانئ الأخرى، خاصة في ما يتعلق بحجم التجارة البريطانية، وأهم السلع المصدرة؛ كما لم يحتوِ التقرير على معلومات عن عام 1935-1935، ويبدو أن ذلك يعود إلى أن تلك المعلومات الإحصائية المتعلقة بالتجارة لم تكن جاهزة في أثناء إعداد التقرير، وعلى أساسه اكتفى بالمعلومات التي كانت متوفرة عن العامين (1933-1935).

أشار التقرير إلى أن قيمة الواردات إلى الميناء في العام 1934-1935 قد بلغت نحو 123 مليون ريال، وهو ما يظهر تراجعاً طفيفاً عن العام الذي سبقه؛ حيث بلغت الواردات في العام 1933-1934 مبلغ 134 مليون ريال، أما قيمة الصادرات فقد بلغت 21 مليون ريال في العام 1934-1935، وفي العام الذي سبقه مبلغ 40 مليون ريال. وفي ما يتعلق بالسلع والبضائع فقد كان النصيب الأكبر منها لليابان، وكان أهم صادراتها للميناء: الألبسة، والألعاب، والدراجات، والساعات، والأواني الزجاجية، والإسمنت، والأواني الخزفية. وكانت الواردات الوحيدة من الاتحاد السوفيتي خلال فصل الشتاء الصناديق المطوية (box-boards) -هي قطع أو ألواح كرتونية تصمم وتصنع على شكل صناديق- وأعواد الثقاب، ومن الواردات الأخرى كان الشاي الهندي، والسكر البلجيكي، وأخيراً مواد البناء من بريطانيا التي لم تتمكن من تحقيق مستوى عالٍ من التصدير للميناء بسبب ارتفاع أسعار البضائع والسلع البريطانية. (IOR/R/15/2/1346: 4,5)

### ميناء بندر عباس

يقع ميناء بندر عباس، الذي كان يسمى جمبرون، على الساحل الإيراني عند مدخل الخليج العربي، ويطل على جزيرتي هرمز ولارك -تقع الجزيرتان على الساحل الشرقي في مياه الخليج العربي في جنوب إيران- على ملتقى الخليج العربي وخليج عُمان، ويقع على مسافة 280 ميلاً إلى شمال الشمال الغربي من مسقط، ومسافة 96 ميلاً إلى شرق الشمال الشرقي لبلدة لنجة التي تقع جنوب غرب إيران. وكانت واجهة الميناء المطلّة على البحر تبلغ مساحة نصف ميل تقريباً، وبسبب ضحالة مياه الميناء كان على السفن الصغيرة أن ترسو على بعد مسافة لا تقل عن ميلين ونصف، أما السفن الكبيرة فكانت ترسو على بعد أربعة أميال من الشاطئ، وهو الأمر الذي كان يتطلب استخدام القوارب، والعربات، والحيوانات لنقل السلع والبضائع. ومن منتصف البلدة كان يمتد رصيف بحري طوله مائة ياردة -الاردة: 91,44 سم - وعرضه عشرون، وكان فيها سوق يتكون من قرابة مائتي دكان يؤدي دوراً كمركز تسويق إلى المدن الداخلية في إيران. (لوريمر د.ت ج1: 11 - 15)

سيطر البرتغاليون على بندر عباس في الربع الأول من القرن السادس عشر بعد احتلالهم لهرمز عام 1507، وقد رغبت شركة الهند الشرقية البريطانية في الانتقال إليها في عام 1718 بدلاً من ميناء جسك؛ لأنها كانت أكثر ملائمة لمصالحهم التجارية، ولأنها مأهولة أكثر بالسكان، وعامرة بالتجارة، وفيها قلعة حصينة لحماية الميناء. وفعلاً بعد أن تمكّن الشاه عباس الأول (1588-1729) بالتعاون مع الإنجليز من طرد البرتغاليين من هرمز عام 1722 قرر إحلالها مكان هرمز، وإعطاءها اسم بندر عباس بدلاً من جمبرون، كما منح الشركة البريطانية تصريحاً بإقامة وكالة تجارية فيها، وبذلك أصبحت بندر عباس بعد سقوط هرمز من أفضل المدن الفارسية؛ حيث هاجر إليها معظم سكان هرمز، وزادانت بالمباني الفخمة، واستفادت من الرسوم الجمركية، ومن المبالغ التي كان ينفقها التجار من مختلف الأقطار والجنسيات. (عوض 1991: 181، 182).

ونتيجة لأهمية الميناء أقام الفرنسيون والهولنديون فيها وكالات تجارية كالإنجليز، وهو الأمر الذي أدى إلى احتدام التنافس والصراع بين هذه الدول على الميناء بشكل خاص، وعلى التجارة في بلاد فارس بشكل عام. وقد أدى هذا الصراع إلى أن تمكّنت فرنسا من إخراج الدولتين، وإغلاق وكالتهما؛ حيث نقلت بريطانيا إثر الهجوم الفرنسي على الميناء مقر وكالتها إلى مدينة البصرة عام 1763. وفي عام 1784 استأجر سلاطين آل البوسعيد في عُمان الميناء حتى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وقد شهد النصف الأول من القرن العشرين تنافساً شديداً بين بريطانيا وروسيا لاحتكار التجارة في المدينة، وحتى السيطرة عليها؛ مما دفع الحكومة البريطانية لاتخاذ إجراءات للتصدي للنفوذ الروسي، والحفاظ على مصالحها التجارية في الميناء، والموانئ الجنوبية في بلاد فارس. (شاكر 2005، 257؛ كيلي د.ت ج1: 76؛ قاسم 1997 ج1: 475 - 478)

### النشاط التجاري في الميناء

أشار التقرير في البداية إلى حجم التبادل التجاري في الموانئ الفارسية: بندر عباس وتشابهار - تقع في محافظة كرمان -، وجسك، وخمير -ميناء في جنوب غرب إيران على الساحل الشرقي للخليج العربي- وتياب - تقع في محافظة هرمزجان جنوب غرب إيران- حيث بلغ 25,491,213 ريال في العام 1935-1936 مقارنة بمبلغ 24,827,671 ريال في العام السابق. وقد بلغت قيمة الواردات مبلغ 15,334,123 ريال خلال العام الأول، وبانخفاض أربعة ملايين ريال مقارنة بالعام السابق، وتعود أسباب هذا الانخفاض إلى حظر الحكومة الإيرانية استيراد بعض المواد كالألبسة، والأسلاك، والمغازل، إضافة إلى ارتفاع الرسوم الجمركية على البضائع الكمالية كالعطور، والنبذ، الكحوليات، والأواني الفخارية اليابانية، والدراجات، وأجهزة التسجيل، وغيرها، وأخيراً بسبب زيادة الإنتاج المحلي، وانخفاض القدرة الشرائية للناس. (5: IOR/R/15/2/1346)

قابل انخفاض الواردات ازدياد في عدد الصادرات خلال العام 1935-1936؛ حيث وصلت إلى مبلغ 10,157,700 ريال، وقد كان جزء كبير من هذه الصادرات يعود إلى المعادن المستخرجة من المناجم في هرمز، خاصة الأكسيد الأحمر -هو خام معدن الحديد، ومركب كيميائي مكون من الحديد والأكسجين ويعرف باسم الهيماتيت - الذي تشحن منه إلى بريطانيا 7000 طن، إضافة إلى ارتفاع صادرات من سلع أخرى كاللوز، والتمر. (5: IOR/R/15/2/1346) تضمن التقرير جدولين منفصلين للسلع والبضائع المستوردة للميناء، والمصدرة منه، وكذلك الدول سواء التي استوردت منه أم صدرت إليه، وذلك خلال الأعوام الثلاثة: 1933-1934، 1934-1935، وفي ما يأتي أبرز السلع والدول التي صدرت إليه.

### أ - الواردات إلى الميناء

وكان من أبرزها ما يأتي: (6: IOR/R/15/2/1346)

أولاً: المواد والأقمشة القطنية: وبلغت قيمة مجموع الواردات من هذه السلعة 13,540,017 ريال، وجاء في المرتبة الأولى في تصديرها اليابان، وبمبلغ 6,981,970 ريال، تلتها الهند بمبلغ 5,704,311 ريال، ثم روسيا بمبلغ 628,707 ريال، وأخيراً بريطانيا بمبلغ 224,829 ريال فقط.

