

تجارة العبور (الترانزيت) في البحر الأحمر خلال القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي

باحثة دكتوراه - قسم التاريخ - كلية الآداب
والعلوم الإنسانية - جامعة الملك عبدالعزيز -
المملكة العربية السعودية

أ. سهى سعود شعبان

المستخلص:

يهدف البحث للتعرف على تجارة العبور (الترانزيت) في البحر الأحمر خلال القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، حيث شهدت هذه الفترة حركة تجارية كبيرة جداً ومزدهرة لتجارة (الترانزيت) في حوض البحر الأحمر والموانئ المطلة عليه، وتنبع أهمية البحث من أهمية البحر الأحمر نفسه وحركة السلع والبضائع التي كانت تنقل أو تعبر عبر هذا الممر الحيوي الاستراتيجي المهم. وقد انتهج هذا البحث المنهج التاريخي الوصفي التحليلي بغية الوصول إلى نتائج من أهمها ازدهار التجارة في البحر الأحمر منذ أقدم العصور بصورة عامة وتجارة العبور على وجه الخصوص، تطور وسائل النقل البحري التي أسهمت بصورة مباشرة في تطور تجارة العبور في البحر الأحمر، إسهام تجارة العبور في نمو وتطور موانئ البحر الأحمر عبر العصور.

Abstract:

This research aims to identify trade transport (transit) in the Red Sea during the 13th century (H) / 19th century (G). This period witnessed a thriving trade (transit) movement in the Red Sea basin and its bordering seaports. The importance of this study springs from the significance of the Red Sea itself as well as the direction of the goods and merchandise moved or transported through this important, vital and strategic corridor during the period of the study. The research has followed a descriptive-analytical historical approach in order to arrive at the conclusions: the ancient flourishing trade through the Red Sea in general, and the use of transit specifically; the progress in marine transport had a direct impact on the development of trade transit in the Red Sea; and the influence of trade transit on the growth and development of the Red Sea ports through time.

المقدمة

ازدادت أهمية البحر الأحمر كممر مائي لعبور البضائع والمسافرين عبر موانئه تحت مسمى بتجارة العبور أو (الترانزيت) بين الشرق والغرب في القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، حيث اختيرت تلك الفترة التاريخية - محل الدراسة - لكونها فترة مهمة ومفصلية في تاريخ البحر الأحمر نتيجة تطور تجارة العبور عبر موانئه لعوامل وأسباب عدة، لذا سوف يعمل هذا البحث على دراسة تلك الفترة من تاريخ البحر الأحمر من حيث مفهوم تجارة العبور أو (الترانزيت) وطبيعته في هذا البحر عبر موانئه، والعوامل المؤثرة في تطورها، إضافةً إلى العوائق والأضرار التي لحقت بها.

تطرق البحث لمفهوم تجارة العبور أو (الترانزيت) وطبيعته من حيث حركة البضائع ونقل المسافرين والحجاج خلال تلك الفترة، ودراسة العوامل المؤثرة في تطور تلك التجارة من حيث تطور وسائل النقل البحري، ونشاط موانئ البحر الأحمر، وتطبيق مبدأ حرية الملاحة والتجارة بعد فتح قناة السويس عام (1286هـ/1869م)، والتنافس الأوروبي للسيطرة على البحر الأحمر وتجارة العبور فيه، والعوائق والأضرار التي لحقت بتلك التجارة من حيث العوائق الطبيعية والجغرافية، وعدم الاهتمام بتطوير الموانئ، وتطبيق الحجر الصحي في البحر الأحمر، إلى جانب انتشار القرصنة البحرية، ومنع تجارة الرقيق وتهريب الأسلحة.

البحر الأحمر حوض شريطي الشكل⁽¹⁾، يفصل بين قارتي آسيا وإفريقيا، ويتصل بالبحر المتوسط عبر قناة السويس شمالاً، وبخليج عدن والمحيط الهندي عبر باب المندب جنوباً، وحوض البحر الأحمر يغطي مساحة تبلغ 178 ألف ميل مربع⁽²⁾، وهو حوض ضيق من المياه، يميل محوره في اتجاه شمال غرب إلى جنوب شرق، وعلى سواحل عدة موانئ مهمة، منها ما بقي على أهميته في العصر الحديث، فعلى الساحل الشرقي مثلاً: جدة، وينبع، والحديدة، أما على ساحله الغربي فتقع: السويس، وسواكن، ومصوع، وبورسودان⁽³⁾.

شكل البحر الأحمر منذ أقدم العصور عاملاً فعالاً لربط البلاد المحيطة به، فهو يعدّ شرياناً حيويّاً للمواصلات والتبادل التجاري والحضاري بين البلدان المحيطة به من جانب، وبينها وبين البلدان الأخرى من جانب آخر، فانتفع كل بلد بما يوجد لدى الآخر، مما ساعد ذلك على ازدهار الحالة الاقتصادية، وحينما تقدّمت الملاحة وبدأت المواصلات مع الهند والصين وبقية بلاد الشرق الأقصى ازدادت أهميته، حيث لم يقتصر دور البحر الأحمر على توصيل تجارة ومنتجات هذه المناطق إلى بلاد الشرق فحسب، بل أصبح هو الممر أو العبور التجاري لتمويل العالم الأوربي بكل ما يلزمه من منتجات الشرق عبر موانئه⁽⁴⁾.

تجارة العبور (الترانزيت) في البحر الأحمر خلال القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي: حركة البضائع ونقل المسافرين والحجاج :

يعرف مصطلح الترانزيت (Transit) بالعبور أو المرور⁽⁵⁾، وقد عُرف عن حوض البحر الأحمر بأنه منطقة العبور للبضائع والمسافرين عبر موانئه تحت مسمى بتجارة العبور أو (الترانزيت) بين الشرق والغرب، وهو نمط اقتصادي معروف قد ازدادت أهميته مع ازدي

أهمية البحر الأحمر في اجتياز البضائع العابرة خلال القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي لعوامل وأسباب عدة.

إذ شكّلت موانئ البحر الأحمر نقاط عبور للبضائع وإعادة توزيعها وتصديرها نحو مراكز أسواق جديدة، حيث تكفلت المراكب العربية وملاحوها بنقلها إلى تلك المراكز، فكان من ضمن الخدمات والوظائف المضافة التي كانت تؤمنها بعض الموانئ البحر الأحمر: تفريغ، شحن، تسعير البضائع، مقايضة⁽⁶⁾.

