شركة المراكب العربية المحدودة منذ نشأتها حتى افولها (١٩١١-١٩١٥)

م.د ياسر ماضي كاظم
وزارة التربية – المديرية العامة لتربية المثنى – المثنى – العراق
alganme8890@gmail.com

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

ملخص :

يتناول هذا البحث دراسة تاريخية تحليلية لتجربة شركة المراكب العربية المحدودة (1911–1915) بوصفها إحدى المحاولات العربية المبكرة لتنظيم النشاط التجاري البحري في الخليج العربي وبحر العرب في مطلع القرن العشرين. فقد شكّلت التجارة البحرية قبل اكتشاف النفط أحد أهم مصادر النشاط الاقتصادي في المنطقة، واعتمدت بصورة رئيسة على السفن والبواخر لنقل البضائع والمسافرين بين الموانئ العربية والهندية. وفي هذا السياق ظهرت فكرة تأسيس شركة عربية مشتركة تهدف إلى توحيد جهود التجار العرب ومواجهة الاحتكار الذي فرضته شركات الملاحة البريطانية على خطوط النقل البحري بين الهند والخليج العربي. يهدف البحث إلى تسليط الضوء على ظروف تأسيس الشركة وأهدافها الاقتصادية، ودراسة أسطولها البحري وطبيعة نشاطها التجاري في نقل البضائع والمسافرين، فضلاً عن تحليل العوامل التي أدت إلى أفولها بعد سنوات قليلة من تأسيسها. اعتمدت الدراسة على مجموعة من المصادر التاريخية المتنوعة، من بينها الوثائق البريطانية غير المنشورة، والكتب العربية، والدراسات التاريخية والبحوث المنشورة في المجلات العلمية. وتوصل البحث إلى أن الشركة مثّلت تجربة رائدة في التعاون الاقتصادي العربي، إذ تمكنت من تحقيق نجاح تجاري ملحوظ ومنافسة الشركات الأجنبية، إلا أن الظروف السياسية والاقتصادية التي رافقت اندلاع الحرب العالمية الأولى والضغوط التي مارستها الشركات البريطانية أسهمت في إنهاء نشاطها عام 1915.

الكلمات المفتاحية : شركة المراكب العربية، التجارة البحرية، الخليج العربي، بومبي، الملاحة العربية.

Abstract:

This study presents a historical and analytical examination of the experience of the Arab Ships Company Limited (1911–1915) as one of the earliest Arab attempts to organize maritime commercial activity in the Arabian Gulf and the Arabian Sea at the beginning of the twentieth century. Maritime trade constituted one of the most important economic activities in the region before the discovery of oil and relied primarily on ships and steamers for transporting goods and passengers between Arab and Indian ports. Within this context, the idea of establishing a joint Arab company emerged with the aim of unifying the efforts of Arab merchants and confronting the monopoly imposed by British shipping companies over maritime transport routes between India and the Gulf region. The study aims to highlight the circumstances surrounding the establishment of the company and its economic objectives, as well as to examine its maritime fleet and the nature of its commercial activities in transporting goods and passengers. It also analyzes the factors that led to the decline of the company after only a few years of operation. The research relies on a variety of historical sources, including unpublished British archival documents, Arabic books, historical studies, and scholarly articles published in academic journals. The study concludes that the company represented a pioneering experience in Arab economic cooperation, achieving notable commercial success and competing with foreign companies; however, the political and economic conditions associated

with the outbreak of the First World War, along with pressures exerted by British companies, ultimately led to the termination of its activities in 1915.

Keywords: Arab Ships Company, maritime trade, Arabian Gulf, Bombay, Arab navigation.

أهمية البحث

تكمن أهمية هذا البحث في كونه يسلط الضوء على تجربة اقتصادية عربية مبكرة في مجال الملاحة البحرية والتجارة الدولية في منطقة الخليج العربي خلال بدايات القرن العشرين. كما يبرز دور التجار العرب في محاولة كسر الاحتكار التجاري الذي فرضته الشركات الأجنبية على خطوط النقل البحري، ويكشف عن طبيعة التعاون الاقتصادي بين التجار العرب في تلك المرحلة التاريخية. كذلك يسهم البحث في إثراء الدراسات التاريخية المتعلقة بتاريخ الملاحة والتجارة في الخليج العربي.

مشكلة البحث

تتمثل مشكلة البحث في قلة الدراسات التاريخية التي تناولت تجربة شركة المراكب العربية المحدودة رغم أهميتها الاقتصادية والتجارية في تاريخ الملاحة العربية في الخليج العربي. كما أن معظم الدراسات ركزت على النشاط التجاري العام في المنطقة دون التعمق في تحليل هذه التجربة التجارية العربية التي سعت إلى منافسة الشركات الأجنبية واحتكارها لخطوط النقل البحري.