ثانياً: فتائل (لفائف) وخيوط الغزل: وقد بلغت قيمة مجموع الواردات إلى الميناء مبلغ 20,787,933 ريال، واحتلت الهند المرتبة الأولى بمبلغ 15,263,566 ريال، وفي المرتبة الثانية جاءت اليابان وبمبلغ 5,510,576 ريال، وفي المرتبة الأخيرة بريطانيا وبمبلغ 13,800 ريال.

**ثالثاً:** سكر الكتل والمكعبات: وبلغت قيمة الواردات من خلال الأعوام الثلاثة مبلغ 5,761,594 ريال، وجاءت بلجيكا في المرتبة الأولى بمبلغ 4,580,151 ريال، وفي المرتبة الثانية روسيا بمبلغ 945,079 ريال، وفي المرتبة الثالثة مصر وبمبلغ 152,330، وأخيراً هولندا وبمبلغ 84,034.

**رابعاً:** السكر البلوري: وبلغت قيمة الواردات منه مبلغ 3,289,144 ريال، وجاء في المرتبة الأولى المستورد من جزيرة جاوة الإندونيسية وبمبلغ 1,872,261 ريال، وفي المرتبة الثانية روسيا وبمبلغ 1,083,755 ريال، وفي المرتبة الثالثة هولندا وبمبلغ 328,749 ريال، وأخيراً مصر وبمبلغ 4379 ريال.

**خامساً:** الشاي: وبلغ مجموع ما صدر منه إلى الميناء مبلغ 1,325,412 ريال، وجاءت الهند في المرتبة الأولى بمبلغ 1,029,750 تلتها في المرتبة الثانية اليابان بمبلغ 139,474 ريال، وتلتها روسيا بمبلغ 101,987 ريال، ثم الصين بمبلغ 32,601 ريال، وأخيراً جاوة بمبلغ 21,591 ريال.

**سادساً:** أعواد الثقاب: وبلغ مجموع ما تم استيراده مبلغ 874,258 ريال وكان لروسيا النصيب الأكبر منه بمبلغ 874,134 والنصيب الآخر والأدنى لليابان وبمبلغ زهيد قدره 124 ريال.

#### ويستنتج من جدول الواردات ما يأتي:

1- كانت الدولة الأكثر تصديراً للميناء هي الهند، وبمجموع بلغ 20,997,627 ريال، تلتها مباشرة اليابان بمبلغ 12,832,135 ريال، أما المرتبة الأدنى فكانت من نصيب الصين وبمبلغ 32,601 ريال.

2- كانت السلعة التي حققت أعلى قيمة مالية هي فتائل وخيوط الغزل، تلتها المواد والأقمشة القطنية، وكان أقلها أعواد الثقاب.

3- بلغ مجموع ما صدرته بريطانيا للميناء 238,629 ريال، وكان من سلعتي القطن ومواده، ولفائف وخيوط الغزل، وهي بذلك تعد من الدول المتدنية في نسبة صادراتها للميناء.

4- كان العام 1933-1934 هو العام الأعلى في نسبة التصدير إلى ميناء بندر عباس؛ إذ أخذت تتناقص كميات السلع المصدرة للميناء في العامين اللاحقين، وسبب ذلك يعود إلى الإجراءات التي فرضتها الحكومة الإيرانية وأدت إلى احتكارها للتجارة الخارجية؛ حيث فرضت في عام 1934 قانون "رقابة التمويل" الذي فرض على التجار الحصول على إذن حكومي يخولهم حق الاستيراد والتصدير، ويلزمهم بأن تكون القيمة المالية للصادرات مساوية للقيمة المالية للواردات أو أقل منها، علاوة على أن يضع التجار ما يملكونه من عملات صعبة في المصرف الوطني لتتحكم الحكومة في سعر شراء العملة الصعبة؛ مما أدى إلى إثارة حفيظة التجار على القانون. (السبكي 1999: 73، 74)

#### ب- الصادرات من الميناء:

وكان أبرزها ما يأتي: (7: IOR/R/15/2/1346)

**أولاً:** السجاد المصبوغ وغير المصبوغ: وبلغ مجموع ما صدر من هذه السلعة 1,316,891 ريال، وجاءت الهند في المرتبة الأولى بمبلغ 330,434 ريال، تلتها بريطانيا بمبلغ 325,879 ريال، وكانت القيمة الأقل المصدرة إلى الولايات المتحدة؛ حيث بلغت 193 ريال.

**ثانياً:** القطن الخام: وبلغ مجموع ما صدر من الميناء 3,224,056 ريال؛ إذ كان التصدير للهند في المرتبة الأولى بمبلغ 3,068,160 ريال، وفي المرتبة الثانية ألمانيا بمبلغ 123,985 ريال، ثم عُمان بمبلغ 86,369 ريال،

وأخيراً الكويت بمبلغ 39,621 ريال.

ثالثاً: اللوز: وبلغ مجموع ما صُدِّرَ 840,682 ريال، وكانت الهند الدولة الأكثر استيراداً منه؛ حيث بلغت القيمة 724.796 ريال، تلتها بريطانيا بمبلغ 57,489 ريال، ثم ألمانيا بمبلغ 41,078 ريال.

رابعاً: المكسرات: وبلغ مجموع ما صدرَ من الميناء 3,333,155 ريال، وجاءت الولايات المتحدة الأمريكية بالمرتبة الأولى في الاستيراد من الميناء وبمبلغ 1,761,000 ريال، تلتها الهند بمبلغ 1,436,906 ريال، وكانت الأقل بريطانيا وبمبلغ 883 ريال.

خامساً: الزبيب والفاكهة المجففة: وبلغ مجموع ما تم تصديره مبلغ 1,928,286 ريال، وجاء في المرتبة الأولى الهند وبمبلغ 1,184,288 ريال، تلتها عُمان بمبلغ 124,802 ريال، ثم بريطانيا بمبلغ 48,464 ريال، والمرتبة الأخيرة كانت من نصيب ألمانيا وبمبلغ 10,671 ريال.

سادساً: التمر، وبلغ مجموع صادراته مبلغ 2,148,686 ريال، وكانت الهند الدولة الأكثر استيراداً وبمبلغ 109,412 ريال، ثم عُمان بمبلغ 1,039,274 ريال.

ويستنتج من جدول الصادرات ما يأتي:

1- كانت الهند هي الدولة الأكثر استيراداً من ميناء بندر عباس؛ إذ بلغ مجموع ما استوردته مبلغ 7,853,996 ريال، تلتها في المرتبة الثانية الولايات المتحدة وبمبلغ 1,761,193 ريال، ثم عُمان بمبلغ 1,270,333، أما الأقل استيراداً من الميناء فكانت دولة الكويت وبمبلغ 39,621 ريال، وكان خاصاً باستيراد مادة القطن الخام.

2- كانت السلعة التي حققت القيمة المالية الأكبر في الصادرات هي المكسرات، تلتها وبنسبة قريبة القطن الخام، أما السلعة الأقل فكانت من نصيب اللوز.

3- بلغت قيمة الصادرات من الميناء إلى بريطانيا مبلغ 432,715 ريال، وكانت القيمة الأعلى لصالح السجاد بأنواعه، والسلعة الأقل كانت من المكسرات؛ حيث لم تستورد القطن لأنها دولة منتجة له، وكذلك التمر لأنها كانت تستورده بشكل أساسي من عمان.

4- كانت نسبة صادرات الميناء بشكل عام أعلى في العام 1935-1936 على عكس الواردات التي كانت أقل.

### البحرين

تقع البحرين في الجانب الغربي من الخليج، وهي تتوسط بين شبه جزيرة قطر والساحل الشرقي للمملكة العربية السعودية، وتتكون من مجموعة من الجزر، والجزيرة الأكبر والرئيسية هي المنامة، وتمتد بطول 30 ميلاً، وبعرض 10 أميال، ومن الجزر الأخرى المحرق وأم نعبان وسترة والنبي صالح، وغيرها. وتتميز جزر البحرين باستواء أرضها وضحالة البحر المحيط بها، وخليج البحرين كله من رأس راكان إلى رأس تنورة البالغ طوله 73 ميلاً هو كتلة من الشعب الصخرية قليلة الغور باستثناء مجرى وأصبح متوسط الاتساع يجري شمالاً وجنوباً من الساحل الشرقي لجزيرة المحرق التي توجد فيها خطوط الطيران والمطار. (الوريمر د.ت ج1: 296، 297).

