

حركة التجارة والحجاج في ميناء جدة 1340-1341 هـ / 1922-1923 م دراسة وثائقية *

د. جبر محمد الخطيب **

د. ثابت غازي العمري ***

* تاريخ التسليم: 28 / 6 / 2014م، تاريخ القبول: 3 / 11 / 2014م.

** أستاذ مساعد/ قسم التاريخ/ جامعة اليرموك/ الأردن.

*** أستاذ مساعد/ قسم التاريخ/ جامعة اليرموك/ الأردن.

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على واقع التجارة، وحركة الحجاج في ميناء جدة خلال عامي (1340 - 1341 هـ / 1922 - 1923 م)، وذلك كونه أحد الموانئ المهمة على البحر الأحمر، والميناء الرئيس لمكة المكرمة. كان الميناء يستقبل الحجاج القادمين عن طريق البحر، والبضائع المستوردة من مختلف دول العالم لتلبية حاجات أهل الحجاز والحجاج، وكان الفائض منها يعاد تصديره للخارج، وبذلك شهد الميناء حركة نشطة في فترة الدراسة. اعتمدت الدراسة على الوثائق البريطانية المنشورة التي رصدت حركة الميناء، وقدمت معلومات مفصلة ودقيقة عن أعداد الحجاج، وأماكن توافدهم، والبضائع وأماكن قدومها، إضافة إلى الموانئ التي ارتبطت بالميناء.

Trade and Hajj Movement in Jeddah Seaport During 1922-1923 Documentary study

Abstract:

The aim of this study is to analyze the trade patterns in Jeddah port during the year 1340- 1341 AH/ 1922- 1923 AD. The port was one of the important ports on the Red Sea at that time. It received pilgrims and goods coming by the sea to Mecca and its surroundings. It was the main port of Mecca and was the end point of so many goods coming from various countries to meet the needs of the region, and the surplus goods were re- exported through it. Thus, Jeddah port was a busy port at that time deserving such study. This paper used the British documents who monitored the port. These documents provided detailed information about the number of pilgrims, from where they are, where the goods come from, and the links with other ports.

مقدمة:

تعود أهمية ميناء جدة إلى عصور ما قبل الإسلام، واستمر النشاط التجاري فيه إلى العهود اللاحقة وحتى يومنا هذا، وتشير المصادر الإسلامية إلى أن الميناء كان من أهم الموانئ على البحر الأحمر، وأزدهر بشكل كبير كونه الميناء الرئيس لمكة المكرمة، والبوابة البحرية الرئيسية التي يدخل منها الحجاج والزائرون إلى الأماكن المقدسة في الحجاز.

وزادت الأهمية بضرورة توفير السلع والبضائع التي كان يتطلبها زيادة عدد الحجاج إلى الأماكن المقدسة، وحاجات سكانه. وقد أدى ذلك إلى حركة تجارية بحرية شبه عالمية في الميناء، وأخذت السفن والمراكب من دول عديدة تعمل إما على شحن البضائع والسلع ونقلها إليه أو نقل البضائع المعروضة فيه وشحنها، وسواء أكان ذلك من إنتاج أهل المنطقة أم المناطق المجاورة أم شراء الفائض من الواردات، وبيعها في مناطق أخرى من العالم.

جاءت هذه لدراسة لتسليط الضوء على النشاط الاقتصادي، وحركة الحجاج في ميناء جدة خلال عامي 1922 - 1923م، وذلك بعد قيام مملكة الحجاز وانفصالها عن الدولة العثمانية⁽¹⁾، وهي فترة مهمة في تاريخ الميناء لأنها أعقبت الحرب العالمية الأولى التي عانى الميناء خلالها من الحصار البريطاني منذ بداياتها مما أدى إلى توقف حركة التجارة ونقل الحجاج في عام 1915م. وقد ظل الميناء متضررا في أثناء قيام الثورة العربية الكبرى، وما تبعه انفصال الميناء عن الدولة العثمانية، ولم يعد النشاط بشكل كلي كما كان قبل الحرب⁽²⁾، وإنما بشكل تدريجي حتى انتهاء الحرب العالمية الأولى عام 1918م.

اعتمدت الدراسة بشكل أساس على الوثائق البريطانية المنشورة في سلسلة مجلدات تحمل اسم يوميات جدة (The Jeddah Diaries) وهي مجموعة كبيرة من التقارير التي أعدّها المسؤولون البريطانيون الملحقون بميناء جدة من قبل إدارة الانتداب البريطاني على مصر، ومقرها القاهرة، وتعود أهميتها لاحتوائها على معلومات دقيقة ومنظمة عن إقليم الحجاز بعامة وجدة بخاصة. وقد شملت التقارير الجوانب السياسية والاقتصادية في الفترة 1919 - 1940م، ولأن فترة الدراسة 1922 - 1923م فقد تم الاستفادة بالدرجة الأولى من الجزء الثاني كونها فترة الدراسة. وقد تم قراءة التقارير المتعلقة بحركتي الحجاج والبضائع وما يتعلق بهما، وقراءة الجداول والأرقام المرفقة بالأيام والشهور والعمل على دراستها وتحليلها وإخراجها بقالب يتمكن من خلالها القارئ الاستفادة، وتكوين معرفة قيمة عن الميناء خلال تلك الفترة.

أولا - ميناء جدة:

يقع ميناء جدة في إقليم الحجاز على السهل الساحلي الشرقي للبحر الأحمر، وهو أقرب ميناء لمكة المكرمة، ويقع على خط عرض 21 - 30 درجة شمالا، وخط طول 11 - 39 درجة شرقا.

ظهرت أهمية الميناء في عهد الخليفة عثمان بن عفان في سنة 26هـ / 646م⁽³⁾. وازدهر الميناء خلال تعاقب الدول الإسلامية وبخاصة في العصر المملوكي⁽⁴⁾. ثم في العصر العثماني حتى قيام الحرب العالمية الأولى، وشهد فترة ركود خلال بدايات الحرب بسبب توقف قدوم الحجاج نظرا للمخاطر التي كانوا يتعرضون لها⁽⁵⁾. وعاد الميناء إلى نشاطه بعد أن انفصل إقليم الحجاز عن الدولة العثمانية عام 1334هـ / 1916م. وبشكل تدريجي عاد الميناء إلى نشاطه الطبيعي كما كان سابقا بعد نهاية الحرب العالمية الأولى 1336هـ / 1918م في استقبال الحجاج والبضائع، وهو ما لاحظناه من خلال جريدة القبلية التي رصدت في تلك الفترة حركة الملاحة التجارية، ونقل الحجاج في ميناء جدة. فقد رصدت وبشكل دقيق ومفصل وعلى مدار أسبوعي تلك الأنشطة، وقامت بنشرها على صفحاتها خلال صدورها يومي الاثنين والخميس من كل أسبوع⁽⁶⁾.

ثانيا - الحجاج:

احتوت تقارير "يوميات جدة" على معلومات دقيقة، جاءت على شكل جداول وإحصائيات رقمية لعدد الحجاج والمعتمرين القادمين إلى الديار المقدسة عن طريق البحر الأحمر إلى ميناء جدة، والبيانات الإحصائية في الجدول رقم (1)، والرسم البياني رقم (2) يشيران إلى تذبذب عدد الحجاج خلال فترة الدراسة⁽⁷⁾.

