

رسالة الكويت

رسالة دورية تصدر عن مركز البحوث والدراسات الكويتية
السنة الرابعة عشرة - العدد [٥٧] ربيع الآخر ١٤٣٨هـ/يناير ٢٠١٧م



مركز البحوث والدراسات الكويتية

الافتتاحية

عزيزي القارئ:

تضمنت «رسالة الكويت» مجموعة من المقالات نشرت في أوقات مختلفة في مجلات أجنبية في صورة استطلاعات أو تقارير أو محاضرات عن الكويت وعن أمرائها وشعبها وأحوالها العامة، ومثال ذلك:

• الكويت في أول استطلاع صحفي مصور عام ١٩٠٧م منشور في مجلة (Times of India).

• الكويت في أرض اللؤلؤ والعطش، مقال منشور في مجلة (Travels) عام ١٩١٦م.

• صديقي الشيخ، محاضرة عن الشيخ مبارك نشرت عام ١٩٢٢م، في مجلة (Black Wood's).

• مقال كتبه الرحالة الإنجليزية فريا ستارك في المجلة الجغرافية (Geographical) عام ١٩٣٧م.

• محاضرة ألقاها فيليب ساوثويل في الجمعية الملكية البريطانية للفنون في نوفمبر عام ١٩٥٣م، بعنوان «الكويت.. المكان التي تسوده روح المودة والاحترام».

وفي هذا العدد نلتقي بمثاليين من تلك المجالات؛ أولهما تقرير بعنوان «زيارة للشيخ مبارك» كتبه القنصل البريطاني في البصرة عام ١٩٠٤م، وثانيهما استطلاع نشرته مجلة «Picture Post» عام ١٩٣٨م تحت عنوان: «الحاج سليمان وصفقة بيع حمولة مائة جمل من الأرز». تكلم فيه كاتبه «لندت» عن أسلوب العمل التجاري في الكويت. وهذه الاستطلاعات والتقارير والمحاضرات وغيرها مما لم نذكره هنا تقدم مادة جديدة تضاف إلى تاريخ الكويت، وعلى الباحثين التنبيه إلى أهميتها وإلى ما تضمنته من معلومات وصور تساعد في فهم كثير من الأحداث التاريخية، وتفصل جانباً من الأحوال الاجتماعية والاقتصادية. فهي وثائق لا تقل أهمية عن الوثائق السياسية المتداولة.

والله ولي التوفيق،

أ. د. عبدالله يوسف الغنيم

رئيس مركز البحوث والدراسات الكويتية

فخ هذا العدد

• افتتاحية العدد

• مائة عام على افتتاح مكتب التلغراف في الكويت (١٩١٦-٢٠١٦م)

• زيارة للشيخ مبارك ورؤيته للأحداث السياسية في المنطقة (عام ١٩٠٤م)

• الحاج سليمان وصفقة بيع حمولة مائة جمل من الأرز

• «الترميل» في وثائق الكويت خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين

• «الأرزق. السجل. الجذور» ١٩٠٢-٢٠١٥م

• من مكتبة المركز

• إصدارات المركز الجديدة

مركز البحوث والدراسات الكويتية

ص. ب. ١٠٢٤ - دسمان - رمز بريدي: ١٥٤٦١ الكويت - ت: ٢٢٢١٠٨٩٨ (٠٠٩٦٥) - فاكس: ٢٢٢١٠٨٨٠ (٠٠٩٦٥)

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



مائة عام على افتتاح مكتب التلغراف في الكويت

١٩١٦-٢٠١٦ م

خالد عبدالرحمن العبد المغني

كان الرابع من شهر ديسمبر عام ١٩١٦ م يوماً هاماً من تاريخ الاتصال الدولي في الكويت، حيث شهد هذا اليوم فتح مكتب البرق الهندي الأوربي لإرسال واستلام البرقيات مباشرة من الكويت مع بلدان الخليج والهند وبريطانيا وغيرها. وهذا المقال مهدي إلى روح أوائل العاملين بمكتب تلغراف الكويت؛ كل من المرحوم حمد عبدالله الحميدي "التيل"، الذي عمل على إصلاح أسلاك البرق بين الكويت والبصرة، وخلفه حسين "التيلجي"، الذي عمل ساعياً لتوزيع البرقيات.

الروسي من التوغل في أوروبا، وقد انتهت الحرب بعد أن استمرت عامين ونصف، وذلك بسبب وفاة قيصر روسيا نيقولا الأول، واستجابة ابنه ألكسندر الثاني لدعوة النمسا للسلام، وعدم قدرته على الاستمرار في الحرب.

وقد دفعت تلك المعطيات، من أحداث ثورة الهند إلى حرب القرم، بالدولتين البريطانية والعثمانية إلى البحث عن سبل لاتصال سريع يتيح لهما السيطرة على المستعمرات والممالك البعيدة عن المركز، والتعامل بحزم مع ما يجري من ثورات أو تمردات أو حروب ضد مصالحهما، ولهذا ذكر ج. لوريمر في دليل الخليج القسم التاريخي أن "الاعتبارات العريضة للمصالح القومية هي التي تطلبت إنشاء البرق في الخليج وليس المصالح المحلية"، وأدت إلى التعجيل بخدمة المواصلات والتسريع في الاتصال البرقي بين آسيا وأوروبا... أي بين الشرق والغرب لإحكام السيطرة وبسط النفوذ الاستعماري.

في عام ١٨٥٧ م أدركت كل من الحكومتين العثمانية والبريطانية حاجتها الماسة للخدمات البرقية، حين استدعت الظروف السياسية لكل من الإمبراطوريتين حماية مصالحهما في الأراضي والممالك التي تحت سيطرتهم ونفوذهما، بعد العديد من التقلبات من حرب وثورات؛ ففي الهند قام عصيان مدني، ومن ثم تطور إلى ثورات في الولايات التي تخضع لسيطرة الإنجليز بسبب استحواذها على الاقتصاد، واستئثار شركة الهند الشرقية بخيرات الهند، ونتيجة لهذا التمرد والعصيان الذي عرف بثورة ١٨٥٧ م تم نقل الصلاحيات والسلطات الممنوحة لشركة الهند الشرقية من ملكة إنجلترا إليزابيث الأولى في عام ١٦٠٠ م إلى مكتب الهند التابع لوزارة الخارجية البريطانية في نوفمبر ١٨٥٨ م. وعلى الجانب الآخر في أوروبا نشبت حرب بين الإمبراطورية العثمانية والقيصرية الروسية عام ١٨٥٣ م عرفت بحرب القرم، مما استدعى بعد عام من الحرب دخول بريطانيا وفرنسا إلى جانب العثمانيين لردع الجيش



الأرضي إلى "جوادر" في ساحل بلوشستان في يناير ١٨٦٢م، وانتهى في يناير ١٨٦٣م، ومن ثم قامت السفن البخارية الهندية بحمل أسلاك الكيبل المستوردة من إنجلترا لمد الخط البرقي إلى جاسك، التي تتوسط المسافة بين جوادر وبوشهر، وكان هناك رأي تبناه الكولونيل لويس بيلي، المقيم السياسي في الخليج آنذاك، هو أن ينتهي خط الكيبل البرقي في الكويت، ولكن الرائد ستوارت المكلف بإدارة المشروع البرقي وأول مدير لدائرة البرق الهندية الأوربية فضل شبه جزيرة الفاو على أرض الكويت كما كان يلتقي فيه خط البرق الهندي من بوشهر مع خطوط البرق العثمانية من البصرة وبغداد الممتدة حتى إسطنبول، ومن ثم إلى الخط الأوربي.

مكتب الفاو البرقي

فتح المكتب الفاو البرقي الهندي في الثامن من أبريل ١٨٦٤م، وذلك في مكتب مجاور للمكتب البرقي العثماني، حيث يتم تبادل البرقيات عن طريق نافذة، وتقسم النفقات والمصاريف البرقية بين المكتبين، في حين تصرف رواتب الموظفين البريطانيين من الحكومة البريطانية. والجدير بالذكر أن إدارة مصلحة التلغراف الهندية كانت تتبع حكومة بومباي عند توليها مسؤولية إدارة المكاتب البرقية في الخليج والفاو عام ١٨٦٣م، وفي عام ١٨٦٨م تأسست مصلحة التلغراف الهندية الأوربية شركة ذات مسؤولية محدودة تشرف على خطوط البرق من بريطانيا إلى الهند، وفي عام ١٨٧١م انتقلت إدارة مصلحة التلغراف الهندية الأوربية إلى حكومة

