

العلاقات التجارية بين مصر واليمن

(١٢٥٠-١٢٥٦هـ/١٨٣٥-١٨٤٠م)



بقلم الدكتور

حمراء بنت حبش رزاح ماضي آل قويد الدوسري

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المساعد

بقسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة الملك خالد

١٤٣٨هـ/٢٠١٧م



ملخص البحث

لقد حبا الله شعبي مصر واليمن بمقومات وأسباب خاصة جمعت بينهما في بوتقة واحدة، فبالإضافة إلى وحدة الدين واللغة كان للامتداد الجغرافي والموقع الاستراتيجي لكل من: مصر واليمن أثر عظيم في قيام علاقات إنسانية وطيدة في شتى المجالات طوال القرون الخالية، وقد امتدت هذه العلاقات ونمت حتى ظهرت بجلاء ووضوح في النصف الأول من القرن الثالث عشر الهجري/التاسع عشر الميلادي.

فقد تلازمت أهمية البحر الأحمر لمصر مع الأوضاع التاريخية والجغرافية التي وجدت معها العلاقات السياسية والاقتصادية والدينية، حيث بدت مصر عبر التاريخ المحطة النهائية للبحر الأحمر في الشمال ومنها تكون بداية الإبحار للجنوب.

ومع تصاعد أهمية البحر الأحمر لمصر عبر التاريخ، كان اليمن دائماً بعداً حاضراً في علاقات مصر الإقليمية، نظراً لأهمية اليمن الاستراتيجية والتجارية في جنوب البحر الأحمر، حيث كانت تجارة الهند والخليج العربي تأتي إلى مصر عن طريق موانئ اليمن طوال العصور الإسلامية والحديثة، وقد خضع اليمن للحكم المصري مدة طويلة منذ العصر الأيوبي (٥٦٧-١١٧١هـ/١١٧١-١٢٥٠م) حتى عهد محمد علي (١٢٢٠-١٢٦٥هـ/١٨٠٥-١٨٤٨م).

وفي عهد محمد علي شهدت العلاقات التجارية بين مصر واليمن أبعاداً مختلفة وأنماطاً متعددة، حيث كان للأسطول البحري الذي أنشئ في عهده في البحر الأحمر من ناحية، واستمرار الملاحة البحرية والتجارية





بين الموانئ المصرية واليمنية من ناحية أخرى دوراً بارزاً في دعم النشاط التجاري بين البلدين، وزيادة أنماط السلع التجارية المتبادلة بينهما. ويهدف البحث إلى توضيح أسباب بروز النشاط التجاري الخارجي في عهد محمد علي، وأنماط السلع المتبادلة بين مصر واليمن، ودور الموانئ المصرية واليمنية في إثراء النشاط التجاري بين البلدين، وحركة الملاحة والتجارة بينهما، إضافة إلى توضيح الطرق التجارية (البحرية والبرية) التي تربط بين البلدين، ودورها في تنشيط الحركة التجارية بينهما ونظم التعامل التجاري بين التجار المصريين واليمنيين من حيث أنواعها، وتأثيراتها المباشرة على نشاط التجار، هذا إلى جانب توضيح نظام المعاملات التجارية بين البلدين من حيث إبراز أهم العملات النقدية المتداولة في أسواق مصر واليمن، إلى جانب أهم المكاييل والموازن والمقاييس المستخدمة بهما آنذاك، ودور كل من: التجار المصريين واليمنيين في المجتمع المصري واليمني على حد سواء.





لم تكن العلاقات التجارية بين مصر واليمن وليدة عصر من العصور، ولكنها علاقات قديمة ترجع إلى عهد الفراعنة في مصر، حيث قام المصريون القدماء برحلات إلى جنوب بلاد العرب للحصول على اللبان والبخور كالمز والأخشاب العطرية التي يكثر عليها الطلب لإستخدامها في حرق هياكلهم وفي تحنيط موتاهم^(١).

كما استمرت العلاقات التجارية بين مصر واليمن بعد إنتهاء دولة البطالمة (٣٢٣-٣٠٠ق.م) وانتقال مصر لسيطرة الدولة الرومانية (٣٠ق.م/٢١١هـ-٦٤١م) حيث كانت مصر الوسيط التجاري الذي ينقل السلع الشرقية من موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية إلى بقية الولايات الرومانية الأخرى في البحر المتوسط^(٢).

وفي العصر الفاطمي (٣٥٨-٥٦٧هـ/٩٦٩-١١٧١م) استفاد الفاطميون من ولاء الحجاز واليمن لهم وذلك بتأمين مصالح تجارة الكارم^(٣) في البحر الأحمر وتدعيم علاقاتهم التجارية مع

(١) عبدالمنعم عبدالحليم سيد (البخور عصب تجارة البحر الأحمر في العصور القديمة) جامعة الملك عبدالعزيز. مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية. مج ٢ (١٤٠٢هـ/١٩٨٢م) ص ١٤١.

(٢) محمد السيد محمد عبدالغني. شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة (دراسة وثائقية). الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩م، ص ١٨١.

(٣) الكارم: يرجع لفظ الكارم إلى قولين مختلفين، الأول: أنه مأخوذ من الكانم وهي منطقة في السودان الغربي، والثاني: أنه مأخوذ من متاجر طائفة الكارمية ذاتها، إذ وجد أن كلمة Kuararima هي لفظة أمهرية تفيد معنى الجبهان وهو نوع من التوابل، ثم حرفت وأصبحت كارم، وأطلقت على طائفة التجار الذين اشتغلوا بتجارة التوابل. انظر: عطية =





اليمن، خاصة بعد أن أصبحت عدن مركز تجار الكارم ونقطة الانطلاق الرئيسية لهم في العصر الفاطمي، حيث كانت توابل الهند تصل إلى عدن على أيدي تجار الهند، حيث تتجمع في عدن ومنها يصدرها تجار الكارم إلى ميناء عيذاب^(١) على الساحل الغربي للبحر الأحمر^(٢).

- القوسي (أضواء جديدة على تجارة الكارم من واقع وثائق الجيزة) **المجلة التاريخية المصرية**، مج ٢٢ (١٣٩٥هـ/١٩٧٥م) ص ص ٢٤-٢٥.
- (١) ميناء عيذاب: يقع جنوب شرق مصر على الساحل الغربي للبحر الأحمر قبالة مدينة قوص على الجانب الغربي (انظر: حسين مؤنس. **أطلس تاريخ الإسلام**. ط ١. القاهرة: دار الزهراء للإعلام العربي، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م، خريطة رقم (١٤١) ص ٣٠١) كان من أهم الموانئ التي تستقبل الوفود السياسية الرسمية القادمة من اليمن، إضافة إلى القوافل التجارية التي تنقل التوابل والسلع الشرقية في العصرين الفاطمي والأيوبي، وأصبح الميناء الرئيس للحط والإقلاع في البحر الأحمر سواء للتجارة أم الحج، إلى أن أعاد السلطان الظاهر بيبرس (٦٥٨-٦٧٦هـ/١٢٥٩-١٢٧٧م) استخدام الطريق القديم - طريق القلزم وسيناء- لقوافل الحج في سنة ٦٦٦هـ/١٢٦٧م، حيث بدأ يفقد أهميته بالتدريج حتى بطل استخدام هذا الطريق في سنة ٧٨٠هـ/١٣٧٨م عندما حل ميناء الطور محله ودُمّر تماماً في عهد السلطان برسباي (٨٢٥-٨٤١هـ/١٤٢٢-١٤٣٨م) في سنة ٨٣٠هـ/١٤٢٦م، والذي أبدى اهتمامه بميناء جدة بعد أن تحولت إليه تجارة الشرق بدلاً من ميناء عدن، وازدهر ميناء الطور بجانب ميناء جدة، حيث قام بينهما نشاط تجاري واسع. انظر: السيد عبدالعزيز سالم. **البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي**. الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ص ص ٩٨-١٠٩.
- (٢) محمد عبدالغني الأشقر. **تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي**. سلسلة تاريخ المصريين. ١٣٧ع. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٩هـ/١٩٩٩م، ص ص ٤٧-٤٨.



ومنذ أن خضعت اليمن للحكم الأيوبي (٥٦٧-٦٤٨هـ/١١٧١-١٢٥٠م) في سنة ٥٦٩هـ/١١٧٣م^(١) لم يخف على الأيوبيين أهمية بلاد اليمن لتجارة الكارم في البحر الأحمر، فقد أراد صلاح الدين الأيوبي (٥٦٧-٥٨٩هـ/١١٧١-١١٩٣م) بضمه لليمن إلى مصر أن يحمي مركز تجارة الكارم في عدن، وأن يضمن لمصر استمرار مورد تجارة الكارم لهم، فضلاً عن حصول مصر على المكوس التي كانت تفرض في ثغورها على التجارة القادمة من اليمن^(٢).

كما اهتم سلاطين المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م) بمد نفوذهم إلى اليمن لتأمين تجارتهم مع الشرق، حيث كان لتجار الكارمية في مصر محطاتهم التجارية الكبرى في تعز وزبيد، كما استقر عدد كبير منهم في ميناء عدن، وكانوا يحملون بضائعهم في البحر الأحمر من موانئ اليمن إلى ميناءي عيذاب والقصير، ومن هناك تنقل عبر الصحراء الشرقية حتى قوص، ومن قوص إلى فنادقهم في القاهرة والإسكندرية ودمياط^(٣).

وفي عهد الدولة العثمانية أدرك العثمانيون أهمية اليمن في صراعمهم مع البرتغاليين، فأرسلوا عدة حملات من مصر للسيطرة على اليمن، حتى

(١) خضعت اليمن للحكم الأيوبي بعد أن أرسل السلطان صلاح الدين الأيوبي أخاه توران شاه لليمن للاستيلاء عليها بعد أن توغلت سفن الصليبيين في البحر الأحمر قاصدة عدن للاستيلاء عليها. انظر: محمد الأشقر. مرجع سبق ذكره، ص ٥٠.

(٢) المرجع السابق، ص ٥٣.

(٣) صلاح الدين هريدي. دراسات في تاريخ العرب الحديث. الإسكندرية: دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩-٢٠٠٠م، ص ٣٧٣.





تم لهم ذلك بعد حملة سنان باشا^(١) (٩٧٥-٩٧٦ هـ / ١٥٦٧-١٥٦٨ م) - (٩٧٩-٩٨٠ هـ / ١٥٧١-١٥٧٢ م) في سنة ٩٧٧ هـ / ١٥٦٩ م حيث سيطر العثمانيون على اليمن وأحكموا قبضتهم على مدخل البحر الأحمر للوقوف في وجه الخطر البرتغالي من جهة، وحماية الأماكن المقدسة في الحجاز من جهة أخرى^(٢).

وقد برز النفوذ المصري في اليمن في جميع مراحلها في شتى الجوانب السياسية والاقتصادية والتجارية حتى انسحاب العثمانيين من اليمن في سنة ١٠٤٥ هـ / ١٦٣٥ م، حيث تراجع بعدها الدور المصري التجاري إلى ميناء جدة، التي أصبحت المحطة البديلة^(٣)، إذ لم يتجاوز المصريون جدة

(١) سنان باشا: تولى حكم ولاية مصر في اليوم الثالث عشر من شهر شعبان في سنة ٩٧٥ هـ / ١٥٦٧ م، وأقام بها والياً تسعة أشهر، وأثناء ولايته جاءه أمر سلطاني بالتوجه لإعادة إخضاع اليمن من الأئمة الزيديين (٩١٢-١٣٨٢ هـ / ١٥٠٦-١٩٦٢ م) وبعد عودته من اليمن تولى حكم مصر للمرة الثانية في سنة ٩٧٩ هـ / ١٥٧١ م، وكانت فترة حكمه فترة رخاء وسخاء على مصر والرعية، ومن مآثره: جامع بولاق، والحمام والمدرسة بالجامع الأزهر بالصناديقية. انظر: أحمد شليبي عبدالغني. أوضح الإشارات فيمن تولى مصر والقاهرة من الوزراء والباشوات. تحقيق. عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم. ط ٢. القاهرة: دار الكتاب الجامعي، ١٤١٥ هـ / ١٩٩٥ م، ص ١٥٢.

(٢) لمعرفة خط سير الحملات وأحداثها ونتائجها. انظر: حمساء بنت حبيش الدوسري. العلاقات بين مصر والحجاز (٩٢٣-١٠٠٣ هـ / ١٥١٧-١٥٩٤ م) ط ٢، الرياض: دار الملك عبدالعزيز، ١٤٣٢ هـ / ٢٠١٠ م، مج ٢، ص ٢٠٢-٢٢٢.

(٣) محمد السبيطلي. الصراع الدولي في البحر الأحمر. الدولة العثمانية والأئمة في تاريخ اليمن الحديث. ط ٢. صنعاء: المنتدى الجامعي للنشر والتوزيع، ١٤٢٣ هـ / ٢٠٠٢ م، ص ١١٨.





في اتجاه الجنوب إلا في حالات استثنائية جداً تاركين القسم الجنوبي من البحر الأحمر لتجار شبه الجزيرة العربية واليمن وبلدان المحيط الهندي^(١). وعندما شرع محمد علي^(٢) (١٢٢٠-١٢٦٥هـ/١٨٠٥-١٨٤٨م) في محاربة الدولة السعودية الأولى (١١٥٨-١٢٣٣هـ/١٧٤٥-١٨١٨م) كان اليمن حاضراً في ذهنه واتخذه أحد محاور الصراع، خاصة بعد أن نجح في القضاء على الدولة السعودية في الحجاز ونجد في سنة ١٢٣٣هـ/١٨١٨م ولجأت قلوبهم إلى شمال اليمن، فطاردهم هناك حتى

(١) أندريه ريمون (مصر وقهوة اليمن في القرن السابع عشر والثامن عشر) **مجلة مصر والعالم العربي**، ع ٥٤، مج ١٢ (١٤١٧هـ/١٩٩٦م)، ص ١٨٩.

(٢) محمد علي: ولد في مدينة قولة في سنة ١١٨٣هـ/١٧٦٩م، توفي والده ووالدته في سنة ١١٨٧هـ/١٧٧٣م، وله من العمر أربع سنوات، فتولى أمره عمه طوسون، إلا أنه قتل فتولى تربيته صديق والده (جريتجي براوسطه) ثم تزوج من امرأة ثرية أنجب منها ثلاثة أبناء، هم: إبراهيم وطوسون وإسماعيل، واشتغل بمالها في التجارة ثم قدم إلى مصر مع قدوم الحملة الفرنسية (١٢١٣-١٢١٦هـ/١٧٩٨-١٨٠١م) وأخذ يتقرب إلى العلماء والأهالي حتى أقاموه والياً على مصر، ثم جاء الأمر السلطاني بتشيته في منصبه، وبعد أن رسخ أقدامه في مصر بدأ أعماله بالقضاء على المماليك في مذبحة القلعة، ثم بنى نهضة مصر الحديثة بسلسلة من الإصلاحات شملت جميع النواحي، وبعد نجاح حملته في الحجاز بدأ أعماله التوسعية في السودان والشام وشبه الجزيرة، إلا أنه انسحب منها باستثناء السودان بموجب معاهدة لندن في سنة ١٢٥٦هـ/١٨٤٠م، وتوفي في سنة ١٢٦٦هـ/١٨٤٩م ودفن بمسجده الذي شيده في القلعة. انظر: عمر الإسكندري. سليم حسن. **تاريخ مصر من الفتح العثماني إلى قبيل الوقت الحاضر**. ط ٢. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٩٦هـ/١٤١٦م، ص ١١٠-٢٠٠.





نجح بالفعل في بسط سيطرته على شمال اليمن من خلال الحملات التي أرسلها إليهم^(١).

(١) بدأ اهتمام محمد علي بالسيطرة الفعلية على اليمن بعد أن نجحت قواته بقيادة خليل باشا في ضم منطقة أبو عريش وبعض الموانئ اليمنية في سنة ١٢٣٣هـ/١٨١٨م، والتي استولت عليها القوات السعودية في سنة ١٢١٧هـ/١٨٠٢م، وهي (جازان، والحديدة، وزيد، واللحية) وقد أعاد محمد علي هذه المناطق بإستثناء أبي عريش إلى سلطة حكومة اليمن مقابل دفعه جزية سنوية يدفعها له المهدي عبدالله بن أحمد المتوكل بن علي المنصور (١٢٣١-١٢٥١هـ/١٨١٦-١٨٣٦م) سنوياً باسم السلطان العثماني وقدرها مئة ألف ريال وتستبدل بثلاثة آلاف قنطار من البن (انظر: طارق عبدالعاطي غنيم بيومي. **سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر ١٢٢٩-١٢٦٥هـ/١٨١١-١٨٤٨م**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م، ص ١٠٧-١٠٨) إلا أن تمرد قبائل يام في شمال اليمن ضد الشريف علي بن حيدر (١٢١٤هـ - /١٧٩٩م -) (..... /١٢٥٤هـ - /١٨٣٨م) في منطقة أبي عريش وقيامهم بأعمال السلب والنهب في نواحي اليمن، دفعت إمام اليمن أن يطلب من محمد علي تخفيض مقدار البن المقرر إرساله سنوياً للدولة العثمانية، مما أزعج محمد علي فأرسل إلى أحمد باشا (محافظ مكة) في سنة ١٢٣٦هـ/١٨٢٠م بضرورة التحرك إزاء هذه الأحداث باتخاذ الوسائل والتدابير اللازمة إن كان بالشدة أو باللين، خاصة بعد أن امتد هذا التمرد ليشمل قبائل ألمع وعسير وتهامة، وقد بذل أحمد باشا ما في وسعه من أجل القضاء على هذه التمردات، وقد تصعد الموقف مع قوات محمد علي بقيام حركة تمرد ضد محمد علي من قبل أحد الجنود غير النظاميين والمدعو محمد آغا الشهير بـ (تركجه بيلمز) مما جعل محمد علي يرسل حملة إلى الحجاز بقيادة أحمد باشا يكن في سنة ١٢٤٨هـ/١٨٣٢م للقضاء على الفتنة، حيث نجحت الحملة المصرية في القضاء على الفتنة ومطاردة الثوار في بلاد اليمن، ولكي يقضي محمد علي على جذور المتمردين أرسل حملة أخرى إلى اليمن في سنة ١٢٥٠هـ/١٨٣٥م بقيادة إبراهيم باشا يكن، وقد نجحت الحملة المصرية في السيطرة على السواحل اليمنية، وعلى تعز وملحقاتها، كما سيطرت على منطقة جبل رأس والعدين، وبعدها أقام محمد علي إدارة منظمة في اليمن استمرت من سنة ١٢٥٠هـ/١٨٣٥م حتى سنة ١٢٥٦هـ/١٨٤٠م =





وتعد سياسة محمد علي في البحر الأحمر جزءاً مهماً من السياسة العامة التي رسمها لنفسه بعد تكوين إمبراطورية قوية في الشرق^(١)، إذ رأى أن خير ما يفعله لتنمية موارد مصر ووضعها في مركز الصدارة في المنطقة أن يفتح الطرق والمسالك ما بينها وبين العالم الخارجي، ولهذا أولى محمد علي البحر الأحمر اهتماماً خاصاً لكونه أقصر الطرق المؤدية للشرق ومن الضروري السيطرة على هذا الطريق قبل أن تصل إليه أي دولة قوية، ومن ثم أضى البحر الأحمر هدفاً بارزاً في سياسة مصر الانفتاحية في عصر محمد علي.

=

شملت معظم مناطق تهامة اليمن. انظر: زوات عرفان المغربي. **العلاقات المصرية اليمنية في النصف الأول من القرن التاسع عشر**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٣٢هـ/٢٠١٠م، ص ص ٦٣-٩٥. جميلة هادي الرجوي. **محمد علي واليمن (١٢٣٢-١٣٥٦هـ/١٨١٨-١٨٤١م)**. ط١. صنعاء: مركز عبادي للدراسات والنشر، ١٤٢٧هـ/٢٠٠٦م، ص ص ١٤٢-٢١١.

(١) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٧.





أسباب بروز التجارة الخارجية في عهد محمد علي:

أولاً: صغر حجم الدور الذي يمارسه التجار البارزين في مصر في التجارة الداخلية وعدم تمرسهم بها في الأساس مع الطوائف والجماعات التجارية الوافدة (الشوام، الأتراك، المغاربة) أدى إلى عدم تطوير آليات التجارة الداخلية وأدواتها بالدرجة الكافية التي تسمح بانسياب أكبر للأموال^(١)، مما أدى إلى انخراط التجار في العمل في التجارة الخارجية بشكل أكبر عن ذي قبل.

ثانياً: السياسة الضريبية أو الاستبزازية للأمرء المماليك خاصة في أواخر القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، حيث عملوا على تصدير العديد من منتجات البلاد في أشكالها الخام الأولية (الكتان، الجلود) وعدم وفاءهم بالعديد من متطلبات الأسواق الداخلية إلا عن طريق الاستيراد من الهند واليمن والمناطق الأخرى، مما أدى إلى نشاط التجارة الخارجية واستنزاف العديد من العملات الفضية والذهبية باتجاه البحر الأحمر وبالتالي إلى اليمن والهند^(٢).

ثالثاً: المحاولات البطيئة لتطوير الانتاج في الورش الحرفية الأخرى بسبب خوف التجار من المصادرات الحكومية، مما أدى إلى تفضيل عدد من التجار مغادرة مصر ذاتها إلى الشام أو جدة أو اليمن لممارسة نشاطاتهم التجارية بحرية تامة.

(١) حسام محمد عبدالمعطي أحمد. العائلة والثروة (البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية). سلسلة تاريخ المصريين. ٢٧٥ع. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب،

١٤٣٠هـ/٢٠٠٨م، ص ٢٤١.

(٢) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.





رابعاً: الإصلاحات التي قام بها محمد علي في المجال الزراعي والري^(١)، أدت إلى زيادة المساحة المنزرعة والإنتاج الزراعي تبعاً لذلك، ومن ثم بث النشاط في حركة صادرات مصر من تلك المحاصيل الزراعية وبخاصة القطن المصري، الأمر الذي تطلب البحث في أسواق خارجية لتصريف تلك المنتجات الزراعية.

خامساً: مواكبة حركة النهضة الشاملة التي شهدتها مصانع محمد علي وجيوشه وأساطيله وجميع مشاريعه العمرانية المختلفة في مصر والتي سببت ازدياداً واضحاً فيما تستورده مصر من العالم الخارجي^(٢).

(١) من أهم الأعمال التي قام بها محمد علي في مجال الإصلاح الزراعي: إلغاء نظام الالتزام، والاستيلاء على معظم الأراضي في مصر وإعادة تأجيرها على الفلاحين، كما ألغى الأراضي الموقوفة على المساجد ومؤسسات الخير وضمها إلى أملاك الحكومة، كما وزع مساحات شاسعة من الأراضي البور على بعض القواد والموظفين ومنحهم ملكيتها التامة، واعفاءهم من ضرائبها ليشجعهم على إصلاحها، كما مسح الأراضي الزراعية وحصرها وفرض ضرائب ثابتة عليها سنوياً، كما غير أساليب الزراعة البدائية إلى الأساليب الحديثة فأتى بالمعلمين المهرة، وأصدر اللوائح والقوانين، وأنشأ الأقاليم والدواوين، وأقام جهازاً لمراقبة الفلاحين، وقسم البلاد إلى مأموريات وقرى وأخطاط، كما اهتم بالتعليم الزراعي عن طريق جلب الخبراء الزراعيين وإرسال البعثات إلى أوروبا، وتأسيس مدارس للزراعة، وترجمة العديد من الكتب التي تتناول المسائل الزراعية، كما أدخل المزروعات الجديدة مثل: القمح من أوروبا، والأرز من أفريقيا، وبذرة النيلة من الشام وغيرها، هذا إلى جانب قيامه بإصلاح نظام الري، بتحويل الري من ري الحياض إلى الري الدائم عن طريق إنشاء الكثير من منشآت الري هناك. للمزيد من المعلومات. انظر: زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٢-١٧٣.

(٢) راشد الراوي. محمد حمزة عليش. التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث. ط ٢. القاهرة: مكتبة النهضة الحديثة، ١٣٦٥هـ/١٩٤٥م، ص ٨٣-٨٤.



سادساً: تحسين طرق المواصلات البرية والبحرية^(١) لربط أجزاء البلاد بعضها ببعض من ناحية وتسهيل نقل الغلات الزراعية من داخل القطر المصري إلى الموانئ البحرية لتصديرها للدول الخارجية من ناحية أخرى.

سابعاً: وجدت عوامل أخرى ساعدت أيضاً على ازدياد النشاط التجاري وبروزه بين مصر واليمن، منها: عناية الحكومة المصرية باليمن، بعد أن أصبح خاضعاً للحكم المصري، حيث عمل محمد علي مع النهوض بمصر على تطوير اليمن زراعياً وصناعياً وإن لم يكن على نطاق واسع كما كان الحال في مصر، ففي مجال الزراعة عمل محمد علي على إحياء الزراعة في اليمن وربطها بالانتاج الزراعي في مصر، فجلب منها البن وبعض السلع الأخرى، وأرسل إليها ما دعت حاجتها إليه من الغلات الزراعية المختلفة، كما حسن مزارع البن في اليمن عن طريق إرساله شجيرات (شتلات) البن جيدة السلالة لزراعتها هناك، إلى جانب توسيع مناطق زراعته وعلى الأخص في البلاد الواقعة تحت السيطرة المصرية للحصول على أكبر كمياته، أما جهوده في مجال النهوض بالصناعة في اليمن فقد

(١) من أهم أعمال محمد علي لإصلاح طرق المواصلات: الاهتمام بتقوية الجسور على جانبي النيل وتمهيدها حتى تصبح صالحة لسير العجلات والدواب، كما أنشأ عدد من الطرق أطلق عليها اسم (الطرق السلطانية) وعني بتطهير الترع حتى تظل مفتوحة للملاحة، كما عبد طريقي القصير - قنا، والسويس - القاهرة، وضرب على يد من حديد على أيدي القبائل وقطاع الطرق في الصحراء الشرقية لتأمين السفر من القاهرة إلى السويس، كما ربط الإسكندرية بالنيل بحفر ترعة المحمودية في سنة ١٢٣٠هـ/١٨١٩م للمزيد من المعلومات انظر: راشد البراوي. محمد حمزه عليش. مرجع سبق ذكره، ص ٨٠-٨١.



تمثلت في إنشاء مخازن المياه والبراميل (الصهاريج) الخاصة بالأسطول المصري الكائن في السواحل اليمنية، لتمد الجنود باحتياجاتهم من المياه العذبة، كما أقام صناعة دبغ الجلود، إضافة إلى إنشاء بعض المطاحن لطحن الحبوب اللازمة لإمداد جنوده هناك باحتياجاتهم من المواد الغذائية، كما كلف بعض الخبراء والمتخصصين من رجاله في مهمة البحث عن المعادن داخل اليمن لاستغلالها في تشغيل مصانعه التي أنشأها في مصر^(١)، مما يدل على أن اهتمامه باليمن والنهوض به زراعياً وصناعياً كان لخدمة أغراضه الاقتصادية بالدرجة الأولى.

ثامناً: سياسة محمد علي الانفتاحية في تشجيع أبناء البلدين على استثمار رؤوس أموالهم في أي بلد دون قيد أو شرط، مع احتفاظهم وورثتهم بكامل حقوقهم الشرعية، حيث كان من حق التاجر في حياته نقل كامل رأس ماله إلى مسقط رأسه متى أراد ذلك، كما كان من حق ورثته الشرعيين عندما توافيه المنية أن يحصلوا على حقوقهم كاملة، حيث ساهمت هذه السياسة في حرية التنقل بين مصر واليمن ومن ثم تدعيم العلاقات التجارية بين البلدين^(٢).

تاسعاً: سياسة المرونة التي اتبعها محمد علي في تحصيل الرسوم الجمركية، حيث أنه لم يفرض هذه الرسوم الجمركية في كل الأحوال نقداً بل كان يأخذ بعضها عيناً من كمية السلع الواردة إلى الموانئ المصرية،

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٥ و ص ١٧٨-١٧٩.

(٢) المرجع السابق، ص ١٨٩.



كما تعدى الأمر إلى إلغاء الرسوم الجمركية المقررة على واردات السلع ذات الأهمية الاقتصادية^(١).

السلع المتبادلة بين مصر واليمن:

أولاً: صادرات مصر إلى اليمن:

كانت صادرات مصر إلى اليمن تمثل نفس صادرات مصر إلى الحجاز^(٢)، حيث كانت تتمثل فيما تنتجه مصر محلياً كالمواد الغذائية التموينية، إضافة إلى ما يرد إليها من الغرب الأوروبي عن طريق ميناءي الإسكندرية ودمياط.

(أ) - الصادرات المحلية:

وتتمثل في السلع الغذائية المتعددة التي كانت ترسل إلى اليمن بناء على أوامر محمد علي لسد احتياجات الجيش المصري المقيم في اليمن، مثل: القمح، والأرز، والشعير، والعدس، والذرة، والبقسماط، والبقول، والدقيق، والسمن، والزيت، والحنطة التي كانت تصدر بكميات كبيرة لليمن لأهميتها في صناعة الخبز الذي يمثل الغذاء الرئيس للجيش المصري هناك^(٣).

(١) عبدالمنعم إبراهيم الدسوقي الجمعي. تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في عصر محمد علي. دراسة في وثائق ديوان التجارة والمبيعات. القاهرة: مطبعة الجبلاوي، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، ص ٢٢.

(٢) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٢.

(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٠.





ويشير الجدول الآتي^(١) إلى الكميات التي كان يتم إرسالها من مصر إلى اليمن من بعض الغلال في بعض السنوات أثناء وجود الجيش المصري هناك.

وحدة الوزن	أنواع السلع				العام
	فول	شعير	ذرة	قمح	
إردب	-	-	-	٢٩٠	١٨٢٠هـ/١٢٣٦م
إردب	-	-	٦٠٠	-	١٨٢١هـ/١٢٣٧م
إردب	-	-	-	٢٠٠	١٨٢٢هـ/١٢٣٨م
إردب	١٠٠٠	٢٠٠٠	٥٠٠	-	١٨٢٣هـ/١٢٣٩م
إردب	-	٣٠٠	-	-	١٨٣٧هـ/١٢٥٣م
إردب	-	٢٠٠٠	٥٠٠	٥٠٠	١٨٣٩هـ/١٢٥٥م
إردب	١٠٠٠	٤٣٠٠	١٦٠٠	٩٩٠	الإجمالي
إردباً	٧٨٩٠				الإجمالي العام

ويتضح من الجدول السابق أن محصول الشعير هو المحصول الرئيس الذي حرص محمد علي على إرساله لليمن بكميات كبيرة خلال تلك الأعوام، ويرجع ذلك لسد احتياجات الجمال والخيول بوصفه غذاءً رئيساً لهم، حيث كانت تلك الحيوانات هي وسيلة النقل الوحيدة التي تتحمل نقل الأحمال الثقيلة لمسافات بعيدة في أرض اليمن التي تتميز بطبيعتها الجبلية^(٢).

(١) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.

(٢) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩١.

كما يوضح الجدول الآتي^(١) الغلال التي كانت مصر ترسلها إلى اليمن والحجاز على السواء.



السعة	الكمية	وحدة الوزن
سمن	٥٣٨٦	قنطار ^(٢)
عدس	٦٩٨٧	إردب
فول	٣٨٧٧	إردب
بقسماط	١٠٦٣٣٥	قنطار
زيت القناديل	٣٠٥٢	قنطار
صابون	١٠١٥	قنطار
شعير	٨٢٨٥	إردب

وكانت هذه المواد الغذائية ترسل من ميناء القصير بوصفه مستودعاً لتجارة مصر العليا مع شبه الجزيرة العربية، إلى ميناء جدة^(٣)، ومن هناك ترسل إلى ميناءي المخا والحديدة^(٤)، في حين يتلقى ميناء السويس -

(١) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٢.

(٢) القنطار: كلمة عربية تعني في الأصل: الكمية الهائلة من النقود أو الفضة، وتمثال بالفرنسية Quintal، ويبدو أنها تحريف للكلمة اللاتينية كنتاريوس أو كنتاريوم Centarium. انظر: صامويل برنار (الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر - الموازين والنقود) ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب. ط١. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٤٠١هـ/١٩٨٠م، ج٣، ص ٢٢ وص ٤٣.

(٣) جيرار (موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر) ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب. ط١. القاهرة: مكتبة الخانجي، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ج١، ص ص ٢٨٢-٢٨٣.

(٤) جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٩.





باستثناء كمية معينة من منتجات مصر - معظم البضائع الأوروبية التي يعاد تصدير جزء كبير منها إلى جدة وموانئ اليمن.

وقد ذكر محمد لبيب البتوني^(١) أن ميناء القصير ظل خلال القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي - على الرغم من استخدام الطريق البري - الميناء الرئيس لنقل الحبوب وتصديرها إلى الحجاز واليمن^(٢).

ونتيجة لزيادة تكاليف شحن الغلال من مصر إلى اليمن، حيث كان يتم نقلها براً من قنا إلى القصير على متون الجمال، وبعد ذلك يتم نقلها من القصير إلى جدة بحراً ومنها إلى سواحل اليمن، إضافة إلى زيادة أجرة نولون^(٣) السفن، وقلة وجود السفن التي تنقلها في بعض الأحيان، كل ذلك جعل محمد علي يرسل في بعض السنوات الأموال لشرائها من اليمن أو من بعض الجهات المجاورة القريبة منها مثل: مسقط أو البصرة^(٤)، ومن ذلك

(١) محمد لبيب البتوني: هو فاضل مصري، لقب بـ (البتوني) نسبة إلى البتون من بلاد المنوفية بمصر، اشتغل بالأدب والتاريخ، وتوفي في القاهرة في سنة ١٣٥٧هـ/ ١٩٣٨م، وله عدة مؤلفات، منها: الرحلة الحجازية، وتاريخ كلون بك (ترجمة عن الفرنسية) ورحلة إلى الأندلس، ورحلة الصيف إلى أوروبا، والرحلة إلى أمريكا. انظر: خير الدين الزركلي. الأعلام قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين ط١٤٠. بيروت: دار العلم للملايين، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م، مج٧، ص١٠٥.

(٢) الرحلة الحجازية للحاج عباس حلمي باشا الثاني خديو مصر. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٥م، ص١٠٨.

(٣) النولون: هو عملية نقل البضائع على السفن.

(٤) الأوامر والمكاتبات الصادرة من عزيز مصر محمد علي. تحقيق. آمنة عامر، صابر العدل وآخرون. القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، ١٤٢٧هـ/ ٢٠٠٦م، مج٢، ص٢٨.



ما حدث في سنة ١٢٥٤هـ/١٨٣٨م عندما أرسل محمد علي مبلغ وقدره خمسة وسبعون ألف ريال إلى إبراهيم باشا يكن (سر عسكر اليمن) من أجل شراء ما يلزمه من غلال للقوات العسكرية هناك^(١).

وعلى الرغم من ارتفاع مصاريف النقل، إلا أن تجارة السلع الغذائية كانت مربحة جداً، وهذا ما يفسر ارتفاع أسعارها بصورة معتادة^(٢).

وإلى جانب السلع الغذائية، كانت مصر تصدر إلى اليمن أيضاً العيارات والمدافع، حيث كانت ترسل إلى جدة سواء أكان براً أم بحراً ومنها إلى اليمن لصرفها للجيش والأسطول معاً، إضافة إلى المهمات الأخرى اللازمة للأسطول المصري في اليمن من الزيت الحار، والزفت، وألواح السفن، إلى جانب جلود الجاموس اللازمة لأحذيتهم^(٣)، كما تصدر مصر إلى اليمن السجاد والصابون^(٤)، وبعض الأقمشة من نوع الكتان مفصلاً على هيئة أثواب، وقماش البفتة ذات اللون الأبيض المصنوع في مصر^(٥)، والشيلان والطرابيش والأحذية والقمصان وبعض الصناديق التي تصنع في مصر وتستخدم كخزانة لوضع الأشياء فيها^(٦)، كذلك تصدر مصر إلى اليمن الخيام والحبال لشد حمول الجمال بها، والدوبارة لعمل رحال (برادع)

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٥.

(٢) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ترجمة. ناصر أحمد إبراهيم. باتسي جمال الدين. ط ١، القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة،

١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م، ج ١، ص ص ٢٥٤-٢٥٥.

(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٩٥-١٩٦.

(٤) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٤.

(٥) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٦.

(٦) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٤.



للجمال الموجودة في اليمن^(١)، إضافة إلى القرب والجولات لرحول الجمال
وليف النخيل والحريير الإسكندراني^(٢)، هذا إلى جانب تصدير الذهب والسكر
والبصل والتبغ^(٣).

(ب) السلع الأوروبية المعاد تصديرها:

كانت القاهرة سوقاً لإعادة تصدير المنتجات الأوروبية إلى الحجاز
واليمن^(٤)، وقد مثلت نصف إجمالي ما يُعاد تصديره إلى تلك الجهات^(٥)،
ومنهما: الحلي الزجاجية وترد إلى مصر من البندقية في براميل، حيث
تستخدم في عمل المسابح والحلي^(٦)، أما المرجان فكانت تصدر مصر
كميات كبيرة منه سواء المرجان القادم إليها من أوروبا أم القادم إليها من
بلدان المغرب العربي، حيث يُباع في أسواق اليمن بأسعار مرتفعة
للغاية^(٧)، هذا إلى جانب القرمزية وتأتي إلى مصر من فرنسا، أما الورق
فيأتي إلى مصر من البندقية وفرنسا وكان من السلع المهمة التي يرسلها
تجار مصر إلى اليمن^(٨).

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٦.

(٢) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٤.

(٣) خلف عبدالعظيم سيد الميري. تاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤-١٨٧٩م. القاهرة:
الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م، ص ٥٩٣.

(٤) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٦. وانظر: خلف عبدالعظيم الميري.
مرجع سبق ذكره، ص ٥٩٣.

(٥) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ج١، ص ٢٥٣-
٢٥٤.

(٦) جيرار، مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٩١.

(٧) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ٢٨٥.

(٨) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ٣٠٦-٣٠٧.





كما تصدر مصر إلى اليمن الأقمشة الفرنسية الجوخية^(١)، والأقمشة القطنية بأنواعها^(٢)، والأحرمة الصوفية والبرانس المغربية، والصوف الأبيض للعمامة، والنعال الصفراء، إضافة إلى الطرايش^(٣)، كما تصدر مصر المعادن، وتشمل: الحديد، والنحاس، والرصاص، والقصدير، وصفائح الفولاذ^(٤)، كما تصدر مصر السلاح الوارد إليها من إنجلترا وألمانيا، وهي عبارة عن بنادق وطبنجات، ومسدسات محلاة بالفضة^(٥)، أما البارود فيصنع في القاهرة وترسله مصر إلى الحجاز واليمن على هيئة خرطوشات جاهزة^(٦)، هذا إلى جانب ما تصدره مصر من التبغ السوري^(٧) والسنبل الذي يأتي إليها من مناطق إنتاجه في جنوب النمسا، والمحلب الذي يأتي

(١) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ٣٠٥ وص ٣٣٩.

(٢) خلف عبدالعظيم الميري. مرجع سبق ذكره، ص ٥٩٣.

(٣) عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم (العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين مصر والولايات العربية إبان العصر العثماني ١٥١٧-١٧٩٨م من خلال وثائق المحاكم الشرعية) ضمن كتاب **فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني**. سلسلة تاريخ المصريين، ٣٨٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١١هـ/١٩٩٠م، ص ١٩٦.

(٤) جيار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨٥.

(٥) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ٢٤٦ وص ص ٣٠٥-٣١٨.

(٦) حسام محمد عبدالمعطي أحمد. **العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر**. سلسلة تاريخ المصريين، ١٤٩٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م، ص ١٤٤.

(٧) جون لويس بوركهارت. **رحلات إلى شبه الجزيرة العربية**. ترجمة. هتاف عبدالله. ط١. بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م، ص ص ٣٨-٣٩.





إلى مصر من أرمينيا وفارس، وكان يلقي سوقاً رائجة، ويقبل على شرائه الأهالي لاستخدامه في الأغراض الطبية وفي تنبيل الطعام^(١).

ثانياً: صادرات اليمن إلى مصر:

(أ) - البن:

كان البن اليمني من أهم السلع الشرقية التي انفردت بلاد اليمن بإنتاجه منذ بداية القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، حيث كان هذا المحصول موضع تنافس حاد بين شركة الهند الشرقية الإنجليزية^(٢) East India Company وبين طلائع التجار الأمريكيين الذين

(١) جون لويس بوركهارت. رحلات بوركهارت إلى بلاد النوبة والسودان. ترجمة. فؤاد أندراوس. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م، ص ص ٢٣١-٢٣٢.
(٢) شركة الهند الشرقية الإنجليزية: تأسست في سنة ١٠٠٩هـ/١٦٠٠م بعد انتصار بريطانيا على أسبانيا في موقعة (الأرمادا Al-Armade البحرية) في سنة ٩٩٧هـ/١٥٨٨م، حيث أخذوا يستعدون لمنازلة البرتغاليين ومناقستهم في تجارة الشرق، فأسسوا في آخر سنة ١٠٠٩هـ/١٦٠٠م شركة الهند الشرقية البريطانية للتجارة المباشرة مع الشرق، كما تمكنت الشركة في السنة ذاتها من الحصول على امتياز من طرف التاج البريطاني يسمح لها بإقامة علاقات تجارية مع سواحل البحر الأحمر، وفي سنة ١٠٢١هـ/١٦١٢م سمحت لهم السلطة العثمانية بالتجارة مع موانئ اليمن عامة، كما وافق العثمانيون في سنة ١٠٢٧هـ/١٦١٧م على إقامة وكالة تجارية تابعة لشركة الهند البريطانية، تشرف على مصالحها ونشاطاتها التجارية في اليمن، واستمرت الشركة قائمة في نشاطاتها حتى سنة ١٢٧٤هـ/١٨٥٧م، عندما أعلنت الثورة الهندية المعروفة باسم (ثورة سيوي) عصيانها على الشركة، وفي سنة ١٢٧٥هـ/١٨٥٨م صدر قانون (الحكومة الأفضل للهند) وألغي فيه حكم شركة الهند البريطانية نهائياً، وانتقلت الإدارة في الهند للحكومة البريطانية، وعادت الشركة إلى عملها التجاري بصفتها شركة بسيطة حتى اضمحلت وظهرت الإمبراطورية البريطانية الهندية. انظر: محمد عدنان مراد. صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي. د.م: دار دمشق، د.ت، ص ص ١٦٩-١٧٤. آمال إبراهيم محمد.

=





حاولوا احتكاره في النصف الأول من القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي^(١)، مما جعل بريطانيا تعمل على كسر احتكار الأمريكيين لهذه التجارة وتحولها من ميناء المخا إلى ميناء عدن

=

الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. ط ١.
 صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م، ص ص ٣٨-٤٠.
 (١) كانت أول صفقة للتجار الأمريكيين في المخا في سنة ١٢١٥هـ/١٨٠١م حين جلبت سفينتين لأربعة من تجار ميناء سيليم الأمريكي اثنين وثلاثين ألفاً وست مئة رطلاً من بن المخا، وفي سنة ١٢٢٠هـ/١٨٠٥م حصل الأمريكيون على موافقة السلطة الحاكمة في صنعاء في إنشاء مركز تجاري لهم في ميناء المخا، وفي سنة ١٢٢٢هـ/١٨٠٧م عادت السفينة (مارجريت) بشحنة كبيرة من البن، وفي السنة التالية حملت السفينة ذاتها خمس مئة واثنين وثلاثين ألفاً وثلاث مئة وخمسة وستين رطلاً من البن إلى ميناء سيليم، حيث تسلمها التاجر جوزيف بيودي Joseph Peabody (انظر: أريك مكرو. **اليمن والغرب** (١٥٧١-١٩٦٢م). ترجمة. حسين عبدالله العمري. دمشق: دار الفكر، ١٣٩٩هـ/١٩٧٨م، ج١، ص ٦٧) كما تم في سنة ١٢٢٤هـ/١٨٠٩م استيراد أمريكا مليوني رطل من البن، ثم تعرقلت التجارة الأمريكية في اليمن بين سنوات ١٢٢٧-١٢٣١هـ/١٨١٢-١٨١٠م بسبب إعلان أمريكا الحرب على بريطانيا، وبعد عودة التجارة الأمريكية ثانية للبحر الأحمر كان في ميناء المخا في سنة ١٢٣٤هـ/١٨١٩م أربع سفن أمريكية تشحن بالبن اليمني (انظر: حسين عبدالله العمري. **تاريخ اليمن الحديث والمعاصر** (٩٢٢-١٩٣٦هـ/١٥١٦-١٩١٨م) بيروت: دار الفكر، د.ت، ص ص ١٢٨-١٢٩) حيث كانوا يحصلون على ثلاثة أرباع إجمالي محصول البن اليمني، وقد أدت منافستهم هذه في التجارة إلى رفع سعر البالة من ستة وخمسين دولاراً إلى خمسة وسبعين دولاراً (انظر: فاروق عثمان أباطة (التنافس الدولي في جنوب البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر) ضمن **بحوث ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة. سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث. القاهرة: جامعة عين شمس، ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م، ص ص ٣٧٦-٣٧٧**) وفي سنة ١٢٤٢هـ/١٨٢٦م وصل التاجر الأمريكي تشارلز ميليت (Charles Millet) إلى ميناء المخا ومعه حمولة من البضائع القطنية

=



بعد احتلاله في سنة ١٢٥٥هـ / ١٨٣٩م^(١).

وفي القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، كان البن اليمني يمثل وحده ربع مجمل التجارة المصرية الخارجية، وتلث واردات مصر^(٢)، إلا أن زراعة شجرة البن في المستعمرات الهولندية والفرنسية في النصف الثاني من القرن ذاته، شكلت بداية انهيار بطيء ثم متسارع في إنتاج البن في نهاية القرن ذاته، حتى توقف هذا الانهيار مع بداية القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي، إذ لوحظ عودة زراعة أشجار البن في مناطق مختلفة من اليمن مع إعادة تهيئة المدرجات التي ظلت مهملة مدة طويلة^(٣).

وقد ارتفع شأن هذه التجارة في اليمن في عهد محمد علي، حيث أرجع الكثير من الباحثين^(٤) أن العوامل الاقتصادية هي الأساس الذي بنى

=

والمسامير والتبغ، وشحن بضاعته بمحصول البن الذي كان يلاقي ترحيباً وسوقاً رائجاً في الولايات المتحدة (انظر: حسين علي الحبشي. **اليمن والبحر الأحمر**. ط١ بيروت: دار الفكر، ١٤١٣هـ / ١٩٩٢م، ص ٤٢) وبين سنتي ١٢٤٨-١٢٥٠هـ / ١٨٣٢-١٨٣٤م، وصلت إلى زنجبار اثنين وثلاثين سفينة أمريكية، ورحل إلى ميناء المخا مجموعة كبيرة منها (انظر: فاروق عثمان أباطة. مرجع سبق ذكره، ص ٣٧٦-٣٧٧) وبعد ذلك ضعفت التجارة الأمريكية في اليمن بعد ظهور الهيمنة البريطانية في البحار العربية وسيطرتها على عدن في سنة ١٢٥٥هـ / ١٨٣٩م. انظر: حسين عبدالله العمري. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٩.

(١) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.

(٢) أندريه ريمون. **مصر وقهوة اليمن**، ص ١٩٣.

(٣) محمد السبيلي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٢.

(٤) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٨. طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٧. جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٥.





عليه محمد علي آماله في الاستيلاء على اليمن من أجل السيطرة على تجارة البن هناك، والاستفادة من الأموال الوفيرة التي تعود على الموانئ اليمنية الواقعة على ساحل البحر الأحمر بعد السيطرة عليها.

وكان محمد علي مهتماً بتلك التجارة حتى قبل أن تصل قواته إلى اليمن، حيث جعل من جدة مركزاً لاستيراد البن من اليمن منذ سنة ١٢٣٣هـ/١٨١٧م، وطلب من مأمور التجارة المقيم في جدة رستم أفندي أن يهتم بشراء أكبر كمية من البن اليمني سنوياً وإرسالها إلى مصر^(١).

كما كانت تجارة البن من الأسباب التي دعت محمد علي إلى إرسال حملته إلى اليمن في سنة ١٢٤٩هـ/١٨٣٣م، حيث استولت على ميناء المخا (قاعدة تجارة البن) وأوفد موظفاً لشراء البن وإرساله إلى ميناء السويس، ثم شرعت السلطات الحاكمة التابعة لمحمد علي في تطبيق سياسة الاحتكار لمحصول البن، كما تحدد سعر البن بواسطته أيضاً، وأصبح يصدر معظم المحصول إلى مصر التي كان عليها أن تدفع ما يطلب منها للباب العالي^(٢).

ومع تطبيق محمد علي لسياسته الاحتكارية لمحصول البن، فقد سارعت الولايات المتحدة والتي تسهم بنصيب وافر في هذه التجارة بإرسال مندوب من طرفها يسمى (وليم هودجسون William Hodgson)^(٣)

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٩. وانظر: طارق عبدالعاطي بيومي.

مرجع سبق ذكره، ص ١٢٣. جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٧.

(٢) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٨. وانظر: طارق عبدالعاطي بيومي.

مرجع سبق ذكره، ص ١٢٣.

(٣) وليم هودجسون: من أعضاء السفارة الأمريكية بالقسطنطينية، عهدت إليه الحكومة الأمريكية في سنة ١٢٤٩هـ/١٨٣٣م بالسفر إلى مصر للوقوف على مدى إنشاء علاقات

=



للتفاوض مع محمد علي حول تسهيل التعاقدات التجارية في اليمن، حيث كان لديها وكيل تجاري في المخا يشرف على عملية شراء البن وتصديره إلى الولايات المتحدة وأوروبا، ونتيجة لهذه المفاوضات فرض محمد علي ضرائب مخفضة على التجار الأمريكيين بلغت ثلاث بالمئة، في حين كان مقدار الضريبة المفروضة على شركة الهند الشرقية تقدر بسبع ونصف بالمئة، مما أثار حفيظة وزير خارجية بريطانيا اللورد بالمرستون Palmerston الذي طالب بسرعة رفع هذه القيود عن التجار البريطانيين وإلاً ستضطر حكومته لاتخاذ الإجراءات الكفيلة بإنهاء ذلك^(١).

ونظراً لأهمية البن اليمني لدى محمد علي، فقد حاول في بداية الأمر جلب شجرة البن من اليمن لزراعتها في مصر، وعندما فشلت هذه التجربة بسبب عدم توافر المناخ المناسب لزراعتها، اتجه محمد علي إلى العمل على إصلاح مزارع البن في اليمن لزيادة إنتاجها، وذلك عن طريق إرسال شجيرات (شتلات) البن جيدة السلالة المستوردة من الخارج إلى اليمن لغرسها هناك، ومن ذلك ما حدث في سنة ١٢٣٩هـ / ١٨٢٣م، عندما أرسل محمد علي إلى اليمن حوالي ألف وست مئة عوداً من أشجار البن^(٢)، كما أنشئ إدارة خاصة بالبن عرفت باسم (ديوان مصلحة البن) وجعل مركزه

=

تجارية مع محمد علي تكون مستقلة عن العلاقات بين الولايات المتحدة والباب العالي.

انظر: جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، هامش (*) ص ٢٣٧.

(١) هند فخري سعيد (الوجود المصري في ولاية اليمن وأثره في السياسة البريطانية (١٨١٤ -

١٨٤٠م)) جامعة الموصل: مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية، ٤٤، مج ٩

(٢٠١٠هـ / ٢٠١٠م) ص ٣٦٢.

(٢) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٥.





في ميناء المخا وعين له رئيساً وأربعة معاونين يوزعهم ناظر المصلحة على أقاليم اليمن المختلفة لجمع محصول البن ودفع ثمنه^(١).
ومما يدل على مدى اهتمام محمد علي بجلب البن من اليمن، أنه كان يرسل الأرز إلى الحجاز لبيع هناك ويستغل ثمنه في شراء البن من اليمن، كما عمل في بعض السنوات على إرسال السلع التي تلقى رواجاً في اليمن لبيعها هناك وشراء بثمنها بن^(٢).
كما بلغ من حرص محمد علي على وصول أكبر كمية من البن اليمني إلى مصر، أن أصدر أوامره إلى أمين جمرك جدة في سنة ١٢٣٧هـ/١٨٢٢م بضرورة عدم تحصيل أجرة نقل البن الآتي من الحديدة إلى جدة ومنها إلى ميناء السويس بناءً بل تعطى نقداً^(٣)، ولذلك كانت الحديدة تحتل المركز الأول في إنتاج البن خلال هذه السنة والسنة السابقة، ويتضح ذلك من الجدول الآتي^(٤):

-
- (١) المرجع السابق، ص ١٨٢. وانظر: طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٣. جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٨.
(٢) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٩ و ص ٢٠٣.
(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠١.
(٤) المرجع السابق، ص ٢٠٠.



وحدة الوزن	المدن الميمنية					السنة
	بيت الفقيه	الحديدة	اللحية	كفور	زبيد	
قنطار	-	٢٠٠٠	١٠٠٠	-	-	١٨٢٠/هـ-١٢٣٦م
قنطار	٣٠٠	١٠٠٠	٥٠٠	٢٥٠	٣٠٠	١٨٢٢/هـ-١٢٣٧م
قنطار	٣٠٠	٣٠٠٠	١٥٠٠	٢٥٠	٣٠٠	الإجمالي
قنطار	٥٣٥٠					الإجمالي العام

كما أصدر أوامره إلى الديوان الخديوي في سنة ١٢٤٩هـ/١٨٣٤م بشأن تعيين قواس^(١) من الأتراك ليكون إلى جانب جاويش^(٢) ميناء ينبع لمنع تهريب البن الوارد من

(١) قواس: هي كلمة عربية الأصل من "قوس" وتعني صاحب القوس والرامي بها، فاستعارها الأتراك بمعنى "حارس" ثم نقلها عنهم المصريون بالنطق التركي "قواس" وكان العرب يستعملون في معناها الاصطلاحي الذي ابتدعه الأتراك كلمة "مشد". انظر: زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، هامش رقم (١٤٧) ص ٢٣٧.

(٢) جاويش: كلمة تركية مشتقة من المقطع التركي CAV الذي يدل على معنى الصباح والنداء والصيت، والجاويش منصب عسكري يطلق على أنواع مختلفة من الجند (انظر: أحمد السعيد سليمان. **تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل**. القاهرة: دار المعارف، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ص ٥٩-٦٤) ويقومون بعدة وظائف مختلفة، منها: خدمة الديوان الهمايوني، والخدمة في السفن البحرية، والعمل بصفتهم دليل في الحرب، كما يشكلون الحرس الخاص بالسلطان (انظر: سهيل صابان. **المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية**. الرياض: مطبوعات مكتبة الملك فهد الوطنية، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م، ص ٨٠-٨١) وقد شكلت هذه الفرقة عقب إعلان قانون نامة مصر في سنة ١٨٩٣هـ/١٥٢٤م من بقايا المماليك المهزومين، ثم استبدلوا بأفراد أوجاقي الكوكليان أو التفكجيان، ثم فتح بعد ذلك الاستقبال لأصحاب الخبرة أو الدراية من رجال الدولة العسكريين. انظر: **قانون نامة مصر الذي أصدره السلطان القانوني لحكم مصر باب (فرقة جاويشان مصر)**. ترجمة. أحمد فؤاد متولي. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م، ص ٢٧-٢٨.



اليمن^(١).

وكان محافظ جدة يرسل إلى محمد علي وبصفة مستمرة بأخبار ما يصل من البن اليمني إلى ميناء جدة، ومقدار ما يشحن على متون السفن المتجهة إلى ميناء السويس ومن ذلك ما حدث في سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٦م، عندما رفع محافظ جدة إلى محمد علي يخبره بأنه جاءت من الحديدية إلى جدة مئتان وسبعون قنينة من البن ووزعت فوراً على متون السفن المتجهة إلى السويس، وأن قوارب أخرى مشحونة بالبن آتية وراءها إلى جدة في ظرف يوم أو يومين^(٢).

وقد عانت مصر في سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٧م من قلة البن الوارد من اليمن بسبب تعسف حكام الإقليم بزراع البن، خاصة حكام صنعاء، إضافة إلى سيطرة الثوار اليمنيين المعارضين للحكم المصري على بعض المناطق التي يكثر بها زراعة البن، وقطعهم إمدادات البن عن التجار، ولذلك أقترح إبراهيم باشايكن - قائد القوات المصرية في اليمن - ضرورة شمول الأهالي برعاية الحكومة المصرية ومساعدتهم بتذليل العقبات في سبيل غرس أشجار البن^(٣).

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠١.

(٢) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: محافظ عابدين. محفظة رقم ٢٦٢، وثيقة رقم ٤٢ حمراء، من محافظ جدة إلى محمد علي بتاريخ ٢٠ ربيع الآخر سنة ١٢٥٣هـ/ يونية ١٨٣٦م.

(٣) المصدر السابق. محفظة رقم ٢٦٢، وثيقة رقم ٣١٥ حمراء، من إبراهيم توفيق باشا بالحديدية إلى الجناب العالي بتاريخ ٥ ذي الحجة سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٦م.





وكان البن يأتي من المدن والشعور اليمنية المختلفة، ويعد العدين^(١) الاقليم الأكثر شهرة في زراعة البن، أما بيت الفقيه^(٢) فكان السوق الرئيس للبن، الذي أصبح اسمه علماً على النوعية الأجود والأعلى ثمناً، حيث عُرف بـ (البن الفقيهي)^(٣)، وعند وصول البن إلى الموانئ اليمنية يوضع الخام منه في جوانات ويتم إغلاقها تمهيداً لتصديرها^(٤)، ثم يشحن على العديد من المراكب من موانئ اليمن - وبصفة خاصة من ميناء الحديدة لقريه من بيت الفقيه - إلى ميناء جدة، -الذي يُعد حلقة الوصل بين الموانئ اليمنية جنوباً والموانئ المصرية شمالاً-^(٥). ومنه إلى ميناء السويس، وبعد وصوله إلى ميناء السويس ينقل براً إلى القاهرة،

(١) العدين: تقع في جنوب اليمن شمال مدينة تعز بالقرب من إب في منطقة مخلاف الشوامي بالقرب من جبل العسكر. انظر: حسين مؤنس مرجع سبق ذكره، خريطة رقم (١٠١) ص ١٩٥.

(٢) بيت الفقيه: مدينة تهامية مشهورة، تقع شمال مدينة زيد بالجنوب الشرقي من الحديدة. انظر: حسين مؤنس. مرجع سبق ذكره، خريطة رقم (١٠٢) ص ١٩٦) كانت من أشهر المناطق التي يزرع بها البن اليمني ولذا استمد هذا النوع من البن شهرته من هذا المكان فسمي بـ (البن الفقيهي) تمييزاً له عن نوع آخر من البن له الشهرة ذاتها وهو (البن السلبي) الذي كان يزرع في مدينة العدين. انظر: أندريه ريمون. **مصر وقهوة اليمن**، ص ١٨٨.

(٣) أندريه ريمون. **الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر**، ج١، ص ٢٥٧.

(٤) عباس فاضل السعدي. **البن في اليمن - دراسة جغرافية**. ط١، صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م، ص ١٠٢.

(٥) أكد الرحالة بوركهارت على أهمية ميناء جدة، عندما ذكر أن صادرات الهند واليمن وشبه الجزيرة كانت تأخذ طريقها إلى ميناء جدة قبل شحنها إلى ميناء السويس. انظر: **رهلات إلى شبه الجزيرة العربية**، ص ٢٤.





حيث يتم توزيعه بعد ذلك داخل مصر، وبيع للتجار المحليين والتجار الأجانب معاً^(١).

كما يرسل البن اليمني أيضاً من ميناء جدة إلى ميناء القصير، ففي سنة ١٢٣٩هـ/١٨٢٢م ورد من الحديدية إلى جدة حوالي ثلاثة آلاف وخمس مئة من أشجار البن ومن جدة أرسل إلى ميناء القصير، ومنها كان ينقل على متون الجمال إلى قنا، وهناك يدفع على القطار ضريبة مقدارها ثلاثة قروش ونصف القرش، ثم ينقل إلى القاهرة عن طريق النيل، وكان يدفع على شحن الإردب من عشرين إلى خمس وأربعين بارة، وفي القاهرة يباع القطار بمبلغ يتراوح بين تسعة وعشرين وثلاثين قرشاً^(٢). أما ميناء اللحية فكان يصدر من خلاله النوعيات الأقل شهرة^(٣)، في حين ظل دور ميناء عدن في كل ما يتعلق بالبن محدوداً في المدة المحددة للدراسة^(٤).

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٤.

(٢) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٥.

(٣) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ط ١، ص ٢٥٧.

(٤) ظل ميناء عدن في كل ما يتعلق بالبن محدوداً حتى سنة ١٢٥٤هـ/١٨٣٩م، عندما احتلت بريطانيا عدن، حيث قام الممثل السياسي في عدن الكابتن هينز Haines بمحاولات عديدة لتحويل تجارة البن من المخا إلى عدن، مما أدى إلى قلة الوارد منه إلى تعز والمخا، فشكا محافظ المخا من أن فتح الإنجليز لعدن قد أثر على ورود البن إلى المخا، وأن التجار الذين كانوا يتعاملون مع مصلحة البن قد تواروا عن الأبصار، وأن الكابتن هينز قد أخذ يتصل بتجار اليمن لإغرائهم بتصريف بضائعهم في عدن لحرمين مصر من أكبر مصدر للإيراد من اليمن (انظر: جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٩) وكان هذا التحول ضربة قاسية للتجارة المصرية في ميناء المخا، حيث شكل تأثيراً خطيراً على اقتصاديات مصر، إذ لم يكن من السهل التكفل بنفقات القوات =





(ب)-الجلود:

كانت مصر تهتم باستيراد الجلود بأنواعها المختلفة من اليمن وتأتي بالدرجة الأولى من صعدة التي عرف عنها بأنها (مدينة الصناعات الجلدية) المتعددة المنافع كالكساء والأواني والفرش^(١)، ففي سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٦م، رفع محافظ جدة إلى محمد علي يخبره بأن مقدار من الجلود يزيد على ثلاثة آلاف حملت على متون السفن في اتجاه السويس^(٢)، كما بلغت كمية الجلود المختلفة التي تمكن إبراهيم باشا يكن من جمعها من المدن والثغور اليمنية في سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٧م حوالي ثلاثين ألفاً وخمس مئة وخمسين قطعة من الجلود^(٣)، وفي سنة ١٢٥٥هـ/١٨٣٩م بلغ عدد الجلود المرسلة إلى مصر ألف قطعة وست مئة وخمس قطع من الجلود^(٤).

-
- المصرية الموجودة في اليمن دون الحصول على قيمة جمركية عالية لمحصول البن. انظر: زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٩.
- (١) عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع. **اليمن في عيون الرحالة**. ط١. دمشق: دار الفكر، ١٤١٣هـ / ١٩٩٣م، ص ١٢٧.
- (٢) القاهرة: إرشيف دار الوثائق القومية: **محافظ عابدين**. محفظة رقم ٢٦٢، وثيقة رقم ٤٢ حمراء، من محافظ جدة إلى محمد علي بتاريخ ٢٠ ربيع الآخر سنة ١٢٥٣هـ/يونيه ١٨٣٦م.
- (٣) المصدر السابق. **محافظ الأبحاث**. محفظة رقم ١٠٠، الحجاز، وثيقة رقم ٤٢، بتاريخ ٢٠ ربيع الآخر سنة ١٢٥٣هـ/٢٤ يوليو ١٨٣٧م، دون رقم صفحة.
- (٤) المصدر السابق. **محافظ عابدين**. محفظة رقم ٢٦٧، وثيقة رقم ١٣٥ حمراء، بتاريخ ١٧ جمادى الأولى سنة ١٢٥٥هـ/١٨٣٩م.





وكانت الجلود تصل إلى ميناء القنفذة من الموانئ اليمنية، حيث كان محافظ جدة يرسل النقود اللازمة للحصول عليها، ومن ثم إرسالها إلى مصر^(١).

وقد أدى رواج تجارة الجلود بين البلدين إلى رواج المدايح المصرية، إلا أن تلك التجارة لم تكن تأخذ طريقها إلى مصر إلا بعد اكتفاء مصلحة المدايح في جدة بما تحتاجه من هذه الجلود، وما يتبقى منه يتم إرساله إلى مدايح مصر^(٢).

ويبين الجدول الآتي^(٣) كمية الجلود الواردة من موانئ اليمن إلى مصلحة الجلود بجدة في سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٧م.

جمالي	بقري	ضاني	ماعز	البندر الوارد منه
٩	٤٠	٦٣٠	٦٦٩	اليمن
٨٠	٣١٧٠	٢٢٧٠	١٥١٠	مخا
-	-	٨٤٥	١٢٨٥	الحديدة

كما شملت واردات مصر من اليمن بذر الكتان الذي توافر في اليمن بكميات كبيرة وبأسعار معقولة، حيث يبيعه محمد علي بعد استيراده من اليمن على التجار بأثمان باهظة لتحقيق أرباحاً طائلة، كما تستورد مصر النايلون لزوم عساكر الجهادية، إضافة إلى الكبريت^(٤) والفلفل والحبهان

(١) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٣.

(٢) سعد بدير الحلواني. العلاقات بين مصر والحجاز ونجد في القرن ١٩. ط ٢. القاهرة: مكتبة

الأنجلو المصرية، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، ص ١٣٥.

(٣) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٠.

(٤) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٥.





والزنجبيل والقرفة والبخور والمر والعطور المختلفة^(١)، واللبان من ميناء الشحر^(٢)، والذرة من المدن التهامية الكبرى^(٣)، التي عُرفت بأنها خزائن الذرة وتتنوع منها إلى بقية موانئ اليمن كمخا وعدن^(٤).
كما كان التجار يجلبون الأقمشة المختلفة وبعض التوابل وأنواع البخور من الهند بواسطة التجار الإنجليز أو التجار الهنود أنفسهم^(٥)، ثم يعيدون تصديرها مرة أخرى إلى مصر.

(١) خلف عبدالعظيم الميري. مرجع سبق ذكره، ص ٢٥٠.

(٢) عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع. مرجع سبق ذكره، ص ١٣٠-١٣١.

(٣) المدن التهامية الكبرى، هي: الشرجه، والحردة، وعطنة، انظر: عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٧.

(٤) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.

(٥) جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٩.



الموانئ المصرية واليمنية وحركة الملاحة والتجارة بينهما:

أولاً: الموانئ المصرية:

(أ) - ميناء السويس:

يعد ميناء السويس الميناء الرئيس لمصر على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وقد أدى دوراً مهماً في تجارة مصر الخارجية مع اليمن وسائر بلاد شبه الجزيرة العربية والهند.

وقد شهد هذا الميناء نشاطاً تجارياً ملحوظاً منذ القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، حيث كانت تصل إليه سفن التجار من ميناء جدة وموانئ اليمن جنوباً محملة بالتوابل والعمور والسلع الشرقية المختلفة، ثم ما لبث أن تدهور نشاطه بعد اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح في سنة ١٤٩٧/٥٩٠٣م^(١).

وفي مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، تحول من ميناء تجاري إلى ميناء حربي بنيت فيه ترسختان^(٢) السفن الحربية من أجل احتفاظ مصر بتجارة البحر الأحمر من ناحية، ومواجهة البرتغاليين في المياه الشرقية من ناحية أخرى^(٣).

(١) فاروق عثمان أباطة. أثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر. الإسكندرية: دار المعارف، ١٩٨٧/٥١٤٠٨م، ص ١٦.

(٢) ترسختان: الأصل العربي هو دار صناعة السفن، ودخلت هذه الكلمة العربية في اللغات الأوروبية، وكانت صيغتها في اللغة الطليانية Darsena، ثم انتقلت إلى اللغة التركية في صيغة (ترسنة) وحرفت على لسان العامة في تركيا فصارت (ترسختان). انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٥٣-٥٤.

(٣) صلاح الدين هريدي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٨٢.





ولما باتت السويس مرفأً مصر الحربي استقر رأي السلطات المملوكية على أن يحل ميناء الطور محلها في التجارة، حتى كانت سنة ١٥٤٤هـ/١٥٤٤م حين أصدر السلطان العثماني سليمان القانوني^(١) (٩٢٦-٩٧٤هـ/١٥٢٠-١٥٦٦م) أوامره بنقل النشاط التجاري من الطور إلى السويس في أعقاب مهاجمة القائد البرتغالي استيفان دي جاما Stephan de Gama الطور في سنة ٩٤٨هـ/١٥٤١م^(٢)، ومنذ ذلك الوقت أضحت السويس الميناء التجاري والمنفذ الرئيس لتجارة مصر مع شبه الجزيرة العربية^(٣).

وإضافة إلى أثر السويس التجاري كان لها أثر بارز في قوافل الحج، إذ كانت السويس معبراً للحجاج في اتجاهاتهم للأماكن المقدسة في الحجاز^(٤)، الذين فضلوا طريق البحر الأحمر الأقصر مسافة والأكثر أمناً والأقل تكلفة.

(١) سليمان القانوني: هو السلطان سليمان بن سليم الأول، ولد في مدينة طرابزون في سنة ٩٠١هـ/١٤٩٥م، لقب بـ (القانوني) لأنه وضع عدة قوانين أمر بتطبيقها، ولقد سماه المؤرخون بـ (السلطان الكبير) لكثرة حروبه في القارة الأوروبية، توفي في سنة ٩٧٤هـ/١٥٦٦م، وكانت مدة حكمه ست وأربعون سنة. عبدالقادر ده ده أوغلو. **السلطين العثمانيون**. ترجمة. محمد خان. تونس: دار سحنون، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م، ص ١٠.

(٢) عبدالقادر بن محمد الجزيري الأنصاري. **درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة**. نشره. حمد الجاسر. ط١. الرياض: دار اليمامة، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، ج٢، ص ٨٦٨ و١١٧٤.

(٣) ليلى عبداللطيف (أهمية بندر السويس في العصر العثماني) ضمن **بحوث ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة**، ص ٢٩٨.

(٤) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.





كما كان للسويس أثر مهم لكونها قاعدة عسكرية لأمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر، حيث كان القاعدة العسكرية الأساسية لخروج الحملات العسكرية العثمانية الموجهة ضد البرتغاليين في المياه الشرقية^(١).

ونتيجة لأهمية السويس بوصفها محطة تجارية ترسو فيها السفن القادمة من موانئ شبه الجزيرة، وقاعدة عسكرية رئيسة لانطلاق الحملات العثمانية ضد البرتغاليين، أضحت إقليمياً إدارياً خاصاً يتمتع بإدارة مستقلة عن والي مصر كميناءي الإسكندرية ودمياط طوال العصر العثماني^(٢).

وفي عهد علي بك الكبير^(٣) (١١٨٣-١١٨٧هـ / ١٧٦٩-١٧٧٣م) شهد هذا الميناء مدة من النشاط التجاري، حيث عمل علي بك الكبير على

(١) نيقولاي يفانوف. **الفتح العثماني للأقطار العربية (١٥١٦-١٥٧٤م)**. ترجمة. يوسف عطا الله. بيروت: دار الفارابي، ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م، ص ١٧٣.

(٢) عبدالحميد سليمان. **تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني**. سلسلة تاريخ المصريين. ٨٩٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، ص ص ٧٠-٧١.

(٣) علي بك الكبير: ولد في مدينة آباسيه (من أعمال القوفاز في الجهة الجنوبية المقابلة للبحر الأسود) في سنة ١١٤١هـ/١٧٢٨م، وكان والده أحد قساوسة الكنيسة اليونانية، وفي أحد الرحلات اختطفه قطاع الطرق وباعوه لأحد تجار الرقيق الذي أهده بدوره إلى مديري جمرك الإسكندرية اليهوديين فقدماه هدية إلى إبراهيم كتنخدا القازداغلي (أحد التجار المماليك من بيت القازداغليه) فاعتنق الإسلام وأصبح من مماليك إبراهيم كتنخدا، ترقى في عدة مناصب فأصبح كاشفاً ثم حصل على رتبة (بك) ثم استلم منصب (شيخ البلد) في القاهرة في سنة ١١٧٧هـ/١٧٩٣م، ثم تولى إمارة الحج في سنة ١١٧٨هـ/١٧٦٤م، وقد فر إلى سوريا بعد أن تكالب عليه أعدائه، وفي عكا اكتسب صداقة ظاهر العمر، ثم عاد إلى مصر، ثم غادرها مرة أخرى إلى اليمن، ثم عاد بعد ذلك =





تشجيع السفن الأوروبية لتصل من الهند إلى ميناء السويس مباشرة دون المرور بجدة، إلا أن هذا الانتعاش التجاري لم يدم طويلاً بسبب معارضة السلطان العثماني المستمرة لوصول السفن الأوروبية إلى ميناء السويس مباشرة وتجاوز جدة شمالاً^(١).

ومنذ أوائل النصف الأول من القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي، شهد هذا الميناء نشاطاً تجارياً ملحوظاً مرة أخرى، ويرجع ذلك إلى الدور الكبير الذي قام به محمد علي في تحسين طرق المواصلات في البلاد، وحرصه على إعادة التجارة الشرقية إلى طريق مصر، حيث قام بتمهيد طريق السويس - القاهرة البري، وضرب بيد من حديد على أيدي

=

إلى القاهرة، وأخذ يعمل على استقرار الأمور بها، وبعد أن أزال منافسيه استولى على السلطة في مصر في سنة ١١٨٣هـ/١٧٦٩م، ثم سير حملته إلى الحجاز في سنة ١١٨٤هـ/١٧٧٠م، كما سير حملة إلى بلاد الشام، وقد تصدت له الدولة العثمانية ومملوكه محمد بك أبو الذهب فقتله في سنة ١١٨٧هـ/١٧٧٣م، انظر: عبدالرحمن الجبرتي. عجائب الآثار في التراجم والأخبار. بيروت: دار الجيل، د.ت، ج١، ص ٣٥٧-٣٨٥ وص ص ٤٣٠-٤٣٧. محمد رفعت رمضان. علي بك الكبير. القاهرة: دار الفكر العربي، ١٣٧٠هـ/١٩٥٠م ص ص ١٧-٣٤ وص ص ٥٣-٦٥ وص ص ١٧٢-١٩٧.

(١) كان سبب الرفض التام والمستمر من قبل السلطان العثماني لوصول جميع السفن الأوروبية إلى السويس هو أن مرور السفن الأوروبية يندس حرمة البلاد الإسلامية المقدسة، ويهدد سلامتها، كما أن ميناء السويس كان مكرساً للحجاج لذهابهم إلى مكة، وميناء جدة، هو ميناء المدينة المقدسة، وبوابة الحرمين الشريفين، والسماح لهذه السفن بالملاحة شماله فيه خيانة للدين والسلطان والمسلمين قاطبة.

London. P.R. O.A. State paper Foreign. FO٢٤ (Balduin's Egyptian orrespondence) Box ١-٩.



القبائل وعصابات قطاع الطرق في الصحراء الشرقية حتى أصبح السفر آمناً^(١).

وقد واكب ازدهار تجارة البن اليمني على مر تاريخه، تطور كبير في ميناء السويس، فعين تجار القاهرة لهم وكلاء دائمين في السويس حتى يشرفوا على عمليات شحن بضائعهم وتفريغها وإرسالها إليهم في القاهرة، كما أقبل عدد كبير من تجار القاهرة على شراء المنازل والوكالات التجارية^(٢) لهم في السويس لتخزين بضائعهم^(٣)، كما كان يقيم في السويس أيضاً عدد من وكلاء التجار الأوروبيين، ممن كان لهم دور بارز في النشاط التجاري في مصر^(٤)، فشهدت السويس من جراء هذا الاهتمام

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٥.

(٢) الوكالات التجارية: مفردها وكالة، والوكالة جاءت من وكيل الرجل الذي يقوم بأمره (انظر: محمد بن مكرم بن علي بن منظور الأنصاري. لسان العرب. ط ١. بيروت: دار صادر، ١٤١٠هـ/١٩٨٩م، مج ١١، ص ٧٣٤. مجمع اللغة العربية. المعجم الوسيط. إستانبول: المكتبة الإسلامية، د.ت، ج ٢، ص ١٠٥٤) ومن ثم نشأ اسم الوكالة نتيجة للدور الذي يقوم به وكيل التاجر، وقد استعمل لفظ وكالة مرادفاً لكلمات: قيسارية، خان، فندق، إذ تشترك كل هذه المسميات في وظيفة واحدة، هي: كونها مأوى للتجار والمسافرين والقوافل ومخزن البضائع، ومكان لعقد الصفقات التجارية، كما تشترك في النمط المعماري أيضاً، والوكالة في المصطلح التجاري في العصر الحديث ليست ما يعرف بـ (التوكيل التجاري اليوم) وإنما هي مخازن تجارية كبيرة تباع فيها مختلف البضائع، وقد تملكها الحكومة، أو تاجراً واحداً، أو أسرة واحدة. انظر: رفعت موسى محمد. الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية. ط ١. مصر: الدار المصرية اللبنانية، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م، ص ص ٥٤-٥٥.

(٣) حسام محمد عبدالمعطي. العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر، ص ١٤٦.

(٤) إلهام محمد علي ذهني. مصر في كتابات الفرنسيين في القرن التاسع عشر. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، ص ٣٦٢.



اتساعاً عمرانياً كبيراً، كما شهدت إنشاء العديد من الوكالات التجارية المخصصة للتجار هناك^(١).

(ب) - ميناء القصير:

اكتسب أهميته بوصفه مستودعاً لتجارة مصر العليا مع شبه الجزيرة العربية، ففي طريقة ترسل المواد الغذائية المصرية من القمح والعدس والبصل والسمن إلى مختلف أقاليم شبه الجزيرة، حيث كانت هذه الحبوب تنتقل مباشرة من الصعيد إلى ميناء القصير لحساب تجار مصر والحجاز واليمن لتباع في موانئ الحجاز واليمن، ومن هنا كان ميناء القصير مخزناً لصادرات صعيد مصر من السلع الغذائية^(٢)، كما يرد إليه التجار ببضائع شبه الجزيرة والهند^(٣)، وقد ارتبط بطريق تجاري مع قوص وقنا وأنبوب^(٤)، حيث تنتقل منها إلى القاهرة عبر النيل، كما يُعد ميناء القصير مركزاً لتجمع قوافل البن^(٥)، حيث كانت هناك طرقاً وودياناً معروفة توصل بين القصير والنيل تطرقها القوافل قديماً^(٦).

وقد شكل ميناء القصير بجانب ميناء السويس مقاطعة التزامية مهمة من أكثر مقاطعات الالتزام في الموانئ المصرية دخلاً وثروة وأهمية بحكم

(١) جيار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٧٤.

(٢) نبيل السيد الطوخي. صعيد مصر في عهد الحملة الفرنسية ١٧٩٨-١٨٠١م. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م، ص ٧٤.

(٣) جيار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨٢-٢٨٣.

(٤) قوص وقنا وأنبوب: موانئ مهمة على ساحل نهر النيل الشرقي. انظر: حسين مؤنس.

مرجع سبق ذكره، خريطة رقم (١٥٢) ص ٣١٨.

(٥) الهام ذهني. مرجع سبق ذكره، ص ٣٦٤.

(٦) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٥.





موقعه التجاري واختصاصه بتجارة مصر الخارجية مع شبه الجزيرة، ومع ذلك ظلت السيطرة التجارية طوال العصر العثماني لميناء السويس وخطوطه الملاحية حتى النصف الثاني من القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، حيث انتقل جانب كبير من حجم تجارة البحر الأحمر إلى ميناء القصير عبر خطوطه الملاحية، ويرجع ذلك إلى سيطرة الأمراء المماليك على جمرك السويس وارتفاع الجمارك به على البن اليمني فيما لم تشهد الرسوم المحصلة بالقصير ارتفاعاً كبيراً^(١) على الرغم من طول المسافة ومخاطر الطريق، هذا إضافة إلى اضطراب أحوال البلاد السياسة، وغارات البدو المتكررة على القوافل العابرة ما بين القاهرة والسويس^(٢).

وقد تميز ميناء القصير بأن معظم سكانه في أغلبهم من تجار شبه الجزيرة بشكل عام واليمن بشكل خاص، الذين كان لهم دور بارز في ازدهار حركة التجارة والتبادل التجاري بين مصر واليمن^(٣).

كما تميز بأن الحجاج الموجودين في صعيد مصر كانوا يفضلون طريقه إلى الأماكن المقدسة، وزادت أهمية الميناء مرة أخرى عند بدء التنافس البريطاني - الفرنسي على طريق سريع للبريد بين أوروبا والهند، كما اهتم محمد علي بهذا الميناء عند إعداد حملته إلى الحجاز للقضاء

(١) عبد الحميد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٣٠٩.

(٢) StanFord. Shaw.ottoman Egyption the Age of the French Revolution, cambridge ١٩٦٤. PP١٣٨-١٣٩.

(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٦.





على الدولة السعودية الأولى، كما قام بعمليات تعدين الذهب والنحاس بالقرب من هذا الميناء^(١).

وقد أوضح الرحالة الفرنسيين أن الحكومة المصرية لم تهتم بالقصير في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي قدر اهتمامها بالسويس، كما أوضحوا بأنه يقيم به عدد من التجار المختصين بتجارة مصر مع شبه الجزيرة العربية^(٢).

الموانئ النيلية:

كان لنهر النيل أثر بارز في تجارة مصر الداخلية والخارجية، حيث يمثل مجرى ملاحياً ممتداً شمالاً من ساحل البحر المتوسط حتى أسوان جنوباً، وكان لهذا المجرى الملاحي عدداً من الموانئ المهمة التي كان لها أثر بارز في نقل بضائع الشرق بعد وصولها إليه بالقوافل البرية من موانئ مصر على ساحل البحر الأحمر إلى القاهرة ثم إلى الموانئ الشمالية على ساحل البحر المتوسط، ومن هناك إلى مدن الغرب الأوروبي، ومن أشهر تلك الموانئ النيلية:

(١) - ميناء بولاق:

يعد ميناء القاهرة الأول والرئيس على نهر النيل، وقد ازدادت أهميته في العصر العثماني، إذ كان يستقبل بضائع الشرق الواردة إلى مصر عبر موانئ البحر الأحمر، فأنشئت فيه الخانات والوكالات والأسواق، كما

(١) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٥-٢٦.

(٢) إلهام ذهني. مرجع سبق ذكره، ص ٣٦٤.



أنشئت فيه شون كثيرة لتخزين الغلال المرسلّة إلى الحرمين الشريفين، كما يوجد فيه ترسخانة لصناعة السفن^(١).

(٢) - قوص:

وهي من أهم الموانئ على نهر النيل، وكانت تصلها القوافل شرقاً من الصحراء، كما تصلها بحراً سفن التجار من الحبشة والنوبة واليمن^(٢)، وقد اشتهرت بكثرة أسواقها وكثرة ما يصل إليها من الحجاج، حيث كانت ملتقى الحجاج المغاربة والمصريين، كما كان يتوجه إليها جميع التجار المتوجهين إلى القصير^(٣)، كما امتازت أيضاً بوجود عدد من التجار بها وخاصة التجار اليمنيين الذين كانت لهم فنادق ينزلون بها^(٤). وقد ازدادت أهمية قوص بعد ذلك إدارياً واقتصادياً بعد أن أصبحت أسوان تابعة لها من هاتين الناحيتين^(٥).

وقد ذكر الرحالة الفرنسيين بأن قوص أهملت في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي، وتراجعت مكانتها التجارية^(٦).

(١) عبد الحميد سليمان. الملاحه النيلية في مصر العثمانية ١٥١٧-١٧٩٨م. سلسلة تاريخ المصريين. ١٧٦٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م، ص ٢٤.

(٢) إلهام ذهني. مرجع سبق ذكره، ص ٣٩٠.

(٣) صلاح أحمد هريدي. دور الصعيد في مصر العثمانية ٩٢٣-١٢١٣هـ/١٥١٧-١٧٩٨م. الإسكندرية: دار المعارف، ١٤٠٥هـ/١٩٨٤م، ص ٢٧٩.

(٤) صلاح أحمد هريدي. دراسات في تاريخ العرب الحديث، ص ٣٨٠.

(٥) صلاح أحمد هريدي. دور الصعيد في مصر العثمانية، ص ٢٧٨.

(٦) إلهام ذهني. مرجع سبق ذكره، ص ٣٩٠.





(٣) - قنا:

تعد من أهم مدن الوجه القبلي، وكانت لها علاقتها المباشرة مع القصير فمنها تخرج القوافل المحملة بالبضائع في طريقها إلى البحر الأحمر، كما يرد إليها منتجات الهند وشبه الجزيرة عبر القصير، ولذلك فهي تعد مدخلاً لوادي النيل من جهة البحر الأحمر، وهي مخزن طبيعي للتجارة بين شبه الجزيرة والقاهرة، كما أنها ملتقى قوافل الحج والتجارة^(١). وكانت المسافة بين القصير وقنا تستغرق أربعة أيام، كما كانت تنقل البضائع من القصير إلى قنا على متون جمال مستأجرة، ثم تنقل من قنا إلى القاهرة في سفن عن طريق النيل^(٢). وقد جذبت قنا انتباه تجار شركة الهند الشرقية البريطانية نظراً لصلاتها التجارية العريقة بالقصير والبحر الأحمر فحرصوا على التجارة معها^(٣).

ثانياً: الموانئ اليمنية:

كانت هناك عدة عوامل ساعدت على انتعاش الموانئ اليمنية وتقوية علاقاتها التجارية بموانئ البحر الأحمر عامة، من أهمها:

١- ارتباط تاريخ الموانئ اليمنية بتاريخ البحر الأحمر، فهي بحكم موقعها تسيطر على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وتتحكم فيه، كما أنها

(١) المرجع السابق، ص ٣٨٥-٣٨٦.

(٢) نبيل السيد الطوخي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٣.

(٣) إلهام ذهني. مرجع سبق ذكره، ص ٣٨٦.





همزة الوصل بين الشرق والغرب وملتقى قارتي آسيا وأفريقيا، كما تعد سوقاً كبيراً للرحلات التجارية المتجهة للهند والقادمة منه^(١).

٢- خبرة عرب جنوب الجزيرة العربية ودورهم الريادي في خدمة الملاحة والتجارة وصناعة السفن، وقد ذكر الرحالة بوركهارت^(٢) أن معظم السفن التجارية العاملة بين موانئ اليمن والحجاز ومصر تم تصنيعها في ميناءي السويس والمخا اليمني، وأن ملاحيتها بالدرجة الأولى من أبناء اليمن والساحل الصومالي^(٣).

ميناء المخا:

من أهم الموانئ اليمنية الرئيسة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر بوصفه السوق الرئيسة لتسويق البن وشحنة إلى الموانئ الأخرى، حيث يأتيه البن من مدينة بيت الفقيه في جوات من الحصير على متون

(١) محمد كريم إبراهيم. عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية ٤٧٦-٤٦٦هـ/١٠٨٣-١٢٢٨م. جامعة البصرة: منشورات مركز دراسات الخليج العربي، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ص ٢٧٦-٢٧٩.

(٢) بوركهارت: هو رحالة سويسري، ولد في مدينة لوزان في سنة ١١٩٩هـ/١٧٨٤م، وقد بدأ دراسة اللغة العربية والكيمياء والطب والفلك، وقام بدعم من الجمعية الأفريقية في لندن برحلته إلى شبه الجزيرة في سنة ١٢٣٠هـ/١٨١٤م، فسافر إلى بلاد النوبة، ثم سافر من سواكن إلى جدة، وهناك أعلن إسلامه وأخذ اسم الشيخ إبراهيم، وكان ذلك في وقت حملات محمد علي على الحجاز، وقد تنقل بين مكة والمدينة والطائف وجدة وينبع، وقدم وصفاً تفصيلياً لتلك المدن الحجازية والتقى بمحمد علي في مدينة الطائف، وقد أصيب بحمة عنيفة أجبرته على إيقاف خط أسفاره عبر شبه الجزيرة، فسافر من ينبع إلى مصر وتوفي في القاهرة في سنة ١٢٣٢هـ/١٨١٧م، وقد تم طبع مذكراته. انظر:

Angelo pesce. Jiddah Portrait of an Arabian city, London: Falcon press, ١٩٧٦. Pp ٤٠-٤١.

(٣) رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ص ٢٩-٣٠.





الجمال، ويحمل الجمل اثنين منها يزن كل كيس منها مئة وسبعين رطلاً، ثم ينقل إلى جدة في عدة قوارب^(١)، وقد نجح في اجتذاب العديد من التجار بسبب قلة الرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها هناك وفقاً لما جاء بسجلات شركة الهند الشرقية^(٢)، وكان له دور في تصدير البن اليمني، حيث اشتهر في مصر والدول الأوروبية باسم (بن مخا)^(٣).

وقد وصف بعض الرحالة مرفأ المخا بأنه يتكون من شريطين ضيقين من اليابسة بشكل القوس، وشيدت على الطرفين منه قلعتان تحميان المدخل، وبينهما طريق ترسو فيه السفن الكبيرة، أما مرسى الميناء فهو أكثر ضحالة ولا يصلح إلا لرسو المراكب الصغيرة ذات الحمل الخفيف^(٤).

وقد ازدهر ميناء المخا في العصر العثماني وحل في التجارة محل ميناء عدن^(٥) للأسباب الآتية:

(١) دي لاروك. رحلة إلى العربية السعيدة عبر المحيط الشرقي ومضايق البحر الأحمر. ترجمة. صالح محمد علي. ط١. أبو ظبي: المجتمع الثقافي، ١٩٩٠م، ص ٧٧-٧٨.

(٢) نيللي حنا. تجار القاهرة في العصر العثماني. ترجمة وتقديم. رؤوف عباس. ط١. القاهرة: القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م، ص ١٤٥.

(٣) أندرية ريمون. مصر وقهوة اليمن، ص ١٨٩.

(٤) دي لاروك. مصدر سبق ذكره، ص ٥٩.

(٥) حل مخا محل عدن في النشاط التجاري بعد أن تعرض ميناء عدن للتدمير والخراب والنهب في مرساه من قبل أساطيل البرتغاليين التي حاولت مرات عديدة الاستيلاء على الميناء، كما تعرضت المراكب التجارية الرأسية في الميناء للنهب والسلب، مما جعل التجار يبحثون بين الموانئ اليمنية عن ميناء آخر منافس لميناء عدن من حيث موقعه الجغرافي في ملتقى الطرق البحرية بين الهند ومصر يتوفر فيه الأمن والاستقرار (انظر: حسن صالح شهاب. أضواء على تاريخ اليمن البحري. ط٢. بيروت: دار العودة، د.ت، ص ٢٣٠) كما كان الأتراك طوال حكمهم لليمن لا يسيطرون إلا على المدن والمناطق

=





١- اشتهار أسواقه ببيع البن اليمني وتصريفه إلى كافة موانئ البحر الأحمر.

٢- إهمال العثمانيين ثغر عدن، حيث كانت سيطرتهم ضعيفة على المناطق البعيدة عن مقر نفوذهم في صنعاء، ولذلك نهضوا بالتجارة في ميناء المخا لقربه من صنعاء من جهة، وبعده عن البحار التي تجوبها السفن الأوروبية من جهة أخرى فانتعش الميناء بعد أن كان مرفأً محدود وقرية صغيرة يسكنها الصيادون^(١).

٣- قرار الدولة العثمانية بعد عودة النشاط التجاري للبحر الأحمر في النصف الثاني من القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي من أجل تعزيز سلطتها في اليمن من جهة والساحل الشرقي لإفريقيا من جهة أخرى بجعل ميناء المخا مركزاً تجارياً ومحطاً للسفن التجارية بدلاً من ميناء عدن الذي يعد الوجهة البحرية الأولى لمحط السفن الأوروبية وغاراتها^(٢).

وبعد فشل الدولة العثمانية في تحطيم قوة البرتغاليين في المحيط الهندي، أصدرت قرار بغلق البحر الأحمر في وجه السفن الأوروبية واتخاذ ميناء المخا - بسبب موقعه الأيمن - نقطة توقف للسفن الأوروبية حيث

=

المجاورة لصنعاء (مقر حكمهم) وعلى الطرق التي تحميها حصونهم. أما المناطق البعيدة عن المدن التي تمر بها القوافل التجارية بين عدن والمناطق الداخلية في اليمن، فكانت سيطرتهم عليها ضعيفة، ولذلك أهمل الأتراك والتجار ثغر عدن وشجعوا التجارة في ثغر المخا لقربه من صنعاء مركز سلطانهم، وبعده عن البحار التي تجوبها السفن البرتغالية، فقصدته المراكب التجارية وانتعش الميناء. انظر: حسن صالح شهاب. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٠.

(١) المرجع السابق، ص ٢٣٠-٢٣١.

(٢) محمد السبيلي. مرجع سبق ذكره، ص ١١٢-١١٣.



تفرغ حمولتها في ميناء المخا، ثم تعيد شحنها مرة أخرى إلى ميناء جدة والموانئ المصرية على متون السفن الإسلامية^(١).

٤- حصول الإنجليز في سنة ١٠٢٧هـ/١٦١٨م ثم الهولنديين في سنة ١٠٢٩هـ/١٦٢٠م على فرمانات سلطانية سمحت لهم بفتح وكالات تجارية في ميناء المخا، وبعد الانسحاب العثماني من اليمن في سنة ١٠٤٥هـ/١٦٣٥م سارع الأئمة الزيديون (٩١٢-١٣٨٢هـ/١٥٠٦-١٩٦٤م) إلى تأكيد الحقوق التجارية الممنوحة لأوروبيين في السابق، وهو ما ساعد على ازدهار الحركة التجارية في ميناء المخا بوصول المراكب الأوروبية إليه في كل سنة محملة بمختلف البضائع الهندية^(٢).

٥- نشاط الشركات الأجنبية المتزايد في شراء كميات كبيرة من البن اليمني والتعامل مباشرة مع المنتجين الأصليين في اليمن، وخاصة التجار الأمريكيون الذين سيطروا على تجارة البن اليمني في مطلع القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي^(٣)، هذا إلى جانب جهود حكومة صنعاء بتقديم كافة التسهيلات والاحتياجات اللازمة للسفن الأجنبية^(٤).

(١) جاكلين بيرين. اكتشاف جزيرة العرب. ترجمة. قدري قلعجي. الرياض: منشورات دار الفاخرية، د.ت، ص ص ١٠٦-١٠٧.

(٢) محمد السيطي. مرجع سبق ذكره، ص ١١٧ و ص ص ١١٩-١٢٠.

(٣) فاروق عثمان أباطة. عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر (١٨٣٩-١٩١٨م). ط ٢. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٨هـ/١٩٨٧م، ص ٧٦ و ص ٨٤.

(٤) من أمثلة تلك التسهيلات: إصدار حكومة صنعاء تعليماتها لحكام الموانئ اليمنية بعدم مضايقة السفن البريطانية عند قيامها بعمليات التبادل التجاري مع سواحل البحر الأحمر، وتزويدها بما تحتاج إليه لمواصلة رحلاتها إلى الموانئ الأخرى، هذا إلى جانب حماية البحارة على الشاطئ والمحافظة على شحنات السفن البريطانية إذا جنحت أو تحطمت بالقرب من الشاطئ، فضلاً عن ذلك وافق إمام صنعاء. المنصور علي بن المنصور =





لتشجيعها على التبادل التجاري مع ميناء المخا إلى جانب ميناءي الحديد واللحية.

وثمة عامل آخر أدى إلى استمرار الحركة التجارية بين ميناء المخا وبقية الموانئ اليمنية وتوثيق علاقاتها بموانئ البحر الأحمر عامة، وهو ارتباط تلك الموانئ عامة بخطوط ملاحية بحرية قصيرة تعبرها السفن التجارية عدة مرات في السنة دون الارتباط بموسم معين.

ميناءي اللحية والحديدة:

ميناءان مهمان يقعان في شمال المخا على ساحل البحر الأحمر، وقد أديا دوراً بارزاً في تصدير البن اليمني في المدة من ١٠٩١هـ/١٦٨٠م حتى سنة ١١٠٢هـ/١٦٩٠م، عندما كان القراصنة الأوربيون المتمركزون في جزيرة مدغشقر في المحيط الهندي يهاجمون السفن القادمة إلى ميناء المخا، لذلك أخذت هذه السفن تتجه إلى ميناءي اللحية والحديدة، لتحميل البن الجاهز للتصدير، خوفاً من مهاجمة القراصنة الأوربيين، وبذلك ازدادت أهمية الميناءين في تصدير بن اليمن إلى ميناء جدة ومنها إلى الموانئ المصرية في تلك المدة^(١).

=

الحسين بن القاسم (١١٨٩-١٢٢٤هـ/١٧٧٥-١٨٠٩م) على بناء مستشفى بحري في ميناء المخا لاستقبال المرضى من الأسطول التجاري البريطاني. انظر: فاروق عثمان أباطة. عدن والسياسة البريطانية، ص ٨٥.

(١) عباس فاضل السعدي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٦.





وقد ازدادت أهمية ميناء الحديد عن ميناء الحية، حيث انتقلت إليه أهمية ميناء المخا البحرية^(١) بحكم موقعه الطبيعي، حيث ساعدت العوامل الطبيعية على إنشاء هذا الميناء وازدهاره فمرساه ضحل محمي من الشمال لكنه معرض للرياح الجنوبية، كما يعد من أكبر موانئ اليمن الساحلية على البحر الأحمر، وكانت مراكب الحجاج والتجار الهندية تلجأ إليه خوفاً من أن تدهمها الرياح الجنوبية، حيث يستبدلون بها مراكب الذهاب إلى ميناء جدة، وقد خدم هذا الميناء الاقتصاد اليمني، حيث احتل الصدارة بعد ميناء المخا في تجارة اليمن الخارجية، فكان يصدر بعض تجارة البن بجانب ميناء المخا، كما كانت بقية صادرات اليمن و وارداتها تمر به إلى جانب كونه محطة رئيسة تمر به السفن العابرة بين الشرق والغرب^(٢).

وقد استمر ميناء بارز لتصدير البن اليمني طيلة القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي^(٣)، ووصفه محمد علي في أوامره بـ(حديدة الحكومة المصرية) وقد ساهم في تمويل الموانئ المصرية بالسلع اليمنية المختلفة وعلى رأسها البن اليمني، كما ترد إليه السلع المصرية لتصديرها للموانئ اليمنية الأخرى، ومن أهمها الذخائر الحربية، كما وجدت فيه فئة من التجار المصريين الذين مارسوا نشاطهم التجاري فيه على نطاق واسع^(٤).

(١) جمال حمدان (المدينة العربية) **مجلة الهلال**. ع ٥٤٩ (ربيع الثاني سنة ١٤١٧هـ/ سبتمبر ١٩٩٦م) ص ٣٤٦-٣٤٧.

(٢) جرجس إبراهيم (موانئ البحر الأحمر) **ضمن البحوث المقدمة لجامعة القاهرة: كلية الآداب، قسم الجغرافيا**، ١٣٨٠هـ/ ١٩٦٠م، ص ٣٤.

(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٩.

(٤) عباس فاضل السعدي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٩.





ميناء عدن:

تعد عدن من أكبر محطات تبادل السلع والمتاجر بين الشرق والغرب، وهي مدخل البحر الأحمر من الجنوب، كما كانت الحد الفاصل بين عابرات المحيط الهندي الضخمة المحملة بالتوابل والبهارات وغيرها من سلع الهند وبين سفن البحر الأحمر الأصغر حجماً والتي تحمل البضائع المصرية والشامية، وقد ظلت عدن مجمع تجارات عالمي البحرين الأحمر والمتوسط من جهة، وعالم المحيط الهندي من جهة أخرى، حتى حلت جدة محلها في هذا المضمار منذ بدايات النصف الثاني من القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، وعلى الرغم من بروز ميناء جدة التجاري في ذلك الوقت وحلولها محل ميناء عدن في التجارة العالمية، إلا أن هذا الطريق الملاحي ظل قائماً في القرون الآتية^(١).

الملاحة البحرية في البحر الأحمر بين الموانئ اليمنية والموانئ المصرية:
ارتبطت الملاحة البحرية في البحر الأحمر ارتباطاً شديداً بمواعيد هبوب الرياح الموسمية ونظامها، نظراً لاستخدام المراكب الشراعية في عمليات النقل البحري التجاري، فانقسمت السنة وفقاً لحركة الرياح إلى فصلين مختلفين كل فصل يستغرق ستة أشهر^(٢)، هما: فصل الصيف وتهب فيه الرياح التجارية الشمالية الشرقية القادمة من البحر المتوسط بصورة منتظمة ومستمرة وتتجه إلى الجنوب الغربي، وفي هذه المدة يكون موسم إرسال السفن التجارية من ميناء السويس إلى ميناء جدة ومن هناك

(١) علي بن حسين السليمان. النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى (١٢٥٠-١٥١٧م) القاهرة: مكتبة الإنجلو المصرية، د.ت، ص ١٨٦.

(٢) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج ١، ص ٢٢٦.





إلى موانئ اليمن في اتجاه مضيق باب المندب^(١). أما فصل الشتاء فتهب فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية القادمة من المحيط الهندي في اتجاه الشمال الشرقي، ويكون هذا الفصل موسم إرسال السفن من الهند وجنوب شبه الجزيرة العربية إلى ميناء جدة ومن هناك إلى ميناءي السويس والقصير^(٢)، وهكذا فإن نظام هبوب الرياح الموسمية في البحر الأحمر جعل الملاحة من الشمال إلى الجنوب في فصل الصيف ومن الجنوب إلى الشمال في فصل الشتاء.

ووفقاً لهذه الأحوال الجوية، كانت الرحلة من السويس إلى جدة تستغرق - على الأقل - خمسة عشر أو ستة عشر يوماً في حالة قوة الرياح، ومن عشرين أو اثنين وعشرين يوماً في الأحوال الجوية الأقل ملائمة، في حين كانت رحلة الإياب تستغرق من شهرين إلى أربعة أشهر، ولم تكن السفن تقوم سوى برحلة واحدة سنوياً وتظل فيه بقية السنة تابعة في ميناء السويس أو في ميناء جدة^(٣) انتظاراً لموسم هبوب الرياح في السنة القادمة. أما السفن التي لم تصل جدة في موسم رياح الجنوب فقد كانت تضطر إلى الانتظار للسنة الآتية كي تحضر حمولتها إلى السويس^(٤).

(١) عبدالعزيز سالم. مرجع سبق ذكره، ص ٥.

(٢) Michel Tuchscherer "La Flotte imperiale de Suez de ١٦٩٤- ١٧١٩" *Revue*

D'etudes Turques, Tom, ٢٩, ١٩٧٧, P٨١.

(٣) أندريه ريمون. *الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر*. ج١، ص ٢٣٥.

(٤) Michel Tuchscherer. *Op.cit.*, P٨٨





أما السفن التي تخرج في ميناء جدة في اتجاهها للموانئ اليمنية، فكانت تسلك الطريق البحري الملاحي الذي يربط بينهما والذي امتاز بقصر مسافته دون الارتباط بموسم معين.

وكان يقتصر إبحار هذه السفن على مدة النهار دون الليل، حيث تبحر عند الفجر لتلقي مراسيها في أحد الخلجان أو الشروم عند عصر اليوم ذاته خوفاً من الاصطدام بالشعاب المرجانية^(١) أو الصخور المغمورة تحت الماء، وكانت السفينة تبحر قريباً من الساحل دون التوغل في عرض البحر، كما تبحر في شكل جماعات كبيرة للدفاع عن بعضها في حالة هجوم سفن أخرى أو إنقاذ ما تعرض منها للغرق^(٢).

أما عن الصعوبات التي تواجه الملاحة البحرية وعمليات النقل البحري التجاري في البحر الأحمر بين موانئ مصر شمالاً وموانئ اليمن جنوباً، فيأتي على رأسها الشعاب المرجانية الممتدة على طول سواحلها والتي لا

(١) الشعاب المرجانية: هي أرضة من الصخور المرجانية التي قد تمتد مسافة طويلة، وتوجد في المياه الضحلة على شواطئ الجزر والقارات في المناطق الاستوائية، وتنتج عن نمو وتراكم مستعمرات حيوان المرجان وإفرازاته (حيوان دقيق الحجم يسمى (بوليب Polup) وينتمي إلى شقائق البحر وقناديله) وتنقسم إلى عدة أنواع حسب أماكن وجودها كالاتي: الشعب السجافية، والشعب الحاجزية، والشعب الحلقية ويرجع تكاثر المرجانيات في البحر الأحمر إلى ملائمة الأحوال الطبيعية لنموها، المتمثلة في ارتفاع درجة الحرارة، والرطوبة، والملوحة، وشفاء المياه، إضافة إلى تضرس قاع البحر والأعماق الضحلة. انظر: محمد أحمد الرويحي. أحمد عبدالقادر المهندس (البحر الأحمر وشعبه المرجانية) مجلة الدارة، س٩، ع٤ (رجب سنة ١٤٠٤هـ/إبريل ١٩٨٤م) ص ص ٢٠٢-٢١١.

(٢) كارستن نيور. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها. ترجمة. عبير المنذر. ط١. بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م، ج١، ص ص ٢١٨-٢٢٢ و ص ٢٢٤.





تنقطع إلا عند مصبات الأودية فقط وغالباً ما تكون مختلفة تحت سطح الماء أو على عمق متر ونصف المتر^(١)، كما كان البحر الأحمر يفتقر إلى وجود جزر ساحلية لتسهيل عملية الانتقال من الملاحة الساحلية إلى الملاحة البحرية، كذلك امتازت سواحل البحر الأحمر بضخالة مياهها وضيق مراسيها، وهو ما شكل عائقاً أمام السفن الكبيرة في الوصول إلى المرسى، ولذلك كانت السفن الكبيرة عند وصولها إلى الميناء ترسو على بعد ميلين منه لتقابلها المراكب الصغيرة وتحمل ما أتت به من بضائع وحمولات إلى المرسى، كما أن ارتفاع درجة حرارة البحر الأحمر وزيادة نسبة الرطوبة فيه وتأثير ذلك على سواحله من الأسباب التي أدت إلى صعوبة الملاحة فيه، حيث يخترق البحر الأحمر مناطق تختلف فيها تيارات الهواء^(٢)، بالإضافة إلى التيارات المائية على اختلافها وأنواعها والتي تنشأ نتيجة لاختلاف نظام هبوب الرياح الموسمية وتدفق المياه من بحر العرب إلى البحر الأحمر وما يتبعه من تغير مستوى المياه فيتجه التيار إلى الشمال بمحاذاة الساحل الشرقي ويعود إلى الجنوب بمحاذاة

(١) حسين علي الحبشي. مرجع سبق ذكره، ص ١١٧.

(٢) عاطف السيد. مرجع سبق ذكره، ص ١٤.



الساحل الغربي^(١)، هذا إلى جانب قلة سقوط الأمطار في أغلب أجزاء سواحله^(٢)، وهو ما أدى إلى افتقار وجود المياه العذبة. ولم تكن المخاطرة في ذلك البحر مخاطرة طبيعية فحسب بل كانت هناك مخاطر أخرى تهدد التجار والمسافرين، ومنها تعرض السفن لجهمات الأعراب أثناء توقفها في أحد الخلجان أو الثغور^(٣)، كما أن حوادث الحريق وغرق السفن كانت من أهم المخاطر التي تتعرض لها السفن العاملة في الملاحة والنقل البحري التجاري في البحر الأحمر^(٤)، هذا إلى جانب مخاطر الدوامات الضيقة والعواصف الشديدة ولا سيما في منطقة تيران في شمال البحر الأحمر^(٥)، التي كانت من أشد المناطق خطورة بسبب التقاء الرياح التي تهب من ناحية خليج تيران وخليج السويس^(٦)، وقد ضاعف من خطورة الصعوبات في الملاحة في البحر الأحمر ضعف المهارة الفنية لريابيين السفن فضلاً عن تواضع إمكانات المعدات البحرية آنذاك.

(١) عبدالقادر علي بحيري (جدة وثروات البحر الأحمر) مجلة إقرأ (عدد خاص عن جدة في مطلع القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي) (الثلاثاء ١٠ جمادى الآخرة سنة ١٤٠١هـ/ إبريل ١٩٨١م) ص ص ٨٥-٨٦.

(٢) شارل ديدييه. رحلة إلى الحجاز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي - ١٨٥٤م. ترجمة. محمد خير البقاعي. الرياض: دار الفیصل الثقافية، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠٧م، ص ص ١٣٩-١٤٠.

(٣) Andre Reymond. Artisans et Commerçant au caire duxvll esiecle. (٣) Damascus, ١٩٧٣, pp.١١٢-١١٣.

(٤) كارستن نيبور. مصدر سبق ذكره. ج١، ص ٢٢٤.

(٥) منطقة تيران: تقع في الجزء الشمالي الشرقي من البحر الأحمر جنوب خليج العقبة. انظر: حسين مؤنس. مرجع سبق ذكره، خريطة رقم (١٩٣) ص ٤٠٨.

(٦) عبدالعزيز سالم. مرجع سبق ذكره، ص ٤.



ومن الجدير بالذكر أن هذه الصعوبات مجتمعة أدت إلى صغر حجم الأسطول البحري العامل في البحر الأحمر، كما دفعت التجار إلى عدم امتلاك سفن كبيرة في هذا البحر خشية حوادث الغرق ف لجأوا إلى المشاركة بالأسهم أو الحصص في المراكب بحصة الثلث أو الربع أو النصف بدلاً من التملك الكامل للسفينة^(١)، كما حرص عدد كبير من التجار إلى مشاركة أحد القبادين العارفين بأمور الملاحة في البحر الأحمر حتى يسندوا إليهم قيادة سفنهم التجارية لتصل بأمان إلى الموانئ الأخرى^(٢).

أما أنواع السفن العاملة في النقل البحري التجاري في البحر الأحمر في تلك المدة فكانت تقوم على نوعين من السفن: سفن الدولة الممثلة في السفن الخاصة التي يمتلكها محمد علي وأبنائه، وسفن التجار، وكان محمد علي حريص على مراعاة النظام في تحميل السفن من السويس أو القصير إلى موانئ الحجاز واليمن بصفة عامة^(٣).

أما بناء السفن وترميمها فكان يتم في ترسانة السويس التي كانت تخضع لإشراف أمير ترسانة بولاق، لأن معدات المراكب والسفن المطلوبة للعمل في الأسطول البحري في البحر الأحمر، وكذلك مراكب الملاحة والنقل البحري التجاري تعد في ترسانة بولاق، حيث يجلب لها الحديد والأخشاب من الإسكندرية عبر فرع النيل، وبعد إعدادها وتصنيعها في ترسانة بولاق تنقل على متون الجمال مفككة إلى ترسانة السويس، حيث تجمع أجزاء

(١) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم

١٤٠، مادة رقم ٣١٩، بتاريخ سنة ١١٤٨هـ/١٧٣٥م، ص ٢١٨.

(٢) Michel Tuchscherer.ap.cit., pp ١١٢-١١٣.

(٣) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٨.



السفن المفككة وتركب، ثم تنزل للعمل في الملاحة والنقل البحري التجاري في البحر الأحمر^(١).

وقد أشار الرحالة كارستن نيبور^(٢) إلى أن صناعة السفن في ترسخانة السويس كانت تعد من أعظم صناعات السفن في القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي على الرغم من ارتفاع تكاليف شراء الأخشاب والحديد ونقلهم من القاهرة إلى السويس^(٣)، كما أشار جيرار - أحد علماء الحملة الفرنسية على مصر - أن السفن العاملة في البحر الأحمر في نهاية القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي كانت تصنع بالهند وكانت أسعارها مرتفعة جداً، حيث تباع الواحدة منها من أربعة آلاف إلى خمسة آلاف قرش إسباني، وتبلغ حمولتها من خمسة وسبعين إلى ثمانين طناً^(٤)، وكانت هذه السفن تصل إلى جدة وموانئ اليمن كل سنة بصحبة التجار الهنود وتباع لحساب التجار اليمنيين

(١) عبدالحميد سليمان. تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، ص ٣٤٤.

(٢) كارستن نيبور: هو دنماركي الأصل انحدر من عائلة فقيرة تمتهن الفلاحة، ولم يحصل على تعليم منتظم حتى بلغ الثانية والعشرين من عمره، عينته الحكومة الدنماركية رسمياً في مهمة علمية لاستكشاف اليمن، وقد وصل إلى القاهرة، ثم سافر إلى السويس، وممر بميناء الطور وينبع قبل وصوله إلى جدة، وبعد شهرين من إقامته في جدة، غادر إلى ميناء المخا اليمني، ثم إلى إيران فالبصرة فسوريا ثم إلى إستانبول حتى وصل كوينهاجن في سنة ١١٨١هـ/ ١٧٦٧م، وهي المرحلة الأخيرة من رحلته، وبعد عودته إلى الدنمارك تزوج واشتغل كاتباً للمجلس البلدي في مدينة نائية حتى جاءت المنية في سنة ١٢٣٠هـ/ ١٨١٥م.

انظر: ٣٤-٣٣ Angelo Pesce. Op.cit., pp

(٣) رحلات إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها. ج١، ص ١٨٩.

(٤) موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر. ج١، ص ٢٧٥.



والحجازيين والمصريين^(١)، وقد أظهرت سجلات المحاكم الشرعية بالقاهرة بيانات مختلفة لأسعار السفن المباعة في مختلف تركات التجار العاملين في تجارة البحر الأحمر^(٢).

كما ذكر الرحالة بوركهات أنه - إلى جانب ترسخانات السويس والهند - كانت توجد أيضاً ترسخانة لصناعة السفن في كل من ميناءي المخا والحديدة اللذين كان يحصلان على الأخشاب من اليمن والهند والساحل الأفريقي المقابل^(٣).

وكان محمد علي إلى جانب حرصه على تعمیر السفن وبنائها في ترسخانة السويس كان حريصاً أيضاً على ترميم السفن التي أصابها الخراب، وذلك حين أرسل إليه محافظ القصير يخبره أن السفن التي تعمل في البحر الأحمر بين مصر والحجاز واليمن قد تعرضت للتلف، فأصدر أوامره بتعمير تلك السفن الخربة^(٤).

(١) Michel Tuchscherere.op.cit., p٨٨.

(٢) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ٩٨، مادة رقم ١٥٦٣، بتاريخ سنة ١١١٨هـ/١٧٠٦م، وسجل رقم ١٢٧، بتاريخ سنة ١١٤٠هـ/١٧٢١م، ص ٦١٥، وسجل رقم ١٤٠، مادة رقم ٣١٩، بتاريخ سنة ١١٤٨هـ/١٧٣٥م، ص ٢١٩، سجل رقم ١٤٧، بتاريخ سنة ١١٥٣هـ/١٧٤٠م، ص ١٧، وسجل رقم ١٩٥، بتاريخ سنة ١١٨٨هـ/١٧٧٤م، ص ١٨٠. سجلات محكمة بولاق. سجل رقم ٧٠، مادة رقم ٣٧٩، بتاريخ سنة ١١٥٩هـ/١٧٤٦م، ص ١٦٨.

(٣) رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ص ٢٩-٣٠.

(٤) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٨.





الطرق التجارية التي تربط بين مصر واليمن:

تعد طرق التجارة جزءاً لا يتجزأ من التجارة الخارجية لذلك فإن ارتفاع نفقات نقل السلع أو انخفاضها عبر الطرق التجارية يؤدي إلى نقص أو زيادة الحجم الكلي للتجارة، وقد أثرت بعض العوامل على نفقات النقل خلال العصر العثماني، منها: اختلاف المسافة التي نقلت عبرها هذه السلع والوسيلة الناقلة لها براً أو بحراً، كما أن النظم الإدارية وشروط الناقلين لها، لها آثار - سواء إيجابية أم سلبية - على معدلات النفقات النسبية لنقل السلع^(١).

وكان التبادل التجاري بين مصر واليمن على مر العصور يتم عبر طريقين رسميين رئيسيين، هما: الطريق البحري والطريق البري، ويقصد بالأول انتقال البضائع بين البلدين عبر طريق البحر الأحمر. أما الثاني فهو طريق القوافل الذي يجتاز المناطق البرية بين اليمن والحجاز ثم يكمل مسيرته إلى مصر عبر طريق قافلة الحج المصرية، غير أن معظم البضائع المنقولة بين البلدين كانت تنقل عبر الطريق البحري لرخص تكلفة النقل وسهولته مقارنة بالطريق البري.

أولاً: الطرق البرية:

يمر الطريق البري الذي يربط بين اليمن ومصر بأراضي الحجاز شمالاً وينفرع إلى طريقين، الطريق الأول: داخلي ينطلق من حضر موت وعدن ويمر بمكة ثم جدة ثم عبر الساحل شمال الحجاز وهو ما عُرف بـ (درب

(١) سحر علي حنفي. العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر. سلسلة تاريخ المصريين. ١٧٨ع. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م، ص ٢٩.





الحج المصري) حتى يصل إلى القاهرة، والطريق الثاني: يمر بالساحل الشرقي للبحر الأحمر (طريق تهامة) حيث يجتمعان عند منطقة السرين^(١) الواقعة جنوب شرق جدة، وهو الطريق الذي يسلكه الحجاج في ذهابهم إلى مكة وعودتهم منها، وكان هذا الطريق جزءاً من الطريق البري القديم الذي عُرف باسم (طريق الطيوب)^(٢)، كما وُجد طريق بري آخر يربط مدينة صعدة في شمال اليمن بجدة، ثم عبر درب الحج المصري حتى يصل إلى القاهرة^(٣)، وعبر هذا الطريق البري كانت متاجر اليمن - خاصة السلع خفيفة الوزن - تصل إلى أسواق مكة وجدة ومنها إلى أسواق مصر، مثل: المر، والقرفة، والأحجار الكريمة، أما السلع الثقيلة فتأخذ الطريق البحري إلى موانئ مصر^(٤).

وقد تعرض طريق القوافل البرية للكثير من المخاطر الأمنية، ويعد الطريق البري عبر صحراء سيناء والآخر بين السويس والقاهرة من أخطر الطرق التجارية لكثرة البدو المقيمين عبر هذا الطريق على الرغم من

(١) السرين: هي آثار بلدة قديمة تقع على مصب وادي حلية في جنوب شرق جدة. انظر: عاتق بن غيث البلادي. **معجم معالم الحجاز**. مكة المكرمة: دار مكة للطباعة والنشر، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ج٤، ص١٩٩.

(٢) طريق الطيوب: يُعرف بـ (طريق البخور) ويبدأ من شبة في جنوب اليمن إلى الشرق ثم إلى الشمال الغربي من شبه الجزيرة العربية، وكانت له محطات مهمة يمر بها ويتوقف عندها التجار في (تمنع) عاصمة قتيان و(مأرب) عاصمة سبأ، ثم يمر الطريق بمعين، ثم يصعد شمالاً إلى يثرب (المدينة المنورة) ثم ديدان (العلا) إلى غرة. انظر: محمد السيد عبدالغني. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٨٤-١٨٥.

(٣) ناصر خسرو علوي الفارسي. **سفرنامه**. ترجمة. يحيى الخشاب. القاهرة: مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٣٦٤هـ/١٩٤٥م، ص ١٢٠.

(٤) Heyd.w.Histoire du commerce du levant, Iwipzig, ١٩٢٥, pp ٣٤-٣٦.





اهتمام الدولة بتوفير الأمن به، وهو ما دفع بعض التجار إلى حماية قوافلهم التجارية بأنفسهم، حيث كانوا يخرجون في شكل قوافل وجماعات مزودة بالحراسة الكافية^(١).

ثانياً: الطرق البحرية:

اعتمد التجار طوال العصر العثماني في التبادل التجاري بين مصر واليمن على ارتياد الطريق البحري نتيجة للتطور الكبير في صناعة السفن التجارية مما جعل الطريق البحري يتفوق على طريق القوافل، ولكن ذلك لم يقض نهائياً على الطريق البري، حيث قام التجار برحلات عبر طريق القوافل بين الحين والآخر معتمدين في ذلك على خبرة وكلائهم.

ويرتبط اليمن بمصر بطريقين بحريين، الطريق البحري الأول: يأتي من عدن عبر الساحل حتى يصل إلى جدة، ومن هناك يتفرع إلى طريقين واحداً باتجاه ميناء السويس والآخر إلى ميناء القصير، وكان هذا الطريق الملاحي الذي يربط بين عدن وجدة وموانئ مصر من أهم الطرق التجارية البحرية، فعن طريقه تأتي سفن تجار اليمن وحضرموت بمتاجر اليمن والساحل الشرقي لأفريقيا، كما تأتي سفن الهند وعمان إلى ميناء جدة ومنها إلى موانئ مصر وتعود محملة ببضائع مصر والشام وأوروبا^(٢).

أما الطريق البحري الثاني: فينطلق من ميناء المخا إلى ميناء جدة ثم إلى موانئ مصر ويتفرع إلى طريقين، الأول: طريق ملاحي يسير وسط البحر عبر المياه العميقة ويستغرق السير فيه من سبعة إلى ثمانية أيام

(١) نللي حنا. مرجع سبق ذكره، ص ٦٧.

(٢) علي بن حسين السلیمان: مرجع سبق ذكره، ص ١٨٦.



إذا كانت الرياح مواتية، أما إذا كانت مضادة في اتجاه عكسي فتضطرب السفن للعودة من حيث أقلعت. أما الآخر: فهو الطريق الملاحي الموازي للساحل والذي يخرج من ميناءي اللحية والحديدة إلى ميناء جدة ويمتاز بضخالة عمق المياه به، ولكنه محفوف بمخاطر الصخور الموجودة على مقربة من سطح الماء والتي ترتطم بها السفن أحياناً فتتطم، ولذلك تبحر من خلاله السفن نهاراً ثم تتوقف في أحد الموانئ إذا ما جن الليل خشية اصطدامها بالصخور القريبة من الساحل^(١)، ومن مميزات هذا الطريق الملاحي أنه يربط موانئ مصر وميناء جدة بأشهر أسواق البن اليمني في المخا^(٢).

(١) سلك هذا الطريق الملاحي الذي يربط بين ميناء المخا وجدة الرحالة الهندي رفيع الدين المرآد آبادي في رحلته إلى جدة في سنة ١٢٠١هـ/١٧٨٦م. انظر: **الرحلة الهندية إلى الجزيرة العربية** (١٢٠١هـ/ الموافق ١٧٨٦م). ترجمة. سمير عبدالحميد إبراهيم. ط ١. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٤م، ص ص ٥١-٥٢.

(٢) أندريه ريمون. **مصر وقهوة اليمن**، ص ١٨٨. وقد برزت أهمية هذا الطريق الملاحي البحري في تنشيط الحركة التجارية الخارجية بين موانئ مصر وموانئ اليمن عبر ميناء جدة بعد سماح الدولة العثمانية للسفن الأوروبية بالوصول إلى ميناء المخا على ألا تتجاوز شمالاً، وقد استخدمت السفن الأوروبية - بموجب هذا القرار - ميناء المخا اليمني نقطة توقف لها، وهو ما أدى إلى تركيز الحركة التجارية في هذا الميناء، حيث نشطت السفن التجارية اليمنية - بعد وصول السفن الأوروبية لميناء المخا - بتفريغ جميع حمولاتها من السلع الشرقية ونقلها إلى ميناء جدة عبر هذا الطريق الملاحي القصير. انظر: جاد طه. **سياسة بريطانيا في جنوب اليمن** (١٧٩٨-١٩٦٣م) د.م: دار الفكر العربي، د.ت، ص ص ٢٥-٢٦.





نظام التعامل التجاري بين التجار المصريين واليمنيين :

كان للتبادل التجاري بين الموانئ المصرية والموانئ اليمنية وسائل عديدة تقوم عليها أغلب المعاملات التجارية وعلى رأسها:

(١) - نظام التمويل والشركات التجارية :

كان للتمويل تأثيره المباشر سواء على صعيد السوق المحلي الداخلي أم على مستوى التجارة الخارجية المتمثلة في حركة الصادرات والواردات، فمن خلال توافر التمويل يزداد النشاط التجاري ويزدهر وعلى النقيض من ذلك فإن عدم توافر التمويل يعد واحداً من أهم المعوقات التي يواجهها النشاط التجاري بصفة عامة.

وبما أن معظم صادرات مصر التي ترسل إلى اليمن وعلى وجه الخصوص المواد الغذائية والحربية، كانت لسد احتياجات الجيش المصري المقيم في اليمن بناء على أوامر محمد علي، فإن حكومته لجأت إلى عدة طرق لتوفير المال اللازم لتمويل تلك التجارة ودعم صادرات مصر و وارداتها، ومن أهمها: دعم الحياة الاقتصادية وتطويرها في مصر بالنهوض بالزراعة والصناعة والتجارة والتي تمثل العصب الاقتصادي للدولة، حيث عادت هذه الوسيلة على الحكومة بالأرباح الطائلة التي مكنتها من تنفيذ مشروعاتها الاقتصادية والتجارية بصفة عامة.

هذا على صعيد الحكومة المركزية في القاهرة، أما على صعيد استثمارات الأفراد وتجارهم فإن التمويل الشخصي كان المصدر الرئيس الذي يتحكم في تأمين السيولة اللازمة لتجارتهم^(١)، وكانت الشركات التجارية من أفضل الطرق التي لجأ إليها التجار للحصول على رأس المال

(١) نللي حنا، مرجع سبق ذكره، ص ٩.





اللازم للتجارة، كما أسهمت هذه الشركات في تحريك رؤوس الأموال المتراكمة لديهم وخاصة التجار الذين نظروا إلى نظام الشركة على أنه النظام الأفضل لتلبية رغباتهم وتحقيق طموحاتهم في اقتحام الأسواق الخارجية وتحقيق أكبر عائد من الربح^(١).

ومن الصيغ التمويلية التي أقرتها سجلات المحاكم الشرعية في القاهرة للحصول على رأس المال اللازم للتجارة عقد شراكة يقوم على استثمار صغار التجار لرؤوس أموالهم عن طريق اشتراك مجموعة من الأفراد في صفقة تجارية، حيث يضع كل منهم مبلغاً معيناً من المال بقصد العمل التجاري حسب نص العقد ويكون المال المدفوع هو رأس مال الشراكة. وقد يشارك أحد المساهمين برأس المال والآخر بالجهد والعمل^(٢)، كما يتولى أحد الشركاء إدارة عملية الاستثمار التجاري محلياً وخارجياً مقابل مبلغ محدد من المال نظير تكلفة سفره ومؤنته وكافة مصروفاته، وكذلك إيجار الحواصل والحوانيت التي يمارس من خلالها أعمال الشركة في الخارج^(٣). ويتحمل الشركاء الخسارة معاً، وفي النهاية يقسم الربح بينهم بنسب رأس المال المدفوع من جميع الأطراف، وكان هذا النظام يثبت

(١) سليمان محمد حسين حسانين. تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر. سلسلة تاريخ المصريين. ٢٤١٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٣م، ص ص ٢٢٩-٢٣٠.

(٢) عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم (نشوء الرأسمالية المصرية وأثرها على الحياة الاقتصادية) ضمن بحوث الحياة الاقتصادية في الولايات العربية ومصادر وثائقها في العصر العثماني. جمع وتقديم. عبدالجليل التميمي. زغوان: منشورات مركز الدراسات والبحوث عن الولايات العربية في العهد العثماني، ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٦م، ج١، ص ٦٧.

(٣) سليمان محمد حسين. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٠.





عقود الشراكة بين الأطراف في سجلات المحاكم الشرعية، فيحدد العقد نوع السلع، وأسلوب الاستثمار، ومدة الشراكة وقيودها، وتوزيع المهام بين الطرفين، كما يوضح قيمة رأس المال ونوعيته (نقداً أم عيناً) كما يوضح أيضاً عدد الشركاء، وكذلك العملة المستعملة^(١).

(٢) - نظام الوكلاء والمبعوثين التجاريين :

نظراً لامتداد نشاط التجار إلى موانئ البحر الأحمر، ومنها: موانئ اليمن ووجود فروع لشركاتهم في تلك الموانئ، استلزم ذلك الأمر وجود وكلاء تجاريين يقيمون في تلك الموانئ وينوبون عنهم في إدارة كافة شؤونهم التجارية^(٢)، إذ يتعين عليهم استقبال البضائع التي يرسلها إليهم التجار وتصريفها في المدن والموانئ التي يقيمون فيها، وشراء بدل منها بضائع من هذه الأماكن وإرسالها إليهم.

كما شجعت معدلات المد التجاري مع الموانئ اليمنية تجار القاهرة على اتخاذ وكلاء دائمين لهم في الموانئ المصرية، حيث تركزت مهمتهم في استلام البضائع الواردة إليهم من اليمن وسداد الرسوم الجمركية المقررة عليها، ثم إرسالها إليهم بواسطة القوافل التجارية المتجهة إلى القاهرة^(٣)، ومن ثم كان نظام الوكلاء التجاريين واحداً من أهم النظم التجارية شيوعاً بين التجار عامة.

فبعد المسافات وبطء المواصلات دفعت التاجر الذي يرغب في تصدير بضائعه إلى مكان بعيد أو استيراد بضائع يجني من ورائها الربح، أن

(١) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة الباب العالي. سجل رقم ١٠٥،

مادة رقم ١٩١، بتاريخ سنة ١٠٣٣هـ/١٦٢٢م، ص ٥٠.

(٢) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٥.

(٣) سليمان محمد حسين. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٣.



يستعين بشخص آخر في ذلك المكان له دراية بحركة البيع والشراء، فيرسل إليه البضاعة ليبيعها له أو يكلفه بشراء ما يحتاجه من السلع في مكان وجوده دون أن يتحمل هو نفقات السفر ومشاقه فضلاً عن استفادته من خبرة ذلك التاجر ووقوفه على حالة السوق التجارية وأسعار البضائع في البيع والشراء^(١)، كما يستخلص أمواله وديونه من تجار آخرين، ويستلم البضائع من على متون السفن التجارية ودفع ما عليها من رسوم الشحن والجمارك^(٢).

وكان يتم تسجيل التوكيل في المحاكم الشرعية أمام القضاة، ويحدد فيه عمل الوكيل، والأجر المتفق عليه بين الطرفين، والنسبة المحددة التي يحصل عليها الوكيل من مكاسب الصفات التجارية التي ينفذها لحساب موكله، وعند إنتهاء مدة التوكيل يخلي الموكل طرف الوكيل في المحكمة الشرعية أمام الشهود^(٣).

ومن الأمثلة على ذلك، ما قام به الخوaja نعمان البغدادي - التاجر المصري بالحديدة - من اتخاذ الخوaja يوسف وكيلاً تجارياً له في مصر، ليتولى عملية الاستثمار التجاري نيابة عنه هناك، ويدير شؤونه التجارية الداخلية والخارجية وذلك عن طريق عقد الصفقات التجارية نيابة عنه، والمتمثلة في استيراد السلع التي تحتاجها السوق المحلية المصرية من

(١) سحر علي حنفي. مرجع سبق ذكره، ص ١٥٥.

(٢) سليمان محمد حسين. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٢.

(٣) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة الباب العالي. سجل رقم ٢٧٠، مادة رقم ٥٩٤، بتاريخ غرة ربيع الأول سنة ١١٨٢هـ / ١٦ يوليو سنة ١٧٦٨م، ص ٣٤٢.





منتجات اليمن، وتصدير الفائض عن حاجة هذه السوق من المنتجات المصرية إلى اليمن^(١).

نظام المعاملات التجارية:

أولاً: نظام الرسوم الجمركية على الصادرات والواردات:

كان محمد علي يحصل رسوم جمركية من الجمارك القائمة في مصر، حيث كانت تدر هذه الرسوم الجمركية دخلاً كبيراً للدولة، وقد حصل محمد علي على إدارة الجمارك المصرية من السلطان العثماني مقابل سبعة آلاف وخمس مئة كيس، ثم ارتفعت إلى ثمانية آلاف وخمس مئة كيس في سنة ١٢٣٦هـ/١٨٢١م، وفي سنة ١٢٣٨هـ/١٨٢٣م ارتفعت إلى تسع آلاف وخمس مئة كيس تدفع لخزانة البحرية العثمانية على أقساط متساوية كل ثلاثة أشهر^(٢).

وقد رسم محمد علي سياسته الاقتصادية في مصر على أن تكون صادرات مصر للعالم الخارجي أكثر من وارداتها، وفرض ضرائب عالية على الواردات حتى يكون الميزان التجاري في مصلحتها خصوصاً أن أرضها خصبة منبثة^(٣)، ولذلك فقد احتكر محمد علي تجارة الصادرات، فكانت الحاصلات تجمع وتخزن بمخازن الحكومة في القاهرة والإسكندرية، ثم تباع للمصدرين الأجانب^(٤).

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٥ وص ص ١٨٨-١٨٩.

(٢) المرجع السابق، ص ٢٠٦.

(٣) عبدالمنعم إبراهيم الجمعي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩.

(٤) مها محمود رمضان عبدالصمد. دراسة مقارنة عن تعديلات قوانين الجمارك والتعريفية الجمركية. وزارة المالية: قطاع مكتب الوزير، الإدارة المركزية للبحوث المالية والتنمية الإدارية، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م، ص ١١.





وكانت موارد الجمارك في مصر خلال المدة المحددة للدراسة تأتي من متحصلات الرسوم الجمركية المقررة على البن اليمني، نظراً للإقبال المتزايد على شراء هذه السلعة، حيث بلغ دخل جمرك السويس في نهاية القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي وبداية القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي سبع وثلاثون مليون بارة^(١)، كما تأتي موارد الجمارك أيضاً من متحصلات الرسوم الجمركية المقررة على البخور واللبان والصمغ وغيرها من سلع اليمن الأخرى^(٢).

وكانت هذه الرسوم الجمركية التي يحصلها محمد علي من الجمارك القائمة في موانئ البلاد المهمة، ومنها: جمركي السويس والقصير تدر دخلاً كبيراً للدولة، حيث احتكرت الحكومة المصرية خمس وتسعين بالمئة من الصادرات، وكانت تشتري لحسابها ثلث الواردات^(٣).

وكانت الرسوم الجمركية التي تحصل على التجارة الواردة إلى موانئ مصر واليمن تقدر بنسبة عشر بالمئة من قيمة السلع الواردة، وتحصل بالريال الفرنسية عيناً أو ما يعادله من القروش إذ أن الأصل في سداد الرسوم الجمركية أن تؤخذ نقداً باستثناء بعض أنواع السلع التجارية، مثل: الأحزمة والشيلات والمنسوجات والأقمشة القطنية التي تدفع رسوماً عينية. أما الرسوم الجمركية المقررة على البضائع المصرية التي تصدر إلى اليمن من ميناءي السويس والقصير فقد بلغت خمس بالمئة^(٤)، ثم رفعت في

(١) أندريه ريمون. مصر وقهوة اليمن، ص ١٩٣.

(٢) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٦.

(٣) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٧.

(٤) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٧. وانظر: طارق عبدالعاطي بيومي.

مرجع سبق ذكره، ص ٩٦.





سنة ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م إلى اثني عشر بالمئة بأمر من محمد علي^(١)، مما أثر على تجارة الصادرات وعلى الصناعة المحلية، الأمر الذي جعل محمد علي يعفي صادرات مصر من دفع الرسوم الجمركية تشجيعاً لتجارة الصادرات^(٢)، فحظيت بإعفاء كامل من ديوان الجمرك.

ولتشجيع تصريف المنتجات الزراعية بين التجار، خفض محمد علي رسومها في الوقت الذي أمر فيه بتحصيل رسوم مضاعفة على الواردات الأجنبية. أما منتجات المصانع المصرية (مصانع الحكومة) فقد كانت معفاة من الرسوم الجمركية^(٣).

وقد رسم محمد علي سياسته الجمركية على أساس تشجيع تصريف المنتجات والسلع المصرية، وتنشيط حركة التبادل التجاري مع الأسواق الخارجية، فأمر بعدم فرض هذه الرسوم نقداً في كل الأحوال بل تؤخذ عيناً من كمية السلع الواردة إلى الموانئ المصرية، كما ألغى بعض الرسوم الجمركية المقررة على بعض السلع ذات الأهمية الاقتصادية في بعض السنوات، ومن ذلك ما حدث في سنة ١٢٥١هـ/١٨٣٥م، عندما أصدر أوامره بعدم تحصيل رسوم جمركية من البن المستورد من اليمن^(٤)، كما اتبع محمد علي سياسة المرونة وعدم التشدد في تحصيل الرسوم الجمركية، ولم يتمسك بفرض هذه الرسوم في كل الأحوال بل كانت رغبته في ترويج التجارة المصرية تدفعه إلى إلغاء الرسوم الجمركية في بعض

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٧.

(٢) مها محمود رمضان. مرجع سبق ذكره، ص ١١.

(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٧.

(٤) المرجع السابق، ص ٢٠٧-٢٠٨.





الأحيان، والأمثلة على ذلك كثيرة، منها: أنه أمر بالنظر في مسألة رسم الجمرك الجاري تحصيله من الأقمشة المصرية المصدرة إلى الحجاز واليمن بمعرفة التجار، فإذا كان تحصيل هذا الرسم سيؤثر على رواج تصدير الأقمشة المذكورة فيعرض النظر عن تحصيله، أما إذا كان الأمر العكس فيجري اللازم حسب المصلحة، كما أمر بتحصيل رسم جمرك نصف بالمئة من السلع والبضائع الواردة من جانب الهند إلى السويس بمعرفة التجار الإنجليز لتصديرها إلى أوروبا موضحاً بأن الغرض من قلة هذا الرسم هو ترغيب التجار الأجانب وتشويقهم على ارتياد هذا الطريق، كما أمر بتحصيل رسم جمرك خمس بالمئة فقط على البضائع الواردة إلى مصر بمعرفة التجار المسلمين وذلك لترغيب التجار للاشتغال بالتجارة^(١).

ونظراً لحدوث بعض التضارب في تقدير الأصناف الواردة من جمرك إلى آخر، طالبت الحكومة الجمارك بتوضيح ثمن كل صنف ثم تقديره ضماناً لضبط حركة الصادرات والواردات^(٢).

ونظراً للرسوم الجمركية المتزايدة حاول التجار أحياناً - لتجنب تلك الرسوم - اتباع طرق غير قانونية كان الهدف منها التهرب من دفع الرسوم الجمركية المقررة على بضائعهم التجارية، ومن تلك الطرق: دفع الرشاوي لموظفي الجمرك من أجل تخفيض الرسوم الجمركية على بضائعهم الصادرة أو الواردة^(٣)، كما يدس بعضهم بضائعه وسط أمتعته عند سفرهم للموانئ الأخرى، فعالج محمد علي هذه المشكلة بأن أعطاهم

(١) عبدالمنعم إبراهيم الجميبي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٢-٢٣.

(٢) المرجع السابق، ص ٢٣.

(٣) سحر علي حنفي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٤.



تذاكر مبينة فيها أمتعتهم^(١)، كما حاول كثير من التجار تهريب البضائع الغالية الثمن والمرتفعة الجمرک وسط سلع يتم فرض رسوم جمركية منخفضة عليها، كما حاول بعض التجار تهريب بضائع بطرق غير معتادة بعيداً عن أعين موظفي الجمارك عبر طرق مواصلات بحرية وبرية غير معتادة^(٢).

وبصفة عامة كانت البضائع المهربة تؤخذ عليها الرسوم الجمركية ضعفين طبقاً لقرار مجلس الملكية الصادر في سنة ١٢٥٠هـ/١٨٣٤م^(٣) وهو النظام ذاته المتبع في كافة الموانئ التابعة للدولة العثمانية، حيث يُجبر التجار الذين ينكشف أمرهم في التهريب من دفع الرسوم الجمركية على بضائعهم التجارية على دفع الرسوم مضاعفة^(٤). ولمنع التهريب عن طريق البحر أيضاً فقد كافحه محمد علي بأن أعد له نظاماً يقضي بأن مراكب الصيد لا تخرج بأي حال من مرساها من بعد غروب الشمس حتى شروقها^(٥)، وأقام عليها حراساً وزاد من عددهم لمراقبة حركة السفن ومن يخالف ذلك يعدم حرقاً^(٦).

وحرصاً من محمد علي على تحصيل الرسوم الجمركية بحسب الأسعار المقررة عليها دون اختلاس من قبل موظفي الجمارك والحد من تلاعب موظفي الجمارك واستغلالهم للعائدات الجمركية، فقد أصدر أوامره

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٨.

(٢) سحر علي حنفي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٤.

(٣) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٧.

(٤) كارستن نيور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٣٠.

(٥) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٧.

(٦) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٨.





بعمل تقارير سنوية تتضمن الآتي: قائمة بالركاب والبضائع ومرتبات الربان وإيرادات النولون وسائر المصروفات الأخرى وأن ترسل له أول بأول في الميعاد المحدد لها^(١)، وحينما كان يتأخر أي من الموظفين المسؤولين، يرسل محمد علي إليه ليستعجله في ذلك^(٢).

أما موظفي الجمارك في الموانئ المصرية، فكان لكل جمرک أمين ومباشر ومعاون وصراف وكاتب^(٣) للعمل معاً في تحصيل الرسوم الجمركية.

أما دخل الرسوم الجمركية على صادرات الموانئ اليمنية و وارداتها، وبخاصة جمرک ميناء المخا - الذي كان تحت إدارة إبراهيم باشا - فكان دخلاً لا بأس به^(٤)، حيث أن الرسوم الجمركية المقررة على صادرات الموانئ اليمنية إلى مصر لم تكن ثابتة القيمة، فقد اختلفت قيمتها خلال بعض السنوات حيث بلغت في سنة ١٢٣٦هـ / ١٨٢٠م حوالي عشر بالمئة، وفي سنة ١٢٤٣هـ / ١٨٢٧م بلغت حوالي تسع بالمئة، كما قدرت في سنة ١٢٥٢هـ / ١٨٣٦م بست بالمئة، وكانت تؤخذ هذه الرسوم إما على شكل بضائع أو نقود^(٥).

ويذكر ماكنزي Mackenzie^(٦) في تقريره إلى وزارة الخارجية البريطانية عن رحلته التي مر بها باليمن والحجاز، أنه كان يركب سفينة

(١) المرجع السابق. الصفحة ذاتها.

(٢) طارق عبدالعاطي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٦.

(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٦.

(٤) جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٦.

(٥) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٠.

(٦) لم تجد الباحثة ترجمة له.





أقلته من ميناء كالكتا على ساحل الهند الغربي إلى جدة عبر اليمن، وكانت محملة بالأرز وقد أخذت الحكومة المصرية من كل مئة جوال يضعها المالك في المنفذ الجمركي عشرة أجولة، ويترك له تسعين جوالاً يوزعها المالك على التجار بدون معوقات ومضايقات^(١).

إلا أن حيل التجار وتلاعبهم بأسعار السلع وقيمة العملة أضربدخل المورد في بعض السنوات، فأرسل محمد علي باشا إلى أحمد باشا حاكم الحجاز يأمره باستعمال الشدة مع العابثين بأسعار العملة التي تؤخذ من واردات الجمرك، والتي أمر محمد علي أن تتداول على أساس سعر (المحمودية) بأربعين قرشاً والريال الفرنسي بإثنا عشر قرشاً، وعمم هذا الأمر على جميع منافذ الجمارك وأهمها جمركي جدة والمخا^(٢).

ولتأديب من يقبض عليه متلبساً بالتعامل بأكثر من السعر المقرر أو يمارس عملية التهريب كما حدث في قضية تهريب كميات من البن اليمني الوارد من عسير، عندما تحايل التجار حتى لا يمر عبر المنافذ الجمركية وتسديد الرسوم المفروضة عليهم، فقد جاء في أحد الوثائق أن مجلس جدة في مضبته المحررة في ١٥ من شهر ذي القعدة في سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٦م اتخذ قراراً بأن البن الذي يورد براً من عسير إلى مكة مباشرة دون أن يمر بالمنافذ الجمركية، يضبط ويتم مصادرته لأن ذلك سوف يحدث بخساً في عائدات جمركي القنفذة وجدة^(٣).

(١) جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٦.

(٢) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.

(٣) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: محافظ عابدين. محفظة رقم ٢٦٤، وثيقة رقم ٧٧ حمراء من سليمان أفندي إلى محمد علي بتاريخ ١٩ محرم سنة ١٢٥٤هـ/مارس ١٨٣٨م.





كما حاول بعض تجار البن في ميناء المخا التهرب من دفع الرسوم المقررة والتحايل عليها، فقام محافظ المخا وأمين جمركها (سليمان أغا البرزنلي) بضبط كميات البن المهربة ومصادرتها فاشتكى التجار ورفعوا الأمر إلى مجلس جدة الذي أحال بدوره الأمر إلى مجلس الملكية فجاءت الأوامر تقتضي بأن على المختصين أن لا يمنعوا أحداً من تجار البن إذا أرادوا أن يصدروا شيئاً من البن إلى بلاد أخرى وليسهلوا عليهم الأمر^(١)، إلا أن مجلس جدة أوضح الأمر لمحمد علي بأن البن الذي يصادروه هو البن المهرب فقط وليس الذي يؤخذ منه الرسوم المقررة، وأن التجار الذين يراعون النظام والضوابط المعمول بها في الجمرك لا يتم التعرض لهم، ويتم تسهيل أمور تجارتهم حسب أوامر الإرادة العليا، ويضيف محافظ جدة في توضيحه الأمر للباشا فيقول: (وقد انتدبنا مندوباً خاصاً وأرسلناه إلى المخا ليتخذ نظاماً ضابطاً لتوريد البن)^(٢).

كما حدثت حالات كثيرة لتهريب البضائع من موانئ تهامة ومراسيها، لذلك رأت السلطات المختصة مضاعفة الرسوم الجمركية على البضائع التي يتم ضبطها مهربة^(٣).

(١) جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٦.

(٢) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: محافظ عابدين. محفظة رقم ٢٦٤، وثيقة ٧٧ حمراء

من سليمان أفندي إلى محمد علي بتاريخ ١٩ محرم سنة ١٢٠٤هـ/مارس ١٨٣٨م.

(٣) سميرة مبارك بن علي بلسود. موانئ تهامة ومراسيها (الليث - القنفذة - حلي -

البرك - القحمة - الشقيق - جازان) دراسة تاريخية حضارية (١١٧٩-١٣٥١هـ/١٧٦٥-

١٩٣٢م) رسالة ماجستير. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات

الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م، ص ٢٦٦.





وقد أشار ماكنزي في تقريره إلى وزارة الخارجية البريطانية بنظام الجمارك المتبع في الموانئ الخاضعة لسيطرة الحكومة المصرية فقال: (... أنني لم أر في حياتي جمارك أكثر تحرراً أو أفضل إدارة من جمارك الباشا في جدة والمخا فليس هناك ضرورة لدفع رشاي أو بحث مزعج عن بضائع مهربة أو حجز متعب للبضائع...) (١).

وقد اختص بإدارة جمرك المخا والإشراف عليه إبراهيم باشا يكن حاكم اليمن وكان مخولاً من قبل محمد علي بالتصرف في عائداته بحسب ما تقتضيه حاجة الجيش المكلف بفتح اليمن، وكثير ما اشتكى إبراهيم باشا في أكثر من رسالة من نقص إيرادات الجمارك في المخا لأسباب مختلفة، وأنه كان يقترض من التجار أحياناً، ويطلب الإمدادات من خزينة القاهرة أحيان أخرى، فيقول في إحدى هذه الرسائل: (أنه اضطر للاقتراض من تجار المخا مبلغ عشرين ألف ريال فرانسيسه للإيفاء بالمصاريف، وقد تم تحويلها من الجمارك، غير أن إيرادات الجمرك عجزت عن تسديد ديون التجار، ويطلب في الرسالة ذاتها تزويده بمبلغ خمسين ألف ريال فرانسيسه) (٢).

وعندما احتلت بريطانيا عدن في سنة ١٢٥٥هـ/١٨٣٩م، عمدت إلى محاربة محمد علي اقتصادياً بتحويل تجارة المخا إلى عدن مما عدّ ضربة

(١) جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٧.

(٢) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: محافظ عابدين. محفظة رقم ٢٦١، وثيقة رقم ٣٤٢ من إبراهيم يكن إلى محمد علي بتاريخ ٨ جمادى الآخرة سنة ١٢٥٣هـ/يوليو ١٨٣٦م.



قاضية لإيراد الجمارك في ميناء المخا، حيث تسبب في عجز الميزانية وتأخر مرتبات الجند لمدة عشرين شهراً محدثاً تمرد في صفوف الجند^(١).

أما الموظفين العاملين في جمارك الموانئ اليمنية، فقد كان لكل جمرِك أمين يتبعه مجموعة من الكتبة والصرافين للإشراف على حصيلة الجمارك وتسديدها لخزانة المحافظة التي يتبعها الجمرِك، وقد تولى أمين جمرِك المخا (سليمان أغا البرزلي) بمرتب ألف قرش حتى سنة ١٢٥٣هـ / ١٨٣٦م، ثم خلفه حسن أغا، كما يوجد هناك ناظر الخزانة، وأحياناً يطلق عليه رئيس معاوني الخزانة، يتبعه عدد من الموظفين، وكذلك صراف الخزانة، وكان لكل محافظة خزانتها التي يوجد بها هذا الجهاز الوظيفي الخاص بها، وهناك أيضاً وظيفة أمين الشونة وناظرها، ومجموعة من الكتبة الذين يشرفون على صرف الغلال وإيرادها^(٢).

أما نظام العمل المتبع في تحصيل الرسوم الجمركية فكان يتم عبر إجراءات مالية وإدارية متتالية تمر بها معاملات الجمرِك، فإيرادات تصدير الرسوم الجمركية وتحصيلها على السفن الأجنبية كانت تسير وفقاً لما جرى عليه العرف، إضافة إلى القواعد التي أرسنها نصوص المعاهدات والاتفاقيات التي عقدها الباب العالي مع الدول الأوروبية، فبعد أن تصل السفينة إلى الميناء تفرغ شحنات البضائع وتهبط إلى رصيف الميناء، حيث يرسل قاضي الميناء إلى المرفأ كاتباً موكلاً بإحصاء واردات الميناء فيكشف عن محتوياتها، ويفتش الحراس وموظفو الجمرِك جميع ركابها، ثم

(١) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: محافظ عابدين، محفظة رقم ٢٦٧، وثيقة رقم ٤٢

من إبراهيم يكن إلى محمد علي بتاريخ ٤ شعبان سنة ١٢٥٥هـ / أكتوبر ١٨٣٩م.

(٢) جميلة هادي الرجوي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٤٨-٢٥١.



تتم عملية تثمين البضائع والتي على أساسها تؤخذ الرسوم الجمركية، كما يحرر الكاتب قائمة بأسماء التجار، والذي يتخذه القاضي أساساً لتقدير الرسوم الجمركية المقررة وتحصيلها من التجار الذين يتسلمون بضائعهم فور الانتهاء من هذا الإجراء وتسديد الرسوم المقررة، وبعد ذلك تنقل البضائع إلى الشون والوكالات لتخزن بها، وكانت عملية تصدير أسعار البضائع التي يتم على أساسها تحصيل الرسوم الجمركية تخضع للأعراف السائدة بالنسبة للتجار المسلمين - والتي سبق شرحها آنفاً - ولتعريفات جمركية متفق عليها بالنسبة للتجار الأجانب، وهي تعريفات بأسعار كانت أقل من القيمة الحقيقية للبضائع^(١).

وبعد الانتهاء من سداد جميع الرسوم الجمركية يحصل التجار على إيصالات تفيد سدادهم للرسوم الجمركية وقد أسمتها الوثائق (حكم قاعدة ديوان جمرك الثغر) وأحياناً أخرى باسم (تذكرة خلاص الجمرك)^(٢).

وإلى أن يتم الانتهاء من جميع تلك الإجراءات المالية والإدارية التي تمر بها معاملات الجمرك، كان يعين خفياً على كل سفينة من سفن التجار وخاصة سفن الأجانب، ليحرسها طوال الوقت من اللصوص الذين كانوا ينهبون البضائع بالقوارب الصغيرة، ولذلك يشترط عليه أن يكون متيقظاً طوال الوقت تفادياً للعقاب الذي سيحل به إذا ما سرق من السفينة شيء، وقد طبق هذا النظام في جميع موانئ ولايات الدولة العثمانية على

(١) محسن علي شومان (جمارك البهار في مصر العثمانية ١٥١٧-١٨١٦م) لبنان: مجلة

الاجتهاد، ٣٣ع، مج ٨، (١٤١٧هـ/١٩٩٦م) ص ص ١٤٢-١٤٤.

(٢) عبدالحميد سليمان (الرسوم الجمركية على البن في مصر في القرنين السابع عشر والثامن

عشر الميلاديين) ضمن بحوث المؤتمر الدولي المنعقد في المدة من الثامن إلى الحادي عشر

من أكتوبر ١٩٩٧م. فرنسا: مونبلييه، ١٣٩٨هـ/١٩٩٧م، ص ٢٠.



جميع سفن الأجانب خاصة بصفقتها احتياطات أمنية لحراسة مراكبهم من اللصوص^(١).

وبعد الانتهاء من سداد جميع الرسوم الجمركية على البضائع التجارية المختلفة ينقل التجار بضائعهم التجارية من الشون والوكالات المقامة في الميناء إلى القاهرة بواسطة القوافل، وكان التاجر يدفع رسم التخزين لحساب الباشا (مقاطعة سمسارية بهار) فضلاً عن رسم خفارة للقوافل^(٢).

ثانياً: العملات النقدية:

العملة هي أداة قاطعة في النشاط الاقتصادي، وترتبط منذ البداية بالنشاط الاقتصادي والسوق عامة مع الأخذ بعين الاعتبار القواعد التي تحكمها، وقد اتبعت مصر في ذلك نظاماً نقدياً مزدوجاً شأنها في ذلك شأن سائر ولايات الدولة العثمانية وهو النظام الذي واكب تداول العملات العثمانية إلى جانب العملات الأجنبية الأخرى المتداولة، وتمثلت العملات المتداولة في المعاملات التجارية بين مصر واليمن في الآتي:

(أ) - العملات العثمانية الرسمية:

١- القرش:

هو عملة فضية كبيرة سكتها الدولة العثمانية في سنة ١١٠٢هـ/١٦٩٠م، كما سك في مصر في عهد علي بك الكبير في سنة ١١٨٣هـ/١٧٦٩م، بصفته وحدة نقدية جديدة ووسيلة للتبادل والدفع في

(١) نيفين مصطفى حسن. رشيد في العصر العثماني (دراسة تاريخية وثائقية) الإسكندرية:

دار الثقافة العلمية، ١٤١٩هـ/١٩٩٩م، ص ١٠١.

(٢) محسن علي شومان. مرجع سبق ذكره، ص ١٤٥.



التعاملات الكبيرة والمتوسطة، وأطلق عليه أحياناً باسم (القرش الرومي) أو (القرش التركي) وكانت قيمته تقدر بأربعين بارة^(١)، كما أطلق عليه في موانئ تهامة ومراسيها بنوعين من الأسماء (القرش الصاغ) ويساوي أربعين بارة و(القرش الرائج) ويساوي عشر بارات^(٢).

وكان القرش العثماني الجديد يسمى بـ (أسدي قرش) حيث كانت مقاييسه قريبة من مقاييس الدينار الأسدي الهولندي، ثم سميت الوحدة الجديدة بـ(قرش جديد) لتمييزها عن القرش الأوروبي^(٣).

وكانت القروش من أكثر العملات الفضية العثمانية ثباتاً في قيمتها، ولم تبلغ النقود الذهبية العثمانية شهرة القرش الفضي العثماني، وقد بقي الذهب في الدرجة الثانية بعد الفضة حتى سنة ١٢٩٩هـ/١٨٨١م عندما قبل الذهب بصفته قاعدة للعملة العثمانية^(٤).

- البارة:

هي عملة معدنية فضية صغيرة شاع تداولها طوال الحكم العثماني في جميع البلاد الإسلامية سواء في المعاملات التجارية الجارية أم في

(١) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ١٢٥.

(٢) سميرة مبارك بلسود. مرجع سبق ذكره، ص ٢٧٦.

(٣) شوكت باموك. التاريخ المالي للدولة العثمانية. ترجمة. عبداللطيف الحارس. ط ١.

بيروت: دار المدار الإسلامي، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٥م، ص ٢٩٥ و ص ٣٠٣.

(٤) تم التعامل بالذهب بصفته قاعدة للعملة العثمانية عندما قررت الحكومة العثمانية الحد من عرض النقود الفضية، وخاصة قطع العشرين قرشاً المجيدية، التي سكت في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي، وأصبح الذهب في الصدارة وخاصة في العلاقات مع الاقتصاد العالمي، في حين تغلبت الفضة بحسب العرض والطلب في التجارة الداخلية، وبقي القرش الوحدة الحسابية الأساسية في معظم التعاملات اليومية. انظر: شوكت باموك. مرجع سبق ذكره، ص ٣٩٠.



الحسابات الجارية، ويعود أصلها إلى عملة فضية مملوكية تعرف باسم (المؤيدي) ^(١). ومع مرور الزمن أصبح المؤيدي يعرف باسم (النصف فضة)، كما أطلق عليه اسم (مدين Medin) و (مديني Medini) وقد أطلق العثمانيون على هذه العملة أولاً اسم (أقجة) ^(٢) لكون النصف فضة عملة فضية بالأقجة، كما سموها باسم (قطعة عربية) وبعد ذلك أخذت المصادر العثمانية تطلق على المدين اسم (بارة) ^(٣).

وكانت البارة متداولة بكثرة في أنحاء ولايات الدولة العثمانية ويطلبها الناس بكثرة بسبب أن قيمتها الحقيقية أعلى من القرش، وكل أربعين بارة تساوي قرشاً ^(٤)، وكانت البارة تتمتع بقيمة اسمية أكبر من قيمتها الجوهرية رغم انخفاض مزيجها أو سيكتها لأن الطلب عليها من أجل الدفع في العمليات الصغيرة والكبيرة أكبر من كمياتها المتداولة في الأسواق ^(٥).

(١) سميت هذه العملة بـ (المؤيدي) نسبة للسلطان المملوكي أبو النصر المؤيد شيخ محمودي (٨١٥-٨٢٤هـ / ١٤١٢-١٤٢١م) انظر: أندريه ريمون. **الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر**. ج١، ص ١١٩.

(٢) الأقجة: كلمة تركية معناها اللغوي السكة البيضاء، وهي عملة معدنية صغيرة من الفضة، ووزنها ربع مثقال، وعيارها تسعون بالمئة (انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣) سُكَّت لأول مرة في عهد السلطان أورخان بن عثمان (٧٢٦-٧٦١هـ / ١٣٢٥-١٣٥٩م) وقد سميت بـ (السكة العثمانية) أو (الأقجة العثمانية) تمييزاً لها عن السكة الإسلامية المستعملة في ذلك الوقت، مثل: الدرهم والدينار. انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٠-٢١.

(٣) خليل ساحلي أوغلي (حركة النقد بين إستانبول والقاهرة) جامعة القاهرة: **مجلة كلية الآداب**، ٥٧ع (١٤١٣هـ / ١٩٩٣م)، ص ٢١٩.

(٤) بوركهارت. **رحلات إلى شبه الجزيرة العربية**، ص ٤٥.

(٥) أحمد الصاوي. **النقود المتداولة في مصر العثمانية**. ط٢. القاهرة: مركز الحضارة العربية، ١٤٢٩هـ / ٢٠٠٨م، ص ١٨١.





(ب) - العملات الأجنبية:

اتسع نطاق استخدام العملات الأجنبية في جميع ولايات الدولة العثمانية، نظراً لشيوع تداولها في الموانئ ذات المراكز التجارية المهمة في مصر والحجاز واليمن، ونتيجة لانتشار تزيف العملات - إما عن طريق غش السبيكة أو عن طريق إنقاص سمك القطعة ذاتها - فقد أمنت العملات الأجنبية الأنشطة التجارية الرئيسة، وبصفة خاصة فيما يتعلق بالصفقات التجارية الكبيرة في حين تمت المعاملات التجارية اليومية من خلال العملات المضروبة محلياً. والتي كان انخفاض قيمتها على نحو سريع متواصل، وكان استقرار العملات الأوروبية في إطار العلاقات التجارية الكبيرة يرجع إلى قوة عيار معظم تلك المسكوكات وثبات قيمتها وهما سمتان تتعارضان مع التزيف التدريجي وتقلب قيمة العملات العثمانية^(١)، وفي الوقت ذاته حقق تداول النقود الأوروبية في بلاد الشرق عامة مكاسب هائلة للتجار الأوروبيين جنباً إلى جنب مع تعزيز التجارة الشرقية.

- البندقي:

من النقود البندقية الذهبية المصنوعة من الذهب الخالص، ذا عيار عالٍ يقرب من أربعة وعشرين قيراطاً، وينسب إلى البندقية التي بدأت في ضربه في سنة ١٦٨٣هـ/١٢٨٤م^(٢).

(١) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ٩٧.

(٢) كان فليت. التجارة بين أوروبا والبلدان الإسلامية في ظل الدولة العثمانية. ترجمة. أمين

الأرمنزي. ط١. الرياض: مكتبة العبيكان، ١٤٢٠هـ/٢٠٠٤م، ص ٣٨.





وقد اتخذته البندقية بصفته عملة أساسية للتعامل به في الشرق في سنة ٦٩٣هـ / ١٢٩٤م، وذلك في الوقت الذي كانت فيه نقود الممالك من الدنانير الذهبية قد بدأت تفقد سمعتها العالمية، بسبب عدم العناية بنقوشها مع خفض عيارها وتقارب أوزانها، وهو ما دفع شعوب الشرق عامة على التعامل به^(١).

وقد أدى البندقي دوراً مهماً في تمويل تجارة الشرق بعملات الدفع الرئيسية واللازمة لإتمام صفقات التوابل والبن اليمني إلى جانب استعماله في المعاملات اليومية، وقد كان يتم تبادله في كل البلدان التي تمر بها تجارة الشرق^(٢).

وقد أكد الرحالة كارستن نيبور على أهمية البندقي في العلاقات التجارية بين مصر والحجاز من ناحية، وبين مصر واليمن من ناحية أخرى، حيث ذكر أنها كانت متداولة في أسواق مصر والحجاز واليمن أكثر من العملات الذهبية المضروبة في تركيا، وأوضح أنه كان يتم نقل كميات كبيرة منها من خلال سوريا ومصر إلى جدة واليمن لجلب البن اليمني^(٣). كما أكد الرحالة بوركهارت أن البندقي كان من العملات المتداولة في أسواق الشرق عامة بشكل كبير^(٤).

(١) أحمد الصاوي. مرجع سبق ذكره، ص ١٤٨-١٥٠.

(٢) خليل ساحلي أوغلي. مرجع سبق ذكره، ص ١٤٧.

(٣) رحلات إلى شبه الجزيرة وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، ج٢، ص ٢٣٠ و ٢٣٨.

(٤) رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٤٥.



- الريال الفرنسية (الريال النمساوي):

هو عبارة عن قطعة نقدية من الفضة، ضرب في النمسا لأول مرة في سنة ١١٦٥هـ/١٧٥١م، وقد بلغ وزنه أوقية واحدة، وكان عياره أقل من عيار القرش، ووزنه أكبر من وزن القرش^(١)، كما تميز عن العملة الأسبانية بنوعيته الجيدة بصفته عملة إمبراطورية تميزت بجودة عيارها وجلاء محيطها ومقاومة سبيكتها لأعمال القص^(٢).

وهو من العملات الأوروبية المستخدمة في تمويل تجارة الشرق، وقد ساد تداوله في أسواق مصر والحجاز واليمن عامة منذ النصف الثاني من القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، حيث فرض نفسه على حساب الريال الأسباني^(٣)، وقد عرف بعدة أسماء، منها: التالير^(٤) النمساوي، وريال ماريا تريزا نسبة إلى إمبراطورية النمسا ماريا تريزا^(٥) Maria Therasa (١١٣٠-١١٩٥هـ/١٧١٧-١٧٨٠م) كما عرف في

(١) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ١٠٥.

(٢) أحمد الصاوي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٣.

(٣) المرجع السابق، ص ١٧٠.

(٤) التالير: مشتقة من الألمانية جيسس تالير Jesichs Thaler، وتشير في بعض المدن الألمانية إلى النقد الحسابي، كما تدل كلمة ecu أو ريال في الشرق. انظر: صامويل برنار، مصدر سبق ذكره، ج٣، هامش رقم (٣٣) ص ٧٢.

(٥) ماريا تريزا: هي ابنة الامبراطور شارل cahrles السادس، وزوجها فرانسيس Fransis أمير اللورين، اعتلت عرش الامبراطورية وهي ما زالت في سن الشباب، خاضت حرب مريرة ضد المطالبين بأحقيتهم في العرش الامبراطوري، وتحالفت مع فرنسا ضد بروسيا، وكان لها شأن عظيم أيام حكم أسرة آل هابسبورج. انظر: عبدالحميد البطريق. عبدالعزيز نوار. التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة إلى مؤتمر فيينا. بيروت: دار النهضة العربية، د.ت، ص ص ٢٨٠-٢٩٧.



مصر باسم (الريال بوظافة) و (ريال حجر بوظافة)، ومع بداية القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، عرف في الحجاز واليمن وفي شبه الجزيرة عامة باسم (الريال الفرنسية) ^(١) وقيمه اثنا عشر قرشاً عثمانياً ^(٢)، وعشرين قرشاً مصرياً ^(٣).

وكان الريال الفرنسية من العملات المستخدمة بكثرة في المعاملات التجارية في منطقة البحر الأحمر والمحيط الهندي، وكان له صفته المتميزة في تجارة الشرق، وقد ارتبط شيوعه بتجارة البن اليمني، حيث أكد الرحالة الدنماركي كارستن نيبور أن الريال الفرنسية كان جزءاً مهماً من العملات التي تمر عبر مناطق البحر الأحمر حتى تصل إلى الهند ^(٤)، وقد استأثر الريال الفرنسية بنفوذ مهيم في جنوب شبه الجزيرة العربية حتى أواسط القرن الرابع عشر الهجري / العشرين ميلادي ^(٥)، كما كان محمد علي يفضل في معاملاته التجارية التعامل بالريال الفرنسية عن العملة العثمانية ^(٦).

(١) حمد محمد القحطاني. الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إقليم الحجاز (١٢٩٧-١٣٢٢هـ/

١٨٨٠-١٩٠٥م) ط١. الكويت: د.ن، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م، ص ١٥١.

(٢) عبدالرحمن فهمي (النقود المتداولة في أيام الجبرتي) ضمن بحوث ندوة عبدالرحمن الجبرتي. إشراف. أحمد عزت عبدالكريم. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب،

١٣٩٧هـ/١٩٧٦م، ص ٢٩٣.

(٣) عبدالمنعم إبراهيم الجمعي. مرجع سبق ذكره، هامش رقم (٦٢) ص ٢٥.

(٤) رحلات إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، ج١، ص ١١٦.

(٥) محمد السبيلي. مرجع سبق ذكره، ص ١١٨.

(٦) عبدالمنعم إبراهيم الجمعي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٧.



وكانت تلك العملات الأجنبية هي وحدة النقد المتداولة والمقبولة لدى تجار مصر واليمن، الأمر الذي أدى بتجار القاهرة إلى رفض إبرام عقود تجارية بأية عملات أخرى^(١).

كما كان كبار التجار ووكلائهم في مدينة بيت الفقيه - التي كانت أهم مراكز تجارة البن - يستخدمون تلك العملات الأجنبية لشراء البن من النوع الثمين لدى المنتجين بشكل مباشر^(٢).

ونظراً لتعدد المسكوكات وتفاوت قيمتها وإمكانية تزييفها وارتباط النقد المصري بالنقد العثماني، وكثرت المضاربة بينهما مما أدى إلى اختفاء بعض العملات الذهبية نