

التجارة في ميناء جدة من خلال جريدة القبلة (1916-1917م)

**The Reality of Trade in the Port of Jeddah 1916-1917 Al Qbilah
Newspaper as a Major Source**

جبر الخطيب

Jaber Alkhateeb

قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة اليرموك، الأردن

بريد الكتروني: jabber@yu.edu.jo

تاريخ التسليم: (2013/8/2)، تاريخ القبول: (2014/6/25)

ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف إلى واقع الحركة التجارية في ميناء جدة خلال فترة مهمة من تاريخ الحجاز (1916-1917م) خلال الحرب العالمية الأولى، ومعرفة ما إذا كان للحرب أثر على الحياة الاقتصادية في الحجاز وبخاصة ميناء جدة، وتم مناقشة الموضوع في إطارين نظري وتحليلي، كما تم التعامل مع الجداول والأرقام الواردة من خلال تحليلها، وتوصلت الدراسة إلى أن هذه الفترة قد شهدت تراجعاً في النشاط التجاري إذا ما قورن مع ما كان عليه الوضع قبل الحرب العالمية الأولى، ومع ذلك، عاد النشاط التجاري للميناء بشكل تدريجي، وتم الاعتماد على جريدة القبلة كمصدر أولي للدراسة، التي رصدت حركة التجارة والبضائع بالأرقام، استناداً إلى رئيس غرفة تجارة جدة في ذلك الوقت.

Abstract

The study intended to explore the 1916-1917 trade movement at the Jeddah seaport during World War 1, The study essentially aimed to assess the impact of the war on the economic life in the district of Hejaz, especially Jeddah seaport. To this end, the study approached this topic on two levels, analytical and theoretical. To give a clearer picture of the situation, the study used numerical values to better assess the volume of trade in Al Hejaz. These figures are made into tables for the sake of clarification. The study found that the 1916-1917 periods had witnessed a slow decline in the trade activity in Hejaz compared with the pre-war era.

This piece of information came primarily from Al-Kiblah Newspaper that once monitored the trade movement (imports and exports) in figures. Head of the Hejaz –based Chamber of Commerce used to provide the newspaper with quantitative data about the volume of trade activities in the city.

المقدمة

لا شك أن للموقع الحيوي والإستراتيجي، الذي حظيت به مدينة جدة ومينائها، أثراً كبيراً منذ أن أصبحت ميناءً رئيساً للحجاز، إضافة إلى قربها من الأماكن المقدسة، فأصبحت محطة لاستقبال السفن التجارية من الموانئ المحلية والعالمية. هذا الموقع جعلها عرضة للاعتداءات الخارجية عبر المراحل التاريخية المختلفة، كالاحتلال الفارسي، والحبشي، والاعتداءات البرتغالية قبل أن تصبح تابعة للدولة العثمانية عام 1517م. ونتيجة لهذا الموقع ارتبط الميناء بعلاقات تجارية مع الموانئ العالمية وموانئ بحر العرب والخليج العربي وموانئ البحر الأحمر منذ أن أصبح الميناء الرئيس للحجاز⁽¹⁾.

وسيركز هذا البحث على ميناء جدة في مطلع القرن العشرين، وتحديداً خلال الأعوام (1335هـ - 1336هـ / 1916 - 1917م) معتمدين في ذلك على التقارير التي كان يبعثها رئيس غرفة تجارة جدة إلى مكة المكرمة ليتم نشرها في جريدة القبلة⁽²⁾.

وجاء الاعتماد على هذه الجريدة كونها وثيقة مهمة في تلك الفترة، إذ كانت تدون حركة السفن القادمة إلى الميناء، وهذا يؤكد قيمة المعلومات الواردة، باعتبارها سجلات وثائقية ذات مصداقية كبيرة، لاسيما أنها حرصت كل الحرص على ضبط حركة التجارة الواردة إلى ميناء جدة ضبطاً دقيقاً، بحيث رصدت أسماء السفن الواردة والسلع بالأرقام، وكانت ترد برقيات في ذلك من رئيس غرفة تجارة جدة بالسلع الواردة وكمياتها وعدد السفن، وسوف نتوقف عند تلك الأرقام للسلع لننظر واقع النشاط التجاري من خلال تحليل تلك الأرقام وعمل الجداول لها، من أجل تحقيق غاية الدراسة. وتم الاطلاع على منتتين وثمانية عشر عدداً من أعداد الجريدة الموجودة على الميكروفلم في مركز الوثائق والمخطوطات في الجامعة الأردنية.

(1) مؤمنة، فواد بن محمد، الأهمية التاريخية والأثرية لمدينة جدة، مجلة الدرعية، العدد 13، السنة الرابعة، 2001م، ص 1.

(2) جريدة القبلة: جريدة حجازية رسمية ناطقة باسم النهضة العربية، أصدرها الشريف حسين بن علي بعد قيام النهضة في الحجاز، وكانت تصدر من قلعة احياد في مكة المكرمة مرتين في الأسبوع الاثنين والخميس، وبمعدل أربع صفحات لكل عدد، ومئة عدد سنوياً، وتناولت المواضيع السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية، صدر العدد الأول منها يوم الاثنين 15 شوال 1334هـ/1916/8/15م واستمرت بالصدور ثمانية أعوام وأربعين يوماً، وكان آخر أعدادها العدد (823) المؤرخ في 25 صفر 1334هـ/1924/9/25م، وهي محفوظة على ميكروفلم في مركز الوثائق في الجامعة الأردنية.

تأتي أهمية هذه الدراسة من اعتمادها على المصدر الأصلي للمعلومة، إضافة إلى ندرة من تناول هذه المواضيع الاقتصادية خلال فترة الدراسة، إذ إن معظم الدراسات التاريخية قد ركزت غالباً على الجوانب السياسية لمملكة الحجاز (1916-1924م) بينما أهملت إلى حد ما الجوانب الاقتصادية والاجتماعية، ويجب علينا أن ندرك طبيعة الحجاز خلال الحرب العالمية الأولى (1914-1918م)، فقد مرت بمنعطف تاريخي، إذ انفصلت عن الدولة العثمانية وأعلن استقلاله عنها.

أهمية ميناء جدة

يقع ميناء جدة⁽¹⁾ في الحجاز على السهل الساحلي الشرقي للبحر الأحمر، وهو قريب من مكة المكرمة، وتقع جدة على خط العرض 21-29 درجة شمالاً، وخط 11-39 درجة شرقاً⁽²⁾.

ظهرت أهمية جدة كميناء رئيس للحجاز في عهد الخليفة عثمان بن عفان- رضي الله عنه - في سنة (26 هـ / 646م)، حيث اشتمكى أهل مكة المكرمة من ميناء الشعيبية⁽³⁾ وطلبوا من الخليفة أن يحول إلى جدة، فخرج إلى الموقع وأمر بتحويلها إلى ميناء جدة⁽⁴⁾ وأصبحت جدة منذ تلك الفترة الميناء الرئيس للحجاز، وباعتمادها على موسم الحج وقدم الحجاج إليها عن طريق البحر⁽⁵⁾ ازدهرت ونشطت الحركة التجارية فيها.

وبسبب ذلك، وصفها عدد من الجغرافيين المسلمين؛ منهم الاصطخري أنها "عامرة كثيرة التجارات والأموال، ليس بالحجاز بعد مكة أكثر مالاً وتجارة منها"⁽⁶⁾، ووصفها المقدسي بأنها "خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر"⁽⁷⁾، ووصفها المقرئزي بأنها أعظم مراسي

(1) الجد في اللغة شاطئ البحر، والجدة أيضاً وبه سميت جدة عند أهل مكة المكرمة، ابن منظور، محمد بن مكرم الأنصاري (ت 711 هـ / 1311م). لسان العرب دار صادر، بيروت، 1968م ج3، ص 345، وقيل سبب التسمية كونها منزل أم البشر حواء انظر، ابن فرج، عبد القادر بن احمد (ت 1010هـ/1602م)، السلاح والعدة في تاريخ بندر جدة، تحقيق أحمد الزيلعي، مركز دراسات الشرق الأوسط، لندن، 1984م، ص 5.

(2) The Hamlyn Pictorial Atlas of The World, John Salt University of London, Published by Hamlyn, London, 1976, p158.

(3) الشعيبية: ميناء يقع على شواطئ البحر الأحمر جنوب ميناء جدة وكانت في الجاهلية وصدر الإسلام الميناء الرئيسي لمكة المكرمة؛ ياقوت الحموي (ت 626هـ/1228م)، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ج3، ص 351.

(4) ابن فرج، السلاح والعدة، ص13، المقرئزي، احمد بن علي (ت 485هـ/1441م) السلوك لمعرفة دول الملوك، ج4، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت 1997م، ص 112، الكردي، التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم، دار خضر، بيروت، 2000م، ج3، ص 305.

(5) سعيد، إبراهيم حسن، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف، القاهرة، 1983م ص 150.

(6) الاصطخري، إبراهيم بن محمد الفارسي (ت 341هـ - 952م)، مسالك الممالك، تحقيق محمد جابر عبد العال الحسيني، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، القاهرة، 1961م، ص 23.

(7) المقدسي، محمد بن أحمد شمس الدين، (ت 375 هـ - 985م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، دار الكتب العلمية ط1، بيروت، 2003م، ص 101.

الدنيا⁽¹⁾، كونها تقضي إلى الأماكن الدينية المقدسة، وبضعف الخلافة العباسية وانتهائها في بغداد، وانتقال مركزها إلى القاهرة (569 هـ / 1221م) أصبحت جدة تابعة لمصر، وأصبحت الحجاز تعتمد على مصر من الناحية الاقتصادية⁽²⁾، وبسبب سعي المماليك لجذب تجارة الشرق، أعطوا أهمية لميناء جدة⁽³⁾.

ونظراً لأهميتها، فقد لقيت عناية كبيرة من الدول الإسلامية التي سيطرت عليها - وبخاصة المماليك⁽⁴⁾، وبعد دخول الدولة العثمانية بلاد الشام ومصر عام 1517م وإنهاء حكم المماليك، أصبحت جدة تابعة للدولة العثمانية، ومنذ ذلك الوقت اهتمت الدولة بالميناء، حتى أن والي جدة كان يعين مباشرة من الأستانة نظراً لأهميتها بعد فتح قناة السويس عام 1869م⁽⁵⁾، واستمر هذا الوضع حتى قيام النهضة العربية⁽⁶⁾ في الحجاز عند إعلان الحسين بن علي استقلاله عن الدولة العثمانية عام 1916م، إذ كانت جدة أول مدينة انضوت تحت أيدي القوات العربية بعد الهجوم البري والبحري من خلال الأسطول البريطاني⁽⁷⁾، حينها أعلن عن قيام أول دولة عربية مستقلة عن الدولة العثمانية.

واقع التجارة في ميناء جدة (1335 - 1336هـ/1916-1917م)

لا شك أن الحجاز كانت بلداً فقير الموارد، ولذلك اعتمدت على المساعدات التي كانت تصلها من الدولة العثمانية، إضافة إلى اعتمادها على مواسم الحج والأوقاف الموقوفة⁽⁸⁾، وبخاصة في مصر من خلال المحمل المصري⁽⁹⁾، ومن أجل ذلك اعتمدت الحجاز على استيراد

(1) المقريزي، تقي الدين أبو العباس أحمد بن علي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، دار صادر، بيروت، 1970 ج1، ص 567.

(2) Holt, peter Malcolm, The Cambridge history of Islam, Cambridge University, 1970, Vol 1, p 216.

(3) Ibid p 219.

(4) سعيد، المرجع السابق، ص 150.

(5) Ochenwald, w: Nationalism in anon- national stat, Columbus, -1964, P 130-131.

(6) النهضة العربية: هو الاسم الذي أطلق على الحركة العربية التي قامت في الحجاز ضد الأتراك ولاحظ ذلك من خلال أدبيات هذه الحركة والمقالات الافتتاحية وخطابات الحسين بن علي التي وردت في جريدة القبلة، لكن المراجع أطلقت عليها الثورة العربية.

(7) Joshua Te: telbaum, The Rise and Fall of Hashemite kingdom of Arabic, London, P80.

(8) الأوقاف الموقوفة: هي مخصصات أوقفت للحرمين في فترة حكم محمد علي باشا وكانت توزع على الأشراف والتكية المصرية والعربان والفقراء للمزيد عن الأوقات الموقوفة للحجاز في مصر؛ انظر، رفعت، إبراهيم، مرآة الحرمين أو الرحلة الحجازية والحج ومشاعره الدينية، ج2، القاهرة، 1925م، ص304-360.

(9) المحمل: أعواد من الخشب على شكل اليهودج، مربع الشكل ذو سقف يأخذ في الارتفاع من الجوانب إلى الوسط، ينتهي بهلال يحتوي على كسوة الكعبة المشرفة، وكان يصحب المحمل الحجاج، والأرزاق لأهل الحرمين ومرتببات للأشراف، وللفقراء، انظر: رفعت، المصدر نفسه، ص304-360.

استيراد معظم السلع من الخارج لتغطية حاجات سكانها والحجاج الذين يفدون إليها من كل فج عميق.

وفي سياق حديثنا عن فترة الدراسة، فإن جدة كان لها دور في الحرب العالمية الأولى، فبعد قيام الحرب العالمية الأولى ودخول الدولة العثمانية في 11 تشرين الثاني 1914م الحرب إلى جانب ألمانيا والنمسا، أصبحت الأقاليم التابعة للدولة العثمانية - ومنها ميناء جدة - محاصرة من الأسطول البريطاني، فقد فرض حصاراً اقتصادياً على موانئ البحر الأحمر التابعة للدولة العثمانية⁽¹⁾، ولذلك تأثرت الحجاز خلال سنوات الحصار البريطاني في السنتين الأوليين للحرب للحرب العالمية من الناحية الاقتصادية، بحيث توقفت حركة السفن القادمة إلى ميناء جدة، فلم يأت إليها سلع وحجاج.

وعلى الرغم من محاولة بريطانيا التقليل من هذه الآثار الاقتصادية، وخوفاً من أن تنهم بأنها السبب في منع الحج نشرت إعلاناً في جريدة الأهرام في 1916/12/5م بأن ميناء جدة - رغم أنه عثماني - فإنه يجب أن يميز عن غيره لقربه من الأماكن المقدسة والسماح للسفن التجارية بالرسو به⁽²⁾. ومع ذلك وبسبب الحرب وعدم الأمان في المواصلات ظلت الأزمة الاقتصادية موجودة.

وقبيل قيام النهضة العربية في الحجاز، وبعد الانتهاء من مراسلات (حسين - مكماهون)⁽³⁾، طلب الشريف حسين من بريطانيا أن تقوم أسطولها بفرض الحصار على سواحل سواحل البلاد العربية من عدن جنوباً حتى جدة شمالاً، ومنع الموانئ الهندية والأفريقية من التصدير إليه، وكان الهدف - حسب رأي الحسين - إثارة السكان البسطاء ضد الدولة العثمانية، وقد استجابت بريطانيا لهذا الطلب⁽⁴⁾، وعانى السكان الأمرين، ولم ينته هذا الحصار إلا بعد قيام النهضة العربية في 1916/6/10م وإعلان الحجاز استقلاله عن الدولة العثمانية⁽⁵⁾، على اثر

(1) السيد، عاطف، البحر الأحمر والعالم المعاصر دراسة تاريخية سياسية إستراتيجية، دار عطوة للطباعة، القاهرة، 1983م، ص 47-48.

(2) المومني، نضال داود، علاقة مصر بالحجاز على عهد الشريف الحسين وموقفها من ثورته وصراعه مع عبد العزيز 1908-1925م، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 2003م، ص 50.

(3) بدأت المراسلات في 14 تموز 1915م، وانتهت في 18/2/1916م، وبلغت عشرة رسائل من اجل حصول العرب على الاستقلال والوحدة للدولة العربية التي حددها ميثاق دمشق، للمزيد عن هذه الرسائل انظر:

Correspondence between Sir Henry McMahon, His Majesty's High at Cairo, & The sheriff Hussein of Mecca (July 1915 – March 1916), Published by Hills Majesty stationery office, London, 1939.

(4) السيد، عاطف، المرجع السابق، ص 48، موسى، سليمان، المراسلات التاريخية، 1914 – 1918، (د.ن) عمان، 1973م، ص 57-58.

Antonius, George, the Arab a wakening, the story of the Arab national movement, New York, 1965, p180.

(5) Elie Kedourie: the Anglo – Arab Labyrinth (1914-1939) west view press, London, P 144 – 146.

ذلك، بدأت الحركة التجارية تعود إلى الميناء تدريجياً باستقبال الحجاج والسلع، وكان لبريطانيا دور في تشجيع ذلك⁽¹⁾، فتفاعل أهل الحجاز - وبخاصة سكان جدة - بعودة مواسم الحج، ولكن أعداد الحجاج، والسلع كانت قليلة، ويعود السبب في ذلك إلى ارتفاع أجور النقل والشحن، ومع ذلك، فقد كانت مؤشراً على عودة النشاط التجاري للميناء، وتقاؤل أهل الحجاز والحكومة العربية الجديدة بذلك⁽²⁾، وقد وصلت أول باخرة مصرية إلى ميناء جدة في 8 ذي الحجة 1334هـ/1916/10/6م، وأفرغت (1229) طرداً من البضائع⁽³⁾، وبدأ النشاط التجاري في الميناء، وهذا ما كانت بريطانيا تريده⁽⁴⁾.

وبما أن أهداف النهضة العربية، التي انطلقت من الحجاز كانت من أجل تحرير العرب وإقامة الدولة العربية، فقد انعكس كل هذا على تشجيع التجار العرب في الجزيرة العربية والحجاز.

وسعت جريدة القبلة إضافة إلى الاهتمام الواضح بمجالات الوعي القومي العربي الإسلامي، ومناقشة القضايا القومية المصيرية لمحاربة الظلم والاضطهاد⁽⁵⁾، سعت الجريدة نحو بناء الوعي الاقتصادي والتجاري بين التجار العرب في الجزيرة العربية وخارجها. وهذا ما بدا واضحاً في افتتاحية العدد الخامس (29 شوال 1334هـ/1916/8/29م)، فقد جاء فيها: "أصبح معلوماً على الخاص والعام أن من أهم أسباب ارتقاء تجارة العالم في هذا العصر، ومن أكبر البواعث على تأسيس المعامل الصناعية الضخمة، والاستفادة من المخترعات العجيبة، اعتماد أصحاب الأموال على فكرة التعاون التجاري، وضم رؤوس الأموال بعضها إلى البعض، ليتمكن الناس بمجموعهم من إقامة الأعمال الكبرى التي لا يمكنهم إتمامها وهم منفردون، فأسسوا من رؤوس أموال صغيرة ثروات كبيرة، وأوجدوا لحمايتهم والتفكير في نجاحها وإنتاجها نقابات مؤلفة من أناس واسعى الاطلاع، وبما يرشدنا إليه التاريخ أن قریشاً كانت من أقدم الأمم انتباهاً إلى فائدة هذا التعاون، فكانت إيلافها رحلة الشتاء والصيف تقوي تجارتها"⁽⁶⁾ وكان هذا أول مؤشر على اهتمام حكومة الحجاز بالتجارة وتنشيطها منذ قيام النهضة العربية.

واستمرت الجريدة، في تشجيعها للعرب بعامه والحجازيين بخاصة، للاهتمام بهذا القطاع، لأنه مصدر التقدم والازدهار للدولة الناشئة؛ ففي عددها رقم سبعة وعشرين شجع مقال في الجريدة التجار على تنشيط جهودهم في هذا المجال، مشيراً إلى الوفود الكثيرة التي تغدو من

(1) Records of Hijaz 1798-1925, Edited by A.L.P. Burdett, Archive Editions, 1996, Vol, 7, p 184- 186.

(2) القبلة العدد 16، الخميس، 8 ذي الحجة 1334 هـ/1916/10/6م، ص 1.

(3) القبلة، العدد 8، الخميس 10 ذي القعدة 1334هـ/1916/9/8م، ص 3.

(4) Record of Hijaz, Vol, 7, P 458- 460.

(5) حول الاهتمام القومي للجريدة انظر، جوارنه، أحمد والخطيب، جبر، النهضة العربية، دراسة في القومية العربية من خلال جريدة القبلة 1916 - 1924م، مجلة اتحاد الجامعات العربية للآداب، المجلد التاسع، العدد الأول ب، 2012م، ص 335-350.

(6) القبلة، العدد 5، الاثنين 29 شوال 1334 هـ/1916/8/29م، ص 1، ولم يذكر كاتب المقال.

المشرق والمغرب إلى الحجاز من التجار للحصول على الفوائد والأرباح⁽¹⁾. وسعيًا وراء ذلك، فقد أسست الحكومة العربية الجديدة غرفة للتجارة في جدة لتحسين حالة التجارة، وعين لها رئيساً السيد محمود مراد⁽²⁾، وأقيم احتفال بهذه المناسبة في ميناء جدة في 3/10/1916م⁽³⁾.

وتشجيعاً للتجار، فقد أعلنت الحكومة الحجازية بأنها سوف تقدم الدعم والمساعدة لهم، سواء كانوا من الداخل أو من الخارج، لإقامة شركات تجارية لهم في الحجاز⁽⁴⁾، وكان لهذا الجهد أثره أثره في استشراف التجار للمستقبل، فأخذ التجار يوردون إلى الحجاز ما يرونه مناسباً لتلبية حاجات السكان وزوار الحرمين الشريفين، ويرسلون لوكلائهم في الخارج لطلب السلع، وبخاصة ما اعتاد الحجاج انتقاءها في أيام المواسم⁽⁵⁾، ونتيجة لذلك بدأ النشاط التجاري يعود إلى الميناء.

كما تأسست الشركة الوطنية في 8 ذي الحجة 1334 هـ/6/10/1916م⁽⁶⁾ من أجل استيراد استيراد السلع الجيدة لسكان البلد الحرام وزواره، وقد أحرزت الشركة تقدماً وحقت أرباحاً. وبعد أربعة وثمانين يوماً نشرت الشركة خلاصة عملها من أجل تشجيع التجار على المساهمة فيها، فكما جاء في الإعلان، بلغ رأس مال الشركة (321011) قرشاً وعشرين بارة⁽⁷⁾، وقيمة المبيع من البضائع (625021) قرشاً، والموجودة في الشركة (370162) قرشاً وخمس بارات، وأعلنت أن من يريد الإطلاع على دفاتر الشركة فإنها مستعدة لذلك، وقد بلغ السهم الواحد لمن يريد مئة قرش صاعاً، كما وسعت الشركة فروعها في مكة وجدة، فبلغت تسعة فروع⁽⁸⁾، وكان الهدف من هذا الإعلان توسيع عمل الشركة وتنشيط حركة التجارة للدولة الجديدة.

السلع والبضائع

استحوذت الواردات إلى السوق الحجازية عبر ميناء جدة على حجم الميزان التجاري لصالح الدول المصدرة للحجاز، بناء على البيانات التي رصدتها غرفة تجارة جدة، وهذا غير مستغرب إذا ما عرفنا بأن الحجاز بلد فقير في الموارد، إضافة إلى أنه يستقبل في موسم الحج أعداداً كبيرة من الحجاج من أقطار العالم الإسلامي. ويلاحظ - بالإضافة إلى أن النشاط التجاري

- (1) القبلة، العدد 27، الخميس 20 محرم 1335 هـ/16/11/1916م، ص 3، الكاتب هو سليمان بن احمد وهو أديب من الحجاز.
- (2) القبلة، العدد، 15، الاثنين 5 ذي الحجة 1334 هـ/3/10/1916م ص2.
- (3) القبلة العدد 16، الخميس 8 ذي الحجة 1334 هـ/6/10/1916م ص3.
- (4) القبلة، العدد 63، الخميس 28 جماد الأول 1335 هـ/22/3/1917م، ص 2.
- (5) القبلة، العدد 28، الاثنين 29 صفر 1335 هـ/25/12/1916م، ص2.
- (6) القبلة، العدد 16، الخميس 8 ذي الحجة 1334 هـ/6/10/1916م، ص3.
- (7) البارة: عملة نحاسية ضربت في مكة المكرمة، وبقيت كما كانت في العهد العثماني وكل عشر بارات تساوي قرش، القبلة، العدد 476، 18/4/1921م.
- (8) القبلة، العدد، 140، 10 ربيع الأول 1336 هـ/24/12/1917م، ص 3. القرش: ضرب في الحجاز من النحاس، وللقرش أنصافه وأرباعه، ويلاحظ أن القرش ظل كما في العهد العثماني يساوي عشرة بارات، انظر: نصيف، حسين بن محمد، ماضي الحجاز وحاضره، مطبعة خضير، مصر، 1930م، ص 109.

الذي بات مصدراً من مصادر رزق أهل الحجاز - تنوع في السلع الواردة إلى الميناء، حيث زادت عن (277) سلعة مختلفة خلال فترة الدراسة، وهذا مؤشر على عودة قوافل الحج إلى الحجاز، وزوال ما كان يمنع ذلك، وتنوعت أيضاً السلع التي راجت في أسواق جدة ومكة المكرمة وغيرها من المدن الحجازية، فكانت الغلال بأنواعها، والقهوة، والمنتجات الغذائية، والتمر الهندي والخروب، والأدوية، والمواد الصناعية، والعطور، والتوابل، والأدوات المنزلية والحيوانات والسمن، إضافة إلى السلع الأخرى، فكانت تجارة القماش الهندي، والحناء، والفحم، والنحاس وغيرها مما يرغب الحجاج حين عودتهم إلى بلادهم.

جدول (1): البضائع الواردة لميناء جدة 1916-1917م.

الشهر	السنة 1335هـ / 1916 م	السنة 1336هـ / 1917 م	الزيادة / نقصان	النسبة المئوية
محرم	37125	52393	+ 15268	41%
صفر	2155	48805	+ 46650	217%
ربيع الأول	52487	42906	- 9581	-18%
ربيع الثاني	55612	8038	- 47574	-86%
جمادي الأولى	75271	49281	- 25990	-35%
جمادي الآخرة	4135	53371	+ 49236	1190%
رجب	5217	49554	+ 44337	850%
شعبان	5664	37374	+ 31710	560%
رمضان	1392	50095	+ 48703	3499%
شوال	3500	8381	4881	140%
ذي القعدة	22819	8184	14635	64%
ذي الحجة	25910	-	25910	-100%

بنظرة إلى الجدول ⁽¹⁾ رقم (1) نلاحظ ارتفاعاً وانخفاضاً في واردات ميناء جدة بين سنة (1335-1336 هـ / 1916 - 1917م) من الخارج، وهذا مؤشر على أن النشاط التجاري لم يكن مستقراً بسبب الحرب ومن خلال الجدول نلاحظ ارتفاعاً في واردات الميناء في سنة 1336 هـ مقارنة مع العام الذي سبقه، فقد بلغت كمية السلع (256526) طرداً، في حين سجل العام 1335 هـ (400168) طرداً، بنسبة زيادة بلغت 397%، وهذه الزيادة واضحة إذا أخذنا

(1) أشير إلى أن الجداول في هذا البحث هي من عمل الباحث.

في الاعتبار أن الأعوام السابقة شهدت توقفا في حركة السلع بسبب الحصار الذي فرض على الميناء كما أوضحنا سابقاً، وأن القوات العربية سيطرت على سواحل الحجاز.

وإذا ما وازنا بين الأرقام في الأشهر، نلاحظ أن كمية الواردات في شهر محرم شهدت زيادة بنسبة 41%، وفي شهر صفر بلغت كمية الزيادة 217%، كما يلاحظ تراجع كمية السلع القادمة للميناء في شهر ربيع الأول بنسبة 18%. وتفسير ذلك قدوم الباخرة (نيرنك) في هذا الشهر من العام 1335 هـ/1917م قادمة من ميناء بومباي⁽¹⁾ وعليها (43347) طرداً من السلع⁽²⁾.

في المقابل، وصلت الباخرة (كويت) من ميناء بومباي عام 1336 هـ/1917م في شهر ربيع الأول وعليها كمية من السلع بلغت حوالي (38149) طرداً⁽³⁾، فكانت أقل من العام السابق من الشهر نفسه، وتراجعت الكمية الواردة في شهر ربيع الثاني بنسبة 86%. ويعود السبب إلى وصول الباخرة (حجاز) من الشهر نفسه من العام 1335 هـ/1916م وعليها كمية من السلع بلغت (46888) طرداً، بالمقابل لم ترد أي باخرة في هذا الشهر من العام 1336 هـ/1917م، ثم تراجعت الكمية في شهر جمادى الأولى بنسبة 35% عن العام السابق، ومرد ذلك وصول باخرتين هما (فيروز، ونيرنك) من ميناء كلكتة⁽⁴⁾ وعليها كمية من السلع بلغت حوالي (72492) طرداً⁽⁵⁾ من العام 1335 هـ/1916م، في المقابل لم تصل أي باخرة من الهند في الشهر نفسه من العام نفسه، ثم شهد شهر جمادى الآخرة زيادة في الكمية بنسبة 1190% للميناء من الموانئ الداخلية في البحر الأحمر⁽⁶⁾. وفي شهر رجب شهد زيادة في كمية السلع عن العام السابق بلغت (44337) طرداً بنسبة 850%⁽⁷⁾، وفي شهر شعبان زادت الكمية حوالي

(1) بومباي: ميناء هندي هام يقع على الساحل الغربي للهند، ويعتبر المدخل الرئيسي للهند، انظر: www.ar.wikipedia.org/wiki

(2) القبلة العدد 42، الاثنين 13 ربيع الأول 1335 هـ/1917/1/7م، ص 4.

(3) القبلة، العدد 144، 24 ربيع الأول 1336 هـ/1918/1/7م ص 3.

(4) كلكتة: ميناء هندي هام يقع في خليج البنغال، انظر: www.ar.wikipedia.org/wiki

(5) القبلة، العدد 57، الخميس 7 جمادى الأولى 1335 هـ/1917/3/1م، ص 3 والعدد 60، 17 جمادى الأولى 1335 هـ/1917/3/11م، ص 3.

(6) شهد هذا الشهر حركة نشطة في موانئ البحر الأحمر من موانئ السويس، وبورسودان، وسواكن والموانئ الداخلية للحجاز من قبل السفن والسنايك حول ذلك انظر: القبلة العدد 163، 1 جمادى الثانية 1336 هـ/1918/3/14م، ص 3، والعدد 167، 17 جمادى الثانية 1336 هـ/1918/3/28م، ص 3، والعدد 169، 22 جمادى الثانية 1336 هـ/1918/4/4م، ص 3، والعدد 170، 26 جمادى الثانية 1336 هـ/1918/4/3م، ص 3.

(7) حول كمية السلع الواردة للميناء انظر، جريدة القبلة العدد 173، 7 رجب 1336 هـ/1918/4/18م، ص 3، والعدد 174، 11 رجب 1336 هـ/1918/4/22م، ص 3، والعدد 175، 14 رجب 1336 هـ/1918/4/25م، ص 3، والعدد 176، 18 رجب 1336 هـ/1918/4/29م، ص 4، والعدد 177، 21 رجب 1336 هـ/1918/5/2م، ص 3، والعدد 178، 25 رجب 1336 هـ/1918/5/6م، ص 3 والعدد 179، 27 رجب 1336 هـ/1918/5/8م، ص 3، والعدد 182، 4 رجب 1336 هـ/1918/5/21م، ص 3.

(31710) طرداً بنسبة 560%⁽¹⁾، وفي شهر رمضان شهد زيادة بلغت حوالي (48703) طرداً بنسبة 3499% بسبب وصول الباخرة (كويت)⁽²⁾، وفي شهر شوال ارتفعت الكمية حوالي (4881) طرداً بزيادة بنسبة 140%⁽³⁾، وهذا يعطينا مؤشراً على عودة السلع تدريجياً وعودة الاستقرار التجاري في الميناء، كما يلاحظ منذ شهري ذي القعدة وذو الحجة من العام 1336هـ/1917م ارتفاعاً وانخفاضاً للبضائع. ويبدو أن السبب في ذلك يعود إلى ارتفاع في أسعار السلع عند قدوم موعد الحج⁽⁴⁾.

السلع الرئيسية

سوف نركز هذه الدراسة على مناقشة السلع الرئيسية الواردة إلى ميناء جدة، مع الأخذ في الحسبان أن كمية هذه السلع ليست لأهل الحجاز فقط، بل أيضاً للحجاج القادمين في كل سنة إليها في موسم الحج، فقد أسهم الحجاج الفاسدين للأماكن المقدسة في تنشيط حركة التجارة في ميناء جدة، إذ إن الحجاج يكثر في مكة المكرمة خلال مناسك الحج أواخر شهر ذي القعدة ومنتصف شهر ذي الحجة، فكان لا بد للحجاز أن تستورد مختلف السلع لتلبية حاجاتهم، وتركز هذه الدراسة على مناقشة السلع الرئيسية فقط، مع العلم أن السلع المستوردة كما جاء من رئيس غرفة تجارة جدة بلغت (277) سلعة متنوعة.

الأرز: يعتبر من السلع الأساسية الأكثر استهلاكاً في الحجاز، حيث بلغت الكمية الواردة إلى ميناء جدة خلال فترة الدراسة حوالي (295859) طرداً، فاستورد الحجاز عام 1335هـ/1916م حوالي (128311) طرداً⁽⁵⁾، وارتفعت الكمية في العام 1336هـ/1917م فبلغت حوالي (167548) طرداً⁽⁶⁾، بزيادة عن العام السابق بلغت (39234) طرداً بنسبة 64%، ويلاحظ أن أكثر الأشهر استيراداً هو شهر جمادى الأولى⁽⁷⁾، وهو شهر حصاد الأرز في

- (1) انظر القبلة العدد 181، 5 شعبان 1336هـ/1918/5/16م، ص3، والعدد 183، 13 شعبان 1336هـ/1918/5/21م، ص3، والعدد 184، 17 شعبان 1336هـ/1918/4/28م، ص3، والعدد 186، شعبان 1336هـ/1918/6/4م، ص3، والعدد 187، 27 شعبان 1336هـ/1918/6/7م، ص3.
- (2) انظر القبلة العدد 189، 1 رمضان 1336هـ/1918/6/15م، ص3، والعدد 190، 9 رمضان 1336هـ/1918/6/18م، ص3، والعدد 192، رمضان 1336هـ/1918/6/21م، ص3، حيث وصلت الباخرة الكويت، والعدد 193، 19 رمضان 1336هـ/1918/6/28م، ص3.
- (3) انظر القبلة العدد 197، 7 شوال 1336هـ/1918/7/16م، والعدد 198، 10 شوال 1336هـ/1918/7/16م، ص3.
- (4) الشفيعي، محمد بن سعيد، التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني 1840-1916م، (د.ن. الرياض، 2007، ص 255.
- (5) القبلة العدد 57، 7 جمادى الأولى 1335هـ/1917/3/1م، ص3، والعدد 60، 17 جمادى الأولى 1335هـ/1917/3/11م، ص3، والعدد 158، 14 جمادى الأولى 1336هـ/1917/3/8م، ص3، والعدد 161، 24 جمادى الأولى 1336هـ/1918/3/7م، ص3.
- (6) انظر الجدول رقم 1، ص14، والقبلة العدد، 124، 13 محرم 1336هـ، ص3، والعدد، 132، 11 صفر 1336هـ، ص3، والعدد 144، 24 ربيع الأول 1336هـ، ص3.
- (7) انظر القبلة خلال شهر جمادى الأولى، العدد 57، ص3، والعدد 60، ص3.

الهند⁽¹⁾، وقد سجلت هذه السلع أعلى كمية استيراد على الإطلاق خلال فترة الدراسة، وهذا يعطينا مؤشراً أن هذه السلعة كانت أكثر السلع استهلاكاً لأهل الحجاز والحجاز، كما يلاحظ أن أكثر الدول المصدرة لهذه السلع هي الهند وتليها مصر⁽²⁾.

الدقيق والحنطة: تعتبر من السلع الإستراتيجية للوطن العربي والحجاز، وقد بلغت الكمية الواردة إلى ميناء جدة خلال فترة الدراسة حوالي (63133) طرداً، وسجل العام 1336 هـ كمية بلغت حوالي (37316) طرداً⁽³⁾ مقارنة بواردات العام 1335 هـ/1917م والبالغة حوالي (25817) طرداً⁽⁴⁾، بزيادة بلغت (11499) بنسبة 30% وتصدرت الهند⁽⁵⁾ المرتبة الأولى المصدرة للحجاز، ثم جاء ميناء البرك وميدي⁽⁶⁾. ويلاحظ من خلال الجريدة أن هذه السلعة لم تكن تستورد على مدار السنة بل في أشهر محددة وبخاصة بعد الحصاد، وهذا مؤشر على أنه يمكن تخزينها.

الكاز: يعد من أبرز سلع الطاقة في الحجاز، وبلغت الكمية الموردة للحجاز عبر الميناء خلال فترة الدراسة حوالي (402176) تنكة، حيث سجل العام 1336 هـ/1917م حوالي (21274) تنكة⁽⁷⁾ مقارنة مع العام 1335 هـ/1916م، حيث بلغت الكمية حوالي (18902) تنكة⁽⁸⁾، وكانت نسبة الزيادة 11% واحتلت مصر المرتبة الأولى في التصدير لهذه السلعة⁽⁹⁾، تلتها إريتريا⁽¹⁰⁾، ويلاحظ أن هذه السلعة كانت تستورد على مدار العام، وهذا يعطينا مؤشراً على أنه لا يمكن تخزينها كباقي السلع، وكانت الحجاز تعاني من مشكلة الكاز، وهذا ما تم الإعلان عنه في العدد 156 المؤرخ في 7 ربيع الثاني 1336 هـ/20 كانون الثاني، فقد أعلنت الحكومة الحجازية أنها قررت

- (1) جوارنه، احمد، تقرير هولاند عن تجارة مسقط 1908-1909م، مجلة ليو العدد، 4، 2010م، ص38.
- (2) انظر الجدول رقم 3، ص28.
- (3) انظر: الجدول رقم 1، ص14، والقبلة العدد 122، 5 محرم 1336 هـ، ص3، والعدد 124، ص3، والعدد 125، 16 محرم 1336 هـ، ص3. الجدول رقم 1، ص12، والقبلة العدد 122، 5 محرم 1336 هـ، ص3، والعدد 124، ص3، والعدد 125، 16 محرم 1336 هـ، ص3.
- (4) انظر الجدول رقم 1، ص14، والقبلة العدد 29، 27 محرم 1335 هـ، ص4، والعدد 42، 13 ربيع الاول 1335 هـ، والعدد 51، 15 ربيع الثاني 1335 هـ، ص3.
- (5) انظر الجدول رقم 3، ص28، والقبلة العدد 144، ص2.
- (6) انظر الجدول رقم 3، ص28، والقبلة العدد 144، ص2، والعدد 148، 8 ربيع الثاني 1336 هـ، ص3؛ البرك، ميناء يقع في إمارة عسير على شاطئ البحر الأحمر، وسمي بذلك نسبة إلى البرك بن دبيرة بن تغلب بن حلوان قضامة. انظر: اليماني، محمد بن احمد، مجمع بلدان اليمن وقبائلها، تحقيق إسماعيل بن الاكوع، ج1، دار الحكمة اليمنية، ضباء، 1996م، ص117. ميدي: بلدة تقع على ساحل البحر الأحمر ما بين اللحية وجيزان، وبها مرسى للسفن. انظر: اليماني، المرجع السابق، ج2، ص726.
- (7) القبلة، العدد 26، 17 محرم 1335 هـ/1916/11/13م، والعدد 30 والعدد 41، 9 ربيع الاول 1335 هـ، ص3.
- (8) القبلة، العدد 30، 1 صفر 1335 هـ، ص4، والعدد 48، 5 ربيع الثاني 1335 هـ، ص4، والعدد 51، 15 ربيع الثاني 1335 هـ، ص3.
- (9) انظر الجدول رقم 2، 23.
- (10) العدد 134، 18 صفر 1336 هـ، ص3، والعدد 147، 5 ربيع الثاني 1336 هـ/1918/1/17م، ص3.

استيراد ثلاثة آلاف تنكة من الكاز البترول، عن كل شهر منها ألفان باسم الشركة الوطنية الحجازية وألف تنكة خاص باسم بلدية جدة⁽¹⁾.

السكر: استورد الحجاز أنواعاً من السكر مثل: نوع دوبارة⁽²⁾ والسكر الروسي، وبلغت الكمية المستوردة خلال فترة الدراسة (38051) طرداً، منها (18695) طرداً وردت للميناء خلال العام 1335 هـ/1916م⁽³⁾، وارتفعت الكمية في العام 1336 هـ/1917م وبلغت حوالي (19356) طرداً⁽⁴⁾ بزيادة نسبتها 3%.

الذرة: بلغت كمية الذرة التي استوردها الحجاز عبر الميناء خلال فترات الدراسة حوالي (32013) طرداً، وصل منها في العام 1335 هـ/1917 حوالي (23988) طرداً وخلال العام 1336 حوالي (8025) طرداً، وسجل تراجعاً عن العام السابق (15963) طرداً. ولا نجد تفسيراً لذلك، ومن الممكن أن السبب في هذا التراجع ارتفاع في الأسعار العالمية، وأبرز الدول التي صدرت للحجاز الهند، حيث احتلت المرتبة الأولى⁽⁵⁾، ثم جاءت السودان⁽⁶⁾ ثم مصر⁽⁷⁾.

الدخن: وهو من السلع الرئيسية في الحجاز، إذ بلغت الكمية الواردة لميناء جدة خلال فترة الدراسة حوالي (341614) طرداً، منها حوالي (16771) طرداً⁽⁸⁾ خلال العام 1335 هـ، وحوالي (17843) طرداً خلال العام 1336 هـ⁽⁹⁾ بزيادة نسبتها 6%، واحتلت الهند⁽¹⁰⁾ الدول المصدرة ثم السودان⁽¹¹⁾ ثم مصر⁽¹²⁾.

- (1) القبلة العدد 156، 7 ربيع الثاني 1336 هـ/1918/1/20م، ص 2، ورد في تقرير غرفة التجارة الغاز، ولكن كان يقصد به الكاز.
- (2) دوبارة: نوع من أنواع السكر كان يستورد من الهند، القبلة، العدد 27، 29 محرم 1335 هـ/1916/11/23م، ص 4.
- (3) القبلة العدد 29، 27 محرم 1335 هـ/1916/11/23م، ص 4، والعدد 42، 13 ربيع الأول 1335 هـ/1917/1/7م، ص 4، والعدد 51، 15 ربيع الثاني 1335 هـ/1917/2/8م، ص 3، والعدد 57، 7 جمادى الثاني 1335 هـ/1917/3/1م، ص 3.
- (4) القبلة، الأعداد خلال العام 1336 هـ.
- (5) حول الكمية التي جاءت من موانئ الهند انظر القبلة العدد 29، ص 3، والعدد 42، والعدد 51، ص 3، والعدد 120، ص 3 والعدد 122، ص 3، والعدد 124، ص 3، والعدد 169، ص 3، والعدد 179، ص 3.
- (6) حول الكمية التي جاءت من السودان انظر القبلة العدد 112، والعدد 122، والعدد 130، والعدد 173، والعدد 174، والعدد 177 ص 3.
- (7) حول الكمية من السويس انظر العدد 65 ص 3.
- (8) القبلة، العدد 29، 27 محرم 1335 هـ، ص 4، والعدد 42، 13 ربيع الأول 1335 هـ، ص 4، والعدد 46، 27 ربيع الأول 1335 هـ، ص 3، والعدد 51، 15 ربيع الثاني 1335 هـ، ص 3.
- (9) القبلة، الأعداد خلال العام 1336 هـ.
- (10) حول السلع من الهند انظر، العدد 42، 13 ربيع الأول 1335 هـ/1917/1/7م، والعدد 51، 15 ربيع الثاني 1335 هـ/1917/2/8م، ص 3.
- (11) القبلة العدد 48، 5 ربيع الثاني 1335 هـ/1917/1/29م، ص 4، والعدد 53، 22 ربيع الثاني 1335 هـ/1917/2/15م، ص 2، والعدد 103، 25 شوال 1335 هـ/1917/8/14م، ص 2، والعدد 113، 30 ذي القعدة 1335 هـ/1917/9/17م، ص 3، والعدد 126، 20 محرم 1336 هـ/1917/11/5م، ص 3، والعدد 161، والعدد 163، والعدد 165، 8 جمادى الثاني 1336 هـ/1918/3/21م، ص 3، والعدد 166، 12 جمادى الثانية 1336 هـ/1918/3/25م، ص 3، والعدد 172، 4 رجب 1336 هـ/1918/4/15م، ص 3، والعدد 177، والعدد 181، 5 شعبان 1336 هـ/1918/5/16م، والعدد 183، 10 شعبان 1336 هـ/1918/5/21م، ص 3.
- (12) انظر الجدول رقم 2، ص 23.

جدول (2): يبين عدد وأنواع السفن القادمة إلى ميناء جدة وترفع العلم البريطاني.