تشبه موانئ البحرين موانئ الخليج العربي الأخرى في ضحالتها وعدم عمقها؛ مما كان يترتب على السفن أن ترسو وتفرغ حمولتها على بعد عدة أميال من الشواطئ، وعلى أن تنقلها القوارب للأرصفة، ثم عن طريق الحيوانات لنقلها إلى المناطق الداخلية، كما استخدمت السيارات والشاحنات للنقل أيضاً بسبب توفر الطرق الجديدة والمضاعة. وكانت التعرفة الجمركية على البضائع البريطانية ثابتة، وبنسبة 5%، وعلى الدول الأخرى بنسبة 10%، وعلى السلع

الكالمية كالكحول والتبغ والسجائر نسبة 15%. أما رسوم النقل للداخل البحريني فقد انخفضت من 2% إلى 1.5%، كما كانت قيمة الرسوم الجمركية على البضائع المصدرة من البحرين نفسها بلغ 10 روبيات على كل حزمة أو باقة جلدية، وروبيتين على كل سلة تمر. (8: IOR/R/15/2/1346).

بدأ التدخل البريطاني المباشر في شؤون البحرين في القرن التاسع عشر، وتُعد معاهدة السلام العامة عام 1820 الموقعة من حكام إمارات الخليج بما فيها البحرين أولى المعاهدات السياسية التي ربطت البحرين ببريطانيا، وفي عام 1847 وقعت بريطانيا مع الشيخ محمد بن خليفة<sup>(6)</sup> (1843-1868) معاهدة لمنع الاتجار بالرقيق، وتحت التهديد العسكري أجبروه في أيار 1861 أن يوقع معاهدة الصداقة (الحماية) التي أعطت بريطانيا امتيازات واسعة كان من أبرزها حق التجارة للبريطانيين، والإقامة فيها دون قيود. وزادت بريطانيا من قبضتها على البحرين بإجبار الشيخ علي بن خليفة<sup>(7)</sup> الذي حكم لمدة لم تتجاوز العام على توقيع اتفاقية في عام 1868 أجبرته فيها على تعيين وكيل سياسي في البحرين لتمثيل المصالح البريطانية في البحرين، وفي عهد الشيخ عيسى بن علي<sup>(8)</sup> (1869-1932) جرى التوقيع على معاهدة عام 1892 التي تعهد فيها الشيخ وخلفاؤه من بعده بعدم التنازل أو رهن أي جزء من أراضيه لأي دولة ما عدا بريطانيا. (محمد 2017: 7، 6؛ ورجاق 2018: 17، 18؛ عبد الله والعابدين 2009: 150 وما بعد)

أدى النشاط التجاري والملاحي في البحرين في النصف الأول من القرن العشرين إلى مزيد من التدخل البريطاني في شؤونها الداخلية، وبحجة رغبتها في الإصلاح والتحديث تدخلت في شؤون الجمارك والقضاء، وإنشاء مؤسسات تقتطع من الحاكم صلاحياته كالبديعية، والمحاكم المختلطة، والشرطة، والطابو، وغيرها. واستمر هذا التدخل ونما مع تعيين المستشار البريطاني تشارلز بلجريف<sup>(9)</sup> (Charles Belgrave: 1926-1956) مستشاراً للحكومة البحرينية، وفي عصر الامتيازات النفطية احتكرت بريطانيا هذا القطاع، وسيطرت على شؤونها من خلال شركة نفط البحرين التي تعرف باسم بابكو (Bahrain Petroleum Company)، وهي الشركة التي تمكنت من اكتشافه في عام 1932 (محمد 2017: 7؛ الشريفين 2019: 484-489).

(6) الشيخ محمد بن خليفة: تولى الحكم في عام 1843 بعد الشيخ عبدالله بن أحمد آل خليفة، عقد في أيار 1861 معاهدة مع بريطانيا، وواجه حركات معارضة وتمرد ضد حكمه في البحرين وشبه جزيرة قطر، وعُزل عن الحكم عام 1868، ونُفي إلى الهند عام 1869. (عبدالله والعابدين 2009: 174)

(7) الشيخ علي بن خليفة: تولى الحكم في البحرين عام 1868 بعد أخيه الشيخ محمد بن خليفة بتوصية بريطانية، وقد اضطر إلى إبرام معاهدة مع بريطانيا عام 1868 للمحافظة على حكمه واستقلال البحرين. واجه حركة تمرد داخلية انتهت بمقتله في معركة الضلع في أيلول 1869. (عبدالله والعابدين 2009: 175)

(8) الشيخ عيسى بن علي: تولى الحكم بعد الشيخ محمد بن عبدالله آل خليفة في عام 1869، وفي ظروف صعبة اضطرته إلى توقيع المعاهدتين المانعيتين مع بريطانيا في عامي 1880 و1892، والتي اعتبرت البحرين بموجبها محمية بريطانية. حاول أن يقاوم التدخل البريطاني في الشؤون الداخلية للبحرين مما دفع بريطانيا إلى عزله عن الحكم في عام 1923، ولكنه بسبب الموقف الشعبي المؤيد له بقي حاكماً حتى وفاته عام 1932. (عبدالله والعابدين 2009: 175)

(9) تشارلز بلجريف: ولد في عام 1894، ودرس اللغة العربية بمدرسة الدراسات الشرقية الأفريقية بلندن، عينه ولي عهد البحرين الشيخ حمد بن عيسى آل خليفة مستشاراً مالياً له ولحكومة البحرين، ثم تحول إلى مستشار سياسي وعسكري وقضائي، وتركزت السلطة في يده فأصبح أيضاً قائداً لجهاز الشرطة ورئيساً للقضاء ومشرفاً على جميع الدوائر في الحكومة، وقد استمر في عمله لمدة 30 عاماً حيث تم إعفاؤه في عام 1956. (الشريفين 2019: 485؛ عبدالله والعابدين 2009: 173)

## النشاط التجاري في البحرين

كانت البحرين من أبرز دول الخليج العربي في تجارة اللؤلؤ، ولكن هذه التجارة أخذت بالتراجع؛ وذلك لعدة أسباب، منها الإنتاج الياباني للؤلؤ الصناعي، وبيعته بأسعار زهيدة مقارنة باللؤلؤ الطبيعي البحريني، إضافة إلى اكتشاف النفط في عام 1932، وهو الأمر الذي دفع العاملين في تلك التجارة إلى التوجه للعمل في قطاع النفط بما يوفره من وظائف ثابتة، ورواتب أعلى مما كان يحقق الاستقرار المالي للعاملين فيه، ومما تميزت به التجارة في البحرين ما يأتي:

## أ- مجال الصادرات (IOR/R/15/2/1346: 8,9).

أولاً: إن اكتشاف النفط وزيادة إنتاجه سنة بعد سنة أدى إلى زيادة عائداته، وضخها في البلاد؛ مما أدى إلى تحسن القدرة الشرائية فيها، وهو الأمر الذي كشف عن زيادة في الصادرات والواردات معاً في عام 1936 عن عام 1935، وبزيادة قدرها 7,056,450 روبية أو بنسبة 44%. وإن قيمة الصادرات - باستثناء البترول والسلع التي تحتاجها شركة النفط - والتي ضمت اللؤلؤ، والذهب، والفضة، والعملات قد بلغت في العام 1934-1935 2,300,090 روبية، وفي العام 1935-1936 بلغت 3,790,020؛ أي بزيادة 1,489,930 عن العام الذي سبقه. أما البضائع والسلع الأخرى فقد بلغت في العام 1934-1935 3,941,370 روبية، وفي العام التالي بلغت 5,605,670 روبية، وبزيادة بلغت 1,664,300 عن العام السابق.

ثانياً: كان من أهم الصادرات من المنتجات المحلية البترول الذي حل محل اللؤلؤ في المرتبة الأولى، وكذلك وقود الخشب، والحبال، والجلود، والسماك المجفف، والتمور، وغيرها.

ثالثاً: أظهرت كمية الصادرات أهمية الأعمال أو المشاريع التجارية في البر البحريني، وقيمة البحرين كميناء عبور، وكذلك أهمية السوق السعودي؛ حيث إن نسبة 45,97% من البضائع الواردة للبحرين في العام 1934-1930، وبنسبة 52,31% في العام الذي تلاه قد جرى إعادة تصديره، وأن الجزء الأكبر منه كان إلى الأسواق السعودية.