أهداف البحث

يهدف البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف، من أبرزها:

1. التعرف على ظروف تأسيس شركة المراكب العربية المحدودة وأسباب إنشائها.
2. دراسة طبيعة النشاط التجاري والبحري للشركة وأساطيلها البحرية.
3. تحليل دور الشركة في نقل البضائع والمسافرين بين الهند وموانئ الخليج العربي.
4. الكشف عن العوامل السياسية والاقتصادية التي أدت إلى تراجع نشاط الشركة وانتهاء تجربتها.

أسئلة البحث

1. ما الظروف التاريخية والاقتصادية التي أدت إلى تأسيس شركة المراكب العربية المحدودة؟
2. ما طبيعة النشاط التجاري والبحري الذي قامت به الشركة في الخليج العربي؟
3. ما مدى نجاح الشركة في منافسة شركات الملاحة الأجنبية في تلك الفترة؟
4. ما الأسباب التي أدت إلى أفول الشركة وانتهاء نشاطها عام 1915؟

الدراسات السابقة

1- دراسة يعقوب يوسف الإبراهيم(2003) تناولت هذه الدراسة تاريخ التجارة البحرية في الخليج العربي ودور التجار العرب في تطوير النشاط التجاري في المنطقة، كما أشارت إلى تجربة شركة المراكب العربية بوصفها محاولة عربية لتنظيم الملاحة البحرية ومنافسة الشركات الأجنبية في خطوط النقل البحري.

2- دراسة أنور معاشي مرزوق(2024) بحثت هذه الدراسة دور التجارة البحرية الكويتية في عهد الشيخ مبارك الصباح، وركزت على النشاط الملاحي والتجاري للكويت في الخليج العربي، كما تناولت بشكل موجز دور شركة المراكب العربية في نقل البضائع والمسافرين بين الهند وموانئ الخليج.

3- دراسة خولة عبد الله العليلي(2018) تناولت هذه الدراسة النشاط التجاري في منطقة الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن العشرين، ولاسيما تجارة التمور والعلاقات التجارية بين الخليج والهند، وأشارت إلى أهمية خطوط الملاحة البحرية التي أسهمت فيها بعض الشركات التجارية العربية ومنها شركة المراكب العربية.

المقدمة

عُرف سكان الخليج العربي منذ زمن مبكر بمهارتهم الكبيرة في صناعة السفن والمراكب وإتقان تقنياتها، حتى أصبحت هذه الحرفة من السمات المميزة للنشاط البحري في المنطقة. غير أن التفوق في صناعة السفن لم يكن كافياً بحد ذاته ما لم يقترن بتوظيف هذه الخبرة في إدارة النشاط التجاري البحري واستثمار السفن في عمليات النقل والتبادل التجاري. ومن هذا المنطلق برزت لدى التجار العرب فكرة توحيد جهودهم الاقتصادية وتنسيق نشاطهم الملاحي من خلال تأسيس شركة تجارية مشتركة تُعنى بإدارة عمليات النقل البحري، فكانت شركة المراكب العربية المحدودة إحدى أبرز المبادرات العربية في هذا المجال، وهو الموضوع الذي يتناوله هذا البحث.

وقد قُسِّم البحث إلى ثلاثة محاور رئيسة؛ خُصِّص المحور الأول لدراسة بداية تأسيس الشركة والأسباب التي دفعت إلى إنشائها، في حين تناول المحور الثاني الأسطول البحري للشركة وطبيعة نشاطه الملاحي والتجاري، إذ تكوّن أسطولها من ست بواخر قامت برحلات متعددة لنقل البضائع والمسافرين لأغراض مختلفة، ولاسيما نقل الحجاج إلى الديار المقدسة. أما المحور الثالث فقد عالج أفول شركة المراكب

العربية، مسلطاً الضوء على أبرز العوامل التي أدت إلى تراجع نشاطها وانتهائه بالاندماج مع شركة أخرى.

واعتمدت الدراسة على مجموعة متنوعة من المصادر التاريخية، شملت الوثائق البريطانية غير المنشورة المحفوظة في مكتبة الهند (India Office Records) والمشار إليها اختصاراً بـ(IOR) ، فضلاً عن الكتب العربية وبعض المؤلفات المعرّبة، إضافة إلى البحوث المنشورة في المجلات العلمية والصحف التي تناولت موضوعات ذات صلة بموضوع البحث. كما أسهمت بعض المصادر الإلكترونية، ولاسيما المدونات التاريخية، في إغناء الدراسة بمعلومات مفيدة ساعدت في توضيح عدد من جوانب هذا الموضوع.

المبحث الأول: نشأة شركة المراكب العربية المحدودة وأسباب تأسيسها

اولاً : بداية تأسيس الشركة واسباب التأسيس

1- بداية تأسيسها

لقد تمت دراسة تأسيس شركة المراكب العربية لأول مرة من قبل مجموعة من التجار العرب في بومبي بعد ان اجمع التجار على ضرورة التعاون فيما بينهم ، اذ أن الفكرة لقيت رواجاً كبيراً في سبيل التعاون التجاري بين العرب ، وتم التواصل بمن يرغب في المساهمة فيها[1] .