وقد جرت سلسلة من المفاوضات بين العثمانيين والإنجليز؛ تبعها مسح بري وبحري، للبحث عن أحسن الطرق وأقصرها وأمنها؛ من الهند عن طريق الساحل الفارسي للخليج حتى أقرب نقطة للخط البرقي العثماني في البصرة، وكذلك من البصرة حتى بغداد، ومن ثم إلى القسطنطينية (إسطنبول)، ومنها إلى أوروبا، وتراوحت المحادثات بين اتفاق واختلاف، وبين وفاق وخلاف من عام ١٨٥٧م حتى عام ١٨٦٣م، وطرحت خلالها مسودة اتفاقية من قبل الباب العالي في إسطنبول، منحت الحكومة البريطانية الحق في مد خط البرق فوق الأراضي العثمانية، وذلك لربط خط البرق البريطاني الذي تأسس عام ١٨٤٠م بالخط البرقي الهندي الذي تأسس في عام ١٨٥٢م، ولكن ضمن شروط؛ منها أن يكون الخط البرقي في الأراضي العثمانية تحت إدارة مصلحة البرق العثمانية. وبالمقابل تعهدت الحكومة العثمانية كذلك بمد خطين للبرق فوق أراضيها على نفقتها الخاصة؛ خط من بغداد إلى البصرة، وخط من بغداد إلى خانقين عند الحدود الإيرانية، إلى جانب قيام حكومة الهند بمد خط تحت سطح البحر (من الهند) إلى نقطة قريبة من مصب شط العرب لملاقاة خط بغداد البصرة البرقي العثماني، مع تعهد حكومة الهند بتوفير المواد الضرورية والمهرة من الموظفين والعمال لمد الخط، وتقوم الحكومة العثمانية بدفع أثمان هذه المواد من حصيلة دخلها من البرقيات المتبادلة عن طريق هذين الخطين، كما أشار لها لوريمير في دليل الخليج.

وانطلقت بداية خط البرق الهندي من بومباي إلى كراتشي، حيث بدأ مد الكيبل عن طريق الخط



البرقيات من مكتب الفاو البرقي الهندي الأوربي إلى الكويت، وقد أشار كل من الكولنيل كوكس المقيم السياسي في الخليج، والكابتن شكسبير ثاني معتمد سياسي إنجليزي في رسائلها مع حكومة الهند إلى أن أغلب الكويتيين يبعثون عن طريق مكتب الفاو برسائلهم ويستلمونها بواسطة سفن الميل "البريد".

وعندما قدم الكابتن نوكس إلى الكويت في أغسطس ١٩٠٤م لتولي دار الاعتماد الإنجليزي أدرك حاجة الوكالة السياسية لتأمين اتصالها مع المقيم السياسي في الخليج الكائن في بوشهر. وتكشف مراسلات بين المقيم السياسي في الخليج الكولونيل كوكس إلى وزير خارجية الهند تأكيداً للحاجة الماسة لخدمة الاتصالات البريدية والبرقية مع دار الاعتماد الإنجليزي في الكويت، مستنداً بذلك على أن البريد يصل عن طريق سفن شركة الهند البريطانية المقيدة بجدول رحلاتها البطيئة (تستغرق أسبوعين)؛ حيث يحملها الموظف المسؤول في المكتب البرقي الهندي الأوربي في الفاو إلى الكويت، ويحذر من خطورة مراقبة الأتراك لمراسلي الشيخ مبارك الصباح، ويطلب مد الكيبل البرقي لبوشهر الممتد مع الفاو إلى الكويت على اعتبار المسافة ٥٠ ميلاً.

ويشير تقرير آخر محفوظ في الأرشيف البريطاني رفع لوزير الدولة للشؤون الخارجية الهند "جون مورلي" بتاريخ ١١ يوليو ١٩٠٧م إلى أن دعوة المقيم السياسي في الخليج لفتح مكتب برقي في الكويت قد تم تجاهلها من قبل حكومة كيرزون، ويعود السبب لعدم رغبة الحكومة البريطانية في إثارة الأتراك بعد اتفاقها معهم بعد حادثة وجود السفينة الحربية

الهند بقرار من وزير خارجية الهند. هذا ويعود وجود محطات التلغراف بمنطقة الخليج إلى مد الخط الملاحي لشركة سفن الهند البريطانية للخليج في عام ١٨٦٣م، التي كانت تشغل مكاتبها مواقع قريبة من مقرات الوكالات السياسية الإنجليزية.

هذا ولم يكن الكويتيون يعيدون عن استخدام الخدمات البرقية؛ نظراً للموقع القريب من مكتب محطة البرق الهندية الأوربية ومحطة البرق العثمانية الكائنتين في الفاو التي تبعد مسافة ٥٠ ميلاً عن الكويت، وترصد لنا بعض البرقيات المحتفظ بها في الأرشيف العثماني عن تراسل الشيخ مبارك الصباح مع السلطات العثمانية عبر محطة الفاو العثمانية، حيث كان يبعث ببرقيات ورسائله عن طريق المراسلين الخاصين، أو بواسطة وكيل أعماله في البصرة عبدالعزيز سالم البدر، وكذلك عن مراسلات لبعض التجار الكويتيين من مكاتبهم الكائنة بالبصرة للإشراف على مزارع النخيل، واستخدامهم لمكاتب البرق العثمانية للتراسل مع المدينة المنورة، لتقصي أخبار الحجاج، ومع غيرها داخل الدولة العثمانية. وأما عن التعامل مع المكتب البرقي الهندي البريطاني فترصد لنا أيضاً برقيات للشيخ مبارك الصباح ولكثير من التجار من الكويت عن تراسلهم مع الهند وبخاصة تجار اللؤلؤ.