اسم السفينة	عدد مرات الرسو في جدة		الميناء القادمة منه
	1335 هـ	1336 هـ	
بحرين	-	1	بومباي
جهانكيز	1	-	عدن
حجاز	3	-	بومباي، عدن
استريانة	-	1	عدن
سردار	-	1	-
كويت	1	6	بومباي
كوجي دنشو	1	-	عدن
نيرنك	4	-	بومباي + عدن + كلكتة
فيروزي	1	-	كلكتة
أسمره	7	5	مصوع + السويس
منصورة	21	19	السويس، مصوع، بور سودان سواكن
دقهلية	27	19	السويس، بور سودان، سواكن
طنطا	-	1	السويس، بور سودان، سواكن
نجيلة	10	-	السويس، بور سودان، سواكن
سنابك	22	134	المواني الداخلية، عسير، بور سودان، اليمن

السفن التي رست في ميناء جدة وجنسياتها

يشير التقرير الذي نشرته غرفة تجارة جدة خلال فترة الدراسة إلى أن ميناء جدة استقبل عدداً من السفن بأنواعها المختلفة، كبيرة الحجم والمتوسطة والصغيرة. وبنظرة إلى الجدول رقم (2) نلاحظ ثلاثة أنواع للسفن، أولها البواخر القادمة من موانئ الهند، التي بلغ عددها عشرة باواخر⁽¹⁾، وهذا العدد قليل إذا قارنا ذلك على ما كانت عليه الأحوال قبل قيام الحرب العالمية

(1) انظر الجدول رقم (2)، وأشير إلى أن الباحث صنف السفن إلى ثلاثة أصناف ولم تصنفه الجريدة.

الأولى⁽¹⁾. ويرجع السبب في ذلك إلى صعوبة المواصلات وانعدام الأمن في البحر الأحمر، كما يلاحظ أن البواخر القادمة من الهند كانت ترفع العلم البريطاني⁽²⁾.

فبعد صناعة بريطانيا البواخر، اتسع نشاطها التجاري في البحر الأحمر والخليج العربي، من أجل منع القوى الأوروبية الأخرى من منافستها في خطوط مواصلاتها مع مستعمراتها في الهند⁽³⁾، وأصبحت بريطانيا خلال الحرب العالمية الأولى تمتلك أسطولاً تجارياً كبيراً، إضافة إلى أنها كانت تسيطر على سواحل البحر الأحمر والجنوب العربي والخليج العربي والهند.

وبالرجوع إلى الجدول نلاحظ أن الباخرة (كويت)⁽⁴⁾ "سجلت أكثر البواخر رسواً في الميناء بسبع مرات، ثم جاءت الباخرة (نيرنك) مسجلة أربع مرات⁽⁵⁾، وكذلك بحرين⁽⁶⁾ و(حجاز)⁽⁷⁾ (جهانكير)⁽⁸⁾ و(كوجي دنشو)⁽⁹⁾، ومع قلة أعداد المرات التي رست بها هذه البواخر فإنها كانت محملة بكميات كبيرة من البضائع، أما السفن متوسطة الحجم، فقد شهدت حركة نشطة إذا ما قورنت بالسفن الكبيرة القادمة من الهند، وكانت حركة السفن المتوسطة متركزة في الموانئ الداخلية للبحر الأحمر، وبخاصة بين ميناء السويس، وجدة ثم إلى بورسودان أو سواكن وميناء مصوع⁽¹⁰⁾ ثم العودة، وتصدرت مصر قائمة الدول المصدرة للحجاز من خلال السفن (دقهلية، منصورة، طنطا، نجيلة)⁽¹¹⁾.

- (1) وصل للميناء على سبيل المثال قبل قيام الحرب العالمية الأولى 301 سفينة، بحمولة بلغت حوالي (454390) طرداً، منها 23 سفينة تركية و158 بريطانية، وكذلك سفن فرنسية، ونمساوية وهولندية، وإيطالية، وروسية، للمزيد من ذلك انظر، الشفيعي، المرجع السابق، ص 53 – 73.
- (2) لم تسجل غرفة تجارة جدة من خلال جريدة القبلة جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه، ولكن تم تحديد جنسية السفينة من خلال يوميات جدة البريطانية، (The Jeddah diaries).
- (3) الشفيعي: المرجع السابق، ص 53.
- (4) القبلة العدد 132، 8 صفر 1336هـ/1917/11/23م، ص3، والعدد 144، والعدد 169، 22 جماد الثاني 1336هـ/1918/4/4م، ص3، والعدد 179، 27 رجب 1336هـ/1918/5/8م، ص3، والعدد 192، 9 رمضان 1336هـ/1918/6/21م، ص3.
- (5) القبلة العدد 29، 27 محرم 1335هـ/1917/11/14م، ص4، العدد 42، 13 ربيع الأول 1335هـ/1917/1/7م، ص، 4، والعدد 60، 17 جماد الأولى 1335هـ/1917/3/11م، ص3.
- (6) القبلة العدد 112، 29 ذي القعدة 1335هـ/1917/9/16م، ص3.
- (7) القبلة العدد 51، 15 ربيع الثاني 1335هـ/1917/2/8م، ص3.
- (8) القبلة 26، 17 محرم 1335هـ/1916/11/13م، ص4.
- (9) القبلة العدد 72، 2 رجب 1335هـ، ص2.
- (10) مصوع: ميناء رئيسي لارتيريا، ويقع في حوض الساحل الارتيري على البحر الأحمر، للمزيد انظر: محمود، محمود توفيق المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، دراسة في الجغرافيا السياسية، دار المريخ، الرياض، 1983م، ص133، وكذلك انظر: www.ar.wikipediaorg/wiki
- (11) هذه الأسماء للسفن نسبة إلى المدن المصرية، دقهلية مدنية تقع في مصر شمال الدلتا، والمنصورة: مدينة مصرية تقع على الضفة الشرقية لنهر النيل فرع دمياط، وطنطا: مدينة مصرية تقع بوسط الدلتا، انظر: www.ar.wikipediaorg/wiki

وعلى الرغم من أن هذه السفن مصرية وملكيته تعود إلى الشركة الخديوية المصرية، فإنها كانت ترفع العلم البريطاني، فبعد أن أصبحت مصر تحت الحماية البريطانية عام 1881م أصبحت بريطانيا تدبر هذه الشركة، ولم تسمح لتلك السفن بالإبحار تحت العلم المصري، وإنما كانت ترفع العلم البريطاني⁽¹⁾، وكانت هذه السفن عندما تبحر ترافقها أحياناً بوارج حربية بريطانية، وبخاصة خلال الحرب العالمية الأولى⁽²⁾، أما السفن التي ترفع العلم الإيطالي (أسمر، مصوع)⁽³⁾، فقد رست في ميناء جدة خلال فترة الدراسة (18) مرة، وكانت حركتها في موانئ البحر الأحمر من ميناء مصوع إلى جدة فالسويس والعودة، ويلاحظ أن السفن المتوسطة، التي رست في ميناء جدة هي سفن بريطانية وإيطالية، وهذا غير مستبعد خلال هذه الفترة، إذا علمنا أن الحجاز دخل بعد 1916/6/10م إلى جانب الدول الحليفة في الحرب العالمية الأولى، فبريطانيا ارتبطت في معاهدات مع الشريف حسين والإمام الإدريسي في عسير، إضافة إلى مصر والسودان كانتا تحت الحماية البريطانية، وأرتيريا تحت الحماية الإيطالية، أما السفن الشراعية صغيرة الحجم المعروفة في الحجاز باسم (السنابك)⁽⁴⁾، فكانت سفناً عربية، وكان لها دور كبير في النشاط التجاري في البحر الأحمر، فقد ذكر بيركهاردت (Burckhardt)⁽⁵⁾، الذي زار جدة في سنة 1814م، أن عدد تلك السفن كان يقدر بـ (250)⁽⁶⁾، ولكن عددها قل بسبب استخدام السفن البخارية ذات السرعة العالية والحمولة الكبيرة، وهذا أدى إلى انهيار تلك السفن في نهاية القرن التاسع عشر⁽⁷⁾، وبمنظرة إلى الجدول رقم (2)، نلاحظ أن جريدة القبلة قد ذكرت أسماء سنابك وصلت إلى ميناء جدة عددها (22) سنابكاً، كانت هذه السنابك تعمل في البحر الأحمر

- (1) الشفيعي، المرجع السابق، ص 60.
- (2) المومني: المرجع السابق، ص 239.
- (3) هذه السفن نسبية إلى مدن في أرتيريا، فأسمرة تقع في أرتيريا بناها الإيطاليون لتكون مستعمرة دائمة لهم، واهتموا بها وهي الآن عاصمة أرتيريا. أما مصوع أو باضع من الموانئ الرئيسية في أرتيريا تقع على ساحل البحر الأحمر، وكانت تحت الحماية الإيطالية، وكانت عاصمة أرتيريا زمن الحماية الإيطالية.
- (4) www.ar.wikipedia.org/wiki
- (5) السنابك: نوع من السفن الشراعية الصغيرة، وهي معروفة عند أهل الحجاز بهذا الاسم، تبلغ حمولتها مئة وثمانين طناً. حول ذلك انظر، النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، القاهرة، ط2، 1979م، ص 70، وكذلك انظر، عثمان، شوقي عبد القوى، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، عالم المعرفة، الكويت، 1990م، ص 152.
- (6) جون لويس بيركهاردت (1784-1817م): من الأعلام المعروفين في أوروبا في النصف الأول من القرن التاسع عشر، لأنه كان أول رحالة أوروبي وصل مكة المكرمة كحاج مسلم باسم الشيخ إبراهيم عبد الله. للمزيد عن ذلك انظر: رحلات بيركهاردت في سوريا الجنوبية، ترجمة أنور عرفات، المطبعة الأردنية، عمان، 1969م.
- (7) Burchhardtj: Travels in Arabia comprehending an account of those territon: g in Hedjaz which the Mohmmedan regard as sacred, London, 1968 p 72 – 73.
- (7) الشفيعي، المرجع السابق، ص 47.

خلال هذه الفترة، وكان بعضها سودانية أو عسيرية أو حجازية⁽¹⁾، وهذا العدد قليل إذا علمنا أن الحجاز خلال هذه الفترة كان ساحة للحرب الدائرة بين الحجاز والحكومة الاتحادية. وقد ارتفع عدد هذه السنايك بعد أن أخذت القوات العربية زمام المبادرة في الهجوم ووصلت إلى العقبة، فصار عدد هذه السنايك عام 1336 هـ (134) سنوكاً⁽²⁾.

جدول (3): كمية البضائع الواردة إلى ميناء جدة في الموانئ الهندية.

الميناء	1335 هـ	1336 هـ	نسبة الزيادة/ النقصان
بومباي	126652	286825	+126%
كلكتة	72482	30148	-58%

السلع الواردة إلى ميناء جدة من الموانئ الداخلية للحجاز.

الميناء	1335 هـ	1336 هـ	نسبة الزيادة/ النقصان
الليث	668	521	-22%
رابع	48	398	729%
ينبع	675	188	-72%
ضبا	-	38	100%
ضبيا	-	196	100%
مرسي عمر الملوحي	-	380	100%
المج	-	20	100%
جيزان	928	221	-76%

- (1) القبلة العدد، 46، 27 ربيع الأول 1335 هـ، ص3، والعدد 48، 5 ربيع الثاني 1335 هـ/1917/1/29م، ص4، والعدد 103، 5، 2 شوال 1335 هـ/1917/8/14م، ص2، والعدد 105 3 ذي القعدة 1335 هـ/1917/3/21م، ص3، والعدد 113، 30 ذي القعدة 1335 هـ/1917/9/17م، ص3.
- (2) أصبحت حركة السنايك بشكل ملحوظ في الميناء ومن أبرزها (فتح الخير، سهالة، المسهل، السهلة، خضرة، قاصد كريم، راجي كريم، الهاشمي، أم القرى، فتح الرحمن، السنوسة، البشر، نجم، السعد، جوهرة، سلطانية...) حول ذلك انظر: القبلة العدد 122، 1 محرم 1336 هـ/1917/10/17م، ص4، والعدد 126، 20 محرم 1336 هـ/1917/11/5م، ص3، والعدد 129، محرم 1336 هـ/، ص3، والعدد 140، 10 ربيع الأول 1336 هـ/1917/12/24م، ص3، والعدد 148، 8 ربيع الثاني 1336 هـ/1918/1/21م، ص3، والعدد 153، 15 ربيع الثاني 1336 هـ/1918/2/7م، ص3.

البضائع الواردة لميناء جدة من موانئ البحر الأحمر

الميناء	1335هـ	1336هـ	المجموع	النسبة
السويس	29976	35135	65111	17%
سواكن	11498	19807	31305	72%
بورسودان	1262	1283	2545	1,7%
مصوع	653	9785	10438	1398%
البرك	-	5396	5396	100%
جيزان	928	221	1149	76%-
ميدي	-	5332	5332	100%

وهذه الزيادة في عدد السنايك في العام 1336هـ مؤشر على استقرار الأوضاع الأمنية في ميناء جدة، بعد أن سيطرت عليها القوات العربية، فالحجاز سيطرت على معظم مدن الحجاز في هذه الفترة باستثناء المدينة المنورة، التي لم يستسلم قائدها التركي فخري باشا إلا بعد نهاية الحرب العالمية الأولى 1918م⁽¹⁾.

الموانئ التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع الحجاز (1335هـ - 1336 هـ/1916-1917م)

شهدت هذه الفترة حركة في النشاط التجاري في ميناء جدة إذا ما قورنت مع السنوات السابقة لبداية الحرب العالمية الأولى، حيث توقفت الحركة إضافة إلى قلة الحجاج القادمين إلى الأماكن المقدسة في الحجاز، بسبب دخول الدولة العثمانية الحرب إلى جانب ألمانيا والنمسا⁽²⁾.

ويوضح لنا الجدول رقم (3) العلاقات التجارية بين ميناء جدة والموانئ العالمية وبخاصة الهندية، فقد ارتبط الميناء بعلاقات تجارية قديمة مع ميناء بومباي وكلكتا⁽³⁾، إذ نلاحظ أن ميناء بومباي الهندي قد صُدِّر إلى ميناء جدة سلعا متنوعة خلال هذه الفترة، حيث ورد منها للميناء خلال العام 1335 هـ /1916م حوالي (126652) طرداً⁽⁴⁾، وزادت هذه الكمية من السلع لتبلغ في

- (1) الروسان، ممدوح عارف، حروب الثورة العربية الكبرى 1916-1918م، مكتبة الكتاني، اربد، 1986م، ص 58-63.
- (2) زج الاتحاديين بالدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى عام 1914م، للمزيد من ذلك انظر، أوزتونا، يلماز، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة عدنان محمود سلمان ومحمود الأنصاري، منشورات مؤسسة فيصل للتمويل، استانبول، 1990م، ص 235-236.
- (3) طناش، رائد علي، تاريخ العلاقات بين الحجاز والهند، اربد، 2004م، ص 114-115.
- (4) القبلية، العدد 29، ص4، والعدد 43، ص3، والعدد 51، ص3، والعدد 109، ص3 والعدد 112، والعدد 120، ص3.

العام 1336هـ/1916م حوالي (286825) طرداً⁽¹⁾. وصدر ميناء كلكتا إلى ميناء جدة خلال هذه الفترة سلعا بلغت (102630) طرداً، وصل منها خلال العام 1335 هـ حوالي (72482) طرداً⁽²⁾، و(30148) طرداً خلال العام 1336 هـ⁽³⁾، ونلاحظ أن الموانئ الهندية قد تصدرت المرتبة الأولى في كمية السلع المصدرة إلى ميناء جدة.

أما الموانئ الداخلية للبحر الأحمر، فقد جاء ميناء السويس المصري في المرتبة الأولى من حيث الكمية، فبلغت حوالي (65111) طرداً، منها (29976) طرداً خلال العام 1335 هـ⁽⁴⁾ و(35135) طرداً خلال العام 1336⁽⁵⁾ بزيادة بلغت (5159) طرداً، وهذا مؤشر على عودة النشاط التجاري إلى الميناء. ثم جاءت الموانئ السودانية في المرتبة الثانية، فقد صدر السودان لميناء الحجاز خلال هذه الفترة كمية من السلع بلغت حوالي (33850) طرداً، كما هو موضح في الجدول، وصدر ميناء سواكن كمية بلغت حوالي (31305) طرداً⁽⁶⁾ وميناء بورسودان (2545) طرداً خلال العام 1335 هـ (6151) طرداً، وشهد العام 1336 هـ ارتفاعاً في كمية السلع عن العام السابق بلغت حوالي (8330) طرداً⁽⁷⁾.

ثم جاء ميناء مصوع الأرثري في المرتبة الثالثة في موانئ البحر الأحمر من حيث كمية السلع المصدرة لميناء جدة، فبلغت الكمية المصدرة إلى ميناء جدة خلال تلك الفترة (10438) طرداً، وصل منها خلال العام 1335 (653) طرداً⁽⁸⁾، ثم ارتفعت الكمية في العام 1336 لتبلغ حوالي (9785) طرداً⁽⁹⁾، بزيادة عن العام السابق بلغت (9135) طرداً، وهذا ارتفاع ملحوظ، ساعد على وجود استقرار الوضع الأمني في البحر الأحمر والحجاز خاصة؛ فقد سيطرت القوات العربية على سواحل البحر الأحمر باستثناء ميناء الحديدة⁽¹⁰⁾.

- (1) القبلة العدد 122، ص4، والعدد 124، ص3 والعدد 144، ص3 والعدد 158، ص3 والعدد 132، ص3، والعدد 169، ص3 والعدد 179، ص3 والعدد 192، ص3.
- (2) القبلة العدد 57، ص3 والعدد 60، ص3.
- (3) القبلة العدد 184، 17 شعبان 1336هـ/1918/4/28م، ص3.
- (4) راجع أعداد القبلة العدد 27، ص30، ص3، 39، 41، 45، ص3، 51، 54، ص3، 59، 62، 65، 71، ص3، 79، 81، 86، ص3، 96، 99، 103، 110، 112، ص3.
- (5) راجع أعداد القبلة، العدد 122، 127، 129، 144، 147، 150، 153، 156، 158، 159، 161، 166، 132، 135، 136، 176، 181، ص2، 190، 193، ص3.
- (6) راجع أعداد القبلة العدد 38، 29 صفر 1335هـ، ص3، والعدد 44، 20 ربيع الأول 1335هـ، ص2، والعدد 46، 27 ربيع الأول 1335 هـ، ص3، والعدد 48، 5 ربيع الثاني 1335هـ، ص4.
- (7) راجع أعداد القبلة، خلال العام 1336هـ.
- (8) القبلة، العدد 84، 14 شعبان 1335 هـ—1917/6/5م، ص3، والعدد 107، 9 ذي القعدة 1335هـ/1917/8/27م، ص3، والعدد 115، 7 ذي الحجة 1335هـ/1917/9/24م، ص3.
- (9) القبلة العدد 122، والعدد 125، 154، ص3.
- (10) الروسان، المرجع السابق، ص60، الحديدة: تقع في الساحل اليمني المطل على البحر الأحمر وأقيم الميناء على مرفأ طبيعى، انظر: محمود، توفيق محمود، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر دراسة في الجغرافيا السياسية، دار المريخ، الرياض، 1983، ص132.

أما الموانئ الأخرى، التي تقع على سواحل البحر الأحمر، فقد شهدت كذلك حركة واضحة وبخاصة خلال العام 1336 هـ وبخاصة حركة السنايك، وأبرز الموانئ كان ميناء البرك الذي يقع في إمارة عسير، فقد بلغت الكمية خلال هذا العام حوالي (5369) طرداً⁽¹⁾، وميناء جيزان بلغت كمية السلع حوالي (1149) طرداً⁽²⁾، ثم ميناء ميدي، حيث صدر لميناء جدة خلال هذه السنة كمية بلغت (5332) طرداً⁽³⁾، إضافة إلى الموانئ الداخلية للحجاز مثل ينبع والليث.

ومن الملاحظ أن ميناء الحديدة لم ترد منه سلع إلى ميناء جدة، والسبب في ذلك يعود إلى أن هذا الميناء سيطرت عليه الدولة العثمانية خلال هذه الفترة حتى نهاية الحرب العالمية الأولى⁽⁴⁾، أما ميناء عدن، فقد كان نشطاً في التجارة خلال الحرب العالمية الأولى؛ فكان يستفيد منه كل من الطرفين المتحاربين: بريطانيا والدولة العثمانية⁽⁵⁾.

الخاتمة

كان للموقع المتميز أهمية في ازدهار ميناء جدة عبر التاريخ الإسلامي وحتى وقتنا الحاضر، وارتبطت الحركة التجارية في الميناء بمواسم الحج، ولذلك تأثرت الحركة التجارية خلال فترة الدراسة بالأوضاع السياسية في فترة الحرب العالمية الأولى. وعلى الرغم من انفصال الحجاز عن الدولة العثمانية، ومحاولة بريطانيا فك الحصار عن الميناء بعد انفصال الحجاز، ومحاولة مملكة الحجاز الجديدة في تنشيط الحركة التجارية، فقد كانت البضائع وعدد السفن والدول التي صدرت بضائعها للحجاز قليلة، حيث اقتصر النشاط في الميناء على الدول الحليفة- وبخاصة بريطانيا- عن طريق الهند ومصر، والسودان، وإيطاليا عن طريق مستعمراتها في أريتريا، إضافة إلى الموانئ الداخلية في الحجاز وعسير واليمن، ومع ذلك شهد الميناء نشاطاً ملحوظاً، وتنوعت البضائع القادمة للحجاز، وحاولت حكومة الحجاز جاهدة من أجل النهوض بالبلاد من الناحية الاقتصادية.

References (Arabic & English)

A. Book

- Abaza, F. (1986). *Al Hokm Al Othmani in Yaman (1872-1917)*, Egyptian Corporation of Books, Cairo.

(1) راجع القبلة الأعداد، 140، 144، 153، ص3، 165، 166، ص3، 173، 174، ص3، 178، ص3
 (2) القبلة العدد 148، 149، ص3.
 (3) راجع القبلة الأعداد، 131، 134، ص3، 137، 148، 149، ص3، 173، 175، ص3.
 (4) اباضة، فاروق عثمان، الحكم العثماني في اليمن 1872 - 1917م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1986، ص 433-434، الدهي، أحمد سعيد، الحياة الاقتصادية لليمن، الحديث عهد أسرة حميد الدين 1918-1962م، الميثاق للنشر، صنعاء، 2007م، ص 227-228.
 (5) Jacob, king of Arabia, P 169.

- Aldahi, A. (2007). *Alhayat EL Egtisadia Lilyaman Elhadith. Ahad Osrat Hamid Aldin* (1918-1962), Al Mithaq Lilnashr, Sanaa
- Al Kurdi, M. (2000). *Al Tarikh Al Qaweem Li Mecca Wa Bait IllahElkareem*, 3 Volumes, Dar Khader, Beirut.
- Almiqrizi, T. (D. 485H/1441 A), (1997). *Al Suluk Limarifat Dowal Al Moluk*, 4 volumes, Tahqiq Mohammad Abdelqadir Ata, Dar Al KutubAlilmiyah, Beirut.
- -Almiqrizi, T. (D.485H/1441A), (1970). *AlMawaez WalEtibar Bithiker Ilkhitat Walathar*, 4 Volumes, Dar Sadir, Beirut.
- Al Maqdisi, M. (D. 375 H.-985 A), (2003). *Ahsan Iltaqaseem Fi Marifat Ilaqaleem*, Dar Al Kutub Alilmiyah, Beirut.
- Al-Istakhri, I. (D.341 H-952 A), (1961). *Masalik Ilmamalik Tahqiq Mohammad Jaber AbedilAal*, Ministry of Culture and National Guidance, Cairo.
- Al Nakhili, D. (1997). *Al Sofon Al Islamieh AlaHoruf Al Mojam*, Dar Al Maaref, Cairo, 2nd Ed.
- Al Rousan, M. (1986), *Hroub ALthorah Al Arabia ALkubra Fi al Hijaz Wa Bilad Al Sham* (1916-1918), Al Kittani Bookstore, Irbid.
- Al Sayid, A. (1983). *AL Bahr AL Ahmar Walalam AL Moaser Dirash Tarikhieh Syasieh Wastratijeh*, Dar Atwa Publishing.
- Al ShafI, M. (2007). *Foreign Trade in Jeddah City under the Othman Rule* (1840-1916), (D.N.) Riyadh.
- Al Yamani, M. (1996). *Majma' Buldan Al YamanWaQabaelaha, Tahqeeq Ismail Bin Al Akwa'*, Dar Al Hikma Al Yamania, Diba.
- Antonius, G. (1965) *the Arab a wakening, the story of the Arab national movement*, New York.
- Burekhardt, J. (1968) *Travels in Arabia comprehending an account of those territon, g in Hedjaz which the Mohmmedan regard as sacred*, Loudon.

- Correspondence Between Sir Henry McMahon, His Majesty's High Correspondence at Cairo, and The sheriff Hussein of Mecca (July 1915 March 1916), Published by Hills Majesty stationery office, London, 1939
- Elie, K. (1976) *the Anglo – Arab Labyrinth (1914-1939)* west view press, London
- Holt, P. (1970) *The Cambridge history of Islam*, Cambridge University.
- Ibn Mandor, M. (D. 11 H-1311 A), (1968). *Lisan Ilarab*, Dar Sadir, Beirut
- Ibn Faraj, A. (D.1010 H-1602 A), (1984). *Assilah Waludah Fi Tarekh Bandar Jeddeh*, Tahqeq Ahmad Al-Zilai, Middle East Studies Center, London.
- Jacob, H. (1932). *King of Arabia*, the rise and set of the Turkish severalty in the Arabian.
- Joshua, T. (2003). *The Rise and Fall of Hashemite kingdom of Arabic*, London.
- Mahmoud, T. (1983) *Southern Port of the Red Sea*, Geopolitical Study. Dar Al Marikh, Riyadh.
- Mousa, S. (1973). *AlMorasalat ALTarikhieh*, vol.3, 1914-1918, Amman.
- Nasif, H. (1930). *Al Hijaz Past and Present*. Vol 1, Khadeer Press, Egypt.
- Ochenwald, w. (1964) *Nationalism in anon- national stat*, Columbus.
- Othman, S. (1990). *Indian Ocean Trade under the Islamic Sovereignty*, Alam Al Ma'refa, Kuwait.
- Oztona, Y. (1990). *Tarikh Al Dawla Al Othmania*, Tran. Adnan Mahmoud Salman & Mahmoud Al Ansari, Fisal Funding Publications, Istanbul.

- Records of Hijaz 1798-1925, Edited by A.L.P. Burdett, Archive Editions, 1996, Vol, 7.
- Rifat, I. (1925). *Miraat IllHaram Aw Alrihalah Illhijazeh waMashaerahu Aldeniyeh*, Vol2, Cairo.
- Said, I. (1983). *Al Bahria Fi AsrSalatin Almamalik*, Dar Almaaref, Cairo.
- Tanash, R. (2004) *History of Indian-Hijazi Relations*, (D.N.), Irbid.
- The Hamlyn Pictorial Atlas of the World (1976) John Salt University of London, Published by Hamlyn, London.

B. Articles

- AL Qibla Newspaper. (1916-1917), Mecca almokramh.saudi Arabia.
- Al Momany, N. (2003). *Egypt-Hijaz Relations under Sherif Hussein and Attitudes towards his rebel and struggle with Abdulaziz*, Unpublished Doctoral Dissertation, Ein Shams University, Cairo.
- Jawarneh, A. & Al Khateeb, J. (2012) *Al Nahda Al Arabiya, Study in the Arab Nationalism through Jaridat Al Qiblah (1916-1924)*, Arab Universities Union Arts Journal, 9(1)B.
- Momenah, F. (2001). *Archeological and Historical Importance of Jeddah City*. Al Daraiya Journal, 13(4), Moharram 1422 H/April.