بعد عدة مشاورات بين التجار العرب تم تأسيس الشركة التجارية والتي اطلق عليا اسم (شركة المراكب العربية) وذلك عام 1911 والتي عُدت اول شركة ملاحية ومساهمة في كافة انحاء الوطن العربي[2] .

وحملت الشركة كلمة (مراكب) وهي مفرد كلمة مركب والاسم يشير الى اية سفينة سواء كانت شراعية او آلية مختلفة الأشكال، وكان هذا الاسم متداول بكثرة في الخليج العربي[٣] .

بلغ رأسمال الشركة عند بداية تأسيسها حوالي (٢٥٠) ألف روبية[4] تم تقسيمها إلى (٥٠٠) سهم بلغت قيمة السهم الواحد فها (٥٠٠) روبية[4] .

اما ابرز المساهمون في الشركة فهم : من الكويت كُل من الشيخ مبارك الصباح حاكم الكويت والشيخ جابر المبارك الصباح والشيخ سالم المبارك الصباح ، الشيخ ناصر المبارك الصباح ، الشيخ حمد المبارك الصباح ، والتاجر الكويتي حسين بن علي بن سيف الروم . فيما ساهم من البحرين التاجر الحاج مقبل بن عبد الرحمن الذكير وعبد الله بن حسن الدوسري والتاجر عبد الله بن جمعة التميمي ، والشيخ مصطفى بن عبد اللطيف العباسي ... وغيرهم [5] .

فضـلاً عن تلقي الشـركة دعماً من حاكم البحرين الشـيخ عيسـى بن علي آل خليفة الذي سـاهم بحوالي (100) ألف روبية وحاكم قطر الشيخ عبد الله بن قاسم آل ثاني [٦].

اما مجلس ادارة الشركة فقد تولى التاجر الكويتي الشيخ جاسم بن محمد الإبراهيم رئـيس مجلـس الإدارة ؛ لأنهُ كان يمتلك اكثر اسهم الشركة ، بينما مديرها العام التاجر البحريني محمد بن عبد الوهاب المشاري، كان مقر الشركة عند تأسيسها في منطقة (grant Lean Arab) في الحي العربي بوسط بومبي ثم انتقل موقعها إلى مكاتب حديثة قرب الميناء في منطقة يُطلق عليها (fort A)[7] .

2- اسباب التأسيس

كان هناك العديد من الأسـباب التي دفعت التجار العرب المقيمين في بومبي يفكرون جدياً بضـرورة التكاتف فيما بينهم والقيام بتأسيس (شركة المراكب العربية المحدودة) ولعل ابرز تلك الأسباب مايلي :

أ- ان البواخر الأنكليزية التي كانت تعمل على الطريق التجاري الرابط ما بين الهند والخليج العربي، كانت تقوم بأستغلال المسافرين العرب وتعاملهم بسخرية واستعلاء ، اذ ان العرب لم يسمح لهم بالجلوس على موائد الدرجة الأولى ؛ لأن العاملين في الشركات التجارية يحتقرونهم ولا يسمحون لهم بالجلوس عليها[٨] ، ويؤكد محمد رشـيد رضـا ذلك الأمر بقوله" كانت شـركات البواخر الأفرنجية في الخط الذي بين الهند والخليج العربي وشط العرب تحتقر المسافرين فيها من العرب والفرس ، ولا تسمح لهم بالأكل على مائدة من الدرجة الأولى ، فلما انشأ العرب في بومبي شركة المراكب العربية زال ذلك الاحتقار وبطلت تلك المعاملة"[٩] ، وبالتالي فأن تأسيس شركة المراكب العربية سيؤدي الى كسر الاحتكار التجاري للبواخر الانكليزية[10] .

ب-رغبة التجار العرب بتحقيق طموحاتهم في الحصـول على مسـتوى جيد من الخدمة للمسـافرين وامكانية نقل البضائع من بومبي الى الخليج العربي بأسعار اقل مما كانت تفرضه عليهم الشركة البريطانية – الهندية[10] ، وبالتالي تسـهيل عملية نقل المنتجات بأنواعها من الخليج العربي الى بومبي واستيراد مختلف السلع ونقلها من بومبي وصولاً الى البصرة[11] .

ج-كان الهدف من انشاء الشركة لتسهيل عملية نقل المسافرين ، ولاسيما المسلمين من الهند الى الأراضـي المقدسـة من اجل اداء فريضـة الحج ، إذ كانوا سـابقاً يقومون بالسـفر على متن سـفن تملكها شركات اوربية.