وقد ساهمت السفن البخارية لشركة الهند البريطانية التي تعرف بالميل Mail، بعد الاتفاق مع الشيخ مبارك الصباح في عام ١٩٠١م، في جعل الكويت محطة ضمن المحطات التي تقف بموانئها السفن في جدول زياراتها الدورية إلى الخليج، وحمل



Copy of a letter a.
 from Sheikh Mubarak
 to Political Resident

65.
 74
 JUL 21 1912

من مبارك الصباح حاكم الكويت الى حضرة ذوالشوكه والجلال كرنل سربرسي كاكس بالبورن وفوسل
 جنرال الدولة البريه القبريه الانكليزيه في خليج فارس دام بقاءه اربعين
 غيا فنتا وحاكم العزيز دتم بنجر وسور هوانا به الخلد اخذت امركم العالي المؤرخ ٢٧ رجب
 ١٢٤٠ مطابق ١٣ جولي ١٩١٢ وبه امرتم بخصوص مرام الدولة البريه القبريه لوجود
 التلغراف في بلدنا الكويت وفي حين معاودة حضرتكم الساميه الى ابوشهر اخضتم
 كما كنتم منرصدنا او امر الاخذة من الدولة البريه القبريه حنا تخبرونا من طرف رؤسها
 وتطلبون مساعدتنا في هذا المرام وان وجود التلغراف يصير موجب لتسهيل
 له دولة البريه ولنا وجماعتنا التي اخذت حضرتكم العاليه شخصيا بعد وقت ما كنا سندين
 بملاقاةكم البريه بموافقتي ومساعدتي في هذا العمل وغيره الذي منه اصلاح وتروده
 موافق بنجره حبا يصدر به امر الدولة البريه القبريه وارا دتم العاليه والتفاضل
 حسب امركم في حين جريان الشغل يبينها لنا المرب فبطا لشبير ونحن ايضا
 نبين له نوع الذي فيه راحتنا ونسأل الله ان يجعل جميع ما عنكم مقرونا بميمونه
 بالتدقيق محموده العواقب وبوفقنا لكس رضاكم بالفعول والعمل هذا وارجو دوام
 توجها تكم ووقع انظاركم الساميه مع قبول احتراماتي ولزرتكم سالمين محررين
 (الغيا ١٢٤٠) (مبارك
 الصباح)

Translation below.

رسالة الشيخ مبارك الصباح الجوابية للكولونيل بيرسي كوكس المقيم السياسي في الخليج بتاريخ ١١ شعبان ١٣٣٠هـ الموافق ٢٧ يوليو ١٩١٢م، ردا على طلبه المساعدة بخصوص وجود التلغراف في الكويت، والذي بموجبه سوف يخدم الإنجليز والكويت، وتأكيد له بموافقته واستعداده للمساعدة في هذا العمل وغيره من إصلاح - المصدر ملف 16 / 5 / 15 R المحفوظ بالمكتبة البريطانية.



هذا وطرح المقيم السياسي في الخليج الكولونيل "كوكس" في أبريل ١٩٠٨م مجموعه من الأهداف لربط الكويت والبحرين تلغرافيا مع محطة البرق في بوشهر، وهي كالتالي:

١- توفير خدمة الاتصالات لمقرات الاعتماد الإنجليزية بالكويت والبحرين التي أنشئت في عام ١٩٠٤م.

٢- تسهيل خدمة الاتصال للمحاجر الصحية فيما بينها في الخليج.

٣- دعم السيطرة في منع تجارة تهريب السلاح.

٤- دعم التجارة مع بلدان الخليج في وجه المنافسة الخارجية.

ولكن يبدو أن حكومة الهند لم تكن مستعدة لأسباب مالية تعيق تنفيذ مشروع التلغراف اللاسلكي البديل بما يتميز به من تحسينات تكنولوجية تسهم في سرعة الاتصال، عرفت باسم مخترعها "جوليلمو ماركوني"، وما يتميز به عن نظام التلغراف السلبي القديم من صعوبة تعرضه للقطع من قبل بعض القبائل على امتداد الساحل من الهند إلى الخليج.

