

رسالة الكويت

رسالة دورية تصدر عن مركز البحوث والدراسات الكويتية
السنة الحادية عشرة - العدد [٤٢] جمادى الأولى ١٤٣٤هـ / أبريل ٢٠١٣م



مركز البحوث والدراسات الكويتية

الافتتاحية

عزيزي القارئ؛

يأتي صدور هذا العدد في إثر احتفال دولة الكويت بذكرى مرور اثنين وخمسين عاماً على الاستقلال واثنين وعشرين عاماً على التحرر من الغزو العراقي الغاشم، و"رسالة الكويت" تنتهز هذه الفرصة لتقديم صادق التهنئة إلى صاحب السمو الأمير وسمو ولي عهده الأمين بهاتين المناسبتين اللتين أسعدتا كل مواطن وكل محب لهذا البلد الطيب، ونبتهل إلى الله -تعالى- أن يحفظ هذا البلد عزيزاً كريماً، وأن يديم عليه نعمة الأمن والاستقرار.

وجدير بنا في مثل هذه الذكرى الغالية ونحن نستشرف آفاق المستقبل أن تكون لنا وقفة هادئة مع النفس؛ نتساءل فيها بشفافية مطلقة: أنستطيع طوال هذا القرن أن نحافظ على مستوى ما تقدمه الدولة حالياً من خدمات إسكانية وتعليمية وصحية وغيرها، في ظل مورد محكوم عليه بالنفاد قبل نهايته؟

إن الرؤية العلمية الفاحصة للأوضاع السكانية والموارد الاقتصادية تؤكد أن الكويت سوف تواجه تحديات متوقعة ابتداء من النصف الثاني من هذا القرن على أبعد تقدير، وقد قرعت الدراسات الإستراتيجية أجراس الإنذار المبكر لصناع القرار والمخططين لضرورة التحرك الإيجابي الفاعل من الآن، لضبط أسباب التحديات المتوقعة، واحتواء تداعياتها، حرصاً على مستقبل أجيالنا القادمة؛ فالثروة التي بين أيدينا اليوم هم شركاء في ملكيتها، ولنتذكر دائماً أن «القرش الأبيض ينفع لليوم الأسود»، وأن مسؤوليات المستقبل لا تقل أهمية عن مسؤوليات الماضي والحاضر.

والله ولي التوفيق

أ. د. عبدالله يوسف الغنيم

رئيس مركز البحوث والدراسات الكويتية

في هذا العدد

• افتتاحية العدد

• وثائق آل عبد الجليل

• نحو توثيق لمواد غرق السفن
الشراعية الكويتية

• من وثائق فترة الاحتلال؛ الملاحقة
والقبض على الرعايا الأجانب
الفريين في الكويت

• (١) لمحات من حياة صالح علي
العمود الشايح

• من مكتبة المركز

• إصدارات المركز الجديدة

مركز البحوث والدراسات الكويتية

ص. ب. ٦٥١٣١ المنصورة - رمز بريدي: ٣٥٦٥٢ الكويت - ت: ٢٢٢١٠٨٩٨ (٠٠٩٦٥) - فاكس: ٢٢٢١٠٨٨٠ (٠٠٩٦٥)

E-mail: crsk@crsk.edu.kw - home page: http://www.crsk.edu.kw



نحو توثيق لحوادث غرق السفن الشراعية الكويتية

إعداد: أ.د. عبدالله يوسف الغنيم

معجمه أن اللفظ فصيح؛ فيقال طبع الدلو وكذا الإناء أي امتلأ كل منهما حتى لا مزيد فيهما من شدة ملئتهما. قال: ويحتمل أن يكون الطبع خاصا بالسفن، والغرق خاصا بالإنسان والحيوان^(١).

وفي لسان العرب مادة (طبع): إن الجمال إذا حملت القرب المملوءة بالماء ثم خاضت أنهارا فيها وحل عسر عليها المشي والخروج منها لثقلها، وربما ارتطمت فيها ارتطاما إذا كثر فيها الوحل، فيقال طبعت، وعليه فالكلمة عربية ولها أصلها في اللغة.