د- قيام الشـركة بتدريب وتأهيل ابناء الخليج العربي على ممارسـة الاعمال التجارية مثل الشـحن البحري وتشـغيل البواخر ، تلك الامور التي كانت الشـركة البريطانية – الهندية تمنعهم من ممارستها خوفاً من منافسة العرب لهم في هذا المضمار[12] .

المبحث الثاني: الأسطول البحري والنشاط التجاري للشركة

ثانياً : الأسطول البحري للشركة وطبيعة عملها

قامت شركة المراكب العربية المحدودة بشراء العديد من البواخر والقيام بتسييرها في رحلات من الهند الى الخليج العربي وكانت تلك البواخر تقوم برحلات اسبوعية[13] .

لقد امتلكت شركة المراكب العربية العديد من البواخر اهما ما يلي :

1- الباخرة كورنك ربجينتسي (Koring regentes) ، وقد اتم شراؤها وتملكها من قبل الشركة عام ١٩١١، واطلق عليها فيما بعد اسـم الباخرة (كويت) ، يبلغ طول الباخرة حوالي (٣٧٦) قدما وعرضـها (٤٣) قدماً ، بينما بلغ ارتفاعها (٢٧) قدماً ، ولها القدرة على نقل حمولة تصـل الى (3692) طناً[14] .

2- الباخرة انجانكا (InganKa) ، تمتلكها الشركة عام ١٩١١ ، وتم تغيير اسمها من انجانكا الى الباخرة (بحرين) ، يبلغ طولها حوالي (288) قدياً وعرضـها (39) قدماً ، بينما كانت ذات عمق يصل الى (١٨) قدم . ولها القدرة على ان تحمل حوالي (2197) طناً من المواد[15].

3- الباخرة كالكوندا (Kalokonda) والتي اصـبحت تابعة للشـركة بداية من عام ١٩١٢ ، واطلقت عليها الشـركة بعد أمتلاكها اسـم (بدري) ، نسـبة الى معركة (بدر) الكبرى[16] ، يبلغ طول الباخرة (بدري) حوالي (٣٦٠) قدماً وعرضـها (٣٦) قدماً ، بينما ارتفاعها يصـل الى (24) قدماً ، وحمولتها (٢٢٥٢) طناً[17] .

4- الباخرة بهلوان (PaLawan) ، انتقلت ملكية هذه الباخرة الى شركة المراكب العربية عام 1914، ليتم بعدها تغيير الأسـم من بهلوان الى الباخرة (جدة) ، يصـل طولها الى حوالي (٤٠٠) قدم وعرضـها الى (٤٦) قدماً، بينما يصـل عمق الباخرة الى (٢٨) قدما ، وبإمكانها ان تنقل على متنها حوالى (4683) طناً من المواد[18] .

5- الباخرة ميمفس (Mimvos) ، حصلة عليها الشركة وامتلكها بداية من عام 1914 ، سرعان ما تم تغيير اسم الباخرة من ميمفس الى (الحجاز) ، يبلغ طولها حوالي (343) قدماً وعرضها (43) قدماً ، بينما يبلغ عمق الباخرة حوالي (26) قدماً بحمولة تصل الى (3376) طناً[19] .

6- الباخرة أس أس سومطرة 2 (S.S , Somtra[2]) ، اعلنت الشركة أمتلاكها منتصف عام ١٩١٤، ويُذكر بأن هذه الباخرة هي الباخرة الوحيدة التي ابقت الشركة على تسميتها القديمة ؛ وذلك لكون تسميتها تحمل اسم منطقة مسلمة هي جزيرة سومطرة الواقعة بإندونيسيا ، بلغ طولها حوالي (٤٠٠) قدماً وعرضها (٤٦) قدماً ، ويصل عمقها الى حوالي (25,7) قدماً ، بينما بإمكانها ان تحمل على متنها حمولة تصل الى (٤٦٠٧) طناً[٢٠] .

كانت بواخر الشركة تُستخدم لنقل الركاب والبضائع ما بين الهند والموانئ العربية[21] . اما الخط التجاري الذي كانت تسلكهُ بواخر الشركة فكان يبدأ من كراتشي ثم مسقط في عمان مروراً بميناء بندر عباس في بلاد فارس وصولاً الى دبي ، ومنها تتجه البواخر الى لنجة وبعدها إلى البحرين ثم بوشهر والكويت تليها المحمرة وتنتهي رحلتها التجارية في مدينة البصرة ، وعند عودتها فأنها تسلك الطريق نفسه رجوعاً[21] .

اما في موسم الحج فان بواخر الشركة تتجه من الخليج العربي وتصل الى مدينة جدة لنقل الحجاج[22] . كانت البواخر تنقل على متنها مختلف البضائع منها : اكياس الرز وعلب الدهن والفلفل الاسود ، فضلاً عن كمية من الشموع وصناديق البهارات الهندية ومختلف الاواني المصنوعة من نخيل جوز الهند والقمح والاقمشة التي كانت اسواق الخليج العربي بحاجة ماسة لها[23] .