ولعل أهداف السلطات الإنجليزية المعلنة من خدمة التلغراف في الخليج تعرضت للضغوط؛ فعلى سبيل المثال في البحرين أبلغ وكيل شركة فونكهافوس الألمانية بأن الشركة ترغب في إقامة خط برقي بين البحرين وبوشهر، وذلك في أغسطس ١٩٠٩م، وأما في الكويت فقد حدث ثمة تطور في العلاقة بين الشيخ مبارك الصباح

الإنجليزية "بيرسوس" في ميناء الكويت ومنعها القوات التركية من النزول من السفينة "زحاف"، في أغسطس عام ١٩٠١م؛ الاتفاق بين الإنجليز والباب العالي في إسطنبول الذي يعرف بالمحافظة على ما يسمى "الوضع الراهن"، وهو إبقاء الحال على ما هو عليه حتى يتم الاتفاق مع جملة من المسائل السياسية المتعلقة بين الطرفين العثماني والإنجليزي.

وأشار التقرير أيضا إلى أنه من غير المرغوب فيه تجاهل دعم وجود مكتب برقي بموجب اتفاقية الحماية، وأرفق به مذكرة من مدير مصلحة التلغراف الهندي الأوربي لقسم الخليج بتقدير تكلفة مد الخط البرقي إلى الكويت، وكانت ١٨٤,٨٠٠ (مائة وأربعة وثمانين ألف وثمانمائة) روبية هندية، وتشمل توصيل الكيبل في أعماق البحر وعلى الساحل وغيرها مثل الأجهزة، وقدرت المصاريف التشغيلية السنوية بأنها ١٨٠,٧ (سبعة آلاف ومائة وثمانون) روبية هندية وتشمل رواتب العاملين ٦,٠٠٠ (ستة آلاف) روبية بالسنة، والحارس (٥٠٠ روبية بالسنة) ومصاريف مكتبية ومستلزماتها، وقد حدد الميجور نوكس بأن يمد الكيبل البرقي في الكويت إلى موقع رأس الأرض.

ولكن تم تأجيل البت في الموضوع وفق ما جاء في رسالة بعثت إلى سكرتير حكومة الهند في إدارة الخارجية "لويس دان" بتاريخ ٣٠ أغسطس ١٩٠٧م تكشف أن هناك موقفا شخصيا من قبل وزير الدولة للشؤون الخارجية الهند "جون مورلي"، وأنه ليس له الرغبة في الرد على ربط الكويت بالخط البرقي مع الخليج، ومن ثم أصبح الموضوع مؤجلا حتى حين آخر.



١٥

دولة الكويت

TELEGRAMME

دولة الكويت

L'état n'accepte aucune responsabilité
à raison de services de la télégraphie

ثورمال لومودي								متوسط مركز
سوق بومودي								مخرج مركزي
ارسال تاريخي								كشيدو ايدن مأمور
ارسال ساعتي								خذ ايدن مأمور
سوق مأمودي								خذ تاريخي وساعتي

محلّي نومودي	عدد كلمات	نحوب	محلّي تاريخي	ساعت	دقيقة	روز وواشب	طريق	اشارات مخصوصة
No du dépt	Nom'nes des mots	Group	Date du dépot	Heures	Minutes	Matin ou soir	Voies	Indications non taxées
٧٧٧٧	٢١		١٤٣٨	١٧				

