

# أيام.. وأيام 1

**هذا موضوع يختلف عن الموضوعات التي جرى الحديث عنها فيما مضى من فصول هذه المقالات. ذلك لأنه يضم مجموعة قد لا تكون متجانسة في النوع. ولكنها تتماثل في أنها تتعلق بوطننا العزيز: الكويت. وهذا التعلق يخص فيما يخص التاريخ. والجغرافيا. والناس الذين يعيشون على أرض هذا الوطن قديما وحديثا. ومن المعروف أن الكويت قد نشأت بنظامها الحكومي الذي نشده اليوم منذ سنة 1613م. وبالطبع فإن شكل الدولة في البداية كان مختلفا حتى جرى عليه التغيير إلى الأفضل بمرور الزمن وازدياد عدد السكان. واتصال البلاد بغيرها عن طريق التجارة والرحلات البحرية والبرية المتنوعة. ومن المعروف أن الكويت باعتبارها أرضا ملائمة للسكن كانت أهلة بالسكان. عامرة بالناس منذ أمم بعيد. وما حدث منذ سنة 1613م إنما كان ممثلا في اختيار نظام الحكم الذي بدأ بالشيخ صباح الأول. أما الوضع القديم للبلاد فندلنا عليه الآثار الكثيرة التي عثر عليها في جزيرتي فيلكا. والعاكز (الجزيرة الصغيرة). ومن المعروف أيضا أن كثيرا من الأماكن الكويتية كان معروفا من قديم الزمان بأسمائها الحالية أو مع تحريف يسير. وقد مثلنا لذلك فيما مضى ببرنامج وكاملة وواردة وغيرها من الأماكن. ولقد حدثت أحداث ذكرناها في مواضع أخرى ندل على السكان وطبيعتهم بل وأنسابهم. واستشهدنا لذلك بكتب التاريخ وأشعار الشعراء القدماء. غير أن من أهم ما نذكره عن كاظمة بالذات هو قول الصحابي الجليل سعد بن إياس: «سمعت برسول الله ﷺ. وأنا أرى إبلا لأهلي بكاملة». وبعد هذا الذي تقدم نبدا بعرض ما أردنا ذكره هنا وهو كما يلي:**

أولا: إذا أردنا الحديث عن علاقات الكويت القديمة مع غيرها من الدول. وجدنا أنها دولة لم تكن منقطعة عن الاتصال بالعالم مع صعوبة ذلك في أيام البلاد الأولى وهذه نماذج لبعض تلك الاتصالات والعلاقات:

1- تذكر الوثائق التي تم العثور عليها ضمن الأرشيف الفرنسي أن فرنسا لم تكن بعيدة عن الكويت فمئذ سنة 1770م، وذكر الكويت يرد فيها، ولكنه ازداد في سنة 1896م وما بعدها، فاعتبارا من هذه السنة توالت المعلومات عن الكويت، وكان بعضها قد جاء عن طريق قناصل فرنسا في الدول المجاورة، وبعضها الآخر عن طريق الضباط من قادة السفن الفرنسية التي كانت تمر بالخليج، وهذه المعلومات على قلتها لها أهمية كبرى من ناحية أنها تعنى بوجهة نظر أخرى غير التي نراها في الوثائق البريطانية وأحيانا تكون مكملة لها.

في عهد الشيخ مبارك الصباح ازداد الحديث عن الكويت في هذه الوثائق. وقد ذكر أن السفينة الفرنسية انفردت قد زارت الكويت وكذلك السفينة كاتينيه.