أشهر حوادث الغرق:

لا يوجد إحصاء لعدد السفن الشراعية الكويتية التي تعرضت للغرق؛ فالموجود هو روايات محدودة، أقدمها التي عرفت بسنة الطبعة التي غرق فيها عدد كبير من سفن الكويت في المحيط الهندي، وكان ذلك في عام ١٢٨٨هـ (١٨٧١م)، فقد ذكر يوسف بن عيسى أن سنة الطبعة «حدثت سنة ١٢٨٨هـ، وهي غرق جملة

(١) أحمد البشر الرومي: معجم المصطلحات البحرية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت ١٩٩٦م، ص ١٩٤.

مقدمة:

ليست الكويت وليدة النفط، ولا يظن أحد أن بناء هذا الوطن كان بالأمر الهين، بل إنه كان نتيجة كفاح مرير من أجل توفير لقمة العيش الشريفة التي كان البحر أحد مصادرها الرئيسة التي قدرها الله عز وجل. وقد قضى كثير من أبناء الكويت نحبهم في مغاصات اللؤلؤ، أو في أثناء رحلاتهم التجارية إلى الهند وشرقي إفريقيا فوق سفن شراعية صغيرة تتقاذفها الأمواج وتعصف بها الرياح؛ فما ضعفوا، وما استكانوا، بل استطاعوا - بفضل الله تعالى - أن يجعلوا من بلدهم محطة تجارية مهمة تربط الشرق بالغرب، وسوقا أساسية للبادية ومدن الجزيرة العربية الداخلية، وبخاصة بريدة وعنيزة والزلفى وحائل.

ويقدم هذا البحث صورة من صور التضحيات التي سطرته الروايات والوثائق متمثلة في حوادث الغرق التي سجلها التاريخ الملاحي لدولة الكويت.

يقال في اللهجة الكويتية «طبعت» السفينة إذا غرقت وغاصت في ماء البحر، و«الطبعانة» السفينة الغارقة، وقد ذكر الأستاذ أحمد البشر في



ريثما تمر بهم سفينة فتنقذهم فلم يستجيبوا لهما، غير مدركين بعد مسافة السفينة عن الساحل. وقد مكث الاثنان فترة من الزمن ثم لم يجدا بدا من السباحة نحو الشاطئ، وقد وصلا إلى الساحل مفترقين؛ كل منهما في مكان، وهما في آخر رمق، وقد أنقذهما بعض أهل البادية ونقلهما إلى الجبيل. أما بقية البحارة فلم ينج منهم أحد^(٢).

أما الحادثة الثانية، فهي غرق سفينة خالد بن اسفيح ١٩١٦م، وابن اسفيح من نواخذة الغوص المشهورين في قرية الفحيحيل، وقد غرقت سفينته في إحدى مغاصات اللؤلؤ الكويتية التي تبعد كثيرا عن الساحل، وكان عدد البحارة نحو ٣٥ شخصا، نجا منهم عشرة أشخاص فقط، والباقيون، وعددهم خمسة وعشرون شخصا، ماتوا غرقا في البحر -رحمهم الله- وقد وثق هذه الحادثة المرحوم خالد بن محمد الجابر القحطاني -وهو أحد الناجين- في مقابلة مع الأستاذ سيف مرزوق الشمالان عرضها تلفزيون الكويت عام ١٩٦٨م^(٣).

أما أشهر حوادث الغرق الموثقة لسفن السفر الشراعية فهي حادثة غرق بوم «الوسمي» لمالكه التاجر ثنيان الغانم، وكان نواخذة السفينة بلال

(٢) سيف مرزوق الشمالان: تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، الكويت ١٩٨٩م، ص ٢٢٧ وما بعدها.
(٣) المرجع السابق: ص ٢٣٢ - ٢٣٤.

من سفن الكويتيين بسبب طوفان عظيم حدث بين الهند ومسقط (بحر العرب)، ولم يسلم إلا النادر من السفن، ومن ذهبت سفنهم بيت إبراهيم والعصافير، ونصف البدر وابن صبيح ومحمد الغانم^(١).