## ب- مجال الواردات (IOR/R/15/2/1346: 9)

أولاً: أظهرت قيمة النمو للأسواق البحرينية ازدياداً في الواردات في العام 1935-1935 عن العام الذي سبقه؛ حيث وصلت الزيادة إلى مبلغ 3,902,220 روبية، وبما يمثل نسبة 41%.

ثانياً: كانت الواردات من اللؤلؤ والذهب والفضة والعملات قد بلغت في العام 1934-1935 مبلغ 826,190 روبية، وفي العام الذي يليه بلغت 2,596,560 روبية؛ أي بزيادة قيمتها 1,770,370 روبية، أما السلع الأخرى فقد كانت في العام 1934-1935 بمبلغ 8,573,600 روبية، وفي العام التالي مبلغ 10,705,450 روبية؛ أي بزيادة قدرها 2,131,850 روبية.

ثالثاً: حلت الهند في المرتبة الأولى كمصدر للسلع المستوردة إلى أسواق البحرين؛ حيث بلغت خلال الأعوام الثلاثة 1934-1936 مبلغ 12,612,740 روبية، وحلت بالمرتبة الثانية اليابان مبلغ 4,050,190 روبية، تلتها إيران بمبلغ 2,149,040 روبية، أما المرتبة الأخيرة فكانت من نصيب ألمانيا بمبلغ 403,300 روبية.

### التجارة البريطانية في الميناء

أظهر التقرير عددًا من الحقائق المهمة المتعلقة بالتجارة البريطانية مع البحرين، كان من أبرزها ما يأتي: (IOR/R/15/2/1346: 10).

- 1- احتلت بريطانيا المرتبة السادسة بعد كل من الهند واليابان وإيران والعراق والولايات المتحدة الأمريكية في تصدير البضائع إلى البحرين خلال الأعوام الثلاثة، وبلغ مجموع وارداتها 1,502,881 روبية.
- 2- إن غلاء البضائع البريطانية في بعض السلع يُعد السبب الرئيسي في صعوبة تسويقها في السوق البحريني، وبالرغم من ذلك فإنه يمكن زيادتها بسبب جودتها العالية، ولأن المستهلك البحريني قد تعلم درسًا من تجربة البضائع الرخيصة التي تتميز بعدم الجودة وعدم الدوام، ومن ثمَّ فإنَّ زيادة القدرة الشرائية ستدفع المستهلك لشراء البضائع الغالية لجودتها، ولأنها تدوم طويلًا.
- 3- شكَّلت البضائع القطنية الصادرات الرئيسية إلى البحرين، وبلغت في العام 1935-1936 314,880 روبية وبنسبة 15% من السوق، مقابل 158,940 روبية، وبنسبة 9.5% في العام 1934-1935، وكان من أهم البضائع قماش الكامبريك (cambric) الأبيض، والقمصان البيضاء، والساتان الأسود، والشالات البيضاء والسوداء، والأقمشة الملونة.
- 4- شكَّلت الأطعمة المعلبة المرتبة الثانية في الصادرات البريطانية إلى الميناء بعد منافستها الولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك شهدت الأدوات المنزلية، وأدوات الطعام تحسُّنًا في السوق؛ إذ وصلت في عام 1935-1936 إلى نسبة 132% من حجم السوق بعد أن كانت 6% في العام الذي سبقه.
- 5- شهدت صادرات الاسمنت البريطاني تراجعًا كبيرًا، فبعد أن كانت تشكل نسبة 38% عام 1934 هبطت إلى 6% في عام 1936، والسبب في ذلك يعود إلى ارتفاع تكلفة إنتاجه مقارنة بالإسمنت الياباني الذي كان يسيطر على السوق بسبب رخص أسعاره.
- 6- يُعد السكر هو المنتج الوحيد الذي كانت تتنافس فيه بريطانيا بشكل ناجح في السوق البحريني؛ إذ بلغت قيمة صادراتها في العام 1935-1936 من السكر بأنواعه: الكتل، والبلوري، والناعم، والشمندر 480,730 روبية.
- 7- من البضائع والسلع البريطانية التي كانت في ازدياد هي الصناعات الصوفية، ومن التي كان لها فيها حصة ثابتة السجائر، والأدوية، والأجهزة الطبية، أما التي كانت تشارك فيها في السوق فقد كانت متعددة، ومن أهمها المحركات البحرية، وأدوات الخياطة والغزل، والجوارب، والجلود، وأدوات الصنع والتكوين، والزيوت، والصابون، والعطور، والأجهزة اللاسلكية، والمعدات الكهربائية، ومن المواد الغذائية الأرز، والسكر، والشاي.

### ميناء الكويت

تقع الكويت في الجزء الشمالي الشرقي من شبه الجزيرة العربية، ويحدها من الشمال والشمال الغربي العراق، ومن الجنوب السعودية، ومياه الخليج العربي من الشرق، ويبعد ميناء الكويت نحو 80 ميلًا إلى جنوب مدينة البصرة، وإلى شمال الشمال الغربي من البحرين بنحو 280 ميلًا، ويبلغ طول السواحل الكويتية من غير الجزر نحو 242 ميلًا، ويتكون سطحها من سهول رملية مستوية مع بعض التلال قليلة الارتفاع وبعض الأودية، وتتبعها مجموعة من الجزر أهمها: فيلكا، وبوبيان، ومسكان وأم المرادم، وأم النمل، وغيرها. (لوريمر د.ت ج4: 1303؛ طعمة 2017: 40، 41).



يُعد خليج الكويت خورًا كبيرًا وله شكل مميز، وينفرد من الزاوية الشمالية العربية للخليج، ويتجاوز أقصى طول له من الغرب إلى الشرق العشرين ميلًا، ويصل أقصى عرض له من الشمال إلى الجنوب حوالي عشرة أميال، وعمق الماء في معظم أجزاء الخور مناسب لرسو السفن، وسواء كانت السفن كبيرة أم صغيرة. وكانت وسيلة النقل الرئيسية بين الكويت وموانئ الخليج الأخرى هي الزوارق المحلية، وبواخر شركة الملاحة البريطانية الهندية، والتي كانت ترسو بانتظام كل أسبوع في الميناء، وكان هناك أيضًا طريق بري للعربات يربط بين الكويت والبصرة، وآخر إلى مدينة الرياض. وكان من أهم العقبات التي تواجه عملية النقل الطبيعة الصحراوية للمنطقة، والنقص الكبير للموارد، ونقص المياه، وهو الأمر الذي كان يجعل من الجمال وسيلة رئيسة للنقل ضمن بعض الطرق المحددة، أما بالنسبة للتعرفة الجمركية على الواردات فقد كانت بنسبة 4.5%، ولم يكن هناك رسوم على الصادرات سوى ما يجري إحضاره للتصدير، مثل الجلود والصوف، وكانت تبلغ النسبة 4% (لوريمر د.ت ج4: 1303، 1304؛ 12: IOR/R/15/2/1346).

ارتبط النشاط والاهتمام البريطاني التجاري بالكويت بشكل حقيقي بعد احتلال الفرس لمدينة البصرة، الذي استمر لمدة ثلاث أعوام (1774-1776)؛ حيث قامت شركة الهند الشرقية البريطانية بنقل وكالتها التجارية من البصرة إليها مؤقتًا، كما تكررت الحالة في الفترة (1762-1795) بسبب النزاع الذي حدث بين السلطات العثمانية، وموظفي الوكالة البريطانية، وأخيرًا نُقلت بشكل دائم بين عامي 1821-1822، وهو الأمر الذي تسبب في ازدهار الكويت ونمو الحركة التجارية فيها، واجتذاب التجار الوافدين إليها. (قاسم 1997 ج1: 346-350؛ الخطيب 2013: 28).

زادت بريطانيا من نفوذها وتدخلها في شؤون الكويت بعد أن وقّعت في عهد الشيخ مبارك الصباح (1896-1915) اتفاقية الحماية في عام 1899، التي بموجبها تعهد الشيخ وخلفاؤه من بعده بعدم قبول أي وكيل أو قائم مقام من جانب أي دولة أو حكومة في الكويت أو أي جزء من أراضيه بدون موافقة الحكومة البريطانية، وألا يفوض أو يبيع أو يؤجر أو يرهن أي جزء من أراضيه دون إذن من الحكومة البريطانية. (العيدروس، 2002: 143؛ قاسم 1997 ج2، 323).