ويظهر الجدول ارتفاعا في عدد الحجاج خلال العام 1341هـ / 1923م مقارنة بالعام الذي سبقه، فبلغ عدد الحجاج عام 1340هـ / 1922م ما يقارب (101208) حاجا ومعتمرا⁽⁸⁾، وارتفع العدد في العام 1341هـ / 1923م فبلغ حوالي (117653) حاجا ومعتمرا⁽⁹⁾، بزيادة بلغت حوالي (16445) أو بنسبة 16% وهذا مؤشر طبيعي لزيادة عدد الحجاج، ويعطينا مؤشرا على أن الحج خلال فترة الدراسة كان آمنا، من الناحية الصحية والأمنية⁽¹⁰⁾، وبالعكس بعض السنوات التي تأثر فيها بالأحداث السياسية، فقد قلت أعداد الحجاج خلال فترة الحرب العالمية الأولى بسبب انعدام الأمن، وعدم توفر وسائل للنقل⁽¹¹⁾، كذلك تأثر الحج في عام 1337هـ / 1919م، إثر النزاع بين الحجاز ونجد⁽¹²⁾.

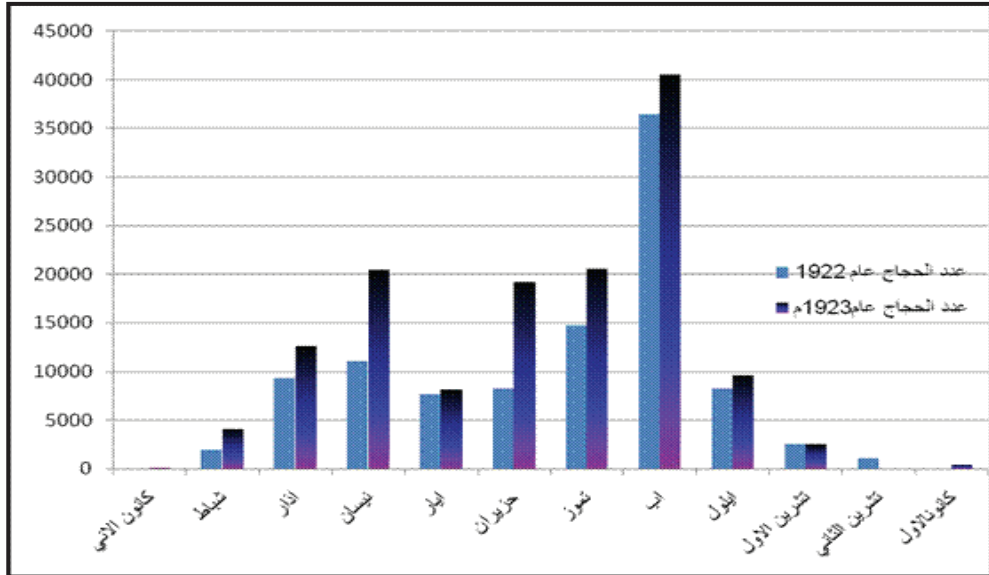
الجدول (1)

عدد الحجاج القادمين عن طريق البحر الأحمر إلى ميناء جدة (13) .

النسبة المئوية	الزيادة/ النقصان	السنة 1923 /1341	السنة 1922 /1340	الشهر
%100	117 +	117	-	كانون الثاني
% 115	2198 +	4108	1910	شباط
% 36	3360 +	12629	9269	آذار
% 85	9437 +	20461	11024	نيسان
% 5	425 +	8130	7705	أيار
% 132	10926 +	19166	8240	حزيران
% 39	5415 +	20576	14761	تموز
% 11	4084 +	40511	36427	آب
% 15	1296 +	9575	8279	أيلول
% 1	39 +	2522	2483	تشرين الأول
%100 -	1110 -	-	1110	تشرين الثاني
%100	374 +	374	-	كانون الأول
% 16	16445 +	117653	101208	المجموع

الجدول (2)

رسم بياني أعداد الحجاج القادمين إلى ميناء جدة (14) .



يعطينا الجدول السابق والرسم البياني مؤشرا على إقبال المسلمين من دول المغرب العربي ومصر، والسودان، وإريتريا، وعدن، والبصرة، وشرق آسيا، على زيارة الأماكن المقدسة عن طريق البحر عبر ميناء جدة، كما نلاحظ عدم وجود للحجاج والمعتمرين خلال شهر كانون الثاني، وكانون الأول، من العام 1340هـ / 1922م، وكذلك انخفاض العدد في الأشهر نفسها من العام 1341هـ / 1923م، والسبب في ذلك هو انتهاء موسم الحج وعودة الحجاج إلى ديارهم، زد على ذلك قيام حكومة الحجاز بالإجراءات الصحية في الأماكن المقدسة.

ومع أن الحج يأتي في شهر ذي الحجة من كل سنة هجرية، غير أننا نقرأ في التقرير عن استمرار توافد الحجاج إلى الأماكن المقدسة على مدار العام، باستثناء شهري كانون الأول وكانون الثاني من العام 1340هـ / 1922م اللذين لم يسجل فيهما أي حركة للحجاج (15) ، وانخفاض أعداد الحجاج في الأشهر نفسها من العام 1341هـ / 1923م، ما يؤكد أن القناصل البريطانيين لم يكونوا يفرقون - وهم يوثقون حركة الملاحة البحرية في ميناء جدة - بين الحجاج القادمين لتأدية مناسك الحج وبين القادمين لتأدية مناسك العمرة، معتبرين أولئك جميعا حجاجا.

كما نلاحظ ارتفاع عدد الحجاج خلال فترة الدراسة في بداية موسم الحج في شهري ذي القعدة وأوائل ذي الحجة، فقد بلغ عدد الحجاج في شهر ذي القعدة من العام 1340هـ / 1922م حوالي (14,761) حاجا، وزاد العدد في العام التالي من الشهر نفسه حوالي (20,576) حاجا بزيادة بلغت حوالي (5415) حاجا، أو ما نسبته 39%. وبلغ عدد الحجاج في شهر ذي الحجة / 1340هـ / آب 1922م حوالي (36,427) حاج، وشهد ارتفاعاً في العام التالي من الشهر نفسه فبلغ حوالي (40,511) حاج بزيادة بلغت حوالي (4084) حاج بنسبة 11% (16)، ولا غرابة في ذلك، لأن هذا الشهر يشهد قدوم أعداد كبيرة من المسلمين في موسم الحج أكثر منها في غيرها، بينما كان أكبر انخفاض في عدد الحجاج خلال فترة الدراسة في شهر كانون الثاني حيث وصل (117) حاج (17)، مقابل (1110) حاج في شهر تشرين الثاني (18) وتشرين الأول حوالي (5005) حاج (19) وكانون الأول فبلغ العدد (374) حاج، من أجل أداء مناسك العمرة. (20)

وبالرجوع إلى جريدة القبلة الحجازية نلاحظ أنها لم تُشر إلى البضائع القادمة إلى ميناء جدة، بل كان جل اهتمامها نحو توثيق عدد السفن التي تحمل حجاجا (21). وخلافاً

للتقرير الوارد في "يوميات جدة" نلاحظ أيضا أن جريدة القبلة كانت تشير إلى عدد الأطفال المرافقين لذويهم في موسم الحج. وبالمقارنة مع تقرير "يوميات جدة" نجد تطابقا في أعداد الحجاج بين اليوميات وجريدة القبلة. فعلى سبيل المثال، ذكرت الجريدة أن الباخرة روندو (Rondo) وصلت من داغستان وعليها (87) حاج، منهم طفلان (22) ، كما وصلت باخرة قادمة من ميناء سنغافورا (23) ، وعليها حوالي (555) حاج، منهم 65 طفلا، و الباخرة عربستان من بتاوي، وعليها حوالي (1208) حاج، منهم 29 طفلا، وكذلك وصلت الباخرة خواجة (Hwahjah) من بتاوي إندونيسيا محملة بحوالي (873) حاجا، منهم 25 طفلا (24) ، و الباخرة انتي تولدس (Antilochus) من سنغافورا وعليها (594) حاجا، منهم 50 طفلا، كما وصلت الباخرة صوراكارتا (Soerakarta) من بتاوي وعليها 39 حاجا (25) .