ويروي لنا الأستاذ سيف مرزوق الشمالان حادثتين من حوادث غرق سفن الغوص وثقهما في مقابلتين له مع الناجين من هاتين الحادثتين؛ أولهما غرق سفينة عبداللطيف المضيف سنة ١٩١٠م، وقد وقعت هذه الحادثة بالقرب من الجبيل، وكانت السفينة من (نوع) «الشوعي»، وكانت في طريقها من البحرين إلى الكويت، وعلى ظهرها عبداللطيف المضيف، وابن أخيه محمد بن مضاف بن إبراهيم المضيف، وابن عمه عبدالله بن عثمان المضيف، وكان معهم أيضا يوسف البكر المطرب الكويتي المشهور، ومحمد بن حمد الشمالان السنان، وعند منطقة الركسة القريبة من بلدة الجبيل «كرفت» السفينة، أي مالت، نتيجة هواء شديد عصف بالشرع، وكان الوقت آخر الليل، فجلسوا على السفينة الغارقة انتظارا لسفينة مارة تنقذهم دون فائدة، ولما أصبح الصباح رأوا ساحل الجبيل، فقرر البحارة أن يعوموا إلى البر، وقد طلب كل من يوسف البكر ومحمد الشمالان إلى البحارة المكوث على سطح السفينة الغارقة

(١) يوسف بن عيسى القناعي: صفحات من تاريخ الكويت، الكويت ١٩٨٧م، الطبعة الخامسة، ص ٦٥.



الصقر الذي أبحر في ٢٠ من مايو عام ١٩٤٣م من بومبي قاصدا الكويت، وكان هذا الوقت قريبا من نهاية الموسم الذي يتعطل السفر بعده في بحر العرب على السفن الشراعية، نظرا للرياح الموسمية الشديدة وارتفاع الأمواج التي تشكل خطرا على السفن الصغيرة، وفي الليلة الثانية من إبحارهم بدأت الرياح تزداد والأمواج تعلو، وبلغ الأمر شدته في الليلة الرابعة مع برق ورعد عظيمين، فقاموا برمي جزء من الحمولة للتخفيف على السفينة، وكانت من بالات القطن الثقيلة التي ما إن رموها حتى عادت مع الأمواج لتضرب السفينة بقوة وتكسر جانب السفينة وتغرقها، فتعاون البحارة في تجهيز قارب الإنقاذ (الماشوة) وركب من استطاع الركوب فيه، ولم تمض ساعات حتى انقلبت (الماشوة) بسبب موجة قوية، فتناثر البحارة في غبة البحر، وتمكنوا من أن يقلبوا القارب ليطفو مرة أخرى وركب من استطاع منهم، وأركبوا النوخذة الذي ضربه سكان السفينة (الدفة) في صدره، وأخذ الدم ينزف منه حتى توفي -رحمه الله- بعد أن رفعوه إلى الماشوة. ثم شاهد من بقي من البحارة سفينة إيرانية فسبحوا إليها، وتمكنوا من الركوب فيها، وكان بحارتها ماعدا أربعة منهم منهكين غير قادرين على العمل، واستطاع ١٢ بحارا، هم الناجون من سفينة (الوسمي)، أن يحولوا وجهة السفينة إلى بومبي، بعد أن غرق ٢٤ بحارا إضافة إلى النوخذة بلال الصقر، ومن بومبي ركبوا باخرة

إلى الكويت. وقد وثق هذه الحادثة أحد الناجين منها هو سعد العبكل في لقاء له مع الأستاذ سيف مرزوق الشمالان لتلفزيون الكويت^(١).

وقد سجل الأستاذ أحمد البشر الرومي في مذكراته حادثة غرق بوم بلال الصقر، وذكر أن هناك عدة حوادث في هذه الفترة تعرضت فيها السفن الكويتية للغرق أو الجنوح أو الضياع نتيجة تلك العاصفة التي تعرضت لها سفينة بلال. كتب أحمد البشر: في يوم ٣١ من مايو ١٩٤٣م وصلت مساء هذا اليوم ثلاث برقيات عن ثلاث سفن^(٢):

أولا- بوم بلال؛ أبرق عنه ثنيان الغانم؛ قال:
اليوم غرق نتيجة زوبعة وسلم من بحارته ١٢.