اعتمد تجار اللؤلؤ في الخليج العربي على ارسال محصولهم الى بومبي على متن بواخر الشركة العربية ، ففي كشف حساب خاص بالتاجر البحريني مقبل عبد الرحمن ورد فيه ما نصه" ارسلنا في 28 ذي القعدة 1330 هـ المواقف 7 ت1 من عام 1912م ، على متن الباخرة (بحرين) رقمين(طولين) قماش بسعر 18,000 روبية"[24] .

كانت شركة المراكب العربية تقوم برحلات منتظمة الى البحرين مرة واحدة خلال اسبوعين ، ويرجع الفضل اليها في استيراد اول آلة كاتبة ووصولها الى الخليج العربي ، اذ قام الحاج يوسف بن احمد كانو احد تجار البحرين بطلبها من الهند ، فاشتراها له محمد بن عبد الوهاب المشاري وقام بأرسالها له على متن الباخرة (بحرين) وذلك في كانون الاول 1912[25] .

افتتحت الشركة وكالات لها في عدة مناطق من الخليج العربي ، فقد قامت بتعيين يوسف بن احمد كانوا وكيلاً للشركة في البحرين وعبد الجبار الخضيري اصبح وكيلاً لها في البصرة الذي اقام حفلاً خاصاً بمناسبة تدشين الباخرة (بدري) عند شراؤها ، ودعا وجوه واعيان البصرة وتجارها لهذا الحفل الذي تُليت فيه ثلاثة خُطب تناولت الدور الكبير لمؤسسي الشركة في انشاؤها ، فضلاً عن ذلك قام وكلاء الشركة بتقديم دعاية كبيرة لها في المناطق العربية كان لها دوراً في حصول الشركة على ارباح كبيرة نتيجة لتلك الدعاية[26] .

استطاعت شركة المراكب العربية من توزيع ارباحاً على المساهمين فيها بعد عام واحد فقط من تأسيسها ، اذ وزعت للشيخ مقبل الذكير مثلاً صكاً بقيمة (500) روبية في 21 تموز عام 1913 وهي ارباح تعود لعام 1912 ، أي ما يعادل 5 % وهذه النسبة عالية ، لاسيما وان الشركة كانت حديثة التأسيس اذا ما قورنت مع ما وزعتهُ الشركة البريطانية – الهندية من ارباح لنفس المدة ، اذ وصلت ارباحها في العام نفسه الى 4 % فقط[27] .

المبحث الثالث: أفول شركة المراكب العربية المحدودة

ثالثاً : افول شركة المراكب العربية

كانت الشركة البريطانية – الهندية هي المنافس الاكبر والوحيد لشركة المراكب العربية ، فعندما لاحظت الشركة البريطانية بأن ارباحها بدأت تتناقص نتيجة للمنافسة الكبيرة من قبل شركة المراكب العربية ، لاسيما وان العرب والمسلمين اخذوا يتعاملون مع الشركة والعزوف عن الشركة البريطانية ، لذلك سعت الاخيرة جاهدة على اضعاف الشركة العربية وايقاف انشطتها التجارية بشتى السُبل[28] .

جدير بالذكر بأنه كانه هناك رفض من الجانب البريطاني حتى قبل تأسيس شركة المراكب العربية ، اذ ان المستر لايل (LaLe) وكيل شركة البواخر البريطانية – الهندية حاول منع تأسيس الشركة ، اذ انه ارسل رسالة الى شيخ الكويت مبارك الصباح طلب فيها من الشيخ ان يقوم بوساطة على القائمين بالمشروع ويقدم مشورة لهم بعدم المضي في انشاء الشركة ، الا ان الشيخ مبارك الصباح رفض ذلك الامر[29] .

الاجراء الاخر الذي اتخذته الشركة البريطانية الهندية والذي سعت من خلاله الضغط على الشركة العربية ، هو قيام الشركة البريطانية بتخفيض اسعار النقل والحمولة مع الابقاء على موعد الرحلات ثابتاً ، أي ان الشركة البريطانية قامت بتسيير رحلات يومية بغض النظر عن عدد الركاب او الحمولة الكافية التي

تتطلبها البواخر ، ان مثل هذا الامر يُشكل ضغوطاً كبيرة على وكلاء شركة المراكب العربية ، لاسيما اذا كانت اعداد المسافرين على متن بواخر الشركة العربية غير كافية لتغطية المصاريف[30] .

عند اندلاع الحرب العالمية الاولى عام 1914 سارعت بريطانيا الى وضع يدها والسيطرة على الباخرة (بدري) واستخدمتها للمجهود الحربي ، بهدف تزويد بواخرها الحربية بما تحتاجه من الفحم الحجري والوقود اللازم لمعداتها الحربية[31] ، من اجل تضييق الخناق على شركة المراكب العربية اتجهت بريطانيا الى تقييد حركة المسافرين المسلمين خلال الحرب ؛ نتيجة لدخول العثمانيين الى جانب المانيا في تلك الحرب، لذا ادركت بريطانيا بأن المسلمين عموماً والعرب على وجه الخصوص سيقفون الى جانب العثمانيين ، ولاسيما بعد ان اصدر السلطان العثماني فتوى الجهاد ضد بريطانيا وحلفاؤها في الحرب[32].