وعند دراسة حركة نقل البضائع والسلع عبر البحر الأحمر خلال تلك الفترة يجب التمييز بين تيارين: تيار البضائع المنقولة من الجنوب إلى الشمال وهي المواد الخام والأغذية لإطعام الشعوب الأوروبية. وتيار البضائع المنقولة من الشمال إلى الجنوب وهي مواد مصنوعة تُرسل إلى أسواق الشرق⁽⁷⁾، حيث تغادر السفن التجارية من أوروبا محملة بمختلف المصنوعات والمنسوجات، متجهة لأسواق الشرق، تمر في البحر الأحمر وتعود في الطريق نفسه محملة بمختلف المواد الخام⁽⁸⁾، وهذه نموذج للبضائع المنقولة عبر البحر الأحمر في اتجاه موانئ أوروبا عام (1251هـ / 1841م) :

جدول رقم 1: نموذج من البضائع المنقولة عبر البحر الأحمر في اتجاه موانئ أوروبا عام (1251هـ / 1841م)⁽⁹⁾

البضاعة	القيمة / ريال تركي	القيمة / فرنك فرنسي
مطاط عربي	006,000	031,000
بخور	007,000	571,000
فلفل	004,000	001,000
كاكاو	003,000	57,000
كركم	06,000	51,000
صدف لؤلؤ	003,000	57,000

البضاعة	القيمة / ريال تركي	القيمة / فرنك فرنسي
لؤلؤ دقيق	05.000	21.005
صدف	005.000	521.000
قصدير	054.000	211.000
ريش نعام	002.000	05.000
كشمير (نسيج)	007.000	571.000
ملاية (نسيج أزرق)	005.000	521.000
هيل (حب)	085.000	541.000
طمباك (نبات)	003.000	57.000
المجموع	5,046,000	1,014,000

يمثل هذا الجدول نموذجاً من البضائع التي كانت تصل إلى ميناء السويس عبر البحر الأحمر عام (1251هـ/1841م)، والتي كانت تتوجه إثر ذلك إلى أسواق القاهرة بشكل أساسي ليعاد توزيعها محلياً ونحو موانئ البحر الأبيض المتوسط، وعلى الرغم من تصدّر تجارة البن أو القهوة شبكة الصادرات من موانئ البحر الأحمر خلال تلك الفترة⁽¹⁰⁾، إلا أنها قد غابت في هذا الجدول لأن ولاية مصر قد احتكرت تجارتها، ومن ثمّ لم تكن تخضع فيما يبدو للرقابة الجمركية أو للاقتطاع الضريبي⁽¹¹⁾، فتصدّرت بدلا عنها بضائع أخرى كالبخور والكركم والككاو ومطاط العربي وصدف لؤلؤ والنسيج الكشميري وغيرها، وذلك بحسب قيمة الريال التركي والفرنك الفرنسي.

كذلك من خلال إحصائية الواردات والصادرات بين أوروبا والهند عبر البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي تبين على نمو التجارة بين الجانبين:

جدول رقم 2: الواردات والصادرات بين أوروبا والهند عبر قناة السويس في البحر الأحمر (12)

السنوات	الواردات بالمليون	الصادرات بالمليون	الإجمالي بالمليون
4781 – 9681 إلى 3781 – 4781	03، 1	15، 6	18، 7
4781 – 5781 إلى 8781 – 9781	33، 5	25، 8	68، 3
4781 – 9781 إلى 3881 – 4881	14، 3	46، 8	601، 1
4781 – 5881 إلى 8881 – 9881	54، 1	56، 1	011، 3
4781 – 9881 إلى 3981 – 4981	74، 7	07، 8	811، 5
4781 – 5981 إلى 8981 – 9981	34، 5	46، 8	801، 2
4781 – 9981 إلى 3091 – 4091	65، 5	38، 3	931، 7

وبحسب هذه البيانات من الجدول السابق فإن حجم الواردات والصادرات بين الهند وأوروبا⁽¹³⁾ قد ارتفعت بشكل ملحوظ منذ افتتاح قناة السويس عام (1286هـ / 1869م)، نتيجة لعبور البضائع والسفن التجارية في طريق مختصر، كما ارتبطت المصالح التجارية الأوروبية بالهند والشرق الأقصى حيث المواد الخام ولتصدير مصنوعاتهما، وقد حقق ملاك السفن التجارية أرباحاً هائلة من خلال نقلهم للبضائع عبر البحر الأحمر وموانئه المهمة.

كما تمثل حركة نقل الركاب المسافرين عبر البحر الأحمر عنصراً مهماً في النشاط التجاري البحري وخاصة للحجاج الذين كانوا يسلكون طريقين في البحر حتى يصلوا إلى موانئ الحجاز، أولهما في جنوب البحر الأحمر وهو المدخل من باب المنذب إلى البحر الأحمر، وثانيهما في الشمال وهو المدخل من قناة السويس إلى البحر⁽¹⁴⁾. ومن خلال إحصائية حركة نقل المسافرين والحجاج في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي نجد أنها قد تفاوتت في أعدادهم لأسباب عديدة، غير أننا نجد أن أعداد السفن البخارية قد ازدادت في نقل المسافرين والحجاج عن السفن الشراعية في البحر الأحمر لسرعتها في الوصول إلى الموانئ⁽¹⁵⁾. وقد تكثفت دور البحرية الأوروبية والوكالات التجارية المالكة للخطوط الملاحية العاملة بين موانئ البحر الأحمر بنقل تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب، كالسفن البريطانية والفرنسية والهولندية وغيرها، إلى جانب السفن المصرية التابعة للشركة المجيدية والشركة العزيرية المصرية، حيث بدأت منذ أواخر عام (1266هـ / 1850م) بتقوية التجارة والنقل بين ميناء السويس وموانئ البحر الأحمر خلال تلك الفترة⁽¹⁶⁾.

عوامل تطور تجارة العبور :

تطور وسائل النقل البحري؛ لاشك أن اكتشاف البخار في أوروبا واستعماله في حركة السفن البخارية له الأثر الفعال في سرعة النقل وانسياب حركة البضائع والسلع المختلفة والتي كانت تحمل كثيراً من البضائع عبر سواحل البحر الأحمر، بدلاً من السفن الشراعية بطيئة الحركة ذات الحمولة القليلة⁽¹⁷⁾. وبالتالي كان أهم تغيير في النقل البحري قد تمثل في استخدام السفن البخارية بعد عام (1255هـ / 1840م)، والتي كانت تملكها الدول الأوروبية أو شركاتها، مما نتج عنه التدهور في عدد السفن الشراعية المملوكة لأصحاب الأعمال في حوض البحر الأحمر⁽¹⁸⁾.

موانئ البحر الأحمر:

شهدت سواحل البحر الأحمر قيام موانئ عديدة كانت لها دور في تدعيم تجارة العبور أو (الترانزيت) بين الشرق والغرب خلال فترة الدراسة، من أهمها:

- * ميناء جدة : تعدّ جدة الميناء الرئيس للحجاز على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وتعتبر من أبرز الموانئ التي كانت تقوم بالاستيراد ثم إعادة التصدير، وهي التجارة المعروفة بـ (تجارة الترانزيت)، حيث كان خُمس واردات جدة من مختلف البضائع والسلع يُعاد تصديره مرة أخرى عن طريق البحر إلى ميناء السويس وغيرها من موانئ البحر الأحمر، فكانت هذه التجارة تحقق أرباحاً طائلة وعلى أساسها دارت معظم الأنشطة التجارية في جدة⁽¹⁹⁾، ويعود السبب في ذلك إلى أن جدة لم تكن تعتبر نفسها ميناء الحجاز وحده ، بل ميناء لكل من وادي النيل والجزيرة العربية والهند، وأنها معبر سهل بين الشرق والغرب للتبادل التجاري، وعليه فإن كل الصادرات هذه البلاد كانت تأخذ طريقها إلى أيدي تجّار جدة ومن ثمّ تعيد تصديرها إلى موانئ أخرى⁽²⁰⁾. ولم تتوقف تلك التجارة على تبادل السلع والبضائع، بل شمل أيضاً قطاع خدمي جديد ظهر في ميناء جدة وغيرها من الموانئ الحجازية، وهو قطاع نقل الركّاب الذي كان الأكثر حيوية في موانئ البحر الأحمر ، ومن ثمّ تحولت تجارة إعادة التصدير في ميناء جدة إلى خدمات نقل مسافريّ البحار والحجاج- أي الترانزيت البشري - مع الهند وسنغافورة وجاوة وزنجبار وبقية موانئ المحيط الهندي⁽²¹⁾.
- ميناء عدن: ارتبط تاريخ عدن بتاريخ البحر الأحمر، الشريان المهم للمواصلات الدولية بين الشرق والغرب، فهي بحكم موقعها الاستراتيجي تسيطر على مدخله الجنوبي وتتحكم فيه، لذا عرفت لدى الكثيرين بأنها جبل طارق الشرق (The Gibraltar of the East)⁽²²⁾. وهي تعتبر ميناء ومركزاً لتجارة العبور أو (الترانزيت) للبضائع القادمة من الشرق خلال فترة الدراسة، حيث اعتمدت تجارة عدن على التصدير وإعادة التصدير البضائع إلى داخل اليمن وخارجه، فكان من الأهداف الاقتصادية الطويلة المدى للاحتلال البريطاني لعدن عام (1254هـ/1839م) هو تحويلها كمركز تجاري للصادرات من اليمن ومن ثمّ إعادة تصديرها مرة أخرى، وبالتالي تتحول عدن إلى قناة تنساب من خلالها البضائع الشرقية داخل البلاد وإلى أسواق الدول المجاورة والبعيدة من قبل شركة الهند الشرقية والتي كانت ترعى المصالح البريطانية في البحر الأحمر⁽²³⁾.
- ميناء السويس: يعدّ الميناء الرئيس لولاية مصر على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وقد شهد هذا الميناء نشاطاً تجارياً ملحوظاً خلال فترة الدراسة، حيث كانت تصل إليه السفن التجارية من مينائي جدة وعدن ، محملة بمختلف البضائع والسلع كالتوابل والعطور والعقاقير والأحجار الكريمة وغيرها، إلى جانب أنه ميناء العبور السنوي لقافلة الحج التي تضمّ حجاج مصر والمغرب العربي وأواسط أفريقيا إلى الأماكن المقدسة في الحجاز⁽²⁴⁾، وبالتالي لهذا الميناء أهمية خاصة خلال مواسم الحج وفي الترانزيت البشري في البحر الأحمر.
- ميناء سواكن: ميناء سوداني يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر، ويبعد عن ميناء

السويس بحوالي 720 ميلاً، وعن ميناء مصوع بحوالي 280 ميلاً، وعن جدة بحوالي 200 ميل، وكان لهذا الميناء دور كبير في خدمة الملاحة والتجارة خلال فترة الدراسة، حيث كانت لها أنشطتها التجارية مع الهند وموانئ البحر الأحمر الأخرى، ومركز ملائم لرسو السفن التجارية والقيام بعمليات الشحن والتفريغ من السفن بكل سهولة⁽²⁵⁾.

- قناة السويس وتطبيق مبدأ حرية الملاحة والتجارة: كان لافتتاح قناة السويس عام (1286هـ / 1869م) نتائج عدة على تجارة العبور في البحر الأحمر وعلى تطبيق مبدأ حرية الملاحة والتجارة فيه، وهي :

- وفرت طريقاً مباشراً بين الشرق مصدر الخامات والسوق الضخم، وأوروبا مركز المصنوعات وذلك بتقصير المسافات بينهما إلى أكثر من النصف، والذي أدى دوره إلى توفير ونقل البضائع في يسر وسهولة⁽²⁶⁾ عبر سواحل البحر الأحمر، مما جعله من الناحية الاقتصادية ممراً مهماً وميسراً للمحيط الهندي⁽²⁷⁾ ولتجارة الشرق ومن ثم إلى أوروبا.

- انتعاش حركة الملاحة وازدياد اعداد السفن البخارية في البحر الأحمر نزولاً وصعوداً تبعاً للأوضاع السياسية في المناطق المطلة عليه، التي أصبحت تستقبل أعداداً كثيرة من السفن التجارية وغيرها، فانتعشت تلك الموانئ وصارت تستقبل التجارة الأوروبية في رحلتها الذهاب والعودة⁽²⁸⁾.

- بافتتاح قناة السويس استطاعت أن تعيد الأهمية التجارية لدول البحر الأبيض المتوسط وموانئه لتصبح مراكز تجارية تستطيع استيراد السلع من مصادرها مباشرة دون اللجوء إلى الوسيط البريطاني وشركاته حيث كانت تقوم به قبل الافتتاح باستيراد البضائع من الشرق ثم تعيد تصديرها إلى أوروبا، إلا أن التجار الأوروبيون قد تمكنوا من الحد من السيطرة البريطانية على السلع الشرقية بعد افتتاح القناة، وأصبح بإمكانهم التعامل مع مصادر التجارة مباشرة دون الاستعانة بوسيط البريطاني⁽²⁹⁾، وبالتالي عودة طريق التجارة للبحر الأحمر مع افتتاح قناة السويس كان له الأثر الإيجابي في الدول الأوروبية بانخفاض القيمة الشرائية للسلع والبضائع القادمة من الشرق⁽³⁰⁾.

- تطبيق مبدأ حرية الملاحة والعبور عبر قناة السويس من خلال اتفاقية القسطنطينية عام (1306 هـ / 1888م) عام بين كلٍّ من الدولة العثمانية وبريطانيا وفرنسا وألمانيا وغيرها من الدول الأوروبية، فكان من أهم بنودها حرية الملاحة في القناة، والاعتراف بسيادة مصر عليها، واحترام سلامة القناة، وحيادها في السلم والحرب لجميع السفن التجارية والحربية دون تمييز⁽³¹⁾.

- التنافس الأوروبي في البحر الأحمر: شهد البحر الأحمر منذ بداية القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي تنافساً أوروبياً محموماً للسيطرة عليه وعلى مداخله وموانئه المهمة⁽³²⁾، فقد كانت التجارة ومكاسبها هي المحرك الأساسي للصراع حول البحر الأحمر في تلك الفترة، والتي انتهت بتقسيم النفوذ فيما بينهم.

كانت بريطانيا قد أخذت نصيب الأكبر في تدعيم حضورها عسكرياً في البحر الأحمر، فقد احتلت ميناء عدن عام (1254هـ/1839م) وجعلتها قاعدة للتوسع في البحر الأحمر خلال النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، حيث تمكنت من تدعيم نفوذها وحضورها في الجزر والموانئ اليمنية في الجزء الجنوبي من البحر، وبالتالي نالت شركة الهند الشرقية البريطانية مكانة ممتازة في المنطقة لرعاية المصالح البريطانية التجارية، بعدها احتلت بريطانيا مصر عام (1299هـ/1882م) وسيطرت على قناة السويس في شمال البحر الأحمر، بينما فرنسا قد اقتصرت نفوذها في جنوب البحر الأحمر بمستعمرة جيبوتي الصغيرة الواقعة على الطرف الغربي لمضيق باب المندب، حيث صدر مرسوم عام (1313هـ/ 1896م) بوضعها تحت إدارة خاصة عُرفت باسم (الصومال الفرنسي)، وأصبحت جيبوتي مقراً للحاكم الفرنسي العام في شرق إفريقيا. أما إيطاليا فقد احتلت مينائي عصب منذ عام (1287هـ/1870م) وميناء مصوع عام (1302هـ/1885م)⁽³³⁾ وهكذا كل هذه العوامل جعلت حوض البحر الأحمر وموانئه منطقة حركة وعبور التجاري بين الشرق والغرب خلال تلك الفترة.