ثانيا- بوم ابن فهد بن موسى؛ جاءت برقية عنه أنه اليوم زرق^(٣) على البر، وسلم جميع أهله، واليوم انكسر.

ثالثا- بوم ابن غيث؛ جاءت من عبدالله الغيث برقية تفيد أن فلانا وصل سالما، وفلان هذا هو نوخذنا السفينة، وليست البرقية واضحة، لهذا أبرقوا له يريدون إيضاحا.

وهناك سفن يتجاوز عددها الأربع سافرت مع

(١) يعقوب يوسف الحجوي: نواخذة السفر الشراعي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت ٢٠٠٥م، ص ١٤٢ وما بعدها.

(٢) يعقوب يوسف الغنيم: أحمد البشر الرومي، قراءة في أوراقه الخاصة، الكويت ١٩٩٧م، ص ٩٥، ٩٦.

(٣) زرق: أي اندفع إلى البر معترضاً بسبب الريح.



وطبعة فهد بن موسى الفهد عام ١٩٤٣م وطبعة عيال بهمن عام ١٩٤٧م وغيرها^(٢). وسوف نستفيد من روايته حول هذه الحوادث عند توثيق حوادث غرق السفن الكويتية في المستقبل.

ولانريد هنا أن نستطرد في ذكر حوادث الغرق التي تعرضت لها سفن الكويت على اختلاف أنواعها، وهو أمر يطول، ويحتاج الأمر إلى مزيد من البحث، والذي دعانا إلى الحديث عن هذه الحوادث هو أن الأمر قد لا يقتصر في جمعها على أقوال بعض الناجين أو نواخذة السفر أو مؤرخي الكويت الذين وثقوا بعض تلك (الطبقات)، ولكننا قد نجد في مصادر أخرى ما يفيدنا أيضا في تقديم معلومات جديدة لم يتم تناولها في المصادر المشار إليها، ومن ذلك ما وجدناه في جريدة (تايمز أوف إنديا Times Of India)^(٣) التي وثقت حديثين من تلك الأحداث في تاريخين متباعدين نوردهما فيما يلي:

أولا- العدد الصادر في ٢٦ من يناير ١٩٣٩م:

إنقاذ بحارة سفينة شراعية (داو) غارقة:

«كان المسافرون على ظهر الباخرة فيتا (Vita)

إحدى بواخر شركة الملاحة (B.I.S.N) على موعد مع حادث مثير؛ ففي الساعة الخامسة والرابع من مساء

(٢) عيسى عبدالله العثمان: «المختار في مجاري البحاري»،

الكويت ١٩٩٦م، ص ٥٨٥ وما بعدها.

(٣) جريدة يومية تصدر في يومي منذ عام ١٨٦١م

هؤلاء أو قبلهم بأيام لم يعلم عنهم حتى الآن.

وفي مذكراته ليوم ٢٤ من يوليو ١٩٤٣م كتب أحمد البشر يقول: «وصل بحرية الطباعة والمصادرة سفنهم^(١).

والجدير بالذكر أن بوم ابن غيث، الذي أشار إليه أحمد البشر، قد تحدث عنه النوخذة عيسى العثمان في كتابه «المختار في مجاري البحاري» وأن هذه الحادثة كانت عام ١٩٤٥م، وذكر أن النوخذة عبدالكريم بن غيث قد أبحر بعده من كراتشي باتجاه ميناء (ترون درم) في الهند، وعند عصر ذلك اليوم هبت عليهم عاصفة شديدة (طوفان)، وأن النوخذة عيسى العثمان قد تجاوز رأس (كورباري)، وتمكن من وضع الشراع الصغير، وبحسب عبارته إنهم قد رأوا الموت بأعينهم وكان الموج يركب على السفينة، ولو استمرت العاصفة ست ساعات لركسوا في البحر. أما عبدالكريم بن غيث فقد عاجلته الأمواج والعواصف فغرق هو وبحارته. ولم يعرف عن مصيرهم إلا بعد أيام، عندما وجدت (الماشوة) أو قارب النجاة على ساحل الهند الغربي وفيها بحار واحد قد فارق الحياة.

