

التنافس الدولي على ميناء عدن عبر التاريخ الحديث (الإستعمار البريطاني أنموذجاً 1839 - 1967م)

أستاذ مساعد - جامعة الملك خالد
المملكة العربية السعودية

د.آمال محمد سعد النور موسى

المستخلص:

لا شك ان دراسة الموانئ تعدُّ من الدراسات الهامة، لاعتبار الموانئ من أهم المنافذ الحدودية لأي دولة من دول العالم، ولدورها في العملية الاقتصادية، فالغالبية العظمى من البضائع والسلع والمواد الأولية يتم نقلها وتسلمها عن طريق الموانئ البحرية، ولاسيما موانئ البحر الأحمر الذي يعد من أول المسطحات المائية الكبيرة التاريخية، لأهميته التجارية والحضارية الكبرى، كما انه يعتبر حلقة وصل بين الشعوب. فيأتي الحديث هنا عن ميناء عدن في اليمن إحدى موانئ البحر الأحمر التاريخية الهامة ذات الموقع الاستراتيجية والتجارية الممتازة والذي يقع على الساحل الجنوبي لليمن، شرقي باب المندب، البوابة الجنوبية للبحر الأحمر ذلك المدخل الذي كان بمثابة حلقة وصل بين قارات العالم القديم مهد حضارة الإنسان، ومازال ميناء عدن يلعب دوراً رائداً في عصرنا هذا لوقوعه على الخط الملاحي الدولي الذي يربط الشرق بالغرب. كما يمثل الميناء ذو الأهمية التاريخية والتجارية والاستراتيجية شرياناً رئيسياً عبر قناة السويس منذ عام 1869 نظراً للخدمات التي كان يقدمها للسفن المتجهة من القناة وإليها، من تموين السفن بالوقود وتوريداً لنفط الخليج إلى العالم فلذا يعد من أكبر الموانئ الطبيعية في العالم. اتبعت الدراسة المنهج التاريخي إلى فهم الماضي، وعكس ذلك الفهم على الحاضر والمستقبل من أجل وضع تنبؤات مستقبلية، وذلك من خلال التركيز على دور ميناء عدن وأهميته الاستراتيجية وتطوره في فترات تاريخية مختلفة كوسيط تجاري بين إقليم البحر الأبيض المتوسط وجنوب شرق آسيا وأفريقيا والعكس. فقد كان ومازال الميناء القلب النابض لتنشيط التجارة العالمية قديماً وحديثاً. كمرفأً تجاري عالمياً. الأمر الذي جعله عرضه للأطماع الأوربية المختلفة ولاسيما الاستعمار البريطاني منذ 1839 في العصر الحديث. وقد توصل البحث لعدد من النتائج أهمها، التوصل الى ممارسة النشاط الاقتصادي، وحرية النقل والتراخيص واستعمال وسائل النقل والمرافئ يخدم قضايا التنمية الشاملة بين موانئ البحر الأحمر وتوصيه أهمها، الاهتمام بالوحدة الاقتصادية بين

دول البحر الأحمر وتنظيم العلاقات الاقتصادية فيما بينهم وصولاً إلى وحدة اقتصادية كاملة بصورة تدريجية لتسير وتنمية التبادل التجاري بين موانئ البحر الأحمر.

الكلمات المفتاحية: الموانئ ، تسمية البحر الأحمر، أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية

Abstract:

There is no doubt that the study of ports is one of the important studies, considering the ports are among the most important border outlets for any country in the world, and for their role in the economic process. The vast majority of goods, commodities and raw materials are transported and received through sea ports, especially the Red Sea ports, which are considered among the first large historical water bodies, due to its great commercial and cultural importance as it is considered a link between citizens .The discussion here comes about the port of Aden in Yemen, one of the historic Red Sea ports with an excellent strategic and commercial location, it is located on the Southern coast of Yemen, East of Bab al-Mandab, the Southern gate of the Red Sea, that entrance served as a link between the continents of the ancient world, the cradle of human civilization, and the port of Aden still plays a pioneering role in our time because of its location on the international shipping line that connects the East with the West. This port of historical, commercial and strategic importance represents a major artery through the Suez Canal since 1869. Due to the services it provided to ships heading to and from the canal, from supplying ships with fuel and supplying Gulf oil to the world, it is therefore one of the largest natural ports in the world. The study followed the historical approach to figure out the past, and reflected that concept on the present and the future in order to make future predictions through focusing on the role of Aden port and its strategic importance and \ development in different historical

periods as a commercial intermediary in the Mediterranean region, Southeast Asia, Africa and vice versa. The port was and still is the beating heart of revitalizing global trade, in the past and present. These strategic merits made it a global commercial port. All the classic historical sources agreed upon it, which made it a display of various European ambitions, especially British colonialism since 1839 in the modern era. Key words: Harbors B- How the red sea gets its name -Strategic importance of the Red Sea- Harbors. A port or harbor is a place being located at the edge of oceans, rivers, or lakes, to which ships go for loading or unloading. Harbors are also the place to which passengers go and depart by ship travel from or to. Linguistically the word port is used to refer to sea or air ports (airports), but it mostly refers to seaports, which are called "harbors". Airports are the sites of departure or arrival of aircraft (1). **Types of harbors and their functions** Harbors can be classified as natural or functional ones. As for natural harbors, they can be as follows: - **Natural Harbors**, which are protected from storms and sea waves by means of natural lands and mountain ranges or by islands while ensuring peace within the harbor. **Semi-natural harbors**, surrounded by land, but need industrial work to protect the entrance only. **Artificial Harbors** that are protected from storms and waves by breakwaters or created by drilling (2).

Commercial Harbors where services are provided for loading and unloading of ships' cargo, and anchors and berths for cargo handling purposes. Usually these harbors are part of the huge harbors or as an independent part, and there may be harbors specialized in a type of trade, such as the oil harbor, the coal harbor, the mineral harbor...etc. **Military Harbors**: They are used for mooring military boats or as a warehouse. **Harbors of Refuge**, which ships resort to when storms at sea, can be found as part of a huge commercial harbor, and this type of harbor is required for easy and safe access from the sea and good harbors (3). Free

Ports, which are isolated and safe areas to deal with cargo ships, loading, unloading and manufacturing, without the interference of the country's laws, and the goal is to free trade, and reduce time lost in official transactions (4). There is also the Marine Terminal, which is part of the harbor. There are berths for cargo services, transportation and storage. Its type depends on the type of cargo, as it is either a passenger terminal, or a petrol station (5). So the names of harbors are due to the nature of the harbor and the aim of it is to unify the technical terms frequently used.

b- How the red sea gets its name

The Red Sea was named by various names according to its location from the coasts or the cities that overlook it. It is named Bahr al Qulzum due to its location near to the city of al Qulzum located at the end of its gulf, and once again with Elath Sea at the end of Elath city, and named with Al Bahr Al Hijazi, and once again Bahr Aydhab, and Ibn Jabr also names it the Pharaonic Sea, Ahmad ibn Rustah Bahr Jeddah at Mecca Coast, while al-Hamdani names it the coast of the Hejaz Sea at the coast of the city, and the Sea of Yemen at the coast of Yemen. As for the ancient geographers from the Greeks and Romans, they called the Red Sea many names. Also known in Persian (with the Red Fish Sea) (6). It is also called red due to the color of the coral reefs, which abound in it (7).

C- Strategic Importance of the Red Sea

The Red Sea is distinguished by its strategic location as one of the important global waterway and the confluence of the three continents of Asia, Europe and Africa, and for its middle location between the Mediterranean and the Arabian Sea. It is also the link between three regional regions in the Horn of Africa, the Middle East and the Arabian Gulf region (8). Owing to the strategic importance of the Red Sea as an important international conduit, the severity of the international competition around it has increased in the quest to seize it through various historical eras and taking this competition and conflict of different walks, remained

over the historical times factor to link the country surrounding it was a route navigation between them and a means of commercial exchange where it became the most important global waterway of international trade. Al-Idrisi's description confirms an important fact, which is that the arid nature of most of the coasts of the Red Sea did not help in producing exports of commercial value, except for Yemen, which contributed with various agricultural and mineral products. As the richness of the main ports such as Aden, Jeddah and Aydhab is due to their dependence on Indian trade. Perhaps this geographical factor explains the few kingdoms whose history is linked to the spice trade in the Red Sea except for harbors of Yemen which played a historical role in the Red Sea.

المقدمة:

ارتبط تاريخ ميناء عدن بتاريخ البحر الأحمر الذي يعتبر الشريان الهام للمواصلات الدولية بين الشرق والغرب، كما ارتبط تاريخه بتاريخ اليمن وتاريخ الجنوب الغربي لشبه جزيرة العرب فهو لا يتبعد أكثر من 160 كيلومتر من مضيق باب المندب ويعتبر ميناء عدن منفذا طبيعيا لبلاد اليمن. ونسبة لهذه الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر كمعبر دولي هام فقد تفاقمت حوله حدة التنافس الدولي في السعي لاستيلاء عليه عبر العصور التاريخية واخذ هذا التنافس والصراع مناحي مختلفة. لما يتمتع به ميناء عدن من موقع جغرافي استراتيجي فريد يربط الشرق بالغرب يحدها من الشمال والغرب ومحافظة لحج في الطرف الجنوبي الغربي من الجمهورية لقد تميزت عدن بأهميتها الاستراتيجية والتجارية مما جعلها هدفا للطامعين على مر العصور وذلك يرجع إلى موقعها المتميز فقد أثار هذا الموقع انتباه حكام اليمن كالصليحيين وبنو زريع والأيوبيين ووجهوا اهتماماتهم إلى هذا الميناء⁽¹⁰⁾ أيضا وقوع مدينة عدن على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر جعله موردا لمنتجات الشرق والغرب، ومحطة من المحطات المهمة لتجارة التوابل لمدة ألفية كاملة سيطر عليها البريطانيون لموقعها الإستراتيجي الذي يصلهم بالهند أثناء حروبهم مع نابليون في مصر⁽¹¹⁾. وقد قدم إليها عدد من الصحابة الذي أوفدهم الرسول محمد صلى الله عليه وسلم إلى اليمن ومن هنا جاءت الأهمية الكبيرة لهذه المدينة، مما جعل أطماع الدول الأوروبية والعالمية تزداد حتى أصبحت فيما بعد قاعدة للقوات البريطانية المرابطة شرق

السويس فزادت أهميتها التجارية والاقتصادية والعسكرية مما جعلها تحتل مكاناً متقدماً بين الموانئ العالمية، وبعد جلاء القوات البريطانية عن عنها أصبحت عدن عاصمة لجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية⁽¹²⁾.

أهمية البحث:

التعرف على الأهمية الاستراتيجية لميناء عدن على البحر الأحمر عبر العصور التاريخية وبما تضمنه هذا الميناء من تراث حضاري وتسلط الضوء عليه.

- إيضاح الدور الرائد للميناء من عدة نواحي موقع جغرافياً سياسياً واقتصادياً وحضارياً عبر العصور التاريخية.
- أهمية موقع الميناء في البحر الأحمر وتحقيق الأمن السياسي والقومي والحد من المخاطر التي تهدد البلاد وضرورة الاهتمام بالموانئ والحفاظ عليها.

أهداف الدراسة:

- تهدف الدراسة التركيز على الأهمية الجغرافية للميناء ودوره في الحفاظ على طرق الملاحة والتجارة البحرية ولاسيما في العصور الحديثة.
- توضح الدراسة أهمية ميناء عدن في التاريخ الوسيط والحديث والمعاصر تجارياً واستراتيجياً كمرفأ من أكبر المرفأء العالمية.
- تعكس الدراسة المكانة العالمية للميناء في الملاحة البحرية عبر الأزمنة القديمة كنقطة ربط للطرق التجارية بمحاذاة الشاطئ الجنوبي لشبه الجزيرة العربية وميناء يصل الشرق بالغرب.
- توضح التنافس الاستعماري لدول أوربية عديده للسيطرة على ما يمتاز به والاستفادة القصوى منه ابتداءً من الاستعمار البرتغالي والعثماني والهولندي وصولاً للاستعمار البريطاني.

الموانئ :

يعرف الميناء أو المرفأ هو مكان يقع على حافة المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، تذهب إليه السفن للشحن أو لتفريغ حمولاتها. والموانئ هي أيضاً المكان الذي ينتقل منه أو إليه المسافرون الراحلون عبر السفن. لغوياً تستخدم كلمة ميناء للإشارة إلى الموانئ البحرية أو الجوية (المطارات) هي مواقع مغادرة الطائرات أو قدومها، وفي الغالب تشير إلى الموانئ البحرية، والتي تسمى «المرفأء». وما يهمنا هنا تعريف الموانئ البحرية وتصنيفها⁽¹⁾

أنواع الموانئ ووظائفها

يمكن تصنيف الموانئ كموانئ طبيعية أو وظيفية (functional) أما الموانئ الطبيعية فيمكن أن تكون كما يلي:

- **موانئ طبيعية** ((Natural Harbors)) وتكون محمية من العواصف وأمواج البحر عن طريق أراض طبيعية وسلاسل جبلية أو بواسطة الجزر مع ضمان السكون داخل الميناء، و**موانئ شبه طبيعية** ((Semi natural Harbors)) ويكون محاطاً من جوانبه باليابسة ولكنه يحتاج عمل صناعي لحماية المدخل فقط. موانئ صناعية (غير طبيعية) ((Artificial Harbors)) ويتم حمايتها من العواصف والأمواج بواسطة كواسر الأمواج أو يتم إنشاؤها عن طريق الحفر⁽²⁾.

موانئ تجارية (Commercial Harbors) تتوفر فيها خدمات الشحن والتفريغ لحمولات السفن، وتكون فيها الأرصفة والمراسي لأغراض التعامل مع الحمولات. وعادة ما تكون هذه الموانئ جزء من الموانئ الضخمة أو كجزء مستقل بذاته، ويمكن أن يكون هناك موانئ مختصة بنوع من التجارة، مثل ميناء النفط، ميناء الفحم، ميناء معادن... الخ. و**موانئ عسكرية** (Military Harbors) وتستخدم لرسو المراكب العسكرية أو كمستودع، و**موانئ اللجوء** ((Harbors of Refuge)) وتلجأ إليها السفن عند هبوب العواصف في البحر، يمكن أن تتواجد كجزء من ميناء تجاري ضخم، ويلزم لهذا النوع من الموانئ وصول سهل وآمن من البحر ومرافئ جيدة⁽³⁾. **الموانئ الحرة** (Free Ports) وهي عبارة عن مناطق منعزلة وأمنة للتعامل مع سفن الحمولات والشحن والتفريغ والتصنيع وذلك بدون تدخل قوانين البلاد، والهدف من ذلك هو حرية التجارة، وتقليل الوقت الضائع في المعاملات الرسمية⁽⁴⁾. أيضاً هناك **المحطات البحرية** (Marine Terminal) وهو جزء من الميناء، يتواجد به الأرصفة لخدمات الحمولات والنقل والتخزين ويعتمد نوعه على نوع الحمولات، فهو إما محطة مسافرين، أو محطة بترو، إذن ترجع مسميات الموانئ لطبيعة الميناء والهدف منها هو توحيد المصطلحات الفنية المتداولة⁽⁵⁾.

تسمية البحر الأحمر:

سمى البحر الأحمر بعدة مسميات وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه، فسمى ببحر القلزم نسبة لموقعه من مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي، ومرة أخرى ببحر أيله عند مدينة ألي، وعرف بالبحر الحجازي، ومرة أخرى ببحر عيذاب، ويسميه ابن جبر بالبحر أيضاً الفرعوني، ابن رسته بحر جدة عند ساحل مكة، بينما يسميه الهمداني. بساحل بحر الحجاز عند ساحل المدينة، وبحر اليمن عند ساحل اليمن أما الجغرافيون القدماء من أغريق وورمان فقد أطلقوا على البحر الأحمر أسماء كثيرة. أيضاً عرف بالفارسية (ببحر المك الأحمر)⁽⁶⁾. كما ترجع تسميته بالأحمر إلى لون الشعب المرجانية التي تكثر فيه⁽⁷⁾.

أهميته الاستراتيجية:

يتميز البحر الأحمر بموقعه الاستراتيجي كأحد الممرات العالمية المهمة وملتقى ثالث قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا ولوقعه المتوسط بين البحر الأبيض المتوسط وبحر العرب كما أنه حلقة الوصل بين ثلاث مناطق إقليمية في القرن الأفريقي والشرق الأوسط ومنطقة الخليج العربي.⁽⁸⁾ ونسبة لهذه الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر كمعبر دولي مهم فقد تفاقمت حوله حدة التنافس الدولي في السعي الاستيلاء عليه عبر العصور التاريخية المختلفة واخذ هذا التنافس والصراع مناحي مختلفة، وظل على مدى العصور التاريخية عاملا لربط البلاد المحيطة به وكان طريقا للملاحة بينهما ووسيلة للتبادل التجاري حيث أصبح من أهم الممرات العالمية للتجارة الدولية. يؤكد وصف الإدريسي هذا حقيقة مهمة وهي ان الطبيعة القاحلة في معظم سواحل البحر الأحمر لم تساعد علي انتاج صادرات ذات قيمة تجارية عدا بلاد اليمن والتي كانت تسهم بشتى المنتجات الزراعية والمعدنية. اذ أن ثراء المرافئ الرئيسية مثل عدن وجدة وعيذاب يرجع لاعتمادها على التجارة الهندية قديما، ولعل هذا العامل الجغرافي يفسر قلة الممالك التي يرتبط تاريخها في تجارة التوابل بالبحر الأحمر باستثناء مرافئ اليمن التي لعبت دورا تاريخي إلى حد ما بالبحر الأحمر.⁽⁹⁾

منهجية الدراسة:

استخدم المنهج التاريخي الوثائقي، لجمع المادة العلمية وتحليلها، وهذا المنهج يتوافق مع طبيعة الدراسات التاريخية. لفهم الماضي، وعكس ذلك الفهم على الحاضر والمستقبل من أجل وضع تنبؤات مستقبلية، وذلك من خلال دراسة الأحداث الماضية.

فرضيات البحث:

- الاهتمام بالدراسات التي توضح أهمية البحر الأحمر وصولا لحلول لمشكلاته الأمنية. اهل
- تأمين الطرق والممرات المائية من الاحتلال والسيطرة الأجنبية للحفاظ عليها.
- الحرص على لم شمل الأقطار العربية من التمزيق وضياع الوحدة الوطنية الحفاظ على النسيج الوطني. الذي يطمس الهوية الوطنية.

ميناء عدن (الموقع والاسم المناخ) الموقع:

يقع الميناء في خليج عدن على الساحل الجنوبي لليمن، على خط عرض 47 درجة شمالاً. وخط طول 58 درجة شرقاً. ويبعد بنحو 95 ميل بحري شرقي باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر. ويطلق عليه أحياناً خليج عدن أو خليج بربرا لوقوعه في المحيط الهندي بين الساحل الجنوبي للجزيرة العربية اليمن تحديداً والصومال في القارة الأفريقية⁽¹³⁾.

يتصل خليج عدن بالبحر الأحمر من جهة الشمال الغربي عن طريق مضيق باب المندب، وهو ممر مائي لناقلات النفط القادمة من الخليج العربي. يحوي الخليج العديد من أنواع الأسماك والمرجان والعديد من الكائنات الأخرى، ويعود هذا التنوع إلى قلة تلوث مياه الخليج. تقع أهم المدن الواقعة على الخليج مدينة عدن اليمنية، ومدينتا بربرة وبوساسو الصوماليتين. يتأثر خليج عدن بشكل كبير بالمياه الباردة القادمة إليه خلال الرياح الموسمية الجنوبية الغربية والشمالية الشرقية. فإن 5% فقط من ساحل اليمن على خليج عدن يحتوي على الشعاب المرجانية. كما نجد أن المنحدرات الصخرية التي تتنوع بين الممتدة على رمال المنطقة الساحلية والممتدة قرب المنطقة الساحلية على طول السهول الساحلية تسيطر على الساحل⁽¹⁴⁾.

عدن:

تعريف معنى عدن- «عدن»: بفتح العين والذال ثم النون وقد اختلف في أصل التسمية حيث يعدها البعض إلى العدوون أي الإقامة والتوطن والمكوث بالمكان، وربما جاءت التسمية نسبة لرجل من أهل حمير يدعى عدن بن سنان بن إبراهيم كان أول من أقام بها⁽¹⁵⁾.

أيضاً وردت عدن: كاسم جغرافي لمكان. كما ورد ذكرها في أقدم المصادر- التوراة: (حاران وكنه وعدن شجار شبا وأشور وكلمد تجارك). وترجح بعض المصادر التاريخية والعديد من المؤرخين القدماء والمحدثين أن ارتباط الميناء بذلك باسم (عدن) يتجاوز الثلاثة ألف عام حيث ورد ذكرها مقروناً بميناء قنا وميناء حضرموت قديماً في القرن السادس قبل الميلاد⁽¹⁶⁾.

فيعتبر ميناء عدن موغل في القدم فقد ذكرها اليونان والرومان باسم Adana أو Athena وسميت Eudemon Arabia يودأيمون - أي بلاد العرب السعيدة⁽¹⁷⁾ ويتضح لنا من خلال ماورد أن اسم عدن كان اسماً جغرافياً لمكان واسماً لمعنى لغوي هو العبور والخروج واسماً لشخص يدعى عدن فقد اختلفت الروايات حوله لأنه أصبح اسماً لامتداد لارتباطه بالموقع الاستراتيجي الهام.

مناخ خليج عدن:

يتأثر خليج عدن بشكل كبير بالمياه الباردة القادمة إليه خلال الرياح الموسمية الجنوبية الغربية والشمالية الشرقية، ويتسم بمناخ تسوده الطاقة بشكل كبير.⁽¹⁸⁾

الأهمية التجارية ولاستراتيجية لعدن:

تأتي أهمية ميناء عدن لوقوعه في الجنوب الشرقي من مضيق باب المندب، ويعد من أهم الموانئ البحرية الرئيسية والهامة في اليمن ومن أكبر المراكز التجارية في المحيط الهندي في عصور التاريخ المختلفة، وهي عبارة عن شبه جزيرة صخرية تتصل بالبر بأرض رملية مستطيلة الشكل وتبعد عن الساحل بنحو خمسة أميال. وتطل المدينة على تقاطع طرق التجارة العالمية مباشرة، مما جعلها من أهم مراكز وموانئ التجارة بين البحر الأحمر وأوروبا وشرقي أفريقيا والهند والخليج العربي. فضلا عن ذلك، فهي محاطة بسلسلة شاهقة من الجبال تجعل من المكان حصنا طبيعيا. وقد شُبّهت الجبال المحيطة بـعدن بأسنان سمك القرش التي تبرز من مياه البحر. ومدينة عدن منطقة تجارية مفتوحة وان أساس اقتصادها التجارة العالمية في المحيط الهندي والبحرين الأحمر والمتوسط. ونظرا لأهميتها الاقتصادية فقد وُضعت تنظيمات وقوانين تجارية متعددة تخص السفن القادمة من البحار العالمية. ولو تعرفنا على مقدار ما تدره تجارة عدن من أرباح سنوية لأمكننا تقدير مدى أهمية تحكمها التجارة في الجنوب اليمني. لذلك كان الحكام اليمنيون أحيانا، مثل عامر بن عبد الوهاب الطاهري، يخرجون أحيانا بأنفسهم في موسم الرياح المواتية للإشراف على خروج القوافل التجارية البحرية المتوجهة إلى الهند⁽¹⁹⁾.. كما يعتبر من أكبر الموانئ الطبيعية في العالم، وخلال الخمسينات من القرن الماضي تم تصنيفه كثاني ميناء في العالم بعد نيويورك لتزويد السفن بالوقود⁽²⁰⁾. وقد ميز ميناء عدن وقوعه على البحر الأحمر ذو الموقع الاستراتيجي الممتاز كما ذكرنا سابقا فموقعه على الساحل الجنوبي للبحر الأحمر وبالتحديد في المدخل الجنوبي الذي تتحكم به اليمن عن طريق موانئها المهمة كميناء عدن والمخا وجزيرة بريم.⁽²¹⁾ ونبتت أهميته من كونه ميناءً تجاريًا ومنطقة تجارة حرة إقليمية ودولية⁽²²⁾.

كما أسهم الميناء في شهرة مدينة عدن تاريخيا وذلك من خلال تصنيفه كأحد أهم المنافذ البحرية لليمن، وما يتميز به من أهمية إستراتيجية منذ أزمنة موهلة في القدم، وقد كان ذلك المدخل بمثابة حلقة وصل بين قارات العالم القديم مهد حضارة الإنسان. ومن خلال ميناء عدن قام اليمنيون

القدماء بدور الوسيط التجاري بين إقليم البحر الأبيض المتوسط وجنوب شرق آسيا. ونتيجة لهذه الأهمية والمميزات الاستراتيجية وشهرته كميناء تجاري منذ القدم تعرض لعدة حملات وغزوات متكررة على امتداد تاريخه الطويل ⁽²³⁾. وأصبح هدفا للطامعين على مر العصور كما أثار هذا الموقع المتميز من انتباه حكام اليمن كالصليحيين وبنو زريع والأيوبيين ووجهوا اهتماماتهم إلى ميناء عدن (في المعلا) لشهرته التجارية لوقوعها على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ⁽²⁴⁾. تعود قصة عدن كمركز تجاري عريق إلى أكثر من 3000 سنة ⁽²⁵⁾ حيث يعد واحداً من أفضل خمسة موانئ طبيعية على مستوى العالم ⁽²⁶⁾ ورد ذكرها في سفر حزقيال في العهد القديم كأحد المدن ذات العلاقة التجارية مع صور اللبنانية كون عدن كانت أحد المحطات المهمة لتجارة التوابل الذي كان منتعشا لمدة ألفية كاملة سيطر عليها البريطانيون لاعتبارهم موقعها الإستراتيجي الذي يصلهم بالهند أثناء حروبهم مع نابليون في مصر ⁽²⁷⁾. يدل كل ما ورد من معلومات على أهمية كبرى للجنوب الغربي عامة ولعدن خاصة عبر التاريخ الوسيط والحديث وإن عدن كانت ولا تزال مطلبا تجاريا واستراتيجيا بالرغم من صعوبة الاستيلاء عليه.

الأهمية الإقليمية لمدينة عدن:

تأتي الأهمية الإقليمية لعدن كمدينة يمنية تقع على ساحل خليج عدن وبحر العرب في جنوب البلاد، وهي العاصمة الاقتصادية لليمن. فهي تقع على أهم منفذ طبيعي نحو البحر الأحمر من جهة مضيق باب المندب وفيها أحد أعرق المرفأ في منطقة القرن الأفريقي. وهو الأمر الذي أعطاه أهمية تجارية عبر تاريخها. ذلك الميناء الذي يعتبر من أشهر الموانئ اليمنية بل والعربية عموما وذلك لما تميز به من عمق وإحاطته بالجبال من كل جانب، الأمر الذي يسهل للبواخر والمراكب من الرسو ويحجبها من الرياح، مما جعل التجار ومالكي السفن يتسابقون في الرسو فيه كما أن موقعه بالقرب من المحيط الهندي مما أعطاه ميزة اقتصادية وعسكرية وسياسية لذا كانت محط أطماع الغزاة منذ زمن بعيد. ⁽²⁸⁾ فاشتهرت مدينة عدن التي تقع على صفافه بدورها الكبير واسهامها المتميز في بناء الحضارات اليمنية المختلفة نتيجة لموقعها الاستراتيجي المتميز والفريد لضمان بسط السيطرة والنفوذ السياسي والعسكري والاقتصادي على المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر، فقد كانت مدينة عدن سابقا من أهم مدن ذلك الإقليم الجنوبي على البحر العربي ولا تزال الى اليوم ⁽²⁹⁾. فقد نالت المدينة أهمية استراتيجية وشهرة كمدينة وميناء منذ القدم ⁽³⁰⁾. يربط ميناء عدن الشرق بالغرب، ويحدا

من الشمال محافظة لحج ومن الشرق محافظة أبين في الطرف الجنوبي الغربي من الجمهورية، وعرفت قديما بأنها عين اليمن⁽³¹⁾. ويمكن القول بأن الطبيعة قد هيأت المدينة لتكون مدينة تجارية تنمو وتزدهر باطراد مما أدى لتعدد الجنسيات واختلاف الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية توسيع آفاق المعلومات وثقافات المجتمع عامة عن غيرها من المدن اليمنية⁽³²⁾ فتعتبر عدن إحدى الموانئ البحرية الرئيسية والهامة في اليمن⁽³³⁾ لما تميزت به من أهمية إستراتيجية منذ أزمنة موهلة في القدم.⁽³⁴⁾



يتضح لدينا بعدما ذكرناه من مميزات هامة عن عدن ان تكون سببا في الصراع والتنافس الدولي عبر الازمنة المختلفة. اذ بدا الصراع على سواحل البحر الأحمر وموانئه منذ فترات طويلة وارتبط بالتاريخ التجاري، منذ ذلك التاريخ صارت السفن المصرية تبحر عبر البحر الأحمر تحمل شتى انواع المنتوجات الأفريقية كالعطور والعاج والأبنوس ولتسهيل مهمة السفن التجارية التي كانت تمثل موردا اقتصاديا مهما⁽³⁵⁾. كانت هناك موانئ جديدة مثل برنيس، ولوكوس ليمون وأدوليس في الساحل الغربي للبحر الأحمر، جنوب مصوع وار سينوي عند بوغاز باب المنذب وقد ساعدت كل هذه المدن في تنشيط التجارة في اليمن وتحكمها في مدخل البحر الأحمر الجنوبي تجاه عدن⁽³⁶⁾. وتعمق الصراع بين هذه القوى وعملت على الهيمنة على التجارة الشرقية في المحيط الهندي فأنشأوا الموانئ⁽³⁷⁾ وتعاونوا مع عرب جنوب شبه الجزيرة العربية في نقل السلع بن الخليج الفارس والبحر الأحمر⁽³⁸⁾.

بداية الصراع الدولي الحديث على موانئ البحر الأحمر من 1497م إلى 1899م:

فقد بدأت مرحلة الصراع التاريخي الحديث على موانئ البحر الأحمر عام 1497م وذلك من خلال رسم مشروع صليبي في اتجاهين الأول الوصول بالبحر الأبيض المتوسط عن طريق قناة السويس، ويتصل بخليج عدن طريق باب المندب الامر الذي شكل خطراً للأماكن المقدسة. والثاني تحويل مياه النيل إلى البحر الأحمر. فقد تعرضت سواحل البحر الأحمر خلال الفترة الممتدة من القرن العاشر حتى السادس عشر الميلادي، للغزو الأجنبي، فكانت الغزو الصليبي والمغولي والبرتغالي والهولندي والإنجليزي في العصور الحديثة، وذلك بغرض الوصول الى مداخل البحر الاحمر والسيطرة عليها. وترسيخ اقدامها في وسواحل البحر الأحمر والخليج العربي وذلك بغرض الوصول الى مداخل البحر الاحمر والسيطرة عليها⁽³⁹⁾

وزادت حدة الصراع في القرن السادس عشر بين المماليك وحركة الاستعمار بزعامة البرتغال للسيطرة على عدن البحر الأحمر سنة 1513 للاستيلاء عليها واحتلالها باعتبارها مفتاح البحر الأحمر⁽⁴⁰⁾. وقاموا بأعمالهم الهمجية، وخاصة بعد وصولهم الى سقطرة وفشلهم في الاستيلاء على عدن عام 1515 م، والبحر الأحمر وتوجه الى هرمز⁽⁴¹⁾.

وبحلول القرن السادس عشر الميلادي وصلت القوتان البحريتين البرتغاليين والعثمانيين الى قمة الصراع للسيطرة على منطقة البحار العربية الجنوبية، وانتهى ذلك الصراع الطويل بهيمنة العثمانيين على البحر الاحمر الذي اغلقوه في وجه السفن غير الإسلامية كافة، وفي الفترة التي بسطت فيها الدولة العثمانية سلطتها على بلاد اليمن في فترتين، الأولى وهي فترة إيالة اليمن من عام 1539م وحتى 1634م والثانية وهي ولاية اليمن من عام 1872م وحتى 1911م⁽⁴²⁾. وتمكنت من وضع حد للسيطرة البرتغالية ومنعهم في التحكم في الجنوب العربي (عدن والبحر الأحمر) مما أدى لقيام ألفونسو البوكيرك بشن عدة هجمات فاشلة على عدن ضد الظاهريون⁽⁴³⁾. بعد ان هزموا من قبل الأسطول المصري في شول (Chaul)، ثم في سنة 1509 م قرب ديو (Diu) بالقرب من الهند، فتحولوا نحو عدن 1513م وهاجموها فهزموا فغادروا البحر الأحمر، بحلول سنة 1517م⁽⁴⁴⁾. تغيرت الموازين الدولية حيث ظهرت الدولة العثمانية على مسرح الأحداث في البحر الأحمر كقوة جديدة حيث تمكن السلطان العثماني سليم الأول بعد بسط نفوذه على كلا من سورية و مصر في سنة 1517م وإيران في

سنة 1514م ، ومن ثم على الحجاز ، وعسير ، ثم سواحل البحر الأحمر كلها. ما في فترة حكم سليمان القانوني في عام 1538، فقد اقام العثمانيين قاعدة لشن غاراتهم ضد الممتلكات البرتغالية على الساحل الغربي في الهند. من هذه القاعدة، تمكن سليمان باشا من السيطرة على اليمن تماما، كما استطاعوا الاستيلاء على عدن من البرتغاليين في 26 فبراير 1548م⁽⁴⁵⁾. لتحقيق الأغراض الدفاعية والتوسعية للدولة العثمانية حينذاك وخاصة « عدن » التي تتمتع بالأهمية الاستراتيجية والتجارية ولرغبة العثمانيين في الاحتفاظ بالمناطق التي يصل إليها نفوذهم في جنوب الجزيرة العربية لتحقيق مكاسب سياسية واقتصادية من خلال سيطرة العثمانيين على بلاد اليمن عمل السلاطين العثمانيين على منع السفينة الأجنبية باجتياز مياه البحر. وبعد احتلال العثمانيين عدن في سنة 1539م ثار عليهم السكان المحليين وطردوهم منها، ولم يتوقف الصراع بين العثمانيين والبرتغاليين في البحر الأحمر الا بعد ان ضعفوا بسبب مشاكلها الداخلية. بالرغم من صمودهم زمنا امام اعدائهم والسيطرة على سواحل وموانئ البحر الأحمر امام محاولات الاوربيين. ونتيجة لتغير الأوضاع بالنسبة للعثمانيين في مطلع القرن السابع عشر. أدركت الدولة العثمانية مخاطرها وان التضحيات الجسيمة التي بذلتها في اليمن لا تتناسب مع النتائج التي حصلت عليها وذلك لفقدان اليمن لأهميته الاقتصادية ولاسيما بعد اكتشاف البرتغاليين طريق رأس الرجاء الصالح في أقصى الجنوب الأفريقي، والذي أصبح بديلا لطريق البحر الأحمر التجاري للوصول الى الشرق.⁽⁴⁶⁾

شهدت اليمن وسواحل البحر الأحمر فيما بعد استقلالها عن الدولة العثمانية في عام 1635م حركة تجارية أوربية نشيطة ساعد على وجودها انسحاب الأسطول العثماني من البحار الشرقية وعجز الدولة العثمانية عن تطبيق سياسة الإغلاق البحري بوجه التجارة الأوروبية فأخذت هذه التجارة تتدفق إلى ميناء المخا حتى أطلق اسم على هذا الميناء اسم البن اليمني الذي كان يصدر منه إلى أسواق العالم والجدير بالذكر ان تسمية قهوة الموكا والموكاتشينو قد اخذت من اسم هذا الميناء. فاستجبت قوى أوربية جاءت من أقصى الغرب الاوربي متتبعة آثار البرتغاليين ومنافسة لهم في سيطرتهم على تجارة الشرق وتتمثل تلك القوى في هولندا وبريطانيا وفرنسا ومن ثم امريكا من القارة الجديدة مع مطلع القرن الثامن عشر للميلادي ظهرت انجلترا على ميدان الأحداث في البحر الأحمر⁽⁴⁷⁾. ودخلت المحيط الهندي والبحر الأحمر وكان هدفها الأساسي حماية تجارتها مع الهند، وبخاصة حينما سعي ملك فرنسا لويس الخامس عشر في سنة 1741م لتجديد معاهدة الامتيازات التجارية التي سبق عقدها مع والي المخا⁽⁴⁸⁾.

فسعت انجلترا أولا إلى اخراج الفرنسيين من مصر وبالفعل. تم ذلك في سنة 1801م وبعد خروج فرنسا من مصر عملت انجلترا فرض سيطرتها على البحر الأحمر بكافة الوسائل العسكرية و الدبلوماسية حيث قامت شركة الهند الشرقية بنشاط واسع للسيطرة على المراكز الاستراتيجية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، للوقوف في وجه أي محاولة للوصول الى الهند، وسنة 1802م عقدت معاهدة مع سلطان لحج لفتح ميناء عدن امام السفن التجارية الإنجليزية، ومعاهدة أخرى مع إمام صنعاء في سنة 1821م كفلت للوكيل البريطاني في ميناء مخا أن يكون بمثابة المندوب السامي ، ومضت أكثر من ذلك بإخضاعها لميناء عدن واحتلتها في سنة 1839م⁽⁴⁹⁾. ووسعت نطاق سيطرتها على البحر الأحمر بشواطئه بعد ان عملت على ابعاد فرنسا منه بالقوة من موانئه الممتدة من خليج السويس إلى باب المندب بأكمله وسيطرت إنجلترا عليه مع نهاية القرن التاسع⁽⁵⁰⁾.

فلقد كان الدافع الاقتصادي في ذلك التنافس هو التحكم والسيطرة على سواحل البحر الأحمر الجنوبية من اجل النشاط التجاري. ومن الواضح ان بريطانيا كانت سبابة في ميدان هذه المنافسة، في السيطرة على سواحل البحر الأحمر الجنوبية، فقت اولاً على بقايا البرتغاليين في المنطقة وإزاحة المنافسة الهولندية المتزامنة معها قبل ان تنفرد بالصراع مع فرنسا ومن ثم امريكا. فقد اهتمت بريطانيا بسواحل وموانئ اليمن كجزء من المنافسة التجارية الأوروبية في ذلك الحين لإكمال الرحلات التجارية التي قام به البريطانيون إلى شواطئ اليمن في بداية القرن السابع عشر لتجارة البن اليمني حيث كلفت شركة الهند الشرقية وليم كيلنج عام 1608م ان يؤسس فيها وكالة تجارية⁽⁵¹⁾.

زادت حدة التنافس بين بريطانيا وفرنسا للسيطرة عسكرياً على موانئ وسواحل اليمن واستطاع الفرنسيين في عقد معاهدة تجارية مع والي المخا، الذي كان تابعاً للإمامة كما ذكرنا سابقاً، فخشيت انجلترا من تهديد فرنسا لطريق التجارة في البحر الأحمر فقامت باحتلال جزيرة اوميون وبريم للأشراف على مضيق باب المندب. عملت على تحريض العرب على سواحل البحر الأحمر ضد فرنسا داخل الجزيرة العربية للتحالف ضدها حرصاً على سلامة بلادهم⁽⁵²⁾. وفي عام 1802م عقدت بريطانيا اتفاقية تجارية مع سلطان لحج وعدن السلطان احمد العبدلي سمح لها بتأسيس وكالة تجارية بريطانية في مدينة عدن. لعل ما رآته بريطانيا من فائدة جناه البرتغاليين جعلها تتحالف مع هولندا لفترة قصير توطدت علاقتهما التجارية وتأسيس مؤسسات تجارية في مستهل القرن

السابع عشر⁽⁵³⁾. وبين عامي 1798م - 1801م دخلت امريكا كمنافس تجاري في الموانئ اليمنية إلى جانب فرنسا ومصر واشترت السفن الأمريكية كميات كبيرة من البن من المخا. واثناء نشوب الحرب البريطانية - الأمريكية بين عام 1812 - 1814م عاد اهتمام بريطانيا بميناء عدن ليس لأهميته التجارية بل للأهمية الاستراتيجية والعسكرية حيث كانت السفن الأمريكية تتردد كثيرا على ميناء عدن في زهابها وايبها من المخا. وقد استطاع التجار الأمريكيون ان يحتكروا الجزء الأكبر من تجارة البن بسبب ما كانوا يقدمونه من اسعار مرتفعة لشراء البن اليمني بالمقارنة بأسعار التجار البريطانيين مما اغاظ الآخرين وجعلهم يرون في المنافسة الأمريكية تهديدا مباشرا لمصالحهم التجارية في المنطقة. فلما انتهت الحرب بين الدولتين وتم عقد سلام بينهما تراخى من جديد وعاد اهتمام بريطانيا بميناء عدن نتيجة لزوال الخطر الأمريكي⁽⁵⁴⁾. على تجارة شركة الهند الشرقية البريطانية⁽⁵⁵⁾. فقد كان لظهور هذه القوى الجديدة التي طرقت سواحل البحر الأحمر منذ بداية القرن السابع عشر بقصد اقامة علاقات تجارية مع موانئه والاستفادة منه كطريق تجاري مهم علاقات يشوبها كثرة من الحذر من قبل العثمانيين ففي البدء سمحوا للسفن الأجنبية بالتعامل مع ميناء مخا الواقعة على الساحل الشرقي، ولكنهم صدوها عن التوغل في داخل البحر الأحمر، وسمحوا للسفن العربية بنقل السلع التي تجلبها تلك السفن للموانئ الشمالية وكان هذا جراء سياسة العثمانيين، كحماة للحرمين الشريفين في المحافظة على البحر الأحمر كبحرة اسلامية،⁽⁵⁶⁾ خوفا من حدة التنافس القائم بين الأوربيين⁽⁵⁷⁾ في هذا الجزء من البحر الأحمر في هذه الفترة سابقا من اجل الانفراد بالوكالات التجارية⁽⁵⁸⁾ فقد اثار هذا التنافس التجاري حول البحر الأحمر، بين انجلترا وفرنسا، حفيظة السلطات العثمانية، خشية من تزايد النفوذ الأوربي، في اليمن⁽⁵⁹⁾. ولاسيما بعد ان صار صراعا سياسيا حادا وذلك لأدراك كل من الدولتين أهمية البحر الأحمر كحلقة وصل الشرق من الى الغرب، والسيطرة على منافذه في عدن والجنوب العربي والقرن الأفريقي⁽⁶⁰⁾

مما جعل انجلترا تخشى من استغلال فرنسا هذا الطريق للوصول الى (للهند) درة التاج البريطاني قفلت انجلترا منافذ البحر الأحمر أمام الفرنسيين واحتلال جزيرة بريم عند بوغاز باب المندب في سنة 1798م عقدت عدد من معاهدات الصداقة مع سلطان لحج ومشايخ القبائل في جنوب شبه الجزيرة العربية ثم اكملوا الامر باحتلال عدن عام 1839 م والسيطرة عليه وابعاد كل منافسيها في البحر الأحمر للاستفادة منه

كمخزن للفحم الحجري لتمويل السفن البخارية ونقل المواد الأخرى مما ساعد في قيام الثورة الاقتصادية في إنجلترا التي اجتاحت العالم اذ ان وضعها السياسي حول المستعمرات الجديدة كان يتطلب سرعة القرارات ولاسيما بعد طريق رأس الرجاء الصالح البحري مواكبة لكل هذه التطورات⁽⁶¹⁾.

أيضاً جاء الاهتمام بإنجلترا بالمنطقة اليمنية لأهمية منطقة البحر الأحمر واستراتيجيتها الاقتصادية وانتباه الحكومة الإنجليزية منذ بداية النشاط التجاري لشركة الهند الشرقية وأقتصرت نشاطها في اليمن منذ 1906-1936. وانشاء الوكالة التجارية في ميناء المخا لأنه كان من اهم الموانئ في اليمن⁽⁶²⁾. تعاظم النشاط البريطاني في ظل الهيمنة السياسة والعسكري التي تمتعت بها بريطانيا منذ مطلع القرن التاسع عشر واحتلت عدن مركز الصدارة في خططها العسكري المستقبلية اذ كانت بحاجة لبناء يقدم لها تسهيلات خاصة لتحريك اسطولها التجاري والعسكري في المحيط الهندي وتمويله بالفحم الحجري، وجعل عدن مرفأً توزع منه البضائع الإنكليزية الى كافة ارجاء القسم الجنوبي من الجزيرة العربية، والساحل الافريقي لمضيق باب المندب كما أصبحت قاعدة مهمة لتموين سفنها على طريق الهند. فحصنت إنجلترا عدن تحصيلاً منيعاً لتحمي طرق الإمبراطورية الى الهند والشرق الأقصى، لتحافظ على باب المندب⁽⁶³⁾.

فلكل هذه الأسباب قويت فكرة إنجلترا للاحتلال ميناء عدن، فبالإضافة لأهميتها التجارية، ولكونها تعتبر اهم سوق لحصول البن اليمني ومستقراً للسفن الأوروبية التجارية منذ القرن الخامس عشر الميلادي. أيضاً لكي تمنع بريطانيا محمد علي باشا من مد نفوذه الى التحكم في طريق الهند⁽⁶⁴⁾. وكانت قد استولت على المخا بالقوة وعقد معاهدة 1821م، ولن تعبأ بتحذير حكومة الآستانة في 1822م من التقدم والتوسع نحو الجنوب العربي في ابعادها عن اليمن والجزيرة العربية، فأصبحت عدن مستعمرة بريطانية. وفي 19 يناير 1839م⁽⁶⁸⁾. كما شكلت بريطانيا 1938 وحتى 1967 رسمياً بناءً على مرسوم ملكي صدر في 18 مارس 1937، وبموجب قانون حكومة الهند لعام 1935 فصلت الأراضي عن الهند البريطانية وأعيد تنظيمها كمستعمرة منفصلة تابعة للتاج البريطاني (مستعمرة عدن) وبدأ هذا الفصل يدخل حيز التنفيذ في 1 أبريل 1937⁽⁶⁹⁾ اشترت بريطانيا سلطنة لحج وارغمت استنبول 1873م الاعتراف بذلك الاحتلال. كما وقعت مع سلطان المكلا معاهدة حماية وكان يحكم أكبر الممتلكات واشترت أراضي الشيخ عثمان. وعملت بريطانيا على تمكين قبضها على البلاد فعهدت بحماية مصالح المشيخات او الامارات مقابل امتناع

الاتصال بأي دولة أخرى. فأبرمت عدة معاهدات كان أولها عام 1839 مع سلطان لحج، والكثيري 1939، كما ضمت بخبث إمارة بيحان إلى محمياتها من خلال مضاخرة إحدى موظفيها لأميرها⁽⁷⁰⁾. وقامت بتقسيم المحمية إدارياً إلى قسمين غربية وشرقية اقتصادياً واستراتيجياً وسياسياً، بعد دمجها بمستعمرة عدن أصبحت تعرف باتحاد الجنوب العربي في 1959⁽⁷¹⁾.



المحمية الشرقية:

المحمية الغربية

المصدر: زاهية قدورة / تاريخ اليمن الحديث

وقد تمكنت بريطانيا بموجب الصلاحيات التي منحتها لحاكم عدن من ممارسة سلطتها الاستعمارية على المحميات، إذ أصبح مصير المنطقة كلها في يد الحاكم، وإخضاعها وأحكمت السيطرة عليها⁽⁷²⁾.

واستخدمت سياسة بريطانية جديدة في اليمن أطلق عليها مصطلح: "إلى الأمام" وهي الآتي:

الاستغناء عن قواتها البرية التي أثقلت كاهلها بالأعباء الاقتصادية، وفشلت في السيطرة على المحميات واستعاضت عنها بقوات محلية محدودة، كما وكيفا، تتمكن بواسطتها من الدخول إلى الأرياف، وخلق نوع من التواصل مع قبائل المحميات القبلية المتمرسية في القتال، وتكوين علاقات صداقة مع زعمائها من خلال منحهم بعض المساعدات المالية، وخاصة الشخصيات الاجتماعية المؤثرة منها. وفي سبيل تعزيز استراتيجية "إلى الأمام" اتخذت الإدارة الاستعمارية جملة من الإجراءات أهمها فصل عدن ومحمياتها عن حكومة الهند وربطتها ماليا وإداريا وسياسيا بقيادة سلاح الجو الملكي البريطاني في لندن مباشرة. فرض نظام الاستشارة بدلاً عن الحماية على السلاطين والأمراء. أنشاء ايضاً ما سُمي بجيش محمية عدن (الليوي) وربطه ماليا وإداريا بسلاح الجو الملكي البريطاني في لندن⁽⁷³⁾. كما قامت إنجلترا ببسط نفوذها على عدن إنجلترا وقامت بتطبيق عدة سياسات مختلفة عن بقية المستعمرات البريطانية وجميع أراضي الجزيرة العربية⁽⁷⁵⁾. ظل البريطانيون متمسكين بمستعمرة عدن والمحميات كمركز مستقبلي لقيادات قواتهم المسلحة المختلفة في المشرق العربي ولحماية مصالحهم في المنطقة عامة طيلة العشر سنوات الأخيرة من 1949 إلى 1959، وتميزت بالاستقرار السياسي الداخلي والهدوء النسبي في حقل الصناعة⁽⁷⁶⁾.

فأصبحت عدن قاعد جوية هامه خلال الحرب العالمية الثانية. وبعد تضعف مركز إنجلترا في المشرق العربي، حاولت تعويض ذلك برسم استراتيجية جديدة عرفت استراتيجية شرق السويس، فدعمت قواعدها البحرية في عدن وكينيا وسنغافورة، كمركز للانطلاق بالعمليات السياسية والعسكرية. أيضاً كانت عدن قاعدة جوية في الحرب العالمية الثانية. بعد العدوان الثلاثي عام 1956م⁽⁷⁷⁾. فوضعت فيها مركز قيادة بريطانيا العسكرية في المشرق الأوسط ومجموعه من القواعد الجوية، من أهمها القادة الذرية في خور مكسر بالإضافة الى عدن التي تمثل مع باب المندب عنق لزجاجة للبحر الأحمر باعتبارها القاعدة الوحيدة التي تستطيع التحكم في المدخل الثاني للبحر الأحمر بعد قناة السويس التي تتحكم بالمدخل الآخر. واعتبرتها بريطانيا قاعدة للهجوم الاستعماري على شرق أفريقيا، ايضاً ازدادت أهميتها بعد تفجر البترول،

فأصبحت محطة هامه للتمويل البرولي لأسطول بريطانيا التجاري⁽⁷⁸⁾. فشرعوا في إدخال بعض التطورات التي من شأنها مواكبة تلك المتطلبات، مرتبطة بالمصالح البريطانية، وإقامة عدد من المشاريع الاقتصادية الهامشية، فشجعت زراعة القطن في أبين 1947م ولحج في 1954م وزراعة الفواكه الأوروبية، وبناء مصفاة عدن في عام 1954م، وإقامة شبكة واسعة من مشاريع البناء، لتلبية احتياجات القوات البريطانية في عدن، وفتح أبواب الهجرة الأجنبية إليها، ومحاربة العنصر الوطني، بغرض التهيئة لهندسة مشاريع سياسية مستقبلية للمنطقة مرتبطة بالاستعمار البريطاني، مثل: الحكم الذاتي لعدن، اتحاد الجنوب العربي، الحكومة الانتقالي فتميزت بالاستقرار السياسي الداخلي والهدوء النسبي في الصناعة⁽⁷⁹⁾. كما حرصت السياسة الانجليزية في المناطق اليمنية المحتلة في طابعها العام على تمزيق الوحدة اليمنية والنسيج اليمني، وتعميق اليأس في أوساط أبناء الشعب اليمني لمنع التحام جسداهم الواحد، في وقت تجزأ فيه اليمن إلى ثلاثة أجزاء هي الانجليز والأدارسة والإمامة؛ فطبقت جميع السياسات البريطانية منذ عام 1839م بدءاً بسياسة "فرق تسد" وتأمين عدن بمعاهدات واتفاقيات الصداقة والولاء والحماية، وانتهاءً بسياسة التقدم نحو الأمام وإعمال نظام الانتداب والاستشارة، تبعاً لمقتضيات التجزئة⁽⁸⁰⁾. استفادت عدن من موقعها الاستراتيجي ووضعها القانوني والاجتماعي عن غيرها من الوحدات السياسية، إذ فتح لها نوافذ على العالم والحياة العصرية وجعلها مركزاً لأعمال تجارية وملاحية وبحرية واسعة، فانشطرت التجارة منها واليها. تميز المجتمع العدني عن غيره من المجتمعات اليمنية. وتم تشكيل مجاس تشريعي عن طريق التعيين من قبل الحاكم العام عام 1944م. الذي كان له صلاحيات واسعة في سن القوانين والمعاهدات ذات الصبغة الجديدة واتخذت شكلاً استشارياً بفرض سيطرتها السياسية والإدارية الكاملة من خلال قبول السلطان رأي المستشار الانكليزي في جميع الأمور. ومن الملاحظ لما قامت به بريطانيا من اتفاقيات وقانونين لم يعد من الالتزامات الدولية بمعناها القانوني المتعارف عليه. وانما ما اتخذت ما يتمشى مع سياستها المعلنة في عدن والسيطرة عليها حتى لا تشكل هذه المعاهدات ولا الاتفاقيات، خطراً للتاج البريطاني⁽⁸¹⁾ ومن جملة الأهداف لهذه السياسات المتعددة فرض سيطرتها جملة وتفصيلاً وإيجاد شبكة واحدة متفرعة من القاعدة العسكرية لحماية وصيانة امبراطوريتها الجديدة في افريقيا واستخدام هذه الشبكة كقواعد هجومية تهدد جنوب الاتحاد السوفيتي، الى جانب كونها أصلح القواعد للهجوم الاستعماري على شرق افريقيا على العالم العربي. وسد المنافذ الى

المياه الساخنة في المحيط الهندي وبحر العرب لكي تسيطر بريطانيا فعلا على منطقة الشواطئ الشرقية للجزيرة العربية كله والشاطئ الجنوبي منها، مما يحقق لها السيطرة على جنوب البحر الأحمر وبعض خسارتها الاستراتيجية بعد الجلاء عن قناة السويس وإعادة اخلاء السودان⁽⁸²⁾. كما اعتبرت بريطانيا التوسع الأمريكي في الجزيرة وفي السعودية بالذات عنصرا جديدا مهددا لمصالحها، وخشيت من سرعة توسع السياسة الأمريكية بعد حلف - تركيا - باكستان، وامداد العراق بالمساعدات، مما يمهّد الى زحف النفوذ الأمريكي نحو الجزيرة العربية الامر الذي زاد من قلق بريطانيا بخسارتها كثيرا من نفوذها ومن هيمنتها في كل من مصر والعراق والأردن والسودان وإيران، مما دفعها الى الاستعانة في تثبيت اقدامها بكل صورة ممكنة على تلك الدائرة المترامية،⁽⁸³⁾ كما قامت بتناقضات وذلك من خلال طرح مشروع الاتحاد، بجمع هذه الكيانات في جبهة واحدة. او هيئة في مشروع تكوين اتحاد فيدرالي الامارات الجنوب العربي وذلك بعد ان جزئت بريطانيا الجنوب العربي واقامت مشيخات وامارات متعددة، مدعمة بكيانات مصطنعة تمهيدا لفصل الجنوب اليمني نهائيا عن الوطن الام، زعمت ان هدف مشروع اتحاد الجنوب العربي وهو توحيد كلمة العرب. فاستخدمت بريطانيا اللين وذلك بعد استدعائها للسلطين والامراء والمشايخ ووعدتها لهم بتحقيق الرفاهية والعزة والكرامة، اعفائهم من الرسوم الجمركية على البضائع ضمن مقاطعات الاتحاد المقترح. ونوهت بأفة الانفصال وأشادت بالوحدة والتضامن بين الشعب الواحد والدين الواحد، وان الاتحاد قوة والفرقة عقبة في سبيل التقدم. الا ان المشروع البريطاني لم يري النور، لعدم عدم قبول الوطنيين في الجنوب العربي وتشكيك الدول العربية الأخرى. وبذلت بريطانيا كل جهد ممكن لضم عدن الى الاتحاد لأهميتها في الجنوب العربي. فأصدرت مسودة معاهدة بين حكومة المملكة المتحدة وحكومة اتحاد الجنوب العربي تنص على انضمام عدن للاتحاد الفدرالي وتعتبر المعاهدة ملحقا وجزا من معاهدة الصداقة والحماية بين المملكة المتحدة والاتحاد لموقعه في 11 شباط 1959 م. فتعني المعاهدة هيمنة بريطانيا على عدن، وان تصبح مستعمرة عدن ولاية في الاتحاد تعرف باسم عدن. باستثناء ميون وجزر كوريا موريا من الاتحاد. وعدلت على دستور الاتحاد وادخلت عليه بعض التعديلات لدمج عدن لتخفف من معارضة مبدا المساواة نظرا لأهميتها الاقتصادية والاجتماعية. فادي ذلك الى ظهور الوعي القومي الذي ظهر بصورة عجيبة في الجنوب العربي فنشئت عدة نواذ وجمعيات وتحرك الشباب الوطني من خلالها وبرز عدة من الزعماء للحركة

الاصلاحية اليمنية كالشيخ محمد عبد الله المحامي⁽⁸⁴⁾. فعملت بريطانيا على كبح جماح نمو الوعي الوطني الواصلة ذروته في 1959م بإنشاء اتحاد الجنوب العربي، بدعم وتواطؤ رابطة أبناء الجنوب والجمعية العدنية، أملاً في تمديد سيطرة الاستعمار السياسية والعسكرية على المنطقة أكبر مدة ممكنة. والعمل على تجزئة المجتمع اليمني وإغراقه في الخلافات والصراعات البينية، وهو ما بدا واضحاً من خلال مرحلة النضال لنيل الحرية والاستقلال. حيث قامت شركة الهند الشرقية بإرسال مشاة البحرية الملكية إلى شواطئ المدينة، أصبحت مستعمرة تابعة للتاج البريطاني. 25 أبريل 1958م ووقعت اضطرابات عامة في عدن، من أهم أسبابها الغلاء وتدفق الهجرة الأجنبية إلى عدن بتشجيع من الاستعمار البريطاني وكان هدف الاستعمار البريطاني من هذه الخطوة تصفية قضية تحرير جنوب اليمن، وإبقاء عدن قاعدة عسكرية استراتيجية لبريطانيا، واستغلال الاتحاد لتهديد شمال اليمن، والضغط على السلطات الجنوبية للحصول على المزيد من التنازلات للمستعمر في الجنوب، وجعل الاتحاد قاعدة متقدمة لضرب الحركات التحررية العربية، وقمع أية انتفاضة شعبية وطنية، مما أدى لمعارك الرابطة ضد الاستعمار في الجنوب، واستشهاد أحد مناضليها⁽⁸⁵⁾. وخروج مسيرة الزحف المقدس ضد الاستعمار وفي 24 سبتمبر 1962م ضد دمج عدن في الاتحاد الفيدرالي، وتم في 19 أغسطس 1963م الإعلان عن تشكيل الجبهة القومية لتحرير جنوب اليمن في 14 أكتوبر 1963م كانطلاق الشرارة الأولى للثورة ضد الاستعمار البريطاني كمرحلة للكفاح المسلح وشن سلطات الاستعمار البريطاني حملات عسكرية أربع سنوات كاملة (1963 - 1967) إلى أن انتهى باستقلال الشطر الجنوبي من اليمن في 30 نوفمبر 1967م، فأصدرت بريطانيا الكتاب الأبيض، الذي أعلن رسمياً عن قرار بريطانيا بالاستقلال في مطلع 1968م أكدت فيه حق الشعب اليمني في الجنوب في تقرير مصيره وهكذا كانت عدن أول منطقة في الجزيرة العربية تتعرض للغزو الأجنبي تصبح ومستعمرة بريطانية عام 1938م في الوطن العربي وتحصل على استقلالها عام 1967. فكانت نهاية الاحتلال البريطاني وإعلان الاستقلال الوطني وقيام جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية، بعد احتلال بريطاني دام 129 عاماً⁽⁸⁶⁾.

الخاتمة:

بدأ الصراع على البحر الأحمر وموانئه في الماضي من أجل التجارة، وتطوره فيما بعد إلى منافسة بين الدول العظمى وتعميق الصراع بين هذه القوى والهيمنة على التجارة الشرقية في البحر الأحمر. واشتد الصراع على موانئ البحر الأحمر في العصر الحديث منذ عام 1497 وذلك من خلال رسم

مشروع صليبي مما شكل خطراً للأماكن المقدسة. في الفترة الممتدة من القرن العاشر حتى السادس عشر الميلادي، من خلال الغزو الأجنبي، الصليبي والمغولي والبرتغالي والهولندي والإنجليزي في العصور الحديثة، دفعت الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لموانئ البحر الأحمر الدول العظمى، للتنافس والصراع واعداد القوة العسكرية من اجل السيطرة عليها.

دافعت القوى الاسلامية، الدولة المملوكي والدولة العثمانية عن البحار الإسلامية وحماية مقدسات الإسلامية من الصليبية متمثلة في دولة البرتغال التي قامت بتحويل التجارة الشرقية إلى طريق رأس الرجاء الصالح واضعاف دور البحر الاحمر وتقليص الأهمية الاستراتيجية للبلاد الواقعة عليه، توجيه ضربة قاضية للاقتصاد الباد العربية المستفيدة من النشاط التجاري فيه.

تواصل الصراع للوصول الى مداخل وسواحل البحر الأحمر والسيطرة على موانئه الهامة كميناء عدن، البحر الأحمر وإقامة علاقات تجارية والاستفادة منه كطريق تجاري هام وعملت بريطانيا على التحكم في المنطقة وإزاحة المنافسة الهولندية وفرنسية ثم امريكا. فاحتلت البريطانيون ميناء عدن 1832، نظراً لموقعه الهام، وأنشأه كمستعمرة بريطانية. وفي 19 يناير 1839 م، وجعلت منها مرفأ لتوزع منه البضائع الإنكليزية الى كافة ارجاء القسم الجنوبي من الجزيرة العربية، والساحل الافريقي لمضيق باب المندب. كما جعلته قاعدة مهمة لتموين سفنها على طريق الهند. وحصنته لتحتمي طرق الإمبراطورية الى الهند والشرق الأقصى، وقامت بتقسيم المحمية إدارياً إلى قسمين غربية وشرقية، وعملت على تنظيمها للاستفادة منها اقتصادياً واستراتيجياً وسياسياً. طيقت بريطانيا كل السياسات التي تخدم مصالحها ابتداء بسياسة فرق تسد وذلك بتوسيع التفرقة بين القبائل ثم سياسة الاستيلاء والاستئثار الاستغلال. كما حرصت بريطانيا على تمزيق النسيج اليمني وطمس الهوية اليمنية، من خلال تقسيم للبلاد وتجزئتها الى محميات عدة. وفرض الحماية لهيمنة الحكومة بريطانية على أمور الحكام العرب في المنطقة.

التوصيات:

وقد أوصت الدراسة بإجراء المزيد من البحوث والدراسات عن موانئ البحر الأحمر للاستفادة المميزات الضخمة التي يتمتع بها البحر الأحمر وموانئه الهامة، لخدمة الشعوب المطلة عليه في كافة النواحي. تكوين منظومة إقليمية تضم الدول المطلة على امن البحر الأحمر وموانئه لما يتمتع به البحر الأحمر وموانئه من خصائص تجعله دوما مصدرا للصراع والمواجهة العسكرية في المنطقة.

لعمل على التعاون الاقتصادي القائم على مبدأ المنفعة المتبادلة والقانون الدولي، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول مع واحترام حقوق السيادة والسلامة الإقليمية وإنماء التعاون الاقتصادي بين دول حوض البحر الأحمر وموانئه.

اهمة القوة الإقليمية في الوقوف مع بعض الدول ذات الموانئ الهامة على البحر الأحمر، لحماية مصالحها وثرواتها للحد من سيطرة الدول العظمى على البحر الأحمر وموانئه.

بادل العلاقات السلمية بين دول حوض البحر الأحمر والارتباط الأمني الوثيق بينهم من أجل السلام والاستقرار.

المصادر والمراجع العربية:

- (1) الشركة العامة لميناء طرطوس / ديسمبر 2014 .
- (2) الشركة العامة لميناء طرطوس المرجع نفسه والصفحة .
- (3) الشركة العامة لميناء طرطوس مرجع نفسه والصفحة .
- (4) الشركة العامة لميناء طرطوس مرجع نفسه والصفحة .
- (5) الشركة العامة لميناء طرطوس مرجع نفسه والصفحة .
- (6) سالم السيد عبد العزيز: البحر الأحمر في التاريخ الاسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص3.
- (7) السلطان عبد المحسن عبد الله، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، ط1، بيروت، 1984م.
- (8) سالم، سيد مصطفى، البحر الأحمر والجزر اليمنية، مؤسسة الميثاق للطباعة والنشر، 2006م، ص11-1.
- (9) سالم، سيد مصطفى، البحر الأحمر والجزر اليمنية، المصدر نفسه، ص11-1.
- (10) معروف إبراهيم عقبه - عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن الماضي والحاضر والمستقبل- الندوة العلمية 7 الأولى- الجزء الأول- دار جامعة عدن للطباعة والنشر- عدن- اليمن- 1999م - ص161.
- (11) البريطانية نسخة محفوظة 26 أبريل 2015 على موقع واي باك مشين.
- (12) الحميد، عبد اللطيف بن محمد: البحر الأحمر والجزيرة العربية في الصراع العثماني البريطاني خلال الحرب العالمية الأولى 1332- 1337هـ / 1914- 1918م، الرياض 1994م.
- (13) معروف إبراهيم عقبه- عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن- مصدر سابق -ص161.
- (14) معروف إبراهيم عقبه- عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن مصدر سابق - ص161.
- (15) ياقوت الحموي-معجم البلدان- الجزء الرابع- بيروت - 1957م- ص89.
- (16) ياقوت الحموي-معجم البلدان- الجزء الرابع المصدر السابق- ص89.
- (17) محمد احمد محمد- عدن من قبيل الإسلام - وحتى إعلان الدولة العباسية-دار الثقافة العربية- الشارقة- الإمارات العربية المتحدة-جامعة عدن-اليمن- 2001م - ص39.
- (18) معروف إبراهيم عقبه- عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن- مصدر سابق -ص161.
- (19) محمد حميد السلطان الغزو البرتغالي للجنوب العربي والخليج في الفترة ما بين 1507 1525 م - مركز زايد للتراث والثقافة سنة النشر 2000 م.

- (20) بدر صالح عبدي محمد- قياس محددات النمو العمراني في مدينة عدن- ندوة عدن ثغر اليمن-الجزء الثاني- دار جامعة عدن 1 للطباعة والنشر 1999م- ص525.
- (21) بدر صالح عبدي محمد- قياس محددات النمو العمراني في مدينة عدن- ندوة عدن ثغر اليمن- مصدر سابق - ص525.
- (22) محمد احمد محمد- عدن من قبيل الإسلام - مصدر سابق- ص39.
- (23) معروف إبراهيم عقبه- عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن مصدر سابق - ص161.
- (24) محمد كريم إبراهيم - عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية - منشورات مركز دراسات الخليج العربي- جامعة 3 البصرة- دراسات العلوم الاجتماعية- 1985م- ص.
- (25) المركز الوطني للمعلومات الإدارة العامة للتحليل والدراسات-تقرير عن محافظة عدن ب - ت .
- (26) حمد احمد محمد - عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية - مصدر سابق - ص46, 49
- (27) معروف إبراهيم عقبه- عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن- مصدر سابق -ص161.
- (28) الموسوعة البريطانية نسخة محفوظة 26 أبريل 2015 على موقع واي باك مشين.
- (29) نصر سالم هادي - عدن الموقع الاستراتيجي أهميته التاريخية والمنافسة الدولية للسيطرة عليه-ندوة عدن ثغر اليمن-الجزء الثاني- دار جامعة عدن للطباعة والنشر- عدن- اليمن- 1999م.
- (30) بدر صالح عبدي محمد- قياس محددات النمو العمراني في مدينة عدن- ندوة عدن ثغر اليمن- مصدر سابق - ص525.
- (31) المركز الوطني للمعلومات الإدارة العامة للتحليل والدراسات-مصدر سابق ب - ت .
- (32) معروف إبراهيم عقبه- عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن- مصدر سابق ص161.
- (33) حمد احمد محمد - عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية- مصدر سابق - ص46, 49.
- (34) معروف إبراهيم عقبه- عدن- البعد التاريخي والحضاري - ندوة عدن ثغر اليمن- مصدر سابق- ص 162.

- (35) عبد الرحيم عبدالرحمن، النشاط والتجارة في البحر الأحمر في العصر العثماني، ندوة البحر الأحمر عين شمس .
- (36) سلطان ناجي، التاريخ العسكري لليمن 1839 - 1967، دار العودة - بيروت، الطبعة الثانية 1988.
- (37) محمد سعيد عبد الله "محسن"، عدن كفاح شعب وهزيمة إمبراطورية، دار بن خلدون / بيروت، الطبعة الثانية 1989م.
- (38) محمد سعيد عبد الله "محسن"، عدن كفاح شعب وهزيمة إمبراطورية، المصدر السابق.
- (39) محمد حميد السلطان، الغز والبرتغالي للجنوب والخليج العربي للفترة ما بين 1507 - مصدر سابق 1525.
- (40) عبد الحميد البطريق من تاريخ اليمن الحديث 1517-1840 م جامعة الدول العربية معهد البحوث والدراسات العربية 1969، ط-1 ص 20.
- (41) حمد احمد محمد - عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية- مصدر سابق - ص 46، 49.
- (42) محمد حميد السلطان، الغز والبرتغالي للجنوب والخليج العربي مصدر سابق.
- (43) محمد سعيد عبد الله "محسن"، عدن كفاح شعب وهزيمة إمبراطورية، مصدر سابق.
- (44) عادل رضا، ثورة الجنوب - تجربة النضال وقضايا المستقبل. ب- ت .
- (45) زيد يحيى المحشي، الوحدة اليمنية القلب ينبض جنوباً، قراءات، وكالة سبأ، أغسطس 2009 م .
- (46) راجع مجلة باب المندب، مجلة العربي، شهر رمضان 1400هـ، أغسطس 1980 م، ص: 78.
- (47) أحمد عبد الرحيم مصطفى. أصول التاريخ العثماني، الناشر: دار الشروق القاهرة، 1406 - 1986م، ص 98.
- (48) عبد الرحيم، عبدالرحيم عبد الرحمن: تاريخ العرب الحديث والمعاصر، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، 2000م، ص 192.
- (49) صالح محمد عابد: موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي 1798م - 1810 ص: 79.
- (50) حمدي حافظ، محمود الشرقاوي: الجنوب العربي والمؤامرات الاستعمارية الجديدة، ص 52.
- (51) محمد كمال عبد الحميد: الاستعمار البريطاني في جنوب الجزيرة العربية، القاهرة: مطبعة السنة المحمدية، 1959 الطبعة الثانية: -31 29.

- (52) عبد الرحيم، عبد الرحمن عبد الرحيم، نفس المرجع - ص 193 - 194.
- (53) محمد سعيد عبد الله "محسن"، عدن كفاح شعب وهزيمة إمبراطورية، دار بن خلدون / بيروت، الطبعة الثانية 1989م
- (54) محمد أحمد أنيس الدولة العثمانية في الشرق العربي، القاهرة بدون تاريخ.
- (55) صالح محمد عابد: موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي 1798م - 1810 ص: 79.
- (56) عبد الحميد البطريق من تاريخ اليمن الحديث، المرجع نفسه ص: 59
- (57) عدن تحت الحكم البريطاني 1839م - 1967م - ترجمة محمد محسن محمد العمري، دار جامعة عدن للطباعة والنشر 2013، مكتبة المركز الرقمي ب - ت.
- (58) عبد الحميد البطريق من تاريخ اليمن الحديث، المرجع نفسه ص، 59.
- (59) عدن تحت الحكم البريطاني 1839م - 1967م - مصدر سابق.
- (60) عدن تحت الحكم البريطاني 1839م - 1967م - مصدر سابق.
- (61) صلاح العقاد جزيرة العرب في العصر الحديث، السعودية - اليمن - جمهورية اليمن الشعبية، صلاح العقاد، القاهرة، جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، 1969م، ص، 118-119.
- (62) سلطان ناجي، التاريخ العسكري لليمن 1839 - 1967، دار العودة - بيروت، الطبعة الثانية 1988.
- (63) محمد كمال عبد الحميد: الاستعمار البريطاني في جنوب الجزيرة العربية، مصدر سابق، ص 29-30.
- (64) مصطفى الدباغ: الجزيرة العربية، ج 2. ص 45: 1، 2، 3.
- (65) عبد الحميد البطريق من تاريخ اليمن الحديث، مصدر سابق ص، 59.
- (66) محمد كمال عبد الحميد: الاستعمار البريطاني في جنوب الجزيرة العربية: مصدر سابق ص 29-30.
- (67) محمد كمال عبد الحميد: الاستعمار البريطاني في جنوب الجزيرة العربية: مصدر سابق ص 29-30.
- (68) محمد كمال عبد الحميد: الاستعمار البريطاني في جنوب الجزيرة العربية: مصدر سابق ص 29-30.
- (69) علي محمد البار، عدن لأولؤة اليمن من الاحتلال البريطاني 1839 الى الاستقلال 1967م ونتائجه، ج 3-، كنوز المعرفة جدة الشرقية.
- (70) 71- علي محمد البار، عدن لأولؤة اليمن من الاحتلال البريطاني 1839 الى الاستقلال- نفس المصدر السابق.

الرسائل العلمية: -

شفيقة عبد الله العراسي السياسة البريطانية في مستعمرة عدن
ومحمياتها 1937-1945، ماجستير كلية الآداب جامعه عدن 1999 م.
المراجع الإنجليزية

- (1) the History of Aden 1839 -1872-p: kour. H. Z 65
- (2) Jane Hathaway A Tale of Two Factions: Myth, Memory, and Identity in Ottoman Egypt and Yemen p.8
- (3) Venetia Aim Porter, The History and Monuments of the Tahirid dynasty of the 42-Yemen 8581517-1454/923- p.1
- (4) History of the Ottoman Empire and modern Turkey by Ezel Kural Shaw p.106107-
- (5) Muhammad ibn Aḥmad Nahrawālī Lightning Over Yemen: A History of the Ottoman Campaign in Yemen, 156971- p.81
- (6) p -179 . Edward Creasy: History of Ottoman Turks 6-
- (7) the History of Aden 1839 -1872-p: kour. H. Z - 7
- (8) . 3 8-. the History of Aden 1839 -1872-p: kour. H. Z
- (9) p -179 . 9-Edward Creasy: History of Ottoman Turks
- (10) Sheila Carapico Civil Society in Yemen: The Political Economy of Activism in Modern Arabia p.104
- (11) Kiren Aziz Chaudhry The Price of Wealth: Economies and Institutions in the
- (12) Middle East p.114 Peter Hinchcliffe Without Glory in Arabia: The British Retreat from Aden p.27 - 12
- (13) Y: Lusky: Modern History of the Arab Contries-p-366386-.
- (14) lord William Strong: Britain in World Affairs P-353

الهوامش

- (1) محفوظات دار الوثائق الوطنية المصري، ترجمة التقرير الرسمي المعطى من طرف الدولة العلية الى سفير إنكلترا بالآستانة، محفظة رقم 8 وثيقة رقم 17 بتاريخ ذي القعدة 1237 هـ. عبد الحميد البطريق، من تاريخ اليمن الحديث، ص: 59.
- (2) 2- يقع بالمندب بين قارتي اسيا وافريقيا ، وهو مفتاح الملاحة الرئيس في البحر الاحم ،وحلقة وصل بين افريقيا واسيا وأوروبا .لذا يعتبر الكثيرون البحر الاحمر قلب العالم الاستراتيجي ومفتاح امن المنطقة منذ التاريخ القديم وخلال التاريخ الإسلامي وحتى التاريخ المعاصر ، ومنذ البداية كانت هي التي تصل البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي ،وقد اطلق عليها العرب باب المندب وبوابة الدموع عندما كانت السفن تتعرض فيه للارتطام بالصخور الباردة وتحطمها وتفقدتها بحارتها ، حتى تردد ان عائلات البحارة كانت تندبهم عند رحليهم ، فسمى بباب المندب (75).
- (3) راجع مجلة باب المندب، مجلة العربي، شهر رمضان 1400هـ، أغسطس 1980 م، ص: 78.