وكانت السفينة (دياموند) قد وصلت إلى الكويت قبل هذا الوقت بمدة وبالتحديد في سنة 1867م. وليس هذا كل شيء في مسألة المعلومات التي وردت عن الكويت في الوثائق الفرنسية ولكننا هنا نركز على فترة حكم الشيخ مبارك الذي يبدو أنه كان على صلة وثيقة بعدد من المسؤولين الفرنسيين العاملين في السفارات أو القنصليات الفرنسية في دول الجوار. وكان يلتقيهم ويستمع إلى أفكارهم. ومن ذلك أنه في خريف سنة 1898م أبلغ الإنجليز عن واقع إجراء الفرنسيين مفاوضات حول إبرام اتفاقية سياسية معه، وربما كان هذا من الأسباب التي دعت البريطانيين إلى التعجيل بإبرام اتفاقهم مع الكويت حتى يتمكنوا من إغلاق الطريق أمام منافسيهم الفرنسيين. كان المستشرق الفرنسي انطوان جوجيه من أهم الدلائل على علاقة الفرنسيين بالشيخ مبارك الصباح وكان هذا الرجل إلى جانب اهتماماته الثقافية متخصصا ببيع وتصدير السلاح. وكان حريصا على التعامل مع المناطق المنعظمة إلى بضاعته. ولكنه كان – أيضا – عميلا للاستخبارات الفرنسية ومراسلا لسلطانها.

ومن أجل السلاح كانت له علاقة بالشيخ مبارك الذي يعطي السلاح أهمية كبيرة لا له من أثر في ترقية نفوذه، ولأنه مصدر مالي مفيد للدولة آنذاك.

لقد وصل جوجيه إلى الكويت في سنة 1904م. وكان يلبس اللباس العربي حتى لا يلفت إليه الأنظار. وكان الاسم الذي أطلقه على نفسه في هذه الفترة هو: عبدالله المغربي، وكان الشيخ مبارك يعرف جيدا حقيقة هذا الرجل ولكنه استضافه في قصره لمدة 3 أشهر. بعيدا عن أعين الإنجليز وخسباتهم. وكان موضع إفاة للشيخ مبارك في موضوع السلاح محسوبا. بل في المعلومات التي يملكها عن الدول الكبرى المتصارعة على المنطقة. مما أتاح الفرصة للشيخ مبارك لاكتشاف كثير من الأمور التي لم يكن ليراها إلا عن طريق هذا الرجل. وكانت سببا في اتخاذه للسلوك السياسي الذي تسفقه ونفع الكويت كثيرا. وفي المقابل فإن السفن الكويتية كانت تساعد جوجيه في نقل الأسلحة بناء على موافقة الشيخ. وهي عملية وان كانت صعبة للغاية إلا أنها تدر ربحا جيدا لأصحاب السفن.

كان جوجيه ممثلا للشيخ مبارك وكان يكتب مقالات عدة يمتدحه فيها. ومن ذلك قوله عنه بأنه: «رجل يقرب بالجميل. وأنه واسع الإطلاع. ولا يدفع للبريطانيين أكثر مما هو ضروري للخدمات التي يؤدونها. كما أن رغبتة في المحافظة على الاستقلال كانت وراء استعداده الدائم للوقوف أمام الممارات الغادرة التي تحيط به».

وكان جوجيه – أيضا – حريصا على أن يقدم خدمة للشيخ مبارك الصباح. وذلك أنه أرسل إلى الشيخ مبارك بيلغة أن بإمكانه إجراء مساعمة لكي تتوسط فرنسا وسورية في حل الخلاف القائم مع الدولة العثمانية وعلى الأخص بعد توقيع الاتفاق مع بريطانيا. وكان هذا العرض تعبيراً عن الرغبة العثمانية قبل الرغبة الكويتية، وقد رد الشيخ على رسالة جوجيه بأنه كان معينا قويا للدولة العثمانية لبري رغباتها ويساعدها. ومن ضمن ما سأله في الرد: «وكلما حدث إضراب أو تمرد في المنطقة توجه على رأس قوة على نفقته الخاصة لإخماده. فكان الهدوء والأمن يسودان هذه الأماكن. إلى حد تخفيف القوة العسكرية العثمانية فيها إلى كتبية واحدة. ولكنها الآن تبلغ 6 كتائب.. إلى آخر رسالته التي عبر فيها بوضوح عن أن طلب المصالحة صادر عن العثمانيين لا منه هو. وأنه يوحي أن يقفوا معه الموقف الذي تقتضيه أعماله التي قام بها من أجلهم». هذه صورة من الصور التي مرت بالكويت في زمن الشيخ مبارك الصباح. وتبدو فيها إشارة إلى العلاقة التي كانت قائمة بصورة غير مباشرة مع فرنسا.