بالمقابل قامت حكومة الهند بأصدر قرارات عاجلة قيدت فيها ادارة الشركة العربية ، اذ فرضت عليها شروطاً قاسية تمثلت بضرورة ادخال شريك اجنبي في اسهم الشركة ، الامر الذي رفضهُ العاملين في الشركة الذين ادركوا الضغط الذي سلطتهُ بريطانيا على الشركة العربية بغية ابقاء شركتهم الوحيدة دون منافس في منطقة الخليج العربي[33] .

ازاء كل تلك الضغوط اتخذ مجلس ادارة الشركة العربية قراراً بدمجها مع شركة بومبي وفارس للمراكب التجارية وتحديداً في منتصف عام 1915[34] .

بالفعل وافقت الشركة البريطانية – الهندية للملاحة وقدمت اوراقها لشراء (500) سهم من اسهم شركة المراكب العربية بالسعر المتداول او ما يُعادلها ، على ان تتحمل الشركة مبالغ التمويل البالغة (500,000) روبية مع اصدار اسهم جديدة تُعادل تلك القيمة ، ويكون المبلغ الذي يُدفع كاملاً حوالي (750,000) روبية تدفع شركة فارس للمراكب نصفها على ان تكون مُلكية الشركة مناصفة بين الشركة الفارسية والشركة البريطانية – الهندية للملاحة ، فوافق مجلس ادارة شركة المراكب العربية على مقترح الشراء من قبل الشركتين[35] .

ان عملية شراء الاسهم الخاصة بشركة المراكب العربية تعني انتهاء اول تجربة رائدة لشركة خليجية ، على الرغم من قصر مدة عملها ، الا انه عند النظر الى قيمة الموجودات فيها نجدها قد تضاعفت بنسبة 300 % خلال مدة عمل الشركة الذي لم يتجاوز الخمس سنوات ، استطاعت اثناء تلك المدة القصيرة ان تعطي ارباحاً سنوية صافية تجاوزت معدل الارباح المعمول به والذي كانت تدفعهُ الشركات المماثلة خلال نفس المدة ، فضلاً عن ذلك فأن اسهم الشركة قد احتفظت بقيمتها الاصلية عند البيع وتحمل المشتري

جميع الالتزامات المالية للشـــركة ، انما يدل على المركز المالي الكبير ويُعد مؤشـــراً مهماً للنجاح الذي حققتهُ الشركة[36] .

ان الضـغوط السـياسـية التي كانت سـائدة ، لاسـيما بعد اندلاع الحرب العالمية الاولى ، فدخلت القوات العسـكرية البريطانية الى الخليج العربي ، واتجهت بعدها الى السـيطرة على العراق فأحتلت البصـرة في ت2 1914 ، فضـلاً عن انحسار الحكم العثماني على هذه المناطق وانهياره ، كل ذلك كان من الطبيعي ان يؤثر كثيراً على شركة صغيرة حديثة التأسيس ، لذا تم بيع الشركة من قبل مالكيها[37] .

الخاتمة

تُظهر هذه الدراســة أن شــركة المراكب العربية المحدودة (1911–1915) مثلت تجربة عربية رائدة في مجال الملاحة التجارية خلال مطلع القرن العشرين، إذ جسدت محاولة عملية لتوحيد جهود التجار العرب في مواجهة هيمنة الشــركات الأجنبية على خطوط النقل البحري بين الهند والخليج العربي. وقد كشــفت الدراسة أن تأسيس الشركة لم يكن مجرد نشاط تجاري محدود، بل كان تعبيرًا عن وعي اقتصـادي عربي سـعى إلى بناء مشروع ملاحي مستقل قادر على خدمة المصـالح التجارية العربية وتوفير خدمات أفضـل للمسافرين ونقل البضائع.

كما أوضـحت الدراسة أن الشركة استطاعت، خلال مدة قصـيرة، أن تحقق حضـورًا واضـحًا في النشـاط الملاحي الإقليمي من خلال امتلاك أسطول بحري متنوع، وفتح وكالات لها في عدد من الموانئ العربية، وتحقيق أرباح سنوية مشجعة قياسًا بحداثة تأسيسها. غير أن نجاح الشركة اصطدم بجملة من التحديات السياسية والاقتصادية، وفي مقدمتها منافسة الشركة البريطانية–الهندية، والضغوط التي مارستها السلطات البريطانية، ولاسيما بعد اندلاع الحرب العالمية الأولى، الأمر الذي أدى في النهاية إلى إضـعاف الشـركة واندماجها مع شركة أخرى عام 1915.