وفي عام 1903 زار اللورد كرزون<sup>(10)</sup> (Lord Curzon) نائب الملك في الهند الكويت لدعم النفوذ البريطاني فيها، ثم شهد العام الذي يليه تعيين وكيل سياسي بريطاني لتمثيل المصالح البريطانية، وموافقة الشيخ مبارك على منح الحكومة البريطانية وحدها حق استخدام مكتبي البريد والتلغراف في الكويت. وهكذا استمرت بريطانيا في الاستفادة من علاقاتها بالكويت، خاصة مع بداية ظهور النفط في الخليج العربي؛ حيث وقّعت اتفاقية النفط في عام 1934 في عهد الشيخ أحمد الجابر<sup>(11)</sup> (1921-1950)، الذي أصبحت شركة "نفط الكويت المحدودة" بموجبها صاحبة الحق في التنقيب

<sup>(10)</sup> اللورد كرزون: ولد جورج كرزون في عام 1859، وتخرج من جامعة أكسفورد، واختاره سالفه وزير الخارجية البريطاني مساعدا لسكرتيه الخاص عام 1885. بدأ كرزون عام 1887 جولاته في العالم؛ حيث زار عددا كبيرا من دول العالم، وبسبب خبراته العملية ومؤلفاته أصبح وكيلا في وزارة الهند. وفي عام 1895 اختار سالفه كرزون وكيلا برلمانيا لوزارة الخارجية التي استمر فيها حتى آب 1898؛ حيث عين حاكما عاما للهند. (الفريحي 2011: 433)

<sup>(11)</sup> الشيخ أحمد الجابر الصباح: تولى الحكم بعد وفاة عمّه الشيخ سالم بن مبارك الصباح في عام 1921، وقد شهد عهده تطورات على كافة الأصعدة داخليا وخارجيا، وشملت مظاهر الحياة في الكويت تعليميا وثقافيا وسياسيا واقتصاديا، وكان من أبرز الأحداث في عهده توقيع اتفاقية الامتياز النفطي في المنطقة المحايدة بين الكويت ونجد عام 1924، ثم تأسيس شركة نفط الكويت المحدودة عام 1934. توفي في عام 1950، وتولى من بعده الحكم الشيخ عبدالله السالم الصباح. (الهاجري

عنه وتصديره. (قاسم 1997 ج2: 340؛ جريد 2017: 286؛ الحاتم 2004: 247، 248).

### النشاط التجاري في الميناء :

رأى تود أن التجارة في ميناء الكويت كانت جيدة نسبياً في العام 1935-1936، وإن كان هناك تراجع عام يعود بالدرجة الأولى لانخفاض تجارة اللؤلؤ، وهو الأمر الذي تطلب البحث عن بدائل جديدة كتطوير امتيازات النفط لإحداث نمو وازدهار في تلك التجارة. وقد كشفت الإحصائيات أن مجموع قيمة الواردات في العام 1935-1936 بلغ 9,916,047 روبية، وهو ما يمثل ارتفاعاً بنسبة 18.3% مقارنة بالعام الذي سبقه. وبلغت نسبة الواردات من بريطانيا 5% من مجموع الواردات، ومقارنة بنسبة 43% من الهند، و9.2% من اليابان، مع العلم أن نسبة كبيرة من الواردات الواردة من الهند كانت بضائع يابانية، جرى نقلها عن طريق بومباي إلى موانئ الخليج العربي (IOR/R/15/2/1346:12).

كان من أهم الواردات إلى الميناء من الهند الأرز، والسكر، والشاي، والطي. ومن اليابان الأقمشة، وأعواد النقاب، وأجهزة ومعدات متنوعة. ومن العراق القمح، والشعير، والتمور. ومن بريطانيا الأجهزة والمعدات، والأدوات الزجاجية، وأعواد النقاب، والعلطور، والسجائر، وغيرها. وقد أبانت الواردات عن أن دخول الشاي الياباني بقوة ومنافسته للهندي كان بسبب رخص أسعاره، وأبانت أيضاً ضعف حجم المساهمة البريطانية؛ حيث شكّلت مثلاً نسبة ما صدرته من المعدات والأجهزة والأواني الزجاجية نسبة 5% من حجم السوق، وبمبلغ 33.375 روبية، وأيضاً ما نسبته 6% فقط من أعواد النقاب. أما بالنسبة لمجموع الصادرات فقد بلغت قيمتها 1.421.480 في العام 1935-1936، وبزيادة بنسبة 14.4% عن العام الذي سبقه، علماً أن أهم صادرات الكويت كانت اللؤلؤ، والمسكوكات، والسبائك الفضية. (IOR/R15/2/1346: 12.13).

### ميناء مسقط

يقع ميناء مسقط على الساحل الجنوبي لخليج عُمان، وعلى الساحل الشرقي لعمان، وتتصل من الشرق بجبال الحجر الشرقية، ومن الغرب بمنطقة الباطنة، ومن الجنوب بالمنطقة الداخلية من عُمان، وتقع في مركز مرتفع من الصخور الجبلية البركانية يمتد إلى مسافة عشرة أميال على طول الشاطئ، وتشكل هذه الجبال البركانية سياجاً دفاعياً يحميها من أي هجوم من الداخل، ويُعد خور أو خليج مسقط صغيراً، فلا يزيد طوله عن ميل واحد من بداية الشاطئ حتى حافة البحر، بينما لا يزيد عرضه على ربع ميل، وترتفع على جانبي الخور قلعتان شديهما البرتغاليون بين عامي 1587 و1588، وهما الجاللي والميراني. (كيلي د.ت ج1: 26؛ لوريمر د.ت ج4: 1488).

دفعت أهمية مسقط لوقوعها على طريق التجارة الدولية بريطانيا لإقامة علاقات مع حكوماتها لتحقيق مصالحها الاقتصادية والسياسية المتعددة. وفي سبيل تحقيقها عقدت مجموعة من الاتفاقيات والمعاهدات، كان من أبرزها معاهدة عام 1498 التي وقعتها شركة الهند الشرقية مع السيد سلطان بن أحمد (1792-1804)، التي تعهد فيها بمنع الفرنسيين والهولنديين من إقامة مراكز لهم في موانئهم، والسماح للبريطانيين بإنشاء وكالة تجارية في ميناء مسقط. وفي معاهدة عام 1800 سمح لهم السلطان بإقامة وكالة وتعيين وكيل للشركة البريطانية تشرف على التجارة بين الدولتين. وتُعد معاهدة عام 1891 من أهم المعاهدات بين الطرفين لأنها كانت بمثابة فرض الحماية البريطانية على عُمان؛ حيث تعهد فيها السلطان فيصل بن تركي<sup>(12)</sup> (1888-1913) وورثته من بعده بأن لا يتنازل أو يبيع أو يهرن

والعنزي 2011: 72-75)

<sup>(12)</sup> السلطان فيصل بن تركي: هو ثاني أنجال السلطان تركي بن سعيد، وتولى الحكم من بعده في عام 1888. طُبع عهده بالنزاع الإنجليزي-الفرنسي، حيث فشلت بريطانيا في مشروع فرض حماية مباشرة على عمان نتيجة اعتراض فرنسا. كما

أو يسمح باحتلال جزء من أراضيه في مسقط أو عُمان لغير الحكومة البريطانية، كما تعهد أيضًا بمنع مرور الأسلحة من مسقط إلى الهند، وبالعكس، أو إلى إيران مع السماح للقوات البريطانية بالعمل في المياه الإقليمية الخاصة بمسقط وعُمان للسيطرة على تلك التجارة أو كبحها. (العمري 2009: 20-22).

شهدت عُمان منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين ركودًا وتراجعًا اقتصاديًا بسبب حالة عدم الاستقرار السياسي في البلاد، التي نتجت عن عدة عوامل كان من أهمها فصل زنجبار عنها في عام 1861، والتنافس على السلطة، والثورات والاضطرابات الداخلية ضد السلاطين، وتدخل الحكومة البريطانية وفرض هيمنتها على الشؤون الداخلية في عُمان، وأخيرًا تأخر اكتشاف النفط فيها حتى العام 1963 على الرغم من أنها وقّعت أول اتفاقية امتياز للتنقيب عن البترول في عام 1937. (لانندن 1994: 133، 453-493).