العوائق والأضرار التي لحقت بتلك التجارة :

- العوائق الطبيعية والجغرافية: صعوبة حركة الملاحة في البحر الأحمر نظراً لكثرة الشعاب المرجانية على طول الساحل والصخور، حيث يزداد خطر الملاحة فيه نتيجة لانتشار هذه الشعاب تحت سطح الماء وقريبة منه، مما حال دون إيجاد مراكز للملاحة تخدم حركة النقل في البحر، هذا بالإضافة إلى ارتفاع درجة الحرارة وزيادة الرطوبة فيه، والعواصف الفجائية التي تباغت الملاحين⁽³⁴⁾.
- عدم الاهتمام بتطوير الموانئ وتزويدها بفنارات (منارات) ليهتدي بها البحارة : بصفة خاصة عانت موانئ الحجاز من إهمال السلطات العثمانية من حيث سوء الأرصفة ومراسي السفن التي حالت بين وصول السفن البخارية الضخمة إلى الميناء، ووقوفها بعيداً عنها، واستخدام السناييك⁽³⁵⁾ والمراكب الشراعية والربابنة من أهل جدة لنقل البضائع والركاب، وفي ذلك يقول أحد الباحثين : «ومما يوجب الأسف هو الإهمال الذي شمل كل الموانئ الشرقية للبحر الأحمر، مما حرّمها من الثروات الطائلة»⁽³⁶⁾.
- تطبيق نظام الحجر الصحي في سواحل البحر الأحمر: أثار ظهور موجات لوباء الكوليرا⁽³⁷⁾ (Cholera) في الحجاز خلال مواسم الحج في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي قلقاً لدى أوساط الدول الأوروبية، إذ اكتسب قضية الحجر الصحي في البحر الأحمر اهتماماً كبيراً من جانب هذه الدول وصارت أحد محاور سياستها، فكان من أهم قرارات المؤتمر الصحي الدولي الذي انعقد في إستانبول عام (1282 هـ/ 1866م) هو إنشاء حجر صحي كبير بجوار باب المندب الذي يعدّ بوابة البحر الأحمر من الجنوب، لفحص الحجاج قبل السماح لسفنهم بدخول مياه

البحر، مع إقامة مراكز للحجر الصحي على طول ساحل الحجاز، وبالتالي وضعت الدولة العثمانية هذه القرارات بموضع التنفيذ⁽³⁸⁾، فكان من ضمن الأثر الاقتصادي التي تركته التدابير الصحية المعتمدة في الحجاز وفي سواحل البحر الأحمر هو إعاقة حركة مرور السفن، سواء كانت تجارية أو لنقل الحجاج، والتي لا شك أثار التذمر لدى أصحاب شركات السفن البخارية خلال تلك الفترة⁽³⁹⁾. على سبيل المثال في خريف عام (1293هـ/1876م) اشتكت شركات الملاحة البخارية البريطانية إلى السلطات العليا في لندن من المعوقات الكبيرة التي تواجه سفنهم عند إبحارهم شرقاً باتجاه الهند، وغرباً إلى مداخل البحر الأحمر، بسبب اللوائح الصحية التي اقراها مجلسا الحجر الصحي بإستانبول والإسكندرية تجاههم، وهو عدم صلاحية جوازات الصحة التي أصدرت من قبل سلطات الميناء في بومباي للسفن المغادرة، مما أدى بالسلطات البريطانية في الهند إلى إعلان احتجاجها بدعم كامل لكل من وزير الهند، ووزير الشؤون الخارجية، ووزير الملكة الأولى في لندن على إجراءات مجالس الحجر الصحي الدولية الجائرة والتي تضرّ بالمصالح البريطانية العليا⁽⁴⁰⁾، إذ اعتمد ازدهار بريطانيا وقوتها على أسطولها التجاري وحرية التجارة والعبور في شتى أنحاء العالم.

- تراجع تصدير البن اليمني : يعود لبلاد اليمن فضل اكتشاف بذرة البن واتخاذها شراباً بين الناس في أرجاء المعمورة، ولعل وصول العثمانيين إلى بلاد المشرق العربي، بما في ذلك بلاد اليمن، قد ساعد على انتشار القهوة وازدهار تجارة البن بين ولايات الدولة المترامية الأطراف، فقدرة العثمانيين آنذاك على حماية طرق تجارتهم مكنت تجارة البن من أن تنتقل سريعاً بين الولايات، كما أن اتصالات العثمانيين بالدول الأوروبية سنحت لهذه السلعة أن تجد أسواقاً جديدة في القارة الأوروبية، وبالتالي فقد مرت تجارة البن اليمني منذ اكتشافه عام (854هـ/1450م) تقريباً بمراحل مختلفة من حيث الازدهار والتأثر والتأثير خلال تلك الفترة⁽⁴¹⁾، فقد زادت أهمية تجارة البن اليمني في كل من أوروبا وأمريكا، والذي أدت التجارة فيه إلى زيادة عدد السفن المارة في البحر الأحمر، حيث تأتي بالبضائع الأوروبية والأمريكية لتفرغها وتوزعها على موانئ البحر الأحمر، والتي تحملها القوافل إلى الحجاز لتوزع على باقي موانئ البحر الأحمر، ثم تأخذ في طريق عودتها البن اليمني⁽⁴²⁾، وقد اعتبرت مينائي المخا اليمنية وجدة مركزاً رئيساً لتوزيع البن اليمني⁽⁴³⁾، غير أننا نجد قد تأثرت تجارة البن في جدة خلال تلك الفترة بظهور تجارة البن الهندي وتصديره من غرب الهند مباشرة إلى الموانئ العثمانية، بعد أن كانت جدة تعتمد اعتماداً شبه كلي على تجارة البن اليمني وتصديره إلى مناطق آسيا الصغرى وبلاد الشام⁽⁴⁴⁾، إلى جانب تراجع شهرة ميناء المخا في تصدير البن عبر موانئ البحر الأحمر من ثم إلى العالم نتيجة تغلغل النفوذ الأوروبي المستمر في هضاب الحبشة وتراجع النفوذ العثماني فيها وتراجع مكانة أسطولهم في البحر الأحمر مما

دعم مكانة البن أو القهوة الحبشية وخاصة تلك التي كانت تنتج في إقليم هرار منذ القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، لكن ظل البحر الأحمر الممر الذي تعبره هذه السلعة نحو موانئ البحر الأبيض المتوسط خلال تلك الفترة (45).

- ولم تكن زراعة البن خارج الجزيرة العربية المؤثر الوحيد في تراجع تصدير البن اليمني، فقد أثرت الأحداث السياسية في اليمن، ومحاولة العثمانيين إعادة حكمهم المباشر إليها، سلباً في إنتاج البن وبيعه، بل إن انخفاض تصدير البن اليمني من جدة وإليها كان مردّه إلى بيعه مباشرة إلى الوكلاء العثمانيين في الموانئ اليمنية، فنتيجة لذلك أصبح أغلب البن الوارد إلى الحجاز يأتي من الهند، والباقي القليل من اليمن (46).

- انتشار القرصنة البحرية : انتشرت أعمال القرصنة (47) في البحر الأحمر والمحيط الهندي خلال تلك الفترة للسطو على السفن التجارية، وذلك يرجع لعدة أسباب:

- السبب الاقتصادي هو احتكار الشركات الأوروبية للتجارة مع الهند ومنطقة جنوب شرق آسيا، مما ضيق الخناق على التجار الآخرين الذين كانوا يعملون كوسطاء، ويجنون من تلك المهنة الأرباح المناسبة، إذ أدى الاحتكار من جانب الشركات الكبرى إلى لجوء هؤلاء التجار إلى أعمال التهريب التي تطوّرت مع الوقت إلى أعمال القرصنة والنهب (48).

- السبب السياسي وهو عدم استقرار أوضاع البلدان ونشوب الحروب في المنطقة، حيث ألحقت ضرراً برحلات البحر الأحمر التجارية والنقل خلال تلك الفترة، ولاسيما النزاعات بين المهديّة والقوات المصرية - البريطانية في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي بالسودان (49).

- غياب السلطة السياسية الشاملة ذات النفوذ الحقيقي والمتوازن في المنطقة على الرغم من الحضور العثماني هناك (50)، إذ استمرت أعمال القرصنة في البحر الأحمر وصولاً إلى نهاية القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، فكان هذا الأمر مثار شكوى لدى السفير البريطاني بإستانبول الذي أبلغ حكومته بأن السلطات العثمانية في البحر الأحمر لم تتخذ أي إجراء حيال هجمات القرصنة في البحر الأحمر، وعلى الرغم من صدور قرارات سابقة لدى الحكومة العثمانية بضرورة اتخاذ الإجراءات لمنع هجمات القرصنة في البحر الأحمر، فإن الصدر الأعظم (51) قد أبلغ نظارة الداخلية في (22 رجب 1323هـ / 22 سبتمبر 1905م) بضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أعمال القرصنة في البحر الأحمر بأسرع وقت ممكن (52)، في ظلّ عدم وجود قوات عسكرية بحرية كافية لدى السلطات من أجل منع هجماتهم على السفن التجارية.

- أن القرصنة قد أصبحت مهنة للوصول إلى الثروة والقوة والنفوذ في ظلّ التفكك السياسي والممالك المتعددة على ضفتي البحر الأحمر خلال فترة الدراسة.

- منع تجارة الرقيق: تعدّ تجارة الرقيق من أهم مصادر الثروة في الممالك السودانية البعيدة عن البحر الأحمر ، ومن أهم صادراتها إلى مصر والحجاز وغيرها من البلدان خلال

تلك الفترة (53)، وهي تجارة تحظى بالتأييد الديني والشعبي وتتوافق مع الشريعة الإسلامية، وعندما حاول الوالي العثماني كامل باشا (54) تنفيذ أوامر الحكومة المركزية في إسطنبول بمنع تجارة الرقيق في الحجاز عام (1272هـ/ 1855م) لاقى معارضة كبيرة من الأطراف المحلية بحجة أن تجارة الرقيق ضرورية وجائزة دينياً (55)، وبالتالي ظلت تجارة الرقيق متواصلة بين ضفتي البحر الأحمر وموانئه، خاصة في جدة، وإن كانت تميل نحو الضمور والزوال (56). وقد ساعدت الأوضاع في مصر والسودان على التقليل من هذه التجارة بشكل ملحوظ، إذ نفذت اتفاقية عام (1294هـ/ 1877م) بين مصر وبريطانيا على منع تجارة الرقيق في أعالي البحار، حيث أعطت الاتفاقية الحق للسفن البريطانية باستعمال القوة لتفتيش أي سفينة مصرية مشتبهة بتهريب الأرقاء وترفض الوقوف (57).

- منع تهريب الأسلحة: تعدّ تجارة تهريب الأسلحة عبر البحر الأحمر من الأنشطة التجارية المنوعة، وتخضع للقيود والضغط لوقفها، بهدف الحفاظ على الأمن والاستقرار في المنطقة، وقد كانت تجارة تهريب الأسلحة تدرّ أموالاً كثيرة للمهربين، حيث اتخذوها مهنة لهم يربحون أموالاً طائلة من تجارتها، فكانت وسيلتهم في نقل تلك الأسلحة السفن الأجنبية (58)، وبالتالي حاولت السلطات العثمانية في البحر الأحمر إصدار عدة أوامر بخصوص منع تصدير الأسلحة عبر البحر الأحمر خلال تلك الفترة، ففي (24 شعبان 1312هـ/ 20 فبراير 1895م) أرسلت قيادة جدة البحرية إلى نظارة البحرية بإسطنبول بوجود قارب بريطاني منذ فترة بالقرب من ميناء جدة، ولم تقم بإنزال الأسلحة، وبالتالي لابدّ من الإسراع في إرسال إحدى السفن السلطانية إلى جدة، لأجل العمل على استتباب الأمن في المنطقة كما ينبغي، مع التعجيل في إصلاح ماكينة (السفينة القنفذة) الموجودة في جدة، لتشارك في استتباب الأمن عالسواحل البحر الأحمر. وفي (12 رمضان/ 9 مارس) من العام نفسه أصدرت نظارة البحرية أوامرها إلى السلطات العثمانية في البحر الأحمر بناءً على المعلومات التي وصلت إليها بأن إحدى القوارب البريطانية ستقوم بتهريب الأسلحة والذخائر عبر البحر الأحمر، وبالتالي أصدر السلطان العثماني أوامره بضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة لمصادرة تلك الأسلحة وعدم السماح بتكرار ذلك (59).

وفي (8 محرم 1316هـ/ 29 مايو 1898م) أرسلت السلطات في ميناء الحديدة اليمنية إلى نظارة الداخلية بإسطنبول برقية بشأن الأسلحة الحديثة والمنوعة التي تدخل إلى ولاية اليمن بحرًا من السواحل الإفريقية، فردّت نظارة الداخلية في (14 محرم/ 4 يونيو) من العام نفسه بضرورة التيقظ والحذر إزاء هذا الأمر، والعمل على التحقيق في هذه المسألة عن الجهة التي جاءت منه شحنة الأسلحة، وعن أي ميناء أدخلت إلى الولاية؟ وبواسطة من؟ ومن أرسلها؟ وأي طريق سلكت؟، مع التنبيه على الموظفين والمسؤولين بضرورة التيقظ

التام في هذا الشأن. وبحسب التحقيقات من جانب السلطات في ميناء السويس وبور سعيد والحديدة وعدن تبين أن الأسلحة قد أتت من أوروبا إلى مينائي عصب ومصوع الواقعين تحت الاحتلال الايطالي، ومن هناك نُقلت بالقوارب إلى السواحل اليمنية، وكافة الأماكن التي لا يوجد بها أحد، بعدها استلمتها القبائل العربية الذين قاموا بإدخالها إلى الولاية⁽⁶⁰⁾ وبيعها للأهالي والعربان⁽⁶¹⁾.

الخاتمة

المتتبع لتاريخ البحر الأحمر يجد أن هذا الممر الحيوي الاستراتيجي قد لعب دوراً مهماً عبر العصور في خدمة التجارة المحلية، والإقليمية، والدولية. الأمر الذي أسهم في تنشيط حركة التبادل التجاري بين موانئ البحر الأحمر والموانئ في آسيا وأوروبا، كما أنه أسهم أيضاً في تطوير العلاقات الاجتماعية بين سكان حوض البحر الأحمر. ولأهمية البحر الأحمر الاقتصادية والاجتماعية والأمنية والاستراتيجية نجد أنه قد كان حاضراً في حركة التنافس الدولي من خلال محاولات القوى العظمى للسيطرة عليه. لكل ما سبق نجد أن هذا البحث قد عمل على توضيح بعض جوانب التجارة العابرة في البحر الأحمر ومدى أهميتها ومعوقاتهما خلال القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي.

النتائج:

خرج البحث بعدد من النتائج والتي من أهمها :

1. شكّلت موانئ البحر الأحمر خلال القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي نقاط عبور للبضائع وإعادة توزيعها وتصديرها نحو مراكز أسواق جديدة.
2. وضوح العوامل المؤثرة في تطور تجارة العبور خلال تلك الفترة من حيث تطور في وسائل النقل البحري باستخدام السفن البخارية بدلا عن السفن الشراعية البطيئة الحركة في البحر الأحمر.
3. نشاط موانئ البحر الأحمر في تدعيم تجارة العبور كميناء جدة وعدن والسويس وسواكن، إلى جانب فتح قناة السويس وتطبيق مبدأ حرية الملاحة والعبور عبرها من خلال اتفاقية القسطنطينية عام (1306هـ/1888م).
4. زيادة التنافس الأوروبي للسيطرة على أجزاء من هذا البحر، حيث كانت التجارة ومكاسبها هي المحرك الأساسي للصراع حول البحر الأحمر في تلك الفترة، والتي انتهت بتقسيم النفوذ فيما بينهم.

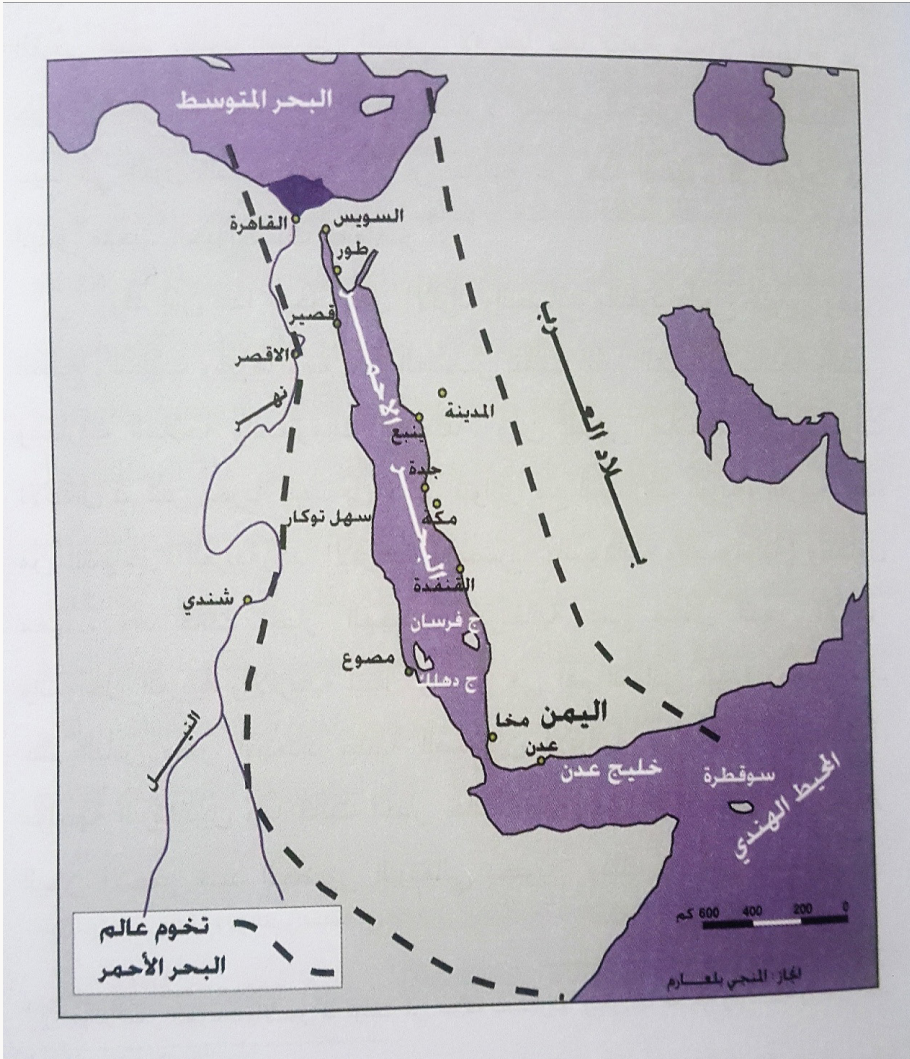
التوصيات:

توصي الدراسة بضرورة تناول تاريخ البحر الأحمر من ناحية تجارة تهريب الأسلحة والرقيق وانتشار القرصنة البحرية في العصور الحديثة كدراسة وثائقية تحليلية حول أسبابها وظروفها والآثار الناجمة عنها.

الملاحق

ملحق رقم (1)

خريطة الموقع الجغرافي للبحر الأحمر(*)



حركة نقل المسافرين والحجاج عبر البحر الأحمر خلال فترة الدراسة (١٩١٩)

السنة	مدينون	حجاج ومهاجرون	مجموعة المسافرين على السفن البخارية	محموع المسافرين على السفن الشراعية	المجموع
(1300هـ / 1883م)	36, 149	529, 31	115, 597	579, 3	179, 119
(1301هـ / 1884م)	39, 987	34, 993	148, 298	618, 3	151, 916
(1302هـ / 1885م)	068, 47	42, 478	201, 771	4, 178	205, 949
(1303هـ / 1886م)	320, 55	27, 709	622, 167	3, 788	171, 410
(1304هـ / 1887م)	414, 53	33, 405	178, 785	4, 211	182, 996
(1305هـ / 1888م)	103, 36	29, 231	179, 465	4, 430	183, 895
(1306هـ / 1889م)	192, 72	27, 868	175, 505	5, 087	180, 598
(1307هـ / 1890م)	479, 69	18, 780	155, 676	5, 676	161, 352
(1308هـ / 1891م)	562, 73	20, 784	126, 188	6, 347	194, 473
(1309هـ / 1892م)	230, 70	21, 929	183, 912	5, 907	189, 820
(1310هـ / 1893م)	262, 67	41, 290	180, 432	066, 6	186, 498
(1311هـ / 1894م)	996, 71	20, 562	165, 986	17	166, 003
(1312هـ / 1895م)	878, 74	23, 423	612, 639	4	216, 940
(1313هـ / 1896م)	652, 78	31, 055	803, 722	13	308, 241
(1314هـ / 1897م)	833, 83	14, 743	191, 512	9	191, 224
(1315هـ / 1898م)	836, 79	17, 783	912, 176	58	219, 729
(1316هـ / 1899م)	616, 88	24, 179	122, 743	1	221, 384