داني مفرج هلبان

عرفي فهد حميد عثمان الراشد وصلنا انوارا صالح وناه

هالي يوم اربع وعشرين نومبر و فصح

حمد الخالد

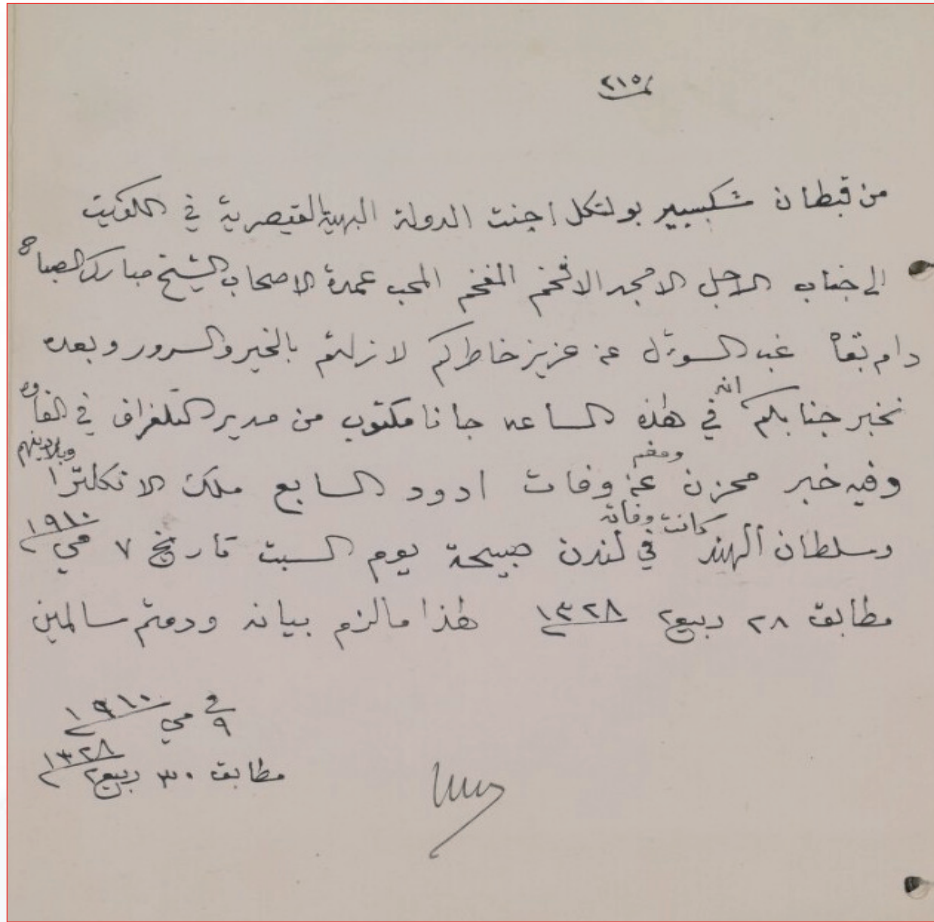
برقية مرسله من الحاج حمد الخالد من مكتب البصرة البرقي العثماني إلى مكتب الفاو البرقي العثماني سنة ١٣٢٦ هجرية (الموافق ١٩٠٨م) ليد مفرج هلبان يخبره بتعريف كل من فهد (الخالد)، الحميضي، عثمان الراشد (في الكويت) بأن وصله تلغراف، يبدو أنه من المدينة المنورة من صالح (الحميضي)، فرحان (الخالد)، صالح (عثمان الراشد)، في يوم أربعة وعشرين توجها إلى القصيم، ويبدو في عودتهم من أداء مناسك الحج.



رسالة من المقيم السياسي
في الخليج بيرسي كوكس نقلها
الكابتن شكسبير إلى الشيخ
مبارك الصباح، يشكره على
تقديمه التعزية لوفاة الملك
إدورد السابع، وبها إشارة
في النص إلى استلام البرقية
من مدير مكتب الفاو البرقي
الهندي الأوربي بتاريخ ٩
مايو ١٩١٠م.

المصدر المكتبة البريطانية

R/15 /5 /44



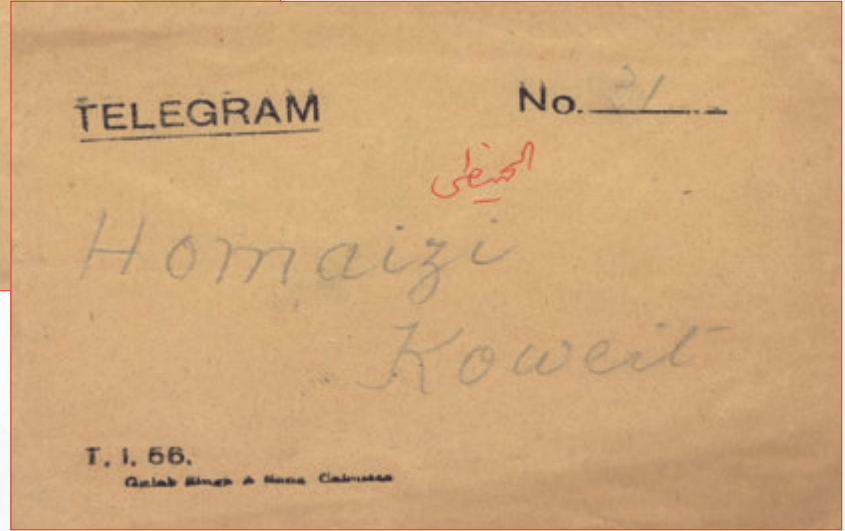
اللاسلكي في السنوات الأخيرة، ومع عدم تمكنه
من تقدير العائد من الطلب على الخدمة، ومع النمو
في الكويت، وحجم حاجتهم للتلغراف من محطة
الفاو للاتصال بالهند، أن تحقق عائداً من الخدمة
يفوق أضعاف المبلغ المتوقع.