2- من أقوى العلاقات وأقدمها بين الدول: علاقة الكويت بالهند. وكان علاقة ودية كونت صداقات بين تجار الكويت وتجار الهند. ودفعت عددا من أبناء الكويت إلى تكوين جالية تعيش هناك استست لها مكاتب تجارية تمد من خلالها الوطن بما يحتاج إليه من مواد. وتسهل على التجار الحصول على ما يشاؤون من بضائع على اختلاف أنواعها. وقد كانت من أقدم الوثائق الدالة على هذه الصلة التجارية. تلك الوثيقة التي نشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية قريبا وهي تنص على أن محمد بن حسين السعوسعي قد حمل في سفينته (البغلة) المسماة فتح المبارك ميلغا وقدره أربعمائة روبية لصحاب خالد الخضير تم تسليمها في بندر الملبيار إلى مشعان الخضير لشراء بضائع من هناك. ونقل جانباً من ذلك إلى دار السلام على الساحل الشرقي لأفريقيا. وهذه هي عاصمة تنزانيا في هذه الأيام. كان تاريخ الوثيقة في اليوم السادس عشر من شهر ديسمبر لسنة 1861م. ولا شك في أن طبيعة الرحلة التي قادها النوخذة السعوسعي تدل على أنها ليست الرحلة الأولى من نوعها وبالتالي فإن العلاقة التجارية بين الكويت والهند لا بد أن تكون أقدم من ذلك بكثير.

وكانت الكويت تتسورد من الهند أنواعا متعددة من البضائع فيستهلك بعضها ويباع – وهو الأكثر – على المناطق المجاورة مكونا سوقا جيدة تمتعت الكويت كثيرا بمزاياها ومرودها المادي. وكانت في ذلك الوقت تصدر إلى الهند أنواعا من البضائع كان أشهرها الخيل والتمور واللآكئ.

تصل السفن الشراعية إلى الهند في رحلة سنوية ثابتة لها توقيت معين يرتبط مع حال الطقس هناك لضمان هدوء البحر. وتجنب مواسم الأمطار وكانت رحلة (السفر) المعروفة جيدا لدى الكويتيين تتم بقيام أعداد كبيرة من هذه السفن المصنوعة بأيدي الصناع الكويتيين بالتحرك بحرا. وكانت هذه فرصة لياتح مجال العمل للكويتيين وكثير من سكان المناطق المجاورة الذين يفتح لهم باب الأمل بالرزق عن طريق الانضمام إلى الجحارة الكويتيين العاملين على هذه السفن الشراعية. وكانت هذه السفن وسيلة كبرى من وسائل الاتصال الكويتي الهندي، ولا يزال ذكرها عاطرا ومسجلا يمكن الرجوع إليه في مقالته.

وكان الشيخ مبارك الصباح يوالي الاتصال مع العاملين في التجارة هناك. ويدعمهم ماليا ومعنويا لأنه يعرف مدى الفائدة التي تعود على البلاد نتيجة لهذا التحرك الإنساني العجيب الذي تدم عنه الإنتاج التجاري الباهرة. وقد استمر اهتمام الكويتيين بالاتصال مع الهند طويلا. وأدل شيء على ذلك أن الشيخ أحمد الجابر الصباح قد قام برحلة إلى الهند في سنة 1947م كان فيها موضع ترحيب من الجهات الحكومية والشعبية. ومن الجالية الكويتية هناك. وغيرها من الجاليات العربية.



الشيخ أحمد الجابر قام برحلة إلى الهند 1947م

إن الشيخ مبارك الصباح يحتاج دائما إلى أن يشعر ويشعر معه شعبه بأنه إن لم يجد العون من بريطانيا فإنه سوف يجده من جهة أخرى مماثلة بل ومنافسة، فكانت أمامه فرصة الاتصال بروسيا.