المصادر والمراجع

- (1) انظر إلى ملحق رقم (1) ، خريطة الموقع الجغرافي للبحر الأحمر ، ص 20.
- (2) عادل عبد الله عبد الرحمن، بيئة البحر الأحمر ومشكلاتها، مجلة القلزم للدراسات الجغرافية والبيئية، العدد الثاني، نوفمبر (2020م)، ص 87 .
- (3) أمل أحمد النتيفي، تأثير افتتاح قناة السويس على الحجاز (1286 - 1333هـ/ 1869 - 1914م)، رسالة ماجستير، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، (1442هـ/ 2020م)، ص 6.
- (4) منال سالم الشيخ ، العلاقات بين شطري البحر الأحمر في الفترة من 1218 - 1256هـ/ 1803 - 1840 م، رسالة دكتوراه، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، (1440هـ/ 2018م)، ص 14؛ عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم ، النشاط التجاري في البحر الأحمر في العصر العثماني 1517 - 1798م، الدّارة، المجلد السادس، العدد الثاني، يناير (1981م)، ص 90 .
- (5) الياس انطوان الياس وادوار ا. الياس ، قاموس الياس العصري انجليزي - عربي ، (بيروت : دار الجيل ، 1974 م)، الطبعة التاسعة عشرة، ص 745 .
- (6) المبروك محمد الباهي، عالم البحر الأحمر تاريخ عالم أكثر من بحر ، (جدة : مركز النشر العلمي جامعة الملك عبد العزيز، 1439 هـ / 2018 م)، ص 16 .
- (7) ثريا حامد حسين دمنهوري، النشاط التجاري البحري البريطاني في البحر الأحمر 1869 - 1914 م / 1286 - 1333 هـ ، رسالة دكتوراه ، جامعة الملك عبد العزيز ، جدة، (1419هـ/ 1998م)، ص 98.
- (8) نبيل عبد الحي رضوان، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس (1286 - 1326 هـ / 1869 - 1908 م)، رسالة ماجستير ، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، (1401هـ/ 1981م)، ص 3 .
- (9) الباهي، مرجع سابق، ص 293.
- (10) ظلت تجارة البن أو القهوة في بداية القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي من أهم البضائع التي تعبر البحر الأحمر حتى ميناء السويس، وقد ارتبطت شهرة ميناء مخا اليمنية بتصدير البن خلال تلك الفترة، إذ يعدّ مخا ميناء البن أو القهوة في اليمن والبحر الأحمر بامتياز منذ القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي، فقد طبقت شهرتها آفاق العالم العثماني والأوروبي والهندي ومنحت اسمها للقهوة العربية قبل أن تتحول التسمية إلى موكا (Mokha). انظر: الباهي ، مرجع سابق، ص 26 ، 280 .

- (11) المرجع السابق، ص 293 – 294 .
- (12) دمنهوري، مرجع سابق، ص 87 .
- (13) كان من أهم البضائع التي تصدّر من الهند إلى أوروبا هي القمح، حيث شاركت مينائي كلكتا وبومباي في تصدير القمح إلى أوروبا منذ عام (1293هـ/1876م)، ومنذ النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري /التاسع عشر الميلادي أصبحت كلكتا أهم ميناء تصدير للقمح إلى أوروبا وكان نسبة ما صُدر منها مرورًا بالبحر الأحمر 53% من بين صادرات الهند، إضافةً إلى صادرات أخرى كالرز والشاي والبن .
انظر : المرجع السابق، ص 91.
- (14) جولدن صاري يلدن، الحجر الصحي في الحجاز ١٨٦٥ – ١٩١٤ م ، ترجمة: عبد الرازق بركات، مراجعة: سعد الشامان، (الرياض: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، 1422هـ/٢٠٠١م)، ص 95 .
- (15) انظر إلى ملحق رقم (2)، حركة نقل المسافرين والحجاج عبر البحر الأحمر خلال فترة الدراسة، ص 21 .
- (16) مبارك محمد المعبدّي، النشاط التجاري لميناء جدة خلال الحكم العثماني الثاني 1256 هـ - 1840/1335 - 1916 م ، جدة : النادي الأدبي الثقافي ، 1413هـ/1993م)، ص 236 .
- (17) المرجع سابق، ص 21 ، 259 .
- (18) وليم أوكسنولد، الدين والمجتمع والدولة في جزيرة العرب الحجاز تحت الحكم العثماني 1840 – 1908م، ترجمة: عبد الرحمن سعد العرابي، جدة: مركز النشر العلمي جامعة الملك عبدالعزيز، 1431هـ /2010م) ص 158 .
- (19) عبد الله بن سراج عمر منسي، جدة في التاريخ الحديث (923 – 1344 هـ / 1517 – 1926م)، (الناشر المؤلف، 1436 هـ/2015 م)، ص 154؛ محمد الشعفي، التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني 1840 / 1916 م، الرياض : دن، 1428هـ /2007م)، ص 85 – 86 .
- (20) صابرة مؤمن إسماعيل، جدة خلال الفترة 1286 – 1326 هـ / 1869 – 1908م دراسة تاريخية وحضارية في المصادر المعاصرة ، (الرياض: دار الملك عبد العزيز، 1418هـ)، ص 87 .
- (21) النتيقي، مرجع سابق ، ص 60 .
- (22) فاروق عثمان أباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839 – 1918م،

- (د.م : الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987 م) ، ص 23 .
- (23) حسين سعيد الملعي، تاريخ تطور النشاط التجاري الحر لميناء عدن للفترة 1850 - 1967م ، مجلة عدن للعلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد الثالث، العدد الخامس، يناير - يونيو (2000 م)، ص 142، 147.
- (24) طارق عبد العاطي غنيم بيومي، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر 1226 - 1265 هـ / 1811 - 1848 م ، (د.م : الهيئة المصرية العامة للكتاب، د.ت)، ص 24 .
- (25) المرجع السابق، ص 27 .
- (26) دمنهوري، مرجع سابق، ص 83 .
- (27) أحمد حسين العقبي، التنافس الإنجليزي الفرنسي في شبه الجزيرة العربية في القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، (الرياض: دار الملك عبد العزيز، 1430هـ)، ص 185 .
- (28) النتيقي، مرجع سابق، ص 37 .
- (29) دمنهوري، مرجع سابق، ص 103 .
- (30) رضوان، مرجع سابق، ص 84 .
- (31) هشام بن عبد الملك بن دهيش، موقف الدولة العثمانية من اتفاقية القسطنطينية للملاحة في قناة السويس وواقعها في القانون الدولي، المؤتمر الدولي الخامس بعنوان (العرب والترك عبر العصور) ، جامعة قناة السويس، (2013م)، ص 794 - 795 .
- (32) مما تجدر الإشارة إليه بأن التنافس الأوروبي في البحر الأحمر قد انطلق فعلا منذ بداية القرن الحادي عشر الهجري / السابع عشر الميلادي، وقد سبقته مرحلة التسرب عن طريق الشركات الأوروبية التجارية ووكلاتها في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي .
- (33) آمال ابراهيم محمد، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، (صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، 1413هـ/1993م)، ص 50 - 51 ، 157 ، 166 ، 181 .
- (34) بيومي ، مرجع سابق، ص 19 - 20 ؛ الباهي ، مرجع سابق، ص 134 .
- (35) السنابيك : مفردا سنوك، وهي مراكب شراعية متوسطة الحجم، تحمل ما يزن مئة رطل فما فوق. انظر : النتيقي، مرجع سابق، ص 63.
- (36) داييل بن علي الخالدي، الإدارة العثمانية وأنظمتها في الحجاز في عهد السلطان عبد