كان الحجاج - بعد نزولهم في ميناء جدة - يدفعون رسوما للحجر الصحي مقدارها 37 قرشا (26) ، ثم يدفعون ضريبة رسم التصديق على جواز السفر ومقدارها 10 قروش للكبار والصغار والأغنياء والفقراء (27) . كما فرضت بلدية جدة تسعيرة على نقل الحجاج من جدة إلى مكة المكرمة، حيث استخدم "الشقادف" (28) ، وكان مقدار ما يدفعه الحاج الواحد للشقادف 110 قروش (29) . وكان الحجاج يقطعون الطريق من جدة إلى مكة المكرمة خلال يوم أو يومين (30) .

كما يلاحظ من الجدول رقم (3) أن أكبر عدد للحجاج القادمين من الموانئ العربية كان من ميناء السويس فبلغ العدد حوالي (24، 322) حاجا، وهم من مصر ودول المغرب العربي الذين كانوا يأتون عن طريق البر ويتجمعون في القاهرة (31) . ويخرجون مع المحمل المصري (32) إلى ميناء السويس بواسطة القطار. وجاء أقل عدد من الحجاج من ميناء البصرة حيث بلغ حوالي (2881) حاجا.

أما موانئ شرق آسيا فقد سجل التقرير أن أكبر عدد للحجاج القادمين إلى ميناء جدة خلال فترة الدراسة كان من ميناء بومباي الهندي حيث بلغ حوالي (55، 652) حاجا، مقابل (9943) جاءوا من ميناء كراتشي في باكستان.

ومن الموانئ الأوروبية جاء أكبر عدد من ميناء أمستردام (33) Amsterdam الهولندي، فبلغ العدد حوالي (10023) حاجا، مقابل (2881) حاجا من ميناء روتردام (34) Rotterdam، ويلاحظ أن أكثر الحجاج جاءوا من بلدان شمال إفريقيا كالمغرب وتونس وليبيا والجزائر وموريتانيا، وذلك عن طريق البحر المتوسط.

الجدول (3)

عدد الحجاج القادمين من الموانئ العالمية وموانئ البحر الأحمر إلى ميناء جدة

المجموع	عدد الحجاج عام 1923 م	عدد الحجاج عام 1922	الميناء
24322	14229	10093	السويس
23879	26295	6584	بورت سودان وسواكن
2881	2881	-	البصرة
5771	5401	370	عدن
6732	5609	1123	بيروت
737	521	216	مصوع
55652	29659	25993	بومباي
11538	-	11538	جاوا
12561	6013	6548	سنغافورة
9943	8112	1831	كراتشي
18362	16583	1779	باتافيا
9606	2840	4766	ليفربول
10023	2677	7346	أمستردام
2881	2881	-	روتردام

ثالثاً - واردات ميناء جدة:

شكلت الواردات التي ترد إلى ميناء جدة في أغلب مراحل عصورها، قديماً وحديثاً، عصب الحياة فيها، وذلك بسبب شح الموارد وانعدام مصادر المياه والزراعة فيها. إضافة إلى ما شكله توافد أعداد كبيرة من المسلمين من جميع أنحاء العالم الإسلامي لأداء مناسك الحج والعمرة من عبئٍ ثقيل على موارد الحجاز.

ومن خلال مطالعة التقرير البريطاني لهذه الفترة يلاحظ أن كمية البضائع التي وردت إلى الميناء خلال العام 1340هـ / 1922 بلغت حوالي (538384)⁽³⁵⁾ صندوقاً أو طرداً⁽³⁶⁾، وزادت كمية البضائع في العام 1341هـ / 1923م بنسبة 60% فبلغت حوالي (865084) صندوقاً أو طرداً بزيادة بلغت حوالي (326700) صندوقاً أو طرداً، وهو ما يوضحه الجدول (2)

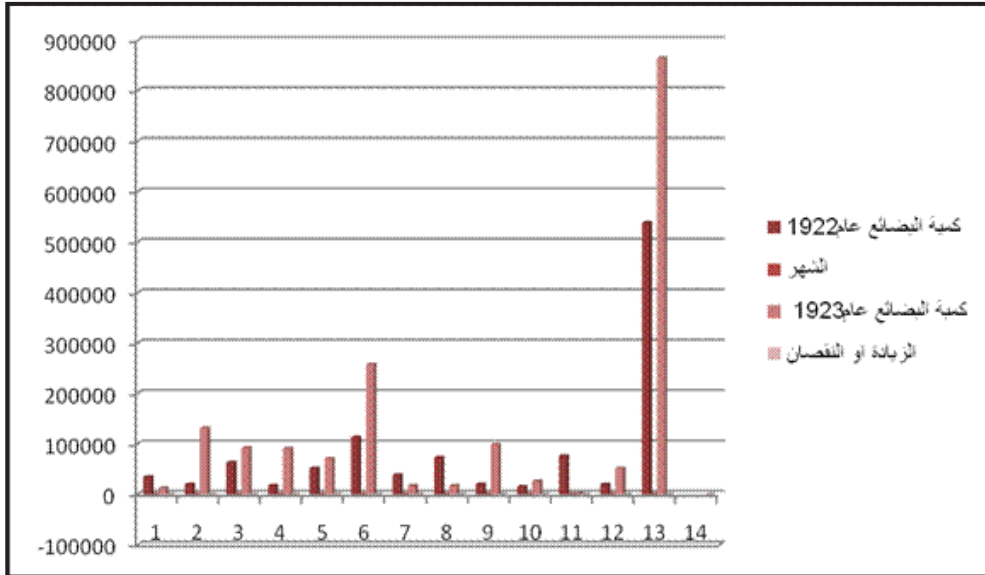
الجدول (3)

كمية البضاعة الواردة إلى ميناء جدة

النسبة المئوية	الزيادة / النقصان	العام 1341 هـ / 1923	العام 1340 هـ / 1922	الشهر
65 - %	22527 -	11878	34405	كانون الأول
571 %	68102 +	131046	19508	شباط
45 %	28893 +	91837	62944	آذار
432 %	73879 +	90966	17087	نيسان
38 %	19682 +	70789	51107	أيار
128 %	145129 +	257822	112693	حزيران
55 - %	21203 -	16975	38178	تموز
76%	55385 _	17012	72397	أب
394 %	78527 +	98441	19914	أيلول
73 %	10954 +	25951	14997	تشرين الأول
105 - %	74834 -	882	75716	تشرين الثاني
164 %	32047 +	51485	19438	كانون الأول
60%	326700 +	865084	538384	المجموع

الجدول (4)

رسم بياني بكميات البضائع الواردة إلى ميناء جدة



نلاحظ من الجدول (3) والرسم البياني (4) أن كمية البضائع المستوردة للميناء مرتبطة بعدد الحجاج. فكلما زاد عدد الحجاج زادت الكمية المستوردة، لتحقيق حاجاتهم وحاجات السكان المحليين. كما يلاحظ أن أكبر كمية بضائع وردت للميناء كانت خلال شهر حزيران، فبلغت (112693) صندوقاً أو طرداً من العام 1340هـ / 1922 م، وارتفعت الكمية للعام التالي فبلغت (257822) صندوقاً أو طرداً، بزيادة بلغت حوالي (145129) بنسبة 128%⁽³⁷⁾. وذلك قبل موعد الحج بشهرين، حيث صادف شهر ذي الحجة أول شهر آب⁽³⁸⁾، ولا غرابه في ذلك فهذه الكمية الكبيرة كانت استعداداً لتلبية حاجات الحجاج القادمين إلى الأماكن المقدسة. أما أقل كمية وردت للميناء فكانت في شهر تشرين الأول 1343هـ / 1922 م، حيث بلغت (14997) صندوقاً أو طرداً، وذلك بعد انقضاء موعد الحج بشهرين⁽³⁹⁾.