وقد تحدث النوخذة عيسى العثمان عن حوادث أخرى غير طبعة ولد غيث؛ منها طبعة البوم (منصور) لأحمد الخرافي عام ١٩٣١م

(١) المرجع السابق: ص ١٠١، ويقصد بحرية الطباعة بحارة السفن الغارقة.



يوم السبت الماضي ، وبينما كانت السفينة تعبر مدخل خليج كامبي (Cambay) في طريقها من بومبي إلى كراتشي شوهد قارب صغير مشحون بالرجال ، وهم يلوحون للباخرة بإشارات يائسة ، فغيرت السفينة (فيتا) اتجاهها ببطء ، ثم توقفت ، وتم انتشال ٢٧ من البحارة مع حاجاتهم الشخصية بواسطة سلم من الحبال ، وبعد ذلك قام ملاحو الباخرة بإضرام النار في القارب وإغراقه . وكان الناجون بحارة لمركب شراعي يسمى «سماح» مسجل في الكويت ، وكانوا مبحرين من كاليكوت إلى الجليل بشحنة من الأخشاب والفلفل والتوابل ، وقد غادروا كاليكوت في التاسع من يناير (١٩٣٩م) ، وعندما اقتربوا من خليج كامبي في الصباح الباكر من يوم ٢١ من يناير اشتدت الرياح وعلت الأمواج ، فتحركت حمولة السفينة من الأخشاب وخرقت السفينة فدخلها الماء وأغرقها ، فاستغل البحارة قارب النجاة مع قليل من الطعام والماء وبعض الخرائط والبوصلات ، وظلوا في هذا القارب نحو ١٢ ساعة قبل إنقاذهم ، وعندما وصلت السفينة (فيتا) إلى كراتشي صباح يوم الاثنين تم تسليم البحارة الناجين إلى سلطات الميناء .

ثانيا- العدد الصادر في ٣١ من يناير ١٩٥٧م:

إنقاذ ١٧ بحارا عربيا غرقت سفينتهم في البحر:

«جنحت سفينة (لنج) تدعى «فتح الكريم» وغرقت قبل ستة أيام في بحر العرب على بعد

CREW OF DHOW RESCUED
A CORRESPONDENT
The Times of India (1861-current); Jan 26, 1939;
ProQuest Historical Newspapers Times of India (1838 - 2002)
pg. 15

CREW OF DHOW RESCUED Vessel Founders

FROM A CORRESPONDENT.

KARACHI, January 24.

Passengers by the B.I.S.N. Company's s. s. VITA, which sailed from Bombay for Karachi last Saturday, had an exciting experience. About 5-15 p.m. on that day, when the ship was passing the mouth of the Gulf of Cambay, a small boat crowded with men and making distress signals was sighted. The course of the s.s. VITA was slightly altered, and the ship stopped.

The boat was rowed up alongside by its inmates, who numbered 27, and these, with their portable property, were taken aboard by means of rope ladders. After this heavy fire bars were lashed down to the framework of the boat by the crew of the VITA, and it was scuttled.

The rescued men were the crew of an Arab dhow, the BOOM SEMAH, registered at Kuwait and bound from Calicut to Jubail with a cargo of timber, pepper and spices. They sailed from Calicut on January 9, and were off the Gulf of Cambay early on the morning of January 21, when, in a high wind and fairly heavy seas, owing to the timber cargo shifting the dhow sprang a leak and eventually foundered.

The crew took to the boat with a small supply of food and water, some charts and compasses. They had been about twelve hours in the boat when rescued. They were landed at Karachi on Monday morning, and handed over to the care of the port authorities.



17 ARAB SAILORS RESCUED
The Times of India (1881-current): Jan 31, 1957.
ProQuest Historical Newspapers Times of India (1838 - 2002)
pg. 5

17 ARAB SAILORS RESCUED

Launch Sinks In Sea

Seventeen Arab sailors of a motor launch, the FATELKLAIN, which capized and sank six days ago in the Arabian Sea, about 400 miles off Bombay, were rescued on Monday night by a passing Japanese oil tanker, which will land them at Kozhikode on Thursday morning.

The news of the mid-ocean rescue was brought to Bombay by the Mitsui Line's motor ship, the ASAKASAN MARU, which arrived in Bombay on Wednesday night from Penang in the course of its west bound round-the-world cargo service.