لذلك فإنه في شهر أبريل لسنة 1901م أرسل رسالة شفوية إلى (أوسينكو) الذي كان قنصلا لروسيا في البصرة وذلك عن طريق المندوب الذي أرسله القنصل الروسي إلى الكويت. وكان مراد الشيخ مبارك أن يجعل هذه الصلة قوية منذ بدايتها وأن يجعل الروس في موقع يحسدون له موقفه منهم، فقد طلب دعم هؤلاء له وهو يتصدى للأخطار، فهو يرى أن وطنه يحتاج إلى أن تقف معه قوى كبرى تكثف كل من تسول له نفسه الاعتداء أو الإيذاء. وقد جاء في وثيقة من الوثائق الموجودة في الأرشيف الروسي ما يلي: «يطالبنا بذلك الشيخ مبارك والأمير الحر الثري الملك العربي لجون القرن، الفخاح إلى صراف الجزيرة العربية، وإلى وادي دجلة والفرات، الأمير الذي يدفع حتى الآن بكل هذا الجهد عن بلاده. وعن حريته من تطاول أعدائه، سواء الإنجليز أو الأتراك الذين قدروا منذ زمن طويل أهمية الكويت».

وفي باقي التقرير أشارت أخرى إلى مكاتة الشيخ مبارك الصباح. وقدراته السياسية المبهرة. ومن ذلك: «حتى الآن لا إنجلترا، ولا الأتراك استطاعا أن يكسرا حرية الشيخ، وكان يفلت كالتعبان من أيديهم. ولن يسمح حتى آخر لحظة للإنجليز أو للاتراك بتثقيب تطعيمهم للسلطة في إمارته».

لقد استطاع الشيخ مبارك أن يستميل القنصل الروسي إلى جانبه، ويحمله يكتب هذا التقرير الجيد عن سياسته وتطلعاته، وما كان ذلك إلا ضمن خطة الشيخ لصرف الإنظار عن الاتفاقية التي تمت بينه وبين بريطانيا في سنة 1899م، وهي التي اتفق مع البريطانيين على أن تبقى سرية بصفة مؤقتة لأسباب سياسية رآها الطرفان مهمة في ذلك الوقت.

ثانيا: هناك 3 أمور نود الإشارة إليها. وكلها لها علاقة بتاريخ الكويت، لأنها تشتمل على وصف لبعض الأشياء المهمة أو التي كانت مهمة، وهذه هي الأمور الثلاثة:

1- في شهر أكتوبر لسنة 1937م صدر العدد رقم 6 من المجلد الخامس للمجلة الجغرافية البريطانية، وهي مجلة تصدر في بريطانيا ولا تزال بتوالي صورها. وتتنوع موضوعاتها حتى أصبحت قمة من قمم المجالات المتخصصة التي يقبل عليها العلماء وغيرهم لما فيها من فوائد كثيرة، ومعلومات وقيمة في مجال الجغرافيا ودراسة البيئات المختلفة. وفي هذا العدد الذي أشرنا إليه مقال مهم عن الكويت كتبته الأنسة فرايا ستارك التي زارت بلادنا في ذلك الوقت القادمة من مقر عملها في السفارة البريطانية في بغداد وسجلت في هذا المقال انطباعاتها ومشاهداتها في مزيد من التفصيل. وأرقت به عددا لا بأس به من الصور التي تمثل تلك المرحلة من حياة الكويت. قدمت المجلة لهذا المقال بقولها: «الآنسة ستارك ليست في حاجة إلى تعريف من قبل قراء هذه المجلة، وسيحدث مقالها عن الكويت



الشيخ مبارك الصباح.. وحديث متزايد عن الكويت في عهده من خلال الوثائق الفرنسية

أما الشيخ عبدالله السالم الصباح فقد كان يحلو له أن يقضي فترة من كل سنة في بومباي يتمتع فيها بالجو المعتدل الذي يختار موعد السفر فيه، ويرتاح من الأعباء الرسمية المفروضة على مثله من الرؤساء ولم ينقطع عن القيام بهذه الرحلة السنوية إلا بعد أن ساءت صحته وأصبح سفره صعبا.

وكان الشيخ عبدالله الجابر الصباح من محبي بومباي وله بناية كبيرة سماها الجابرية يقيم فيها كلما عا له السفر إلى ذلك البلد الصديق. وهو – أيضا – كان كثير الترحال إلى هناك.

وحتى يومنا هذا فإننا نرى حركة السفر من قبل الكويتيين لا تنقطع إلى بومباي، وحركة التجارة تزيد ولا تنقص لأنها قد وضعت على أسس سليمة، ولأن لها تاريخا قديما أسهم أبناء الكويتيين بكتابتهم بفضل جهودهم وأيديهم.