#### النشاط التجاري في الميناء

كانت حكومة مسقط تفرض رسومًا جمركية على الواردات بنسبة 5%، وخاصة على المواد الغذائية والبضائع العامة، وبنسبة 10% على البضائع الكمالية، والمصنفة كوسائل رفاهية وترفيه، كما فرضت نسبة 20% على المشروبات الروحية التي تبلغ فيها نسبة الكحول 55% أو أكثر. وبالنسبة إلى الصادرات لم يكن عليها ضريبة سوى على البضائع القادمة من الداخل وتباع في أسواق مسقط، وكانت النسبة عليها بمعدل 5%. وفي ما يخص وسائل النقل فقد كانت بين الموانئ العُمانية الساحلية من خلال القوارب، وفي الداخل باستخدام الحيوانات، مع استخدام قليل للسيارات بسبب عدم توفر الطرق المناسبة لها. (IOR/R15/1346: 13,14).

كان العام التجاري 1935-1936 في ميناء مسقط أفضل من العام الذي سبقه، وبزيادة بلغت 927,680 روبية على مجموع الصادرات والواردات معًا؛ حيث بلغت واردات العام 1934-1935 إلى الميناء 3,613,716 روبية، والصادرات مبلغ 2,561,387 روبية، أما في العام 1935-1936 فقد بلغت قيمة الواردات 3,837,835 روبية، وقيمة الصادرات 3,264,948 روبية. وعلى الرغم من هذا التحسن البسيط في العام 1935-1936 إلا أنه اعتبر واقعيًا أكثر سوءًا من العام الذي سبقه، والسبب يعود إلى أن الصادرات في مجملها لم تكن من المنتجات أو البضائع المحلية وإنما كانت من تجارة العملات؛ حيث صُدّر من دولار ماريا تيريزا بقيمة 786,042 روبية، ومن المسكوكات الفضية ما قيمته 112,400 روبية، وكان ذلك على حساب انخفاض في صادرات التمور والسّمك المجفف التي كانت تُعد أبرز الصادرات العُمانية، والتي عاد سبب انخفاضها إلى صعوبة تصديرها إلى المستورد الأول لها، وهي دولة ألمانيا لعدم وصول الدولتين إلى اتفاقية مقايضة على السلع بين الطرفين. وفي ما يأتي جدول يبين تلك الحالة: (IOR/R/15/2/1346: 14).

العام	تمور جافة (روبية)	تمور رطبة (روبية)	سمك مجفف (روبية)
1935-1934	1.122.715	264.373	1.793.094
1936-1935	713.330	237.084	143.785
الانخفاض	109.385	27.289	262.221

ظهرت في عهده عدة أحداث مهمة كان من أبرزها محاولة فرنسا إقامة مستودع للأسلحة في مسقط، وقضية رفع الأعلام الفرنسية على السفن العمانية، وعقد بريطانيا عدة معاهدات تجارية كبلته فيها بقيود شديدة، كمعاهدات: 1890 و 1898 و 1903، وقد انتهى حكمه في عام 1913 بسبب المرض، وهو العام الذي شهد ثورة داخلية ضد سياساته والتدخلات البريطانية في شؤون عمان. (غباش 1997: 210، 211؛ الطائي 2008: 161-163)

في الوقت الذي انخفضت فيه الصادرات شهدت الواردات زيادة في العام 1935-1936 وخاصة من السلع كالأقمشة، والطحين، والشاي، والتوابل، والزيوت، والأرز. وقد كان من أهم الواردات غير السابقة القهوة والسكر الناعم من جاوة، التي بلغت في العام 1935-1936 مبلغ 22,146 رطل انجليزي (14: IOR/R15/2/1346). وفي ما يتعلق بالتجارة البريطانية مع ميناء مسقط، وفي العام 1935-1936، فقد كانت أكثر الواردات من القطن، وبلغت قيمتها 40,550 روبية، وبنسبة 5% من السوق، وكان من أهم السلع الأخرى أجهزة التسجيل والسجائر، والتبغ، والعمود التي كانت تواجه فيها منافسة ألمانية، والصابون الذي كان يواجه منافسة فرنسية. وفي حين بلغت نسبة صادرات بريطانيا إلى سوق مسقط 5% بلغت نسبة اليابان 66%، تلتها الهند التي وصلت إلى نسبة 24% من السوق (14.15: IOR/R15/2/1346).

### الخاتمة

توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج، كان من أبرزها:

- يُعد التقرير الذي أعده فرانك تود نائب القنصل البريطاني في مدينة بوشهر ذا أهمية كبيرة؛ لأنه قدم صورةً شبه متكاملة عن الأوضاع التجارية في ستة موانئ على ضفتي الخليج العربي من حيث النشاط وحركة الملاحة البحرية فيها، والدول المساهمة في ذلك النشاط، ونوعية البضائع والسلع المتداولة، إضافة إلى بيان الميزان التجاري في كل ميناء من حيث الصادرات والواردات، وقيمتها المالية.
- اهتمام بريطانيا بالسوق البحريني أكثر من غيره من الأسواق في الموانئ الأخرى، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى حجم النشاط التجاري المتزايد، والآخذ بالنمو والازدهار، خاصة بعد اكتشاف النفط الذي وفّر الوظائف والقدرة الشرائية لمواطني البحرين، إضافة إلى إقبال وحاجة دول الجوار وخاصة السعودية إلى الاستيراد منه.
- حققت الهند المرتبة الأولى كمصدر للواردات إلى موانئ الخليج العربي، وكانت أهم صادراتها الأرز والقمح (الطحين)، والشاي، وفتائل وخيوط الغزل، والتوابل وغيرها. وجاءت في المرتبة الثانية اليابان، وكان من أهم صادراتها الألبسة، والألعاب، والدراجات والساعات، وخيوط الغزل، والشاي، وقد تنافست على المراتب الأخرى كل من بريطانيا وروسيا، وهولندا، وبلجيكا والولايات المتحدة الأمريكية وغيرها.
- كانت الصادرات في معظم موانئ الخليج العربي عبارة عن بضائع ليست من إنتاجها المحلي بقدر ما كانت بضائع مستوردة وتباع في الأسواق إلى دول أخرى؛ فقد اقتصر صادرات الموانئ الفارسية من إنتاجها على سلع محدودة مثل الجلود والسجاد والصمغ واللوز، والمكسرات، والتمر، أما الموانئ العربية فقد كان أهم صادراتها من ناتجها المحلي اللؤلؤ، والجلود والتمر، والسكك المجفف، والحبال، وغيرها.
- على الرغم من سيطرة بريطانيا الواضحة على الخليج العربي في النصف الأول من القرن العشرين فإنها لم تتمكن من احتكار التجارة في موانئها؛ حيث شكلت صادراتها ما نسبته 5% إلى 10% في أحسن الأحوال من البضائع التي كانت تصدرها إلى الأسواق، الذي تعود أسبابه من وجهة نظرها في الجانب الإيراني إلى الإجراءات الحكومية، وسياسية الاحتكار التي مارسها في السيطرة على النشاط التجاري، وبالمناصفة اليابانية بسبب رخص أسعار سلعها وبضائعها مقارنة بالبريطانية، إضافة إلى حداثة النمو والازدهار التجاري في الموانئ العربية. ويعتبر هذا التبرير غير مقنع لأن بريطانيا في واقع الأمر هي التي كانت تهيمن على التجارة في الهند، وكون الهند كانت في المرتبة الأولى، فإن هذا يعني أن المسيطر والمستفيد الأول من تلك التجارة هي بريطانيا.

- أظهرت التقرير تراجعًا تجاريًا عامًا في موانئ إيران مقابل نمو وازدهار في موانئ البحرين والكويت، وكذلك ضعف المشاركة العربية في أسواق الموانئ؛ إذ لم يرد فيها ذكر سوى لمصر والعراق والسعودية كدول أسهمت سواء في الاستيراد أو التصدير إلى تلك الموانئ.

- يُعاب على التقرير الذي أعده تود رغم أهميته عدة أمور منها: أنه لم يقدم معلومات تجارية بنفس المستوى عن جميع الموانئ؛ حيث أسهب في التفاصيل عن مينائي بندر عباس والبحرين، واختصر في الموانئ الأخرى، إضافة إلى عدم توحيد العملة في البيانات المالية للصادرات والواردات؛ إذ استخدم الريال في الجانب الإيراني، والروبية في الجانب العربي على الرغم أن سعر الصرف، كان معروفًا في ذلك الوقت لكل عملة أمام الأخرى.

- توصي هذه الدراسة الباحثين بإجراء المزيد من الدراسات الاقتصادية المتعلقة بالخليج العربي لأهميتها وقلتها بشكل عام، ولتوفر المادة الوثائقية حولها بشكل خاص.