Capt. N. Takebayashi, master of the "Asakasan Maru," said that the Line's oil tanker, the OTOWASAN MARU, which was bound for Japan from the Persian Gulf, had radioed to his ship asking her to brief the Line's representative in Bombay to make the necessary arrangements to receive the rescued men at Kozhikode.

Capt. Takebayashi stated that the stranded Arabs had been picked up from a broken life-boat three days after their cargo-laden launch had capsized and sunk in the stormy Arabian Sea on Friday. They were taken aboard the tanker in an exhausted condition and rendered all help by the tanker's crew.

The Arabs were presumed to have sailed from Kozhikode for their home port of **Kuwait.**—
P.T.I.

٤٠٠ ميل من بومبي ، وكانت تلك السفينة تقل سبعة عشر بحارا عربيا أنقذتهم ناقلة نفط يابانية ليلة الاثنين ، وسوف يتم إنزالهم في كوجيكود (كاليكوت) (Kozhikode) يوم الخميس .

وقد وصلت أخبار هذا الحدث الذي تم في وسط المحيط إلى بومبي عن طريق السفينة أسكاسان مارو (Askasan Maru) التابعة لخطوط متسوي (Mitsui) للسفن البخارية التي وصلت ليلة يوم الأربعاء من بينانج (Penang) في طريقها غربا لإيصال شحناتها حول العالم . وقد ذكر القبطان تاكيباشي (N. Takebayashi) قبطان السفينة المذكورة أن ناقلة النفط أوتواسان مارو (Otowasan Maru) التي كانت متجهة إلى اليابان من الخليج العربي قد خاطبتهم باللاسلكي وطلبت إليهم إخبار ممثل الخطوط الملاحية في بومبي لعمل الإجراءات اللازمة نحو تسلم البحارة الذين تم إنقاذهم في كوجيكود (كاليكوت) . وأضاف القبطان تاكيباشي أن العرب الذين تم انتشالهم كانوا في قارب نجاة مكسور بعد ثلاثة أيام من جنوح سفينتهم المشحونة وغرقها .

وقد تم حملهم إلى سطح الناقلة ، وهم في حالة يرثى لها من الإجهاد ، وقدم لهم ملاحو الناقلة جميع ما يحتاجون إليه من المساعدة ، وهؤلاء العرب كانوا في طريقهم من كوجيكود (كاليكوت) إلى وطنهم الكويت .