- الحמיד الثانی (1293 - 1327 هـ / 1876 - 1909 م) ، (الریاض : دارۃ الملک عبد العزیز، 1435هـ/2014م)، ص 424؛ النتیفی، مرجع سابق، ص 127.
- (37) الکولیرا (Cholera) : هو وباء معوی حاد وخطیر، تظهر أعراضه فجأة بإسهال مائی حاد و غیر مؤلم ، یتکرر لأکثر من (20) مرة یومیا، مصاحبةً مع قیء بعد الإسهال، یفقد المریض بهذا القیء حوالي (5 - 7) لترات یومیا، وبالتالي جفاف سریع، وانهیار فی الدورة الدمویة مع تقلصات عضلیة مؤلمة. وقد تحدث الوفاة خلال ساعات قليلة من بدء الوباء. وتعدّ ضمة أو میکروب الواوی الشكل والسریر الحركة سبباً فی تفشی الوباء. انظر: یوسف صلاح الدین یوسف ، الآثار المترتبة علی الاصابة بالأمراض المعدیة فی المنظور الشرعی والطبی، (الأسکندریة : دار الفکر الجامعی ، 2008 م) ، ص 31.
- (38) یلدرز ، مرجع سابق، ص 40 ، 47 ، 127 .
- (39) سهی سعود شعبان، الأوبئة والتدابیر الصحیة فی ولاية الحجاز خلال مواسم الحج (1293 - 1327 هـ / 1876 - 1909 م) ، رسالة ماجستیر، جامعة الملک عبد العزیز، جدة، (1438هـ/2017م)، ص 136 .
- (40) Sheldon Watts، Cholera Politics in Britain in 1879: John Netten Radcliffe's Confidential Memo on «Quarantine in the Red Sea»، The Journal of The Historical Society.No. 3، Vol. 7,September (2007)، p291 ، 324 .
- (41) هانی زامل عبد الإله مهنا، تجارة البن الیمنی : دراسة فی العلاقة بین الشئون التجاریة والسیاسیة فی الیمن 854 هـ / 1450م - 1337هـ / 1918 م ، مجلة جامعة الملک عبد العزیز ، مجلد 11، (1421هـ/ 2001م) ، ص 56، 58، 61 .
- (42) الشیخ ، مرجع سابق، ص 86 .
- (43) مهنا ، مرجع سابق، ص 62 .
- (44) النتیفی، مرجع سابق، ص 69 .
- (45) الباهی ، مرجع سابق، ص 24 - 25 .
- (46) النتیفی، مرجع سابق، ص 69 .
- (47) القرصنة: هم مجموعة من البحارة الخارجین عن القانون الذین یسطون علی السفن فی البحار والأنهار والمحیطات بغرض الاستیلاء علیها بما تحمله من بضائع ، وأحياناً

ما كانت الدول تمنح هؤلاء البحارة تراخيص لمهاجمة سفن أعدائها، وبذلك تضيف قوة إلى أسطولها، غير أنه في كثير من الحالات كانت الدول لا تستطيع السيطرة على هؤلاء الأفراد الذين عادة ما يعملون لحسابهم الخاص، ويكونون عصابات أشبه بعصابات قطاع الطرق في البر. انظر : الشيخ ، مرجع سابق، ص 16 .

(48) الشيخ ، مرجع سابق، ص 16 .

(49) أوكسنولد، مرجع سابق، ص 152 .

(50) الباهي، مرجع سابق، ص 95 – 96 .

(51) الصدر الأعظم : هو الشخص الذي حاز منصب رئاسة الوزراء في الدولة العثمانية. وكان وكيلا للسلطان العثماني ، لديه صلاحيات في أمور الدولة ، ولديه ختم السلطان. لُقّب بالصدر العالي وصاحب الدولة، غير أن لقب الصدر الأعظم انتشر أكثر من غيره واستمر استخدامه إلى نهاية عصر الدولة العثمانية. انظر: سهيل صابان، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية ، (الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية ، 1421هـ/2000م)، ص 143 – 144 .

(52) الأرشيف العثماني – التصنيف 19 – 2662 DH MKT PRK ، عنوان الوثيقة: بخصوص طلب اتخاذ الإجراءات اللازمة والمناسبة لمنع القرصنة في البحر الأحمر، تاريخ الوثيقة: 22 / 07 / 1323، محفوظات دارة الملك عبد العزيز، رقم السجل: 182923 .

(53) الباهي، مرجع سابق، ص 76 .

(54) كامل باشا: الوالي العثماني في الحجاز في الفترة (1270هـ/ 1853م) وحتى عام (1273هـ/ 1856م). انظر : سهيل صابان، مداخل بعض الأعلام الجزيرة العربية في

الأرشيف العثماني، (الرياض: مكتبة الملك عبد العزيز العامة، 1425 هـ / 2004 م)، ص 168.

(55) أوكسنولد، مرجع سابق، ص 189 .

(56) الباهي، مرجع سابق، ص 76 .

(57) أوكسنولد، مرجع سابق، ص 191 .

(58) النتيفي، مرجع سابق، ص 51 .

(59) الأرشيف العثماني – التصنيف 59 – 166 Y.MTV ، عنوان الوثيقة: الإجراءات

اللازمة لمنع تهريب الأسلحة في البحر الأحمر، تاريخ الوثيقة: 1312/09/21،
محفوظات دارة الملك عبد العزيز، رقم السجل: 18348.

(60) من الواضح أن تجارة الأسلحة في البحر الأحمر يشترك فيها جميع الأطراف الأوروبية والمحلية، إذ بحسب ما ذكرته الوثيقة بأن شحنة الأسلحة قد أتت من أوروبا واتجهت إلى مينائي عصب ومصوع الواقعين تحت الاحتلال الإيطالي بعدها انتقلت إلى السواحل اليمنية وإلى الأماكن الخالية التي لا يوجد بها المراكز الحكومية، وبالتالي لم تقم الإدارة الإيطالية في مينائي عصب ومصوع بشرق إفريقيا بما يلزم لمنع تجارة تهريب الأسلحة على عكس السلطات العثمانية في الساحل الغربي للبحر الأحمر.

(61) الأرشفة العثمانية - التصنيف 84 - 42 Y.PRK.UM، عنوان الوثيقة: بخصوص تهريب الأسلحة عبر بعض النوافذ في سواحل البحر الأحمر، تاريخ الوثيقة: 02/24/1316، محفوظات دارة الملك عبد العزيز، رقم السجل: 36805 .

(62) (*) الباهي ، مرجع سابق ، ص 3 .

(63) (*) دمنهوري ، مرجع سابق، ص 97 .