## Trade in the Ports of Bushire, Khorramshahr, Bandar Abbas, Bahrain, Kuwait and Muscat in 1936 A Study Based on Frank Todd's Report

*Thabet Ghazi Al Omari<sup>1</sup>, Abdalmoiz bani Issa<sup>2</sup>*

### ABSTRACT

This article deals with the commercial conditions in the Arab Gulf region in 1936 based on the report prepared by Frank Todd, the British Vice Consul in Bushire. This paper studied only six Gulf ports included in the report, three of which were on the eastern bank of the Arabian Gulf, namely Bushire, Khorramshahr, Bandar Abbas, and three Arab ports, namely Bahrain, Kuwait, and Muscat. The study provides a clear and integrated picture of their commercial conditions, especially in terms of trade movement, participating countries, exchanged commodities, and financial statements related to exports and imports in terms of increase or decrease. The most prominent finding of this paper was the continuation of British trade in those ports, but not at the level desired by the British government, as its trade witnessed a decline in some ports due to international competition, especially from Japan.

**Keywords:** *Commerce, Britain, Bushire, Bandar Abbas, Bahrain, Kuwait.*

---

<sup>1</sup> Corresponding Author, email: [thabet@yu.edu.jo](mailto:thabet@yu.edu.jo), (Thabet Ghazi Al Omari) Orcid number: <https://orcid.org/0000-0003-2321-6077>, Department of History and Islamic Civilization, University of Khorfakkan; Department of History, Faculty of Arts, Yarmouk University.

<sup>2</sup> Email: [abdalmoiz.b@yu.edu.jo](mailto:abdalmoiz.b@yu.edu.jo), (Abdalmoiz bani Issa) Orcid number: <https://orcid.org/0000-0001-8914-370X>, Department of History, Faculty of Arts, Yarmouk University.

Received on 24/1/2022 and accepted for publication on 3/10/2022.

## المصادر والمراجع العربية

- إبراهيميان، أروند (2014)؛ *تاريخ إيران الحديثة، سلسلة عالم المعرفة*، ع 409، ترجمة مجدي صبحي، الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.
- أمين، عبدالأمير محمد (1980)؛ "الشركات التجارية الاحتكارية في منطقة الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر". *مجلة المؤرخ العربي*، بغداد، العدد 12.
- باوزير، خالد سالم (2006)؛ "نادر شاه والقوى الأوروبية في موانئ غرب الخليج العربي للمدة ما بين 1732-1747". *مجلة كلية التربية، جامعة الإسكندرية*، مج 16، ع 4، صص 23-51.
- برجاس، حافظ (2000)؛ *الصراع الدولي على النفط العربي*، بيروت: بيسان للنشر والتوزيع والإعلام.
- بوكسر، ك. د. (1994)؛ *إمبراطورية هولندا البحرية 1600-1800*، ترجمة شوقي جلال، أبوظبي: المجمع الثقافي.
- التميمي، عبدالملك خلف (1987)؛ "تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث". *حوليات كلية الآداب، الحولية الثامنة، الرسالة 48*، الكويت، ص 5-59.
- جريد، عايد عتيق (2017)؛ "الامتيازات الأجنبية في الكويت بين عام 1935-1975". *مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية*، ع 167، جامعة الكويت.
- الحاتم، موسى غضبان (2004)؛ "المستشارون البريطانيون في الكويت (1934-1961)". *مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية*، سنة 30، ع 112، صص 247-274.
- الحجي، يعقوب يوسف (2007)؛ *النشاطات البحرية القديمة في الكويت، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية*.
- حسن، لؤي عبدالرسول (2012)؛ "سياسة بريطانيا تجاه منطقة الخليج العربي حتى قيام الحرب العالمية الثانية عام 1939". *مجلة سر من رأي للدراسات الإنسانية، جامعة سامراء*، مج 8، ع 30، صص 139-152.
- الخطيب، مصطفى عقيل (2013)؛ *الخليج العربي دراسات في الأصول التاريخية والتطور السياسي*، الدوحة: وزارة الثقافة والفنون والتراث.
- السبيكي، آمال (1999)؛ *تاريخ إيران السياسي (1906-1979)*، سلسلة عالم المعرفة، ع 250، الكويت: المجلس الأعلى للثقافة والفنون والآداب.
- سري الدين، عائدة العلي (2016)؛ *الأحواز-عربستان إمارة في دائرة النسيان*، بيروت: بيسان للنشر والتوزيع.
- شاكر، محمود (2005)؛ *موسوعة تاريخ الخليج العربي*، جزآن، عمان: دار أسامة.
- الشريفين، رؤوف (2019)؛ "الحماية البريطانية على البحرين 1820-1971، دراسة تاريخية تحليلية". *مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، الجامعة الأردنية*، مج 46، ع 3، صص 484-492.
- الطائي، عبد الله بن محمد (2008)؛ *تاريخ عُمان السياسي*، الكويت: مكتبة الريعان.
- طعمة، خالد (2017)؛ *الكامل في التاريخ الكويتي*، الكويت: د.ن.
- عبد الله، محمد؛ العابدين، بشير (2009)؛ *تاريخ البحرين الحديث، المنامة: جامعة البحرين*.
- العبيدي، إبراهيم خلف (2019)؛ *الأحواز أرض عربية سليية*، بغداد: دار الحرية.
- عثمان، معتز محمد (2012)؛ *تاريخ عملات الإمارات*، دبي: الأجود للنشر والتوزيع.
- العمري، ثابت غازي (2009)؛ *الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة 1913-1963*. رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، جامعة اليرموك، الأردن.
- العيدروس، محمد حسن (2002)؛ *تاريخ الكويت الحديث والمعاصر*، دبي: دار الكتاب الجديد.

- عوض، عبد العزيز (1991)؛ دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، بيروت: دار الجيل.
- غباش، حسين غانم (1997)؛ عُمان الديمقراطية الإسلامية - تقاليد الإمامة والتاريخ السياسي الحديث، ترجمة أنطوان حمصي، بيروت: دار الجديد.
- الفارس، محمد فارس (2015)؛ الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل (دولة الإمارات العربية المتحدة حالياً)، 1862-1965، أبو ظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية.
- الفريحي، فاطمة محمد (2011)؛ "رحلة اللورد كيرزون إلى الخليج العربي عام 1321هـ/1903م"، بحث قدم في اللقاء العلمي السنوي الثاني عشر: دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي عبر العصور، الرياض، جمعية التاريخ والآثار، رقم المؤتمر 12.
- قاسم، جمال زكريا (1997)؛ تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، خمسة أجزاء، القاهرة: دار الفكر العربي.
- كلي، جون (د.ت)؛ بريطانيا والخليج العربي 1795-1870، ترجمة محمد أمين عبد الله، القاهرة: مطبعة عيسى البابي الحلبي وشركاه.
- لانندن، روبرت جيران (1994)؛ عُمان منذ 1956 مسيراً ومصيراً، ترجمة محمد أمين عبد الله، سلطنة عُمان: وزارة التراث القومي والثقافة.
- لوريمر، ج. ج. (د.ت)؛ دليل الخليج العربي، القسم الجغرافي، الدوحة: مطابع علي بن علي.
- مجموعة من الباحثين (1989)؛ الشيخ خزلعل أمير المحمرة، بيروت: الدار العربية للموسوعات.
- محمد، مقداد عبدالرسول (2017)؛ العلاقات البحرينية البريطانية (1861-1971). رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، جامعة بيروت العربية، لبنان.
- المغني، عبد الله سليمان (2015)؛ التجارة في الإمارات قديماً، الشارقة: مركز الشارقة للوثائق والبحوث.
- النجار، مصطفى عبد القادر (1971)؛ التاريخ السياسي لإمارة عربستان العربية 1897-1925، القاهرة: دار المعارف.
- الهاجري، عبد الله محمد؛ العنزي، محمد نايف (2011)؛ مدخل إلى تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، الكويت: مكتبة الكويت الوطنية.
- هاي، سير روبرت (2004)؛ دول الخليج الفارسي، ترجمة يوسف الشاروني، القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة.
- الهيتمي، صبري فارس (2004)؛ الخليج العربي (أرضه، سكانه، اقتصادياته، جيوبولتيكيته)، عمان: دار الوراق.
- ورجاق، مروة (2018)؛ السياسة البريطانية في شبه الجزيرة العربية 1798-1971. رسالة ماجستير غير منشورة، قسم العلوم الإنسانية، جامعة محمد خضير بسكرة، الجزائر.