بعد ذلك لا ننسى الصلات الثقافية التي تربط الكويت معها بالهند. فمن هذا الجانب أنشأت الكويت مدرسة للجالية الكويتية والعربية في بومباي وكانت منتدى للكويتيين وللغرب الذين يعيشون هناك وذلك في سنة 1952م. ولا ننسى – أيضا – المندخي العربي الإسلامي الذي كان رئيسه الكويتي الشيخ عبداللطيف العبدالرزاق. ولا الآثار الاجتماعية التي نقلها البحارة الكويتيون إلى وطنهم مثل أنواع المساكل، والأثاث، وبعض الكلمات من اللغة الهندية والبخور والعطور مما اشتهرت به الهند وغير ذلك.

أما أهم الآثار الثقافية فهو الإنتاج الفني الغزير الذي أمدا به الشاعر الكويتي الفنان عبدالله الفرج الذي عاش في الهند ودرس بها واستفاد من موسيقاها وانطبع ذلك على أغانيه التي تأثر بها الكثيرون في الكويت وفي الخليج. وفي الهند طبع له ديوانه الشعري الذي لم تكن لنحصل عليه لولا توافر الطباعة في تلك البلاد آنذاك.

يقول المثل الكويتي: الهند هنك إذا قل ما عندك. هي بلد الإنتاج والتجارة والصدقة.

3- قد يعجب المرء حين يرى أن الكويت لها مكان بارز في الأرشيف الوثائقي الروسي، وبخاصة عندما يرى أن الزمن الذي تشير إليه هذه الوثائق بعيد جدا عن هذه الأيام. تكشفت هذه الوثائق عن علاقات قديمة بدأت في عهد الشيخ مبارك الصباح. وذلك حين كانت روسيا تحاول كسب موقع لها في منطقة الخليج وما حولها وكان التنافس بينها وبين بريطانيا قويا على هذه المسألة. وقد استفاد الشيخ مبارك من هذا الوضع المبني على التشاحن والتنافس بين الدولتين العظميين. وكان مائرا جدا في اصطياذ الفرص التي أتاحتها له هذا الصراع. فصارت أعماله في هذا المجال نصب الكها في مصلحة الكويت وتعود عليها أمنا واستقرارا. صحیح أن الشيخ مبارك الصباح قد عقد اتفاقية مع بريطانيا في سنة 1899م. تكفل بريطانيا بموجبها حماية الكويت. ولكن الشيخ لا يكتفي بذلك لأنه يريد أن يحيط وطنه بكافة الضمانات الممكنة التي تكفل الأطمئنان التام من جهة. ولا تتيج لدولة من الدول المتعاقدة معه مثل بريطانيا فرصة الإفتراح وعدم الالتزام الجاد بتعهداتها.

وعيا وتفهما للحياة في هذا البلاد، ولا يشاركها في هذا المجال إلا قلة من الأوروبيين».

بدأت فرايا ستارك حديثها عن الكويت منذ اللحظة التي وصلت فيها إلى المطار قائلة: «تهبط طائرات الخطوط الجوية الملكية (البريطانية) مرتين في الأسبوع وينزل ركابها ويمشون على أرض الصحراء المستوية التي يكسوها العشب ذي اللون الأزرق»، ثم تحدثت عن سبور الكويت المجاور للمطار – آنذاك – وكيف تم بناؤه. ووصفت رجال الشرطة الذين يحيطون ببواباته. وذكرت عادة الناس في الربيع وهي العادة التي لم تنقطع حتى اليوم، حيث يذهبون في رحلات إلى البر. ووصفت (الشاي) الذي يرعى الغنم للأهالي، خارجا بها إلى البر يوميا. ثم ذكرت ألعاب الأولاد والبنات وصيد الطيور في الفخاخ، وقدمت وصفا دقيقا لبعض المباني البارزة في ذلك الوقت. وتحدثت عن جلب مياه الشرب من شط العرب، وعن الغوص وعاداته، وعن رحلات السفر، وأسواق الكويت، وعن استكشاف النفط. ثم وصفت الصور المرفقة بالمقال.