والجدير بالذكر أن هاتين الحادثتين اللتين

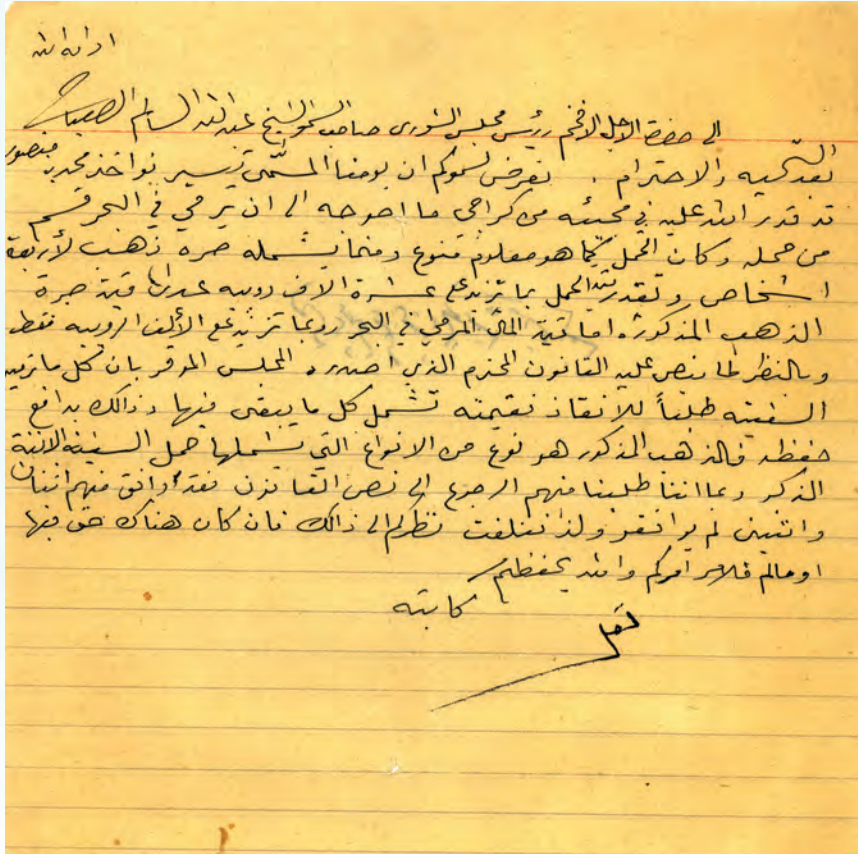


التي يحملها حمل السفينة الآنف الذكر، وبما أننا طلبنا منهم (أي أصحاب الذهب) الرجوع إلى نص القانون فقد وافق منهم اثنان، واثنان لم يوافقا، ولذا نلقت نظركم إلى ذلك، فإن كان هناك حق فيها أو ما

التالف بالحراج العمومي، وشهد بذلك وكيل شركة التأمين (اليمة) بالخليج العربي. وبالوثيقة تفصيلات ذلك الأمر.

وقد جرت هذه الحادثة في شهر مايو من عام

١٩٢١م.



ثانيتها رسالة تعود إلى شهر رجب ١٣٦٠هـ (١٩١٩م) موجهة إلى صاحب السمو الشيخ عبد الله السالم الصباح رئيس مجلس الشورى آنذاك، يفيد فيها مالك اليوم (محمد العبدالله السعد) أن سفينته (بومه) المسمى تيسير ونوخاه محمد بن منصور قد قدر الله عليه في مجيئه من كراچي ما أحوجه أن يرمي في البحر جزءا من حملة، وكان من ضمن الحمل صرة ذهب لأربعة أشخاص، وتقدر قيمة الحمل بما يزيد على عشرة آلاف روبية عدا قيمة صرة الذهب المذكورة، أما قيمة المال الذي تم رميه

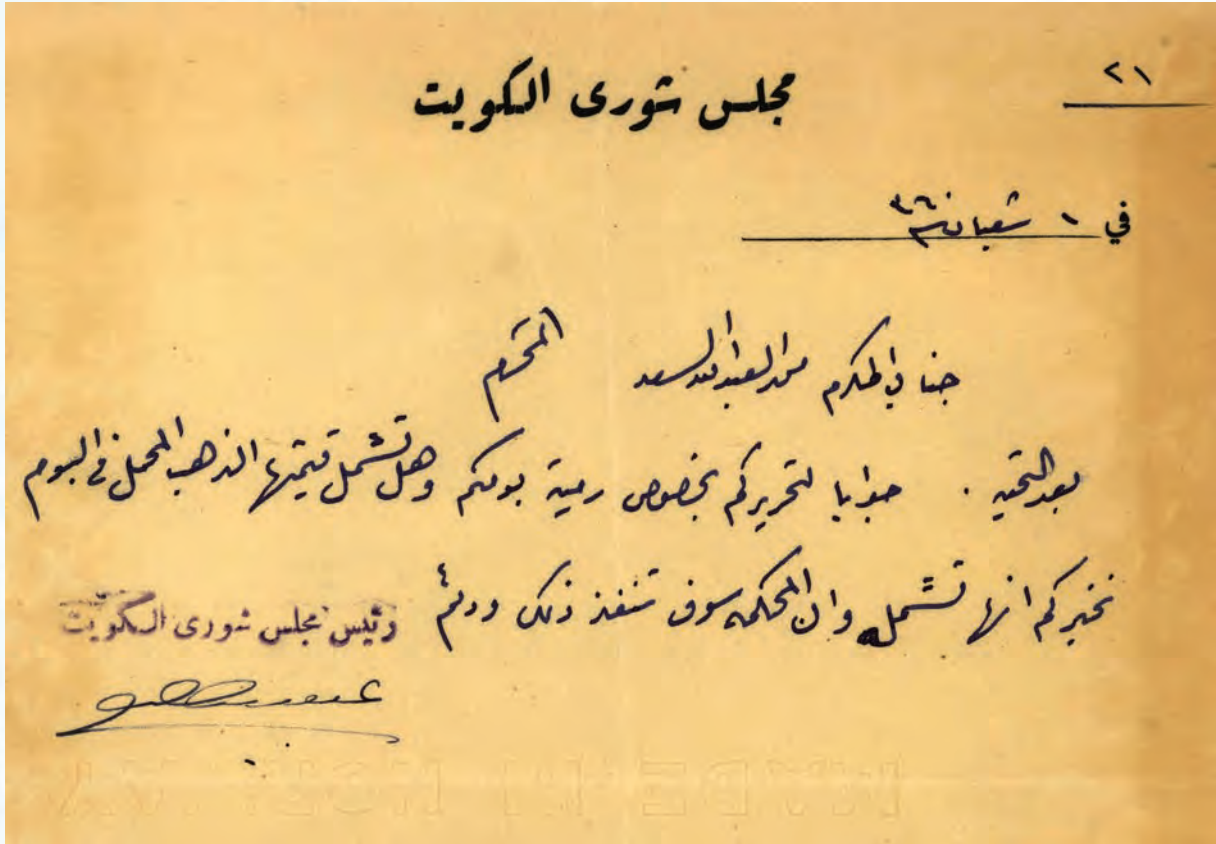
رسالة موجهة لرئيس مجلس الشورى بالكويت يستفسر فيها الكاتب عن حكم رمي الذهب في حالة تعرض السفينة للعاصفة.