وعليه، فإن تجربة شــركة المراكب العربية المحدودة تعد صــفحة مهمة في تاريخ المبادرات الاقتصــادية العربية المبكرة، وتكشــف عن قدرة التجار العرب على خوض تجربة تنافســية ناجحة رغم قصــر عمرها وكثافة التحديات التي أحاطت بها.

النتائج

1. أثبتت الدراسة أن شركة المراكب العربية المحدودة كانت من أوائل الشركات العربية المساهمة في مجال الملاحة البحرية خلال مطلع القرن العشرين.
2. بيّنت الدراسة أن تأسيس الشركة جاء استجابة لرغبة التجار العرب في كسر احتكار شركات الملاحة البريطانية وتحسين خدمات نقل البضائع والمسافرين بين الهند والخليج العربي.
3. أظهرت الدراسة أن الشركة امتلكت أسطولًا بحريًا نشطًا أسهم في نقل البضائع والركاب والحجاج، وحقق حضورًا تجاريًا ملموسًا في عدد من الموانئ العربية.
4. كشفت الدراسة أن الشركة حققت نجاحًا ماليًا وتجاريًا واضحًا خلال سنوات عملها القصيرة، وهو ما انعكس في قدرتها على توزيع أرباح على المساهمين ومنافسة الشركات الأجنبية.
5. توصلت الدراسة إلى أن أفول الشركة لم يكن نتيجة ضعف داخلي فحسب، بل كان مرتبطًا بصورة مباشرة بالضغوط البريطانية والظروف السياسية والعسكرية التي رافقت الحرب العالمية الأولى.

الهوامش

1- يعقوب يوسف الإبراهيم، *من الشراع إلى التجار*، المنامة، 2003، ص93.

2- بشار بن يوسف الحادي، *موسوعة ضياء البدرين في تاريخ البحرين: أعيان البحرين في القرن الرابع عشر الهجري*، ج3، المنامة، 2010، ص437.

3- ديونيسيوس آجيوس، *ذاكرة السفينة الشراعية في الوطن العربي*، ترجمة: عبد الإله الملاح، مراجعة: صالح شهاب، أبو ظبي، 2009، ص65.

4- الروبية: هي العملة التي كانت تُستخدم بصورة رسمية في الهند، وكانت على شكل قطعة مستديرة من الفضة يبلغ قطرها نحو بوصة وربع. سُكَّت في الهند من قبل الحكومة البريطانية التي كانت تسيطر على الهند، ونُقش على أحد وجهيها صورة الملك البريطاني جورج الخامس، بينما نُقشت على الوجه الآخر أشكال نباتية وزخارف. وكانت متداولة على نطاق واسع في منطقة الخليج العربي، وتتكون من (16) آنة .(Anna) وقد وُجدت عدة أنواع من الروبية قبل عام 1839، منها: روبية سكة (Sicca) من البنغال، وروبية سورات (Surat) من بومبي، وروبية آركوت (Arcot) من مدراس. وقد تبنت الحكومة

البريطانية الروبية الآركوتية من مدراس عملةً رســـمية في الهند عام 1835، وكان وزنها نحو (180) حبة، منها قرابة (165) حبة من الفضة عالية الجودة. للمزيد يُنظر: فيصل عادل الوزان، *اقتصاد الخليج العربي في ستينيات القرن التاسع عشر: دراسة لوثائق أحمد المنشي*، الكويت، 2019، ص11-12؛ عبيد بن بطي، "أهمية منطقة الإمارات في النشـاط التجاري ودور القوى المحلية في ازدهارها خلال القرن الثامن عشر"، *مجلة آفاق الثقافة والتراث*، العدد (3)، كانون الأول 1993، ص48.

-5ياســر ماضـــي كاظم الغانمي، *قبيلة الدواســر ودورها في تاريخ البحرين حتى عام 1928*، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة ذي قار، 2023، ص52.

-6بشار بن يوسف الحادي، المصدر السابق، ص438.

-7مدونة بشار الحادي، موقع إلكتروني.

-8يعقوب يوسف الإبراهيم، المصدر السابق، ص102.

-9بشار بن يوسف الحادي، *موسوعة ضياء البدرين*، ص444.

-10*مجلة المنار*، العدد (19)، ج2، المجلد (19)، 15 تموز 1916، ص127.

-11صحيفة البلاد، البحرين، 15 كانون الأول 2005.

-12صحيفة القبس، الكويت، العدد (12093)، 9 كانون الأول 2006.

-13حسـين محمد القهواني، *دور البصـرة التجاري في الخليج العربي 1869-1914*، مطبعة الإرشـاد، بغداد، 1980، ص290.

-14صحيفة إيلاف، صحيفة إلكترونية، العدد (63)، 2 آذار 2018.