والخلاصة أن هذا الذي كتبه فرايا ستارك يقدم صورة واضحة عن الكويت في شهر أكتوبر لسنة 1937م. ويعطي القارئ ملامح عن الحياة فيها بصورة عامة. كانت هذه هي رحلتها الثانية إلى الكويت أما رحلتها الأولى فهي التي قامت بها في سنة 1932م، وقد وصلتها بطريق البر. وقد جالت بيومها في أسواق الكويت وشاهدت معالمها. وقد أثار إعجابها تمسك الكويتيين بالأخلاق الفاضلة ومحافظتهم على العادات الكريمة التي توارثوها عن آباءهم وأجدادهم. وتحدثت عن المباني، وأشكالها ونوع البناء المعتاد آنذاك، ولأخت أن اللباس الذي يرتديه الرجال يكاد يكون موحدا تميزه الدشداشة البيضاء، أما بالنسبة للنساء فإن العباءة السوداء هي العلامة البارزة لهن، واستهواها البحر. وما فيه من سفن. وكان منظر السفينة المعروفة بالسنبوك من أهم ما أثار انتباهها وجلب إعجابها. وقد تحدثت عن عدد من السفن وعن صناعاتها. وعادت وهي تحمل معها عددا كبيرا من الصور الفوتوغرافية المهمة لنا اليوم.

2- من المعروف أن الكويت تعاملت مع البحر منذ تأسست، ولذلك فهي تعرف النظم البحرية المعمول بها في عرض البحر، وتعمل بها حتى لا تكون سفننا شاذة من بين السفن الأخرى التي تقوم بالإبحار في الخليج والمحيط الهندي وبحر العرب. ولا عجب أن يقوم أبناء الكويت من ربابئة السفن بهذا. فقد تمرسوا في العمل البحري، وأصبحت الملاحة مهنتهم لمدة طويلة.

التقت الوكيل السياسي البريطاني في الكويت بناء على توجيه رئيس الخليج إلى هذه المسألة وأحد أن يؤكدها. فأرسل كتابا إلى الشيخ أحمد الجابر الصباح في الخامس عشر من شهر نوفمبر لسنة 1933م، يخبره فيها أنه تلقى رسالة من رئيس الخليج، وأن هذه الرسالة لا تخص الكويت وحدها بل هي مرسلة – أيضا – إلى حكومة مسقط وحكومة البحرين، وإلى شيوخ ساحل عمان، وتشير الرسالة إلى أن رئيس الخليج قد طلب من الوكيل السياسي لغت الانتباه إلى الواجبات التي يجب أن يقوم بها ربابئة السفن حين يجرون بسفنهم في البحر. وبين فيها أن من مصلحة هؤلاء أن يقوموا باستخراج أوراق تسجيل لكل سفينة تدل على البلد الذي تنتمي إليه. مع بيانات أخرى جرت إصافتها.

وأشارت الرسالة – كذلك – إلى وجوب رفع علم البلاد في كل وقت تكون فيه السفينة في عرض البحر. ومن الواضح أن رئيس الخليج قد شرح لهذه البلدان ضرورة تنبيه ربابئة السفن الخاضعين لهم إلى هاتين المسألتين بغية عدم إثارة المشكلات في داخل البحر. ويقصد التعرف على كل سفينة بواسطة ما يحمله ربابئتها من بيانات، وما تحمله ساربيتها من أعلام. وكان ذلك كله ضروريا.

ولكن أمر الكويت يخلف. فالربابئة الكويتيون الذي عرفوا البحر. وطافت سفنهم في أرجائه، يعلمون أن هذين الأمرين من البديهيات، وهم في غير حاجة إلى تنبيه كي يعملوا بهما. وهذا هو الذي دفع الشيخ أحمد الجابر إلى الإجابة عن رسالة القيم السياسي البريطاني في اليوم الثاني لوصول رسالته تلك. ليؤكد له فيها أنه ليس في حاجة إلى هذا التنبيه، ويقول: «تفديكم بأن السفن الخاصة برعايانا أهل الكويت التي تسافر للبحر فهي حاملة أوراق التسجيل، ومسألة العلم فإننا ننبه على الجميع بتعليقه وقت الحاجة عندما يسافرون في البحر».

إن تقيد النواخذة الكويتيين بأنظمة الإبحار، هو الذي كان يحيي السفن الكويتية من كثير المشكلات.

3- عادت الكويت مؤخرا إلى تاريخها البحري، ففي غضون سنوات قليلة فاسترجعت عددا من سفنها التي تناثرت على سواحل الخليج بخصتيه. وكان بعض من أصحاب السفن الشراعية قد باعوها في الماضي عندما توقفت حركة السفن بحلول الوسائل الحديثة. وكانت هذه السفن ذات أسماء معروفة شهيرة في الوقت الحاضر تعرف عليها والبحث عنها، ومن ثم إعادتها إلى وطنها. ومن تلك السفن اليوم (فتح الخير) وهو يوم كويتي شهير. اخترق البحار إلى عدد من الموانئ كغيره من الأنبوام الكويتية التي كانت تنقل البضائع من مواضع إلى آخر مارة بالخليج والهند وشرقي أفريقيا، وكان أهل الكويت من النواخذة والبحارة يتعاقبون على هذه السفن، وبخوضن أهوال البحار في سبيل لقمة العيش، وفي سبيل حفظ كرامتهم وكرامة وطنهم حتى لا يضطروا إلى الالتجاء إلى وسائل المكسب غير شريفة. وقد أدى اليوم (فتح الخير) دوره في تلك الأيام وارتحل ذهابا وإيابا ينقل أبناء الكويت المتأخرين عبر البحار، ويسهم في اقتصاد البلاد باقتدار.

صنع هذا اليوم لصالح الأخوين محمد وثنيان الغانم. وقد صدر أمر الصنع هذا إلى صانع السفن علي عبدالله عبدالرسول في عام 1938م. وقد تخوف هذا الصانع الذي لم يكن قد بلغ الخ 40 من عمره في ذلك الوقت من مسؤولية القيام بهذا العمل، وظن أنه لن يستطع الوفاء بتحقيق هذا الأمر، ولكن ثقة نثيان الغانم كانت قوية بهذا الشاب، فأكد عليه ضرورة الإنجاز. وأبلغه أنه سوف يوصي عليه أستاذه أحمد بن سلمان لكي يتابع معه العمل، ويروده بملاحظاته ونصائحه، مما شجع عبدالله عبدالرسول على المضي قدما في هذا المشروع.

وتم إنجاز اليوم على خير وجه، وأنزل في احتفال بهيج إلى عرض البحر، وبدأت أولى رحلاته في موسم السفر 1938-1939م. واستمر (فتح الخير) في رحلاته بصارع الأمواج والعواصف، ويتعاقب عليه النواخذة الكويتيون الذي طالما قادوه إلى الموانئ المختلفة. حتى إذا جاءت سنوات الخمسينيات من القرن الماضي. وبدأت موجة العمل البحري في التراجع بسبب سهولة العمل في الوظائف التي وفرها تدفق النفط في البلاد. كان لا بد من أن يتوقف (فتح الخير) عن العمل فتم بيعه على شخص من ميناء كنج الإيراني. وخرج من الكويت في الحادي والعشرين من شهر أغسطس لسنة 1952م، وظل متداولا بين عدد من الملاك، ولكنه عاد أخيرا ليكون أنثرا من آثار تلك الأيام الجميلة، وذلك برعاية سمو الشيخ جابر الأحمد الصباح أمير البلاد الراحل. فكان عرضه في المركز العلمي في السابع عشر من شهر أبريل لسنة 2000م دليلا على هذه الرعاية حيث تم ذلك ضمن الاحتفال بافتتاح ذلك المركز.

\*\*\*

هذا ما أردنا ذكره، وإلى اللقاء في حلقة أخرى بموضوعات نراعي في عرضها هذا النمط الذي قدمناه هنا.



المستشرق الفرنسي انطوان جوجيه (عبدالله المغربي) كان موضع إفاة للشيخ مبارك الصباح



فرايا ستارك كتبت مقالاً في «المجلة الجغرافية البريطانية» قدمت فيه صورة واضحة للكويت في عام 1937م



«يوم فتح الخير» بدأ أولى رحلاته البحرية في موسم السفر 1938-1939م