## REFERENCES

- Amīn, ‘Abd al-Amīr Muḥammad (1980); “Monopolistic Commercial Companies in the Arab Gulf Region during the Seventeenth and Eighteenth Centuries”. *The Arab Historian Journal*, Baghdad, No. 12.
- ‘Abd Allāh, Muḥammad; al-‘Ābidīn, Bashīr (2009); *Modern History of Bahrain*, Manamah: University of Bahrain.
- al-‘Aydārūs, Muḥammad Ḥasan (2002); *Kuwait’s Modern and Contemporary History*, Dubai: Dār al-Kitāb al-Jadīd.
- ‘Awaḍ, ‘Abd al-‘Azīz (1991); *Studies in the History of the Modern Arab Gulf*, Beirut: Dār al-Jīl.
- Bāwazīr, Khālīd Sālīm (2006); “Nadir Shah and the European Powers in the Western Ports of the Persian Gulf for the period between 1732-1747”. *Journal of the College of Education*, University of Alexandria, Vol. 16, No. 4, Pp. 23-51.
- Birjās, Hāfiẓ (2000); *The International Conflict over Arab Oil*, Beirut: Bisān lil-Nashir wa-al-Tawzī‘ wa-al-I‘lām.
- Boxer, K. D. (1994); *The Netherlands Maritime Empire 1600-1800*, Shawqī Jalāl trans., Abu Dhabi: Cultural Foundation.
- al-Fāris, Muḥammad Fāris (2015); *al-Awḍā‘ al-Iqtisādiyyah fī Imarāt al-Sāhil (Dawlat al-Imarāt al-‘Arabiyyah al-Mutaḥidah Ḥaliyan), 1862 - 1965*, Abu Dhabi: Markaz al-Imarāt lil-Dirāsāt wa-al-Buḥūth al-Istratijiyyah.
- al-Frayhī, Fāṭimah Muḥammad (2011); “Lord Curzon’s Journey to the Arabian Gulf in 1321 AH / 1903 AD”, Paper presented at the Twelfth Annual Scientific Meeting *The Cooperation Council for the Arab States of the Gulf through the Ages*, Riyadh, Society of History and Archeology, Conference No. 12.
- Ghubāsh, Ḥusayn Ghānim (1997); *Islamic Democratic Oman - Traditions of the Imamate and Modern Political History*, ‘Anṭwan Ḥumṣī trans., Beirut: Dār al-Jadīd.
- Group of Researchers (1989); *Sheikh Khaz‘al, Emir of Muḥammrah*, Beirut: al-Dār al-‘Arabiyyah lil-Mawsū‘āt.
- al-Ḥājirī, ‘Abd Allāh Muḥammad; al-‘Anizī, Muḥammad Nāyif (2011); *Introduction to the Modern and Contemporary History of Kuwait*, Kuwait: Kuwait National Library.
- al-Ḥajjī, Yaḥyā Yūsuf (2007); *Ancient Marine Activities in Kuwait*, Kuwait: Markaz al-Buḥūth wa-al-Dirāsāt al-Kuwaitiyyah.
- Ḥasan, Lu‘ay ‘Abd al-Rasūl (2012); “Britain’s policy towards the Arab Gulf region until the outbreak of the Second World War in 1939”. *Sirr Man Ra’a Journal for Human Studies*, Samarra University, Volume VIII, No. 30, Pp. 139-152.
- al-Ḥātim, Musā Ghaḍbān (2004); “The British Advisers in Kuwait (1934-1961)”. *Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies*, Year 30, No. 112, Pp. 247-274.
- Hāy, Sir Rupert (2004); *The Persian Gulf States*, Yūsuf al-Shārūnī, Cairo: The Supreme Council of Culture.
- al-Hītī, Ṣabrī Fāris (2004); *The Arabian Gulf (land, population, economics, geopolitics)*; ‘Amman: Dār al-Warraq.
- Ibrahimiyan, Ervand (2014); *A History of Modern Iran, World of Knowledge Series*, no. 409, Majdī Ṣubhī trans., Kuwait: National Council for Culture, Arts and Letters.
- I.O.R./R/15/2/1346: Report on Economic and Commercial Conditions in the Persian Gulf, by F. H. Todd, December.1936.
- I.O.R./R/15/2/348.
- I.O.R./L/PS/12/3797.
- Jarīd, ‘Āyid ‘Atīq (2017); “Foreign privileges in Kuwait between 1935-1975”, *Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies*, Kuwait University, No. 167.
- Kelly, John (N.D); *Britain and the Arabian Gulf 1795-1870*, Muḥammad Amīn ‘Abd Allāh tran., Cairo: ‘Isā al-Bābī al-Ḥalabī.

- al-Khatīb, Muṣṭafā ‘Aqīl (2013); *The Arab Gulf Studies in the First Historical and Political Development*, Dohah: Ministry of Culture, Arts and Heritage.
- Landen, Robert Geran (1994); *Oman Since 1856: Disruptive Modernization in a Traditional Arab Society*, Muḥammad Amīn ‘Abd Allāh trans., Sultanate of Oman: Ministry of National Heritage and Culture.
- Lorimer, J. G. (N.D); *Arabian Gulf Guide, Geographical Section*, Doha: ‘Alī ibn ‘Alī Press.
- Muḥammad, Miqdād ‘Abd al-Rasūl (2017); *British-Bahraini Relations (1861-1971)*. Unpublished Ph.D. thesis, Department of History, Beirut Arab University, Lebanon.
- al-Mughannī, ‘Abd Allāh Sulaymān (2015); *Trade in the old Emirates*, Sharjah: Sharjah Documentation and Research Center.
- al-Najjār, Muṣṭafā ‘Abd al-Qādir (1971); *The Political History of the Arab Emirate of Arabistan 1897-1925*, Cairo: Dār al-Ma‘ārif.
- Qāsim, Jamāl Zakariyā (1997); *Modern and Contemporary History of the Arab Gulf*, Cairo: Dār al-Fikr al-‘Arabī.
- Sariy al-Dīn, ‘Ā’ida al-‘Alī (2016); *al-Aḥwāz-‘Arabistān: An Emirate in the Circle of Oblivion*, Beirut: Bissān Publishing and Distribution.
- Shākir, Maḥmūd (2005); *Mawsū‘at Tārīkh al-Khalīj al-‘Arabī*, 2 vols., ‘Amman: Dār Usāmah.
- al-Sharīfayn, Ra’ūf (2019); “British Protection in Bahrain 1820-1971, Historical and Analytical study”. *Dirāsāt: Human and Social Sciences*, The University of Jordan, Vol. 46, No. 3, Pp. 481-492.
- al-Subkī, Amāl (1999); “Political History of Iran (1906-1979)”. *Silsilat ‘Ālam al-Ma‘rifah*, , Kuwait: National Council for Culture, Arts and Letters, No. 250.
- al-Ṭa’ī, ‘Abd Allāh ibn Muḥammad (2008); *Oman’s Political History*, Kuwait: Maktabat al-Rabī‘ān.
- al-Tamīmī, ‘Abd al-Malik Khalaf (1987); “The History of Trade Relations between India and the Arabian Gulf in the Modern Era”. *Ḥawliyyāt Kulliyat al-Ādāb*, al-Ḥawliyah al-Thāminah, al-Risalah 48, Kuwait, Pp. 5-59.
- Ṭu‘mah, Khālīd (2017); *The Complete History of Kuwait*, Kuwait: N.P.
- al-‘Ubaydī, Ibrāhīm Khalaf (2019); *al-Aḥwāz, a Stolen Arab Land*, Baghdad: Dār al-Ḥurriyah.
- al-‘Umārī, Thābit Ghāzī (2009); *The British Role between the Sultanate and Imamate in Oman*. Unpublished Ph.D. thesis, Department of History, Yarmouk University, Jordan.
- ‘Uthmān, Mu‘taz Muḥammad (2012); *Tārīkh ‘Umlāt al-Imārāt*, Dubai: al-Ajwād lil-Nashir wa-al-Tawzī‘.
- Warjāq, Marwah (2018); *British Politics in the Arabian Peninsula 1798-1971*. Unpublished MA thesis, Department of History and Human Sciences, Muḥamad Khadir University of Biskra, Algeria.