وبسبب جانب آخر مهم هو ازدهار تجارة
السلاح بين الكويت ومسقط ما بين عامي ١٩٠٩
و ١٩١٠م، بعد أن رصدت العديد من السفن التي
تحمل الأسلحة ليتم بيعها في أسواق الكويت،
حيث تذهب بعض الأسلحة إلى دمشق وحلب
المدينتين العثمانيتين عن طريق القوافل، وأسلحة
أخرى تتسرب إلى نجد، هذا ويشكل تهريب

ووالي البصرة سليمان نظيف، نتج عنه اتفاق شفهي
بشأن بعض الأمور المتعلقة بأمالك الصباح في
الفداغية، ويشير الكابتن شكسبير في الرسالة
المرفوعة للمقيم السياسي في الخليج إلى أن الشيخ
مبارك الصباح طلب إليه معرفة أسباب تعثر مد
التلغراف للكويت والذي بدوره بررها بأسباب
مالية، ويضيف شكسبير عن توجسه من رغبة والي
البصرة في مد خط التلغراف من البصرة أو الفاو
إلى الكويت، مما استدعى طلب التسريع بمد خط
التلغراف مع الكويت لخدمة الوكالة السياسية
إن أمكن من محطة جاسك التي تبعد فقط ٦٥٠
ميلا، حيث من الممكن في ظل التقدم في التلغراف



مغلف لبرقية مرسلة من الهند إلى الكويت استلمت بتاريخ ١٦ أبريل ١٩١٦م، ونقلت بواسطة سفن البريد من مكتب الفاو البرقي الهندي الاوربي قبل افتتاح مكتب التلغراف في الكويت. (مجموعة الأستاذ علي الرئيس)



أما في مناطق الساحل الفارسي فقد تعرضت لتأخير في تحديثها بالتلغراف اللاسلكي بسبب عدم وجود الموافقة السياسية من السلطات الفارسية.

وفي منتصف عام ١٩١٢م بدء البحث عن موقع مناسب لمحطة التلغراف في الكويت، بحيث تكون في أرض مستوية، وبمساحة ٥٠٠ قدم مربع، ولا يكون حولها مبانٍ أو أشجار عالية أو مرتفعات، وقد اختار الكابتن شكسبير منطقة "الشويخ" التي تبعد ٤ أميال ونصف عن مقر دار الاعتماد، وتبعد مسافة ميلين ونصف عن السوق كمكان مناسب تنطبق عليه المواصفات المطلوبة من مصلحة البرق في الخليج، وقد جاءت بعثة لاستكشاف المكان وتمت معاينته وبقي اختياره متوقفاً على موافقة الشيخ مبارك الصباح، وقد تم بعد زيارة المقيم السياسي في الخليج في ٣ يوليو ١٩١٢م، الذي تحدث معه عن مد خط التلغراف إلى الكويت، وطلب المساعدة والموافقة لما

السلاح ضرراً للمصالح البريطانية التي من أجلها لخصت في أهدافها أهمية وجود محطات التلغراف في الخليج، وذلك لإحكام الرقابة عليها.

التلغراف اللاسلكي

سارعت وزارة الهند في أغسطس ١٩١١م المضي في استكمال مشروع التحديث والبناء لمحطات التلغراف اللاسلكي في الكويت والبحرين ودبي وبوشهر وهنجام، وأيضاً محطة متنقلة في لنجه، وعملت على دراسة التكلفة التقديرية لإقامة المحطات السابقة الذكر، وأقرت وزارة الخارجية لحكومة الهند تحملها تكلفة المشروع، وتم العمل فيه على مراحل؛ بدأت الخطوة الأولى في محطة بوشهر التي انتهى تحديثها في يناير ١٩١٥م، ومن ثم بقية المناطق؛ البحرين في يونيو ١٩١٦م، والكويت في ديسمبر ١٩١٦م، ولم تقام محطة للتلغراف في دبي.



وكان هناك خياران لمسار خط التلغراف إلى الكويت من البصرة تحت سلطة الاحتلال الإنجليزي؛ الخيار الأول أن يكون عن طريق الزبير، وهذا الخط محفوف بالمخاطر من القبائل ضد الإنجليز، والمسار الآخر أن يتجه نحو أم قصر، ومن ثم إلى خور الصبية والجهراء، وهو أكثر أماناً، ولكن تكلفته أكبر نظراً لطول المسافة. وعلى ضوء ذلك أرسلت بعثة للتقصي بشأن مسار الخط من قبل مصلحة التلغراف الهندية بين الكويت والبصرة في ٢٠ مارس ١٩١٦م لمدة شهر، واعتمدت على المسار الثاني.