[الأصل محفوظ عند الأستاذ علي غلوم الرئيس]

لم فالأمر أمركم والله يحفظكم».

وقد بعث سمو الشيخ عبد الله السالم الصباح رئيس مجلس الشورى بإجابته إلى السيد محمد العبدالله السعد يفيد فيه «بخصوص رمية بومكم وهل تشمل قيمتها الذهب المحمل في اليوم نخبركم

في البحر فرجما تزيد على الألف روبية. «وبالنظر لما ينص عليه القانون المحترم الذي أصدره المجلس الموقر (مجلس الشورى) بأن كل ما ترميه السفينة طلبا للإنقاذ فقيمتها تشمل كل ما يبقى فيها وذلك بدافع حفظه، فالذهب المذكور هو نوع من الأنواع



الرد على الاستفسار الوارد في الوثيقة السابقة بخصوص موضوع الذهب وهي بتوقيع الشيخ عبدالله السالم الصباح رئيس مجلس الشورى . [الأصل محفوظ عند الأستاذ علي غلوم الرئيس]

وأجدادهم من تضحيات في سبيل النهوض بهذا الوطن هي مسألة مطلوبة ، وبين أيدينا عدد من المصادر يمكن الاستفادة منها ، من مثل المقابلات التلفزيونية والصحفية لرجال البحر ونواخذته ، وكذلك الروزنامات البحرية التي تمثل سجلا موثقا لرحلات السفر الشراعي ، وقد طبع منها مركز البحوث والدراسات الكويتية نحو ١٧ روزنامة لنواخذة الكويت ، وجميعها تعد مصادر أولية تستحق البحث والتحليل ، وأخيرا الوثائق البريطانية والجرائد الهندية التي قدمنا من خلالها حادثتين مجهولتين من حوادث غرق السفن الكويتية .

أنها تشملها وأن المحكمة سوف تنفذ ذلك» . ويرتبط بحوادث الغرق أمر آخر يحسب لأخلاق وسلوكيات الرعيل الأول من أبناء الكويت هو ما يسمى بالفرقة ، وهي تعني المساعدة العاجلة والفورية للسفن التي تتعرض للغرق أو لأي حادث يؤدي إلى تعطيلها ، ولو كانت بعيدة عن مدينة الكويت أو نطاقها البحري ، وكانوا يقدمون المساعدة المادية للبحارة ولأصحاب السفن إن كانوا في حاجة إلى ذلك .

وأخيرا فإن مسألة توثيق هذه الحوادث وجمعها في كتاب واحد والسعي نحو تعريف الأجيال المعاصرة والقادمة بما قدمه آباؤهم