وقد أشار التقرير إلى وجود علاقة تجارية بين ميناء جدة و 22 ميناء آخر، سواء أكان لنقل البضائع أم الحجاج⁽⁴⁰⁾. أما أكثر الموانئ العالمية التي كانت مصدراً للواردات عبر ميناء جدة، فقد جاء ميناء كلكتا (Calcutta) في الهند على رأس هذه القائمة، إذ بلغت الواردات حوالي (298925) صندوقاً أو طرداً⁽⁴¹⁾ في حين كان ميناء نيويورك (New York) أقل الموانئ تفاعلاً مع ميناء جدة، حيث وصل منه نحو (15000) تنكته⁽⁴²⁾. ومن الموانئ العربية جاء ميناء السويس على رأس الهرم، حيث بلغ حجم المستورد منه حوالي (132160) صندوقاً أو طرداً، مما يشير إلى عمق العلاقات المصرية الحجازية خلال هذه الفترة. وقد جاءت أقل كمية من ميناء بيروت فبلغت (2431) صندوقاً أو طرداً. أما موانئ الحجاز الداخلية فقد ورد منها (52) صندوقاً أو طرداً وهي أقل كمية للبضائع ترد للميناء⁽⁴³⁾. كما ارتبط ميناء جدة مع ميناء البصرة في الخليج العربي، حيث وردت منه كمية من البضائع تقدر بحوالي (47) صندوقاً أو طرداً⁽⁴⁴⁾.

أما موانئ شرق آسيا وعلى رأسها سنغافورة، وباتافيا (Batavia) فلم يرد منها أية كمية من البضائع، في حين كانت السفن التي ترفع العلم الهولندي لا تفرغ أية حمولة، بل تنقل الحجاج⁽⁴⁵⁾، ويلاحظ من خلال التقرير أنه لم يرد واردات من الموانئ الأوروبية كميناء هامبورغ (Hamburg)، ولفيربول (Liverpool)، وأمستردام، وروتردام خلال العام 1340هـ / 1922 م⁽⁴⁶⁾، وحتى في العام التالي 1340هـ / 1923 م بلغت كميته البضائع الواردة من هذه الموانئ حوالي (180) صندوقاً أو طرداً⁽⁴⁷⁾. فهذه السفن القادمة من هذه الموانئ كانت تنقل الحجاج فقط وبخاصة من دول المغرب العربي، ويتبين من التقرير أن السفن التي كانت مرتبطة بالتجارة مع الحجاز أما بريطانية من خلال محمياتها في مصر

والسودان، أو من مستعمراتها في الهند، إضافة إلى السفن الإيطالية التي كانت تنتقل بين موانئ البحر الأحمر.

وهناك بعض الموانئ لم يذكرها التقرير بل ذكر اسم السفينة ولم يذكر الميناء القادمة منه، غير أنه سجل حجم البضائع التي تم نقلها فقد نقلت هذه السفن عام 1340 هـ / 1922 م حوالي (132686) صندوقاً أو طرداً⁽⁴⁸⁾، وارتفعت في العام التالي لتصل إلى حوالي (267483)⁽⁴⁹⁾.

ويلاحظ أن التقرير لم يذكر نوع البضاعة الواردة إلى ميناء جدة، بل ذكر كمية البضاعة بالصندوق أو الطرد باستثناء مرة واحدة، ذكر فيها التوابل وليس من المعروف سبب إغفال التقرير لنوع البضائع المنقولة إلى ميناء جدة⁽⁵⁰⁾.

وينطبق ذلك على جريدة القبلة التي لم تذكر نوع البضائع المنقولة، كما كانت الحال في الأعداد الأولى لها⁽⁵¹⁾، وقد ركزت الجريدة على السفن التي تنقل الحجاج وحسب. وفي بداية صدورها عام 1334 هـ / 1916 م كانت الجريدة تذكر أنواع البضائع المنقولة إلى ميناء جدة حيث ذكرت الأرز، والذرة، والحنطة، والسكر، والشاي، والقهوة، والتمر الهندي، والخروب، والأدوية، والمواد الصناعية، والعمود، والتوابل، والأدوات المنزلية، والأقمشة، والحناء، والفحم، والنحاس وغيرها مما يحتاجه الحجاج في أثناء إقامتهم أو يأخذونه معهم بعد انتهاء زيارتهم⁽⁵²⁾.

أما أهم صادرات الحجاز الرئيسية فكان أبرزها على الإطلاق الحيوانات كالجمال والأغنام والماعز، والصوف، وجلود الأبقار، والجمال، والأغنام، والسمن⁽⁵³⁾، إضافة إلى البضائع الواردة من شرق آسيا والتي يعاد تصديرها إلى ميناء السويس مثل البخور، والبن، والشمع الخام، والبهار، والحناء، والتمر الهندي، والشاي⁽⁵⁴⁾.

وكانت الحكومة الحجازية تستوفي بعض الرسوم على السفن والبضائع الواردة إلى الميناء، مقابل الخدمات التي تقدمها، وقد قدرت الرسوم سواء أكانت على البضاعة المستوردة أم المصدرة خلال هذه الفترة بنحو (200000) جنيه إنجليزي سنوياً⁽⁵⁵⁾.

رابعا - السفن والأعلام:

تنوعت السفن التي وردت إلى ميناء جدة من الكبيرة إلى المتوسطة والصغيرة، كما تنوعت أعلام الدول التي رفعتها تلك السفن. ومن خلال الجدول رقم (5) يتضح لنا أن السفن البريطانية كانت أكثر السفن التي تتردد على ميناء جدة فسجلت فترة الدراسة زيارة السفن البريطانية للميناء (361) مرة، وذلك لإنزال الحجاج والبضائع، وسواء أكانت القادمة من

سواحل البحر الأحمر أم القادمة من البصرة أم من شرق آسيا. ولا غرابة في ذلك، فبريطانيا منذ انتهاء الحرب العالمية الأولى 1336هـ / 1918م أصبحت من أقوى الدول في العالم، وكان لها مستعمرات في شرق آسيا، والهند، ومصر والسودان بعد أن أعلنت الحماية عليها بعد قيام الحرب العالمية الأولى.

ثم جاءت في الدرجة الثانية السفن التي ترفع العلم الإيطالي مثل (مصوع) و (أسمره) . وسجل التقرير عدد المرات فبلغت (86) مرة، تلك التي كانت تتردد بشكل أسبوعي على ميناء جدة متنقلة بين مصوع، وجدة، والسويس ثم العودة إلى مصوع في أريتريا⁽⁵⁶⁾ .

ثم جاءت السفن التي ترفع العلم الهولندي وبخاصة من ميناء سنغافورة وياتافيا، فسجل التقرير لها (68) زيارة، حيث كانت أندونيسيا مستعمرة هولندية، لكن تلك السفن التي ترفع العلم الهولندي كانت لا تحمل إلا حجاجا فقط⁽⁵⁷⁾ . ثم جاءت السفن التي ترفع العلم الفرنسي التي كانت تنقل على الأغلب حجاجا من ميناء بيروت إلى جده ثم العودة وسجل التقرير لها (7) زيارات⁽⁵⁸⁾ .

ولم يشر التقرير إلى غير هذه الدول، فيما عدا سفينتين، واحدة ترفع العلم الصيني وتحمل حجاجا وهي خواجه⁽⁵⁹⁾ (Hwahjah)، وسفينة أخرى ترفع العلم اليوناني وهي اندروماتشي (Andromachi) وكانت تحمل حجاجا فقط⁽⁶⁰⁾ .

كما نلاحظ من التقرير أن ثمة سفنا كانت ترفع أعلام دول عربية وهي (الطويل) و (رشدي) التي كانت ترفع علم الحجاز⁽⁶¹⁾ . وتم شراء هذه البواخر الحجازية في شهر ذي الحجة 1340هـ / تموز 1922م وتم الاحتفال برفع علم الحجاز عليهما، وعلى الرغم من أن الهدف من هذه السفن كان حمل الركاب والحجاج والطرود التجارية وغيرها، غير أنها تعد صغيرة الحجم إذا ما قورنت مع البواخر القادمة إلى ميناء جدة⁽⁶²⁾ . ويلاحظ من التقرير أن هذه البواخر الحجازية كانت في الغالب لا يشار إليها في حمل البضائع أو الحجاج إلا قليلا، حيث حملت البواخر الحجازية حوالي (2893) حاجا ونحو (52) صندوقا أو طردا وكانت تنتقل بين الموانئ الحجازية وأحيانا تذهب إلى اليمن⁽⁶³⁾ .

وأشارت جريدة القبلة إلى وصول سفينة (رشدي) من ينبع إلى جدة حاملة (218) حاجا منهم (200) حاج هندي وحاج بغدادي واثنين من المصريين و 8 صبيان و 8 حجاج من كابل⁽⁶⁴⁾ .

كذلك أشار التقرير إلى السفن التي رفعت العلم المصري مثل بيرك شيرا (Berkshira) وصلت إلى ميناء جدة مرتين، أما السفينة أمازونيا (Amazonia) وصلت مره واحدة تحمل حجاجا من ميناء بيروت إلى جدة.

وأشار التقرير أن السفن التي ترفع العلم البريطاني هي الأكثر تردداً على الميناء، ثم جاءت السفن التي كانت ترفع العلم الإيطالي (أسمره) و (مصوع) في أثيوبيا حيث ترددت على الميناء (49) مرة، ثم جاءت السفن الهولندية فالسفن الفرنسية، وبعدها العربية واليونانية والصينية.⁽⁶⁵⁾

وتشير التقارير البريطانية أن بعض السفن التي كانت تأتي إلى ميناء جدة لم تكن تحمل معها حمولة ولا حجاجاً، في حين لم يشر التقرير إلى الحجاج المغادرين إلى أوطانهم⁽⁶⁶⁾. وبذلك يتبين أن الحجاز لم يكن، حسب التقرير، يصدر أي بضائع إلى الخارج، بل كانت كلها واردات، ولكن بعض المراجع تذكر أن الحجاز كان يصدر كما أشرنا سابقاً إلى ميناء السويس. فكان الميزان التجاري يميل بشكل كبير إلى الواردات، ذلك لأن الحجاز كان فقير الموارد، إضافة إلى أن واردات الحجاز من البضائع كانت بسبب وفود الحجاج إليه، واستهلاكهم تلك البضائع، وأخذها هدايا حين رجوعهم إلى أوطانهم. وبالتالي فإن هناك عجزاً كبيراً في ميزان تجارة الحجاز حيث أعتمد على الواردات الخارجية.

الجدول (5)

جنسية السفن القادمة إلى ميناء جدة 1922 - 1923م

علم الدولة	عدد السفن عام 1922	عدد السفن عام 1923م	المجموع
بريطانيا	173	188	361
ايطاليا	46	40	86
هولندا	32	36	68
فرنسا	3	4	7
روسيا	-	5	5
الصين	-	2	2
اليونان	-	1	1
مصر	9	1	10
الحجاز	11	12	23

الموانئ المرتبطة بميناء جدة:

ارتبط ميناء جدة بشكل كبير مع الموانئ الداخلية للبحر الأحمر، وبخاصة الموانئ المصرية (السويس)، والموانئ السودانية وبخاصة (بورت سودان) (وسواكن). وقد كانت

هذه الموانئ تخضع بشكل مباشر لبريطانيا حيث أعلنت الحماية عليها بعد دخولها الحرب العالمية الأولى، إضافة إلى ارتباط التجارة تاريخيا بمصر من حيث الاعتماد على استيراد البضائع وتصديرها، زد على ذلك الأوقاف التي أوقفها الدول الإسلامية المختلفة، العباسية، والأيوبية، والمملوكية، والعثمانية للحرمين الشريفين⁽⁶⁷⁾. ويتبين أن أكبر كمية للبضائع الواردة إلى ميناء جدة من موانئ البحر الأحمر كانت من ميناء السويس حيث استورد الحجاز عبره عام 1340هـ/ 1922م كمية من البضائع بلغت (80747) صندوقا أو طردا، وتراجعت الكمية في العام التالي نحو 36% فسجلت حوالي (51413) صندوقا أو طردا، وتفسير ذلك يعود إلى توتر العلاقات بين الحجاز ومصر⁽⁶⁸⁾، وجاء ميناء بورت سودان وسواكن في المرتبة الثانية فقد بلغت الكمية المستوردة من البضائع عبرهما في عام 1340هـ/ 1922م حوالي (47955) صندوقا أو طرد، وارتفعت الكمية في عام 1341هـ/ 1923م فبلغت حوالي (202915) صندوقا أو طردا بزيادة بلغت 323%. وحل ميناء مصوع في إريتريا- الذي كان تحت الاستعمار الإيطالي- في المرتبة الثالثة فبلغت الكمية الواردة منه إلى ميناء جدة عام 1340هـ/ 1922م حوالي (30394) صندوقا أو طردا، وانخفضت الكمية في العام 1341هـ/ 1923م إلى حوالي (11018) صندوقا أو طردا، بنسبة نقصان (63%). أما الموانئ الأخرى، سواء أكانت في اليمن أم عدن فكانت قليلة، مقارنة مع الموانئ السابقة، لأن هذه الموانئ كانت تنتقل فيها السفن الصغيرة على الأغلب، مثل (الطويل) و (شجاع)، وهي سفن ترفع العلم الحجازي⁽⁶⁹⁾،

وارتبط الحجاز أيضا بموانئ البحر المتوسط الشرقية، وبخاصة ميناء بيروت الذي وصل منه عام 1340هـ/ 1922م نحو (2086) صندوقا، وانخفضت في العام 1341هـ/ 1923م فبلغت حوالي (345) صندوقا. وكانت تلك السفن ترفع العلم الفرنسي، حيث كانت كل من سوريا ولبنان تخضع للانتداب الفرنسي بعد أن سيطرت فرنسا على سوريا بعد معركة ميسلون 1338هـ/ 1920م⁽⁷⁰⁾، واحتلاله وإنهاء حكم الملك فيصل في سوريا الأمر الذي زاد التوتر في العلاقة بين الحجاز وفرنسا⁽⁷¹⁾. كما ارتبط الميناء بعلاقة تجارية مع ميناء البصرة على الخليج العربي حيث بلغت الكمية المستوردة منه عام 1341هـ/ 1923م حوالي (47592) صندوقا أو طردا⁽⁷²⁾.

هذا على صعيد الموانئ العربية، أما الموانئ العالمية، فقد وردت بضائع وحجاج من موانئ في شرق آسيا وبخاصة الإسلامية منها، كالموانئ الهندية، والباكستانية. وجاء ميناء كلكتا في المرتبة الأولى في قائمة الموانئ العالمية التي استورد منها الحجاز السلع والبضائع وبلغت الكمية عام 1340هـ/ 1922م حوالي (59693) صندوقا أو طردا وارتفعت الكمية عام 1341هـ/ 1923م، فبلغت حوالي (239232) صندوقا أو

طردها بنسبة زيادة بلغت حوالي (500%) . وهي أعلى كمية سجلت في التقرير. تم حل ميناء بومباي (Bombay) في المرتبة الثانية من حيث كمية البضائع والسلع فبلغت كمية البضائع الواردة منه في العام 1340هـ / 1922م حوالي (92274) صندوق أو طرد، وارتفعت الكمية في العام 1923م فبلغت حوالي (202915) صندوقاً أو طرداً، بنسبة زيادة بلغت حوالي (119%) . وحل ميناء كراتشي (Karachi) في المرتبة الثالثة فبلغت الكمية الواردة منه حوالي (7157) ، وارتفعت في عام 1341هـ / 1923م فبلغت حوالي (18006) صندوقاً أو طرداً بنسبة زيادة بلغت (151%) . والموانئ الإندونيسية مثل ميناء بتافيا⁽⁷³⁾ ، كما ارتبط مع ميناء جاوا، ويلاحظ من التقرير أن الواردات من الهند كانت ضخمة، ويعزى ذلك إلى توريدها المواد والسلع الرئيسية التالية: الأرز، والسكر، والطحين، والذرة، والشاي، والفلفل، والحديد، والنحاس. ومع أن التقرير لم يذكرها إلى انه تم التعرف عليها من خلال جريدة القبلة، وبخاصة في بواكير صدورها⁽⁷⁴⁾. وفي أوروبا ارتبط ميناء جدة مع عدد من الموانئ الأوروبية كهامبورغ ولغزبول وأمستردام، غير أن كمية البضائع الواردة من هذه الموانئ كانت قليلة، حيث بلغت حوالي (180) صندوقاً في العام 1341هـ / 1923م. فضلاً عن ميناء نيويورك الذي صدر لميناء جدة مرة واحدة فقط بلغت حوالي (15000) تنكة من البترول⁽⁷⁵⁾. كذلك ورد بالتقرير أسماء سفن جاءت إلى ميناء جدة لم يشر إليها التقرير من أي الموانئ قادمة، لكنه ذكر الميناء الذاهبة إليه، وفي الواقع، وحسب حركة السفن تتبين أنها قادمة من موانئ إسلامية في شرق آسيا. وقد بلغت الكمية حوالي (132686) صندوقاً أو طرداً، وارتفعت الكمية عام 1341هـ / 1923م فبلغت حوالي (267483) صندوقاً أو طرداً بنسبة زيادة بلغت حوالي (60%) .

الجدول (6)

البضائع الواردة من الموانئ إلى ميناء جدة

النسبة	الزيادة او النقصان	1341هـ / 1923م	عام 1340هـ / 1922 م	الميناء
%36-	29334 -	51413	80747	السويس
%323	154960+	202915	47955	بورت سودان وسواكن
%63-	19376 -	11018	30394	مصوع
%382	+17769	22414	4645	عدن
%83-	1741 -	345	2086	بيروت
	+47592	47592	-	البصرة

الميناء	عام 1340هـ / 1922 م	1341هـ / 1923 م	الزيادة او النقصان	النسبة
كراتشي	7157	18006	10849	151%
كلاكتا	59693	239232	298925	500%
بومباي	92274	202915	110641	119%
جاوا سنغافورة	-	6013	+6013	
روتردام	-	60	60 +	
لفربول	-	60	60 +	
أمستردام	-	60	60 +	
نيويورك	15000		15000 +	
موانئ غير محددة	132686	267483	134767 +	101%
المجموع	538384	865084	326700 +	60%

الختام:

أظهرت دراسة الوثائق البريطانية ممثلة بـ «يوميات جدة» «The Jeddah Diaries» مدى أهميتها في معرفة أحوال ميناء جدة في مطلع القرن العشرين، وتحديدًا خلال الفترة 1340 - 1341هـ / 1922 - 1923 م. حيث كشفت الوثائق النقاب عن حقائق تاريخية كانت إلى وقت قريب غائبة عن اهتمام الباحثين والمهتمين بتاريخ الحجاز والأماكن المقدسة. وخلصت الدراسة إلى النتائج الآتية:

1. شهد ميناء جدة قدوم أعداد كبيرة من الحجاج والمعتمرين القادمين عن طريق البحر في العام 1923م وزادت عن العام 1922م، وكانت الأعداد تزداد مع اقتراب موسم الحج في شهري ذي القعدة وذي الحجة وذلك من الموانئ الداخلية للبحر الأحمر والموانئ العالمية.

2. ارتبطت التجارة في ميناء جدة بعدد الحجاج القادمين فكلما زاد عدد الحجاج زادت كمية الواردات كون أن الحجاز قليل الموارد، وشهدت فترة الدراسة تزايدًا في كمية الواردات بسبب زيادة عدد الحجاج بحيث شهد العام 1923م زيادة عن العام الذي سبقه بنسبة 128%، وكانت أكثر البضائع المستوردة من الهند عبر مينائي كلكتا وبومباي.

3. ورد إلى الميناء خلال الفترة 1922 - 1923م عدد كبير من السفن المتنوعة، سواء أكان ذلك لشحن البضائع أم لنقل الحجاج، وقد سجلت السفن التي ترفع العلم البريطاني 361 زيارة للميناء وكانت أكثرها قدوماً للميناء مقارنة مع السفن الأخرى، ولا غرابة في ذلك كونها كانت تسيطر على عدد من الدول العربية والإسلامية.

4. ارتبط ميناء جدة بعدد من الموانئ العربية كميناء السويس، وبور سودان، وسواكن، وعدن، والبصرة، وبيروت وغيرها. كما ارتبط بعدد من الموانئ في شرق آسيا كميناء كلكتا، وبومباي، وجاوا، وبتافيا، والموانئ العالمية كميناء نيويورك، ولغزبول، وأمستردام، وهامبورغ وغيرها. ويعد هذا الارتباط الاقتصادي بهذه الموانئ دليلاً مهماً على أهمية ميناء جدة وشاهد على الحركة التجارية المهمة والمستمرة فيه.

الهوامش:

1. ورث العثمانيون السيادة على ميناء جدة من المماليك بعد أن قدم شريف مكة الولاء للسلطان سليم الأول عام 1517م للمزيد من ذلك انظر، عبد الكريم رافق، العرب والترك 1516 - 1916م، دمشق، (د. ن)، 1974م، ص 61 - 65.
2. شهد الميناء خلال الفترة العثمانية نشاطا في استقبال البضائع والحجاج، فعلى سبيل المثال استورد الميناء عام 1910 - 1911 م، حوالي (643198) طن من البضائع، للمزيد انظر، محمد بن سعيد الشعفي، التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني (1840 - 1916م)، الرياض، (د. ن)، 2007، ص 77.
3. عبد القادر بن محمد ابن فرج، ت (1010) هـ، السلاح والعدة في تاريخ جدة، تحقيق احمد الزيلعي، لندن، مركز دراسات الشرق الأوسط، 1984م، ص 13، ومحمد طاهر الكردي، التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم، بيروت، دار خضر، مج 3، 2000م، ص 305.
4. حول ازدهار الميناء من الناحية الاقتصادية انظر، محمد محمود العناقرة: الحياة الاقتصادية في الحجاز في عهد دولة المماليك (1250 - 1517م)، الرياض، دار الملك عبد العزيز، 2006م.
5. نجدة فتحي صفوة، الجزيرة العربية في الوثائق العثمانية، بيروت، دار الساقى، 1996م، ج 1، ص 562.
- Joshua teitelbaum, The Rise and Fall of Hashemite Kingdom of Arabia, New York, New York university press 2001, p200.
6. القبلة: جريدة حجازية ناطقة باسم الثورة العربية أصدرها الشريف الحسين بن علي بعد قيام الحركة العربية في الحجاز وصدر العدد الأول يوم الاثنين 15 شوال 1334هـ / 15 آب / 1916م، واستمرت بالصدور ثمانية أعوام وكان آخر أعدادها العدد 823 المؤرخ في 25 صفر 1334هـ / 25 أيلول / 1924م.
7. هذا الجدول هو من عمل الباحث.
8. Jeddah Diaries.: p. p 7- 91 .
9. Ibid. p. p 103- 184 .
10. كان الحجاز يعاني في بعض مواسم الحج من انتشار الأمراض الوبائية بسبب انتقالها مع الحجاج القادمين إلى الأماكن المقدسة، وكان ظهور هذه الأمراض المعدية ينعكس

- على أعداد الحجاج، حول ذلك انظر: نضال المومني، مصر والأوضاع الصحية في الحجاز خلال مواسم الحج أواخر العهد العثماني 1900 - 1918م، مجلة دراسات تاريخية، العددان 101، 102 آذار- حزيران 2008م، دمشق، ص 209 - 226.
11. بلغ أعداد الحجاج القادمين عن طريق البحر في عام 1916م حسب تقديرات الوثائق البريطانية حوالي (7720) حاجا حول ذلك انظر،
Records of the Hijaz 1798- 1925 Documentary History , edited by A. L. P. Burdett, (London 1996) Vol. , 7,P490.
- وفي عام 1917م بلغ العدد حوالي (7936) حاجا، وفي عام 1918م حوالي (7133) حاج، انظر، Titellbaum, , op. cit,p200.
12. حدث نزاع بين الحجاز ونجد على واحة تربة والخزمة، حول ذلك انظر، امين الريحاني، الأعمال الكاملة، مج5، تاريخ نجدة الحديث، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1980م، ص 251 - 253، ومحمد هزاع الشلول، العلاقات النجدية الحجازية بين عام 1908 - 1926م، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الاردنية، 1996م، ص 150 - 153، 122.
13. هذا الجدول من عمل الباحث.
14. هذا الجدول هو من عمل الباحث.
15. Jeddah Diaries,: p. p 49- 100.
16. Jeddah Diaries,F. O371/ 7718 (E7618/ 65/ 91) ,p67.
17. Ibid ,F. O371/ 7719 (E14182/ 656/ 91) ,p91.
18. Ibid: p 91.
19. Ibid, F. O 371/ 7718 (E863/ 656/ 91) ,p67.
20. Ibid,F. o 371/ 7718 (E11189/ 656/ 91) ,p79.
21. القبلة الإعداد خلال العام 1922م.
22. القبلة العدد ، 388، 31 أيار 1920م ، والعدد 456 ، 7 شباط 1921م .
23. ميناء سنغافورة: تم بناء الميناء عام 1819م، ويقع في الجزر الجنوبية من مضيق ملقا، وكان يصدر الفلفل والأرز، وكان من ضمن المستعمرات البريطانية، للمزيد انظر،
en. wikipedia. org/ wiki

24. القبلة العدد 210، أيلول 1918م، ص3 .
25. القبلة العدد 588 الاثنتين 28 رمضان/ 22 أيار 1922، ص3.
26. القبلة العدد، 388 30 آذار 1920م، والعدد 458، 7 شباط 19212، ص3.
27. القبلة العدد، 210، أيلول 1918م ص3 .
28. الشقدف: هو المركب الذي يوضع على ظهر الجمل ويركب عليه الحاج، انظر، احمد السباعي، تاريخ مكة (دراسات في السياسة والعلم والاجتماع والعمران)، مكة المكرمة، نادي مكة الثقافي، 1984م، ص221، وكان يؤخذ من اجرة الجمل الذي ينقل الحاج من جدة إلى مكة المكرمة ريبالا للشريف حسين بن علي، وريبالا لمتعهد الجمل، ويبقى لصاحب الجمل ثلاثة ريبالات، انظر: إبراهيم فوزان الفواز، إقليم الحجاز وعوامل نهضته، مطابع الفرزدق، الرياض، 1981، ص93، إبراهيم رفعت: مرآة الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، (د. ن) (د. م) 1900م، ص65 - 66.
29. القبلة، العدد 577 ص3 .
30. عزة بنت عبد الرحيم بن محمد شاهين، خدمات الحج في الحجاز في العصر العثماني، دار القاهرة، القاهرة، مج1، 2006 م، ص178.
31. حول طريق الحج من دول المغرب العربي انظر: محمد السرياني، رحلة الحج البرية من أقطار غرب أفريقيا ووسطها إلى مكة المكرمة، مجلة الدارة، الرياض، العددان 1 - 2 محرم، ربيع الثاني 1421هـ، السنة السادسة والعشرون، ص207.
32. المحمل: أعواد من الخشب على شكل الهودج شكله مربع وذو سقف يأخذ في الارتفاع إلى الجوانب فيه قائم ينتهي بهلال، وداخله تحمل كسوة الكعبة المشرفة وعادتا تكون من الحرير، ويوضع أثناء السفر على ظهر الجمال، وأول من أحدث المحمل في طريق الحج الحجاج بن يوسف الثقفي، وكان يصحب المحمل مخصصات الحرمين انظر، إبراهيم رفعت باشا، مرآة الحرمين، ج2، ص304.
33. ميناء أمستردام: يقع في شمال هولندا، وأصبح من أهم الموانئ العالمية في القرن السابع عشر خلال عصر هولندا الذهبي، للمزيد انظر الموقع الالكتروني،
en. wikipedia. org/ wiki
34. ميناء روتردام: يقع في هولندا، ويعود تاريخه إلى القرن الرابع عشر وزادة أهميته في القرن التاسع عشر، للمزيد انظر الموقع الالكتروني،
en. wikipedia. org/ wiki
35. انظر الجدول (2) .

36. نلاحظ ان التقرير كان يرصد معظم الكمية بالصندوق واحيانا بالطرد وقليلًا كان يرصد الكمية بالطن مع انه لم يذكر نوع البضاعة، ولكن بالرجوع بعض المراجع نلاحظ ان التوابل والصابون والشموع والحلي والوانى الفخارية كانت تنقل بالصندوق، اما المنسوجات والقماش كانت بالطرد او البالة للمزيد انظر، انظر: الشعفي، المرجع السابق، ص 150 - 166.

37. انظر الجدول (1) .

38. انظر جدول (1)

39. انظر جدول (1)

40. انظر الجدول (1) .

41. كان ميناء كاكتا يصدر للحجاز السلع الرئيسية مثل الأرز والسكر والذرة والحنطة، والأقمشة، والتمر الهندي، للمزيد انظر، القبلة، العدد، 51، 15 ربيع الثاني 1335، ص 1.

42. استورد الحجاز من ميناء نيويورك، مرة واحدة وهي النفط، انظر

43. Jeddah Diaries, F. O 37/ 7718 (E3387/ 65/ 91), p32.

44. . Ibid, F. o 371/ 7718 (E8630/ 656/ 91) ,p60 .

45. Ibid, pp. p91. 117 ,131,146.

46. Jeddah Diaries, 1991: p5- 91 .

47. Ibid: p. p5- 91.

48. Ibid, p. p103- 143.

49. Ibid, p. p5- 91.

50. Ibid, : p. p,103- 143.

51. Ibid, : p. p103- 143.

52. Ibid p p 79, 80, 73, 67, 60, 55, 51, 86,

53. انظر أعداد القبلة في السنة الأولى من صدورها على سبيل المثال العدد 51، 15 ربيع الثاني 1335 هـ / 1919 م، ص 1، والشعفي، التجارة الخارجية، ص 125.

54. انظر، القبلة، العدد 66، 10 جماد الثانية، 1335 هـ / 4 / 1917 م، نضال المومني العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين مصر والحجاز خلال الفترة 1908 - 1925 م،

- مجلة المنارة، م13، العدد1، 2006، ص6.
55. الشعفي، المرجع السابق، ص212.
56. القبلة، العدد 577، 13 / 4 / 1922. بعد افتتاح قناة السويس عام1869م أصبحت البضائع التي يعاد تصديرها من ميناء جدة إلى موانئ البحر الأحمر كانت في تناقص بسبب إنشاء خطوط ملاحية بحيث يمكنها المرور على كل ميناء والعبور من قناة السويس إلى أوروبا، الشعفي، المرجع السابق، ص207م.
57. Jeddah diaries, 1991: p, 51, 55, 60, 67, 73, 79, 80, 86, 91.
58. Ibid, p, 51, 55, 60, 67, 73 79.
59. Ibid, F. O371/ 7718 (E6042/ 656/ 91), pp73,86.
60. Ibid, F. O371/ 7718 (E6042/ 656/ 91), p51.
61. Ibid, F. O371/ 7718 (E8630/ 656/ 91), p60.
62. أصبحت الحجاز دولة مستقلة عن الدول العثمانية بعد قيام الثورة العربية في 10 / 6 / 1916 م، وقد عهد الملك الحسين للشيخ عبد الله سراج بتشكيل أول حكومة عربية في الحجاز في 7 ذي الحجة 133هـ / 5 / 11 / 1916م للمزيد من ذلك انظر القبلة، العدد 17 الخميس 15 ذي الحجة 1334هـ، أمين سعيد، الثورة العربية الكبرى، القاهرة، مطبعة عيسى البابلي الحلبي، (د. ت) ، ج3، وكان العلم مؤلف من الألوان الثلاثة المتوازية الأسود والأخضر فالأبيض، ويشمل الألوان الثلاثة مثلث ذو لون عنابي، للمزيد انظر القبلة، 7 شعبان 1335هـ / 29 / 5 / 1917م.
63. القبلة، العدد 593، الاثنين 23 شوال 1340هـ / 19 / 6 / 1922م.
64. القبلة، العدد 625، الاثنين / 9 / 10 / 1922 ص3.
65. القبلة، العدد 625، الاثنين / 9 / 10 / 1922 ص3.
66. انظر الجدول رقم (4) .
67. (50). Jeddah diaries, F. O371/ 7718 (E8630/ 656/ 91), p60.
68. حول الأوقاف الموقوفة لمصر أنظر نضال المومني: علاقة مصر بالحجاز 1916 - 1924 رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 2003م، ص 310 - 326
69. حول ذلك انظر، جريدة القبلة، العدد 706، 30 تموز 1923م، وهيم، المرجع السابق، ص 252 - 263.

70. تم شراء هذه السفن الحجازية في عام 1922م.
71. أصبحت سوريا تحت الانتداب الفرنسي بعد مؤتمر سان ريمو عام 1920 م، للمزيد عن مؤتمر سان ريمو انظر، محمد عزة دروزة، حول الحركة العربية الحديثة، بيروت، المكتبة العصرية، ج1، 1949م، ص 135 - 136، وعلي محافظة، موقف فرنسا وألمانيا وإيطاليا من الوحدة العربية 1919 - 1945م، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، 1985م، ص88.
72. Jeddah Diaries, F. O371/ 7718 (E4653/ 656/ 91/ 91), p47.
73. Ibid, F. O371/ 7718 (E9524/ 656/ 91), p73.
74. ميناء باتافيا: في بداية القرن السادس عشر قام الهولنديون ببناء ميناء باتافيا التي تعد حاليا شمال جاكرتا لتصدير التوابل إلى أوروبا ومنذ ذلك الحين أصبحت المدينة مزيج للتأثيرات الأوروبية والآسيوية. أنظر [www. Tunisia- sat- com](http://www.Tunisia-sat-com)
75. للمزيد انظر جريدة القبلة من العدد الخامس حتى العدد 101 ، وكذلك الشفعي، المرجع السابق، ص133.
76. Jeddah diaries, F. O371/ 10006 (E424/ 424/ 91), p184.

المصادر والمراجع:

أولاً - الوثائق:

1. Jarman ,Robert L. , (ed) , *The Jeddah diaries,1919- 1940,* London: Archive ,International Group, 1990) , Vol ,2.
2. *Records of the Hijaz ,Documentary History 1798- 1925 , Edited by A. L. P. Burdett, (London: Archive Editions 1996) Vol , 7.*

ثانياً - الصحف:

1. جريدة القبلة: هي جريدة حجازية رسمية ناطقة باسم النهضة العربية كانت تصدر من قلعة اجياد من مكة المكرمة مرتين في الأسبوع الاثنين والخميس، وبمعدل أربع صفحات، صدر العدد الأول للجريدة في 15 شوال 1334هـ / 15 / آب / 1916م، واستمرت بالصدور مدة ثمانية أعوام وأربعين يوماً تقريباً، وكان آخر أعدادها العدد (823) المؤرخة في 25 صفر 1343هـ / 25 / أيلول / 1924م، تناولت الجريدة المواضيع السياسية والدينية والاجتماعية والاقتصادية، وتولى إدارتها محب الدين بن الخطيب وآخرون.

ثالثاً - المصادر والمراجع:

1. ابن فرج، عبد القادر بن احمد بن محمد ت (1010) هـ: السلاح والعدة في تاريخ جدة، تحقيق احمد الزيلعي، لندن: مركز دراسات الشرق الأوسط، 1984م.
2. دروزة، محمد عزة: حول الحركة العربية الحديثة، منشورات المكتبة العصرية، بيروت، ج1، 1949م
3. عبد الكريم رافق: العرب والترك 1516 – 1916م، دمشق: (د. ن) ، 1974م.
4. رفعت، إبراهيم: مرات الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، (د. ن) 1900م.
5. الريحاني، أمين: الأعمال الكاملة، مج5، تاريخ نجدة الحديث، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1980م.

6. السباعي، احمد: تاريخ مكة (دراسات في السياسة والعلم والاجتماع والعمران) ، مكة المكرمة، نادي مكة الثقافي، 1984م.
7. سعيد، أمين: الثورة العربية الكبرى، ج3، مطبعة عيسى البابلي الحلبي، القاهرة: (د.ت).
8. الشفيعي، محمد بن سعيد: التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني (1840 - 1916م) الرياض: (د.ن) ، ط1، 2007م.
9. العناقرة، محمد محمود: الحياة الاقتصادية في الحجاز في عهد دولة المماليك (1250 - 1517م) ، الرياض: دار الملك عبد العزيز، 2006م.
10. العمائرة، خالد محمد: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (1250 - 1517م) ، الرياض: دار الملك عبد العزيز، 2007م.
11. الفواز، إبراهيم فوزان: إقليم الحجاز وعوامل نهضته، الرياض: مطابع الفرزدق، 1981م.
12. الكردي، محمد طاهر: التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم، بيروت: دار خضر، مج3، 2000م.
13. محافظة، علي: موقف فرنسا وألمانيا وإيطاليا من الوحدة العربية 1919 - 1945م، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 1985م.
14. وهيم، طالب محمد: مملكة الحجاز 1916 - 1925م، دراسة في الأوضاع السياسية، البصرة: منشورات مركز دراسات الخليج العربي 1984م.

خامساً - المراجع الأجنبية:

1. Joshua Telbaum, , *The Rise and Fall of Hashemite kingdom of Arabic*, London, 2003.

المواقع الالكترونية:

1. en.wikipedia.org/wiki.

سادساً - الدراسات والأبحاث:

1. المومني، نضال: مصر والأوضاع الصحية في الحجاز خلال مواسم الحج أواخر العهد العثماني 1900 - 1918م، مجلة دراسات تاريخية، العددان 101 - 102 آذار-حزيران 2008م، ص 209 - 226.

2. المومني، نضال: العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين مصر والحجاز خلال الفترة 1908 - 1925م، مجلة المنارة، م13، العدد1، 2006.
3. سابعا: الرسائل العلمية
4. الشلول، محمد هزاع : العلاقات النجدية الحجازية بين عام 1908 - 1926م، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الأردنية، 1996م.
5. المومني، نضال: علاقة مصر بالحجاز في عهد الشريف حسين وموقفها من ثورته وصراعه مع عبد العزيز آل سعود 1908 - 1925م، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 2003م.