ويشير المعتمد السياسي الكولونيل غري في إحدى رسائله للمقيم السياسي في الخليج في يوليو ١٩١٥م إلى مزية من مزايا تركيب نظام التلغراف اللاسلكي في الكويت، وهي أنه سوف يساهم في تمكين السفن البخارية المزودة حديثاً بالنظام اللاسلكي من أن تعطي رسالة مسبقة قبل وصولها للميناء، مما يسهل عملية الشحن دون أي تأخير من خلال تجهيز البريد، وإعداد الشحنات، والحد من تكديسها، وكذلك توفير الوقت بإضاءة المصابيح لاستدلال السفن، وبخاصة القادمة خلال الفترة من شهر مايو حتى سبتمبر، حيث تشتد الأحوال الجوية اضطراباً في ميناء الكويت.

في ٣٠ أغسطس ١٩١٦م وصل جهاز التلغراف اللاسلكي لمقر الوكالة السياسية في الكويت، ولم يتم بناء مقر التلغراف في الشويخ نظراً للتوقف عن العمل به، ويبدو أنه قد تم الاستعاضة عنه بغرفة في مقر المعتمد، وتم ضمه مع مكتب البريد تحت إدارة واحدة، وفيما بعد اختير مكان آخر للتلغراف يبعد ميلين عن مقر الوكالة السياسية قرب السوق الكائن في ساحة الصفاة.

فيه من منفعة للشيخ مبارك الصباح والكويتيين. وبعد عشرة أيام من اللقاء بعث الشيخ مبارك بالموافقة لمد خط التلغراف إلى الكويت، وأبدى المساعدة في هذا العمل وغيره من إصلاحات كما بينها له الكابتن شكسبير.

وكما هو معروف بدأت في يوليو ١٩١١م مفاوضات ثنائية بين الإنجليز والعثمانيين تناولت تحديد الحدود مع الكويت والبحرين وقطر، إلى جانب تنظيم الملاحة في الخليج وتجارة السلاح، إلى جانب مسألة خط سكة حديد برلين بغداد إلى الكويت، وقد أسفر سير المفاوضات وما ترتب بعدها إلى التحضير للتوقيع على مسودة الاتفاقية "الأنجلو العثمانية" في ١٩ يوليو ١٩١٣م، مما أدى إلى تأجيل مشروع مد خط التلغراف، ولكن اندلاع الحرب العالمية الأولى ودخول العثمانيين طرفاً ضد الحلفاء، نتج عنه دخول القوات الهندية البريطانية لاحتلال البصرة في نوفمبر ١٩١٤م، وبسبب الحرب القائمة بين الدولتين فقدت الحجج السياسية المعطلة جدواها في تأجيل مد خط التلغراف للكويت.

هذا وبعد تحديث محطة تلغراف بوشهر في ديسمبر ١٩١٤م، كان من المزمع البدء في محطة تلغراف الكويت قبل باقي محطات الخليج، لكن المقيم السياسي في الخليج "كوكس" رأى بعدها بثلاثة أشهر أن مد خط التلغراف من البصرة إلى الكويت سوف يكون له تكلفة مالية أقل من بوشهر، وأن له فائدة أكبر للجيش الهندي البريطاني بعد ربط التلغراف اللاسلكي بين عبادان والبصرة عن طريق المحمرة.



MESSAGES, SIGNALS AND FIELD TELEGRAPHS.
Army Form C. 2121. Modified for India.

Received 21	Sent	Prefix 23	Code 23	m.	No. of Message 1
At _____ m.	At _____ m.	Office or Origin and Service Instructions Bombay 23			No. of words 5
From Pro	To	M 8 711 255			Station Call
By K.R.	By				Date
To Hamad Khalid Kuwait					
See instructions on cover.					
Sender's Number Khabid		Day of month started		In reply to number next week	
AAA					
saderani					
سید سید السید السید					
عبدالله خالد السعيد					
سید سید					
25 JAN 17					
From					
Place					
Time					
May be forwarded as now corrected.			Class of message.		
Censor.		Signature of Addressee.			
How received.			How sent.		
Lal Chand & Sons, Calcutta--					

برقية مرسله من محمد سالم السديراوي في بومباي إلى الحاج حمد الخالد في الكويت، تحمل تاريخ استلامها بالختم البريدي KOWEIT (٢٥ يناير ١٩١٧م) بمقر مكتب التلغراف في الكويت بعد افتتاحه بشهر ونصف تقريباً.