-15أنور معاشي مرزوق، "تجارة الكويت البحرية في عهد الشيخ مبارك الصباح 1896-1915"، *مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية*، المجلد 74، العدد (116)، نيسان 2024، ص18.

-16يعقوب يوسف الإبراهيم، المصدر السابق، ص123.

-17مدونة بشار الحادي، موقع إلكتروني.

-18صحيفة إيلاف، المصدر السابق.

-19بشار بن يوسف الحادي، *أعيان البحرين*، ص439.

-20المصدر نفسه، ص442.

-21يعقوب يوسف الإبراهيم، المصدر السابق، ص125.

22- بشار بن يوسف الحادي، المصدر السابق، ص443.

23- فوزية صالح الرومي، *تاريخ نزوح العائلات الكويتية العربية ودورها في بناء الدولة منذ نشأة الكويت وحتى وقتنا الحاضر*، الكويت، 2005، ص373.

24- مدونة بشار الحادي، موقع إلكتروني.

25- المصدر نفسه.

26- عبد الله عبد الرحمن يتيم، *البحرين: المجتمع والثقافة*، المؤسسة العربية للدراسات، بيروت، 2016، ص123.

27- IOR/R/15/5/73

28- IOR/R/15/2/15

29- يعقوب يوسف الإبراهيم، المصدر السابق، ص127-128.

30- IOR/L/PS/10/647

31- مدونة بشار الحادي، موقع إلكتروني.

32- IOR/L/PS/10/738

33- بشار بن يوسف الحادي، *أعيان البحرين*، ص439.

34- أنور معاشي مرزوق، المصدر السابق، ص19.

35- المصدر نفسه.

36- مدونة بشار الحادي، موقع إلكتروني.

37- خولة عبد الله العليلي، *تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج العربي 1914-1939*، دائرة الثقافة والسياحة، أبو ظبي، 2018، ص102.

38- IOR/R/15/2/15

39- بشار بن يوسف الحادي، *أعيان البحرين*، ص447.

40- مدونة بشار الحادي، موقع إلكتروني.

قائمة المصادر

أولاً: الوثائق غير المنشورة

1- IOR/R/15/5/73

2- IOR/R/15/2/15

3- IOR/L/PS/10/647

4- IOR/L/PS/10/738

ثانياً: الرسائل والأطاريح الجامعية

-1ياسر ماضي كاظم الغانمي، *قبيلة الدواسر ودورها في تاريخ البحرين حتى عام 1928*، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة ذي قار، 2023.

ثالثاً: الكتب العربية والمُعربة

-1الكتب العربية

1- بشار بن يوسف الحادي، *موسوعة ضياء البدرين في تاريخ البحرين: أعيان البحرين في القرن الرابع عشر الهجري*، ج3، المنامة، 2010.

2- حسين محمد القهواني، *دور البصرة التجاري في الخليج العربي 1869-1914*، بغداد، 1980.

3- خولة عبد الله العليلي، *تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج العربي 1914-1939*، أبو ظبي، 2018.

4- عبد الله عبد الرحمن يتيم، *البحرين: المجتمع والثقافة*، بيروت، 2016.

5- فوزية صالح الرومي، *تاريخ نزوح العائلات الكويتية العربية ودورها في بناء الدولة منذ نشأة الكويت وحتى وقتنا الحاضر*، الكويت، 2005.

6- فيصل عادل الوزان، *اقتصاد الخليج العربي في ستينيات القرن التاسع عشر: دراسة لوثائق أحمد المنشي*، الكويت، 2019.

7- يعقوب يوسف الإبراهيم، *من الشراع إلى التجار*، المنامة، 2003.

2-الكتب المُعرَّبة

1-ديونيسيوس آجيوس، *ذاكرة السفينة الشراعية في الوطن العربي*، ترجمة: عبد الإله الملاح، مراجعة: صالح شهاب، أبو ظبي، 2009.

رابعاً: البحوث العلمية المنشورة

1- أنور معاشي مرزوق، "تجارة الكويت البحرية في عهد الشيخ مبارك الصباح 1896–1915"، *مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية*، المجلد 74، العدد (116)، نيسان 2024.

2- عبيد بن بطي، "أهمية منطقة الإمارات في النشاط التجاري ودور القوى المحلية في ازدهارها خلال القرن الثامن عشر"، *مجلة آفاق الثقافة والتراث*، العدد (3)، كانون الأول 1993.

3- مجلة المنار، العدد (19)، ج2، المجلد (19)، 15 تموز 1916.

خامساً: الصحف

1- صحيفة البلاد، البحرين، 15 كانون الأول 2005.

2- صحيفة القبس، الكويت، العدد (12093)، 9 كانون الأول 2006.

3- صحيفة إيلاف، صحيفة إلكترونية، العدد (63)، 2 آذار 2018.

سادساً: المواقع الإلكترونية

1-مدونة بشار الحادي، موقع إلكتروني. basharalhadi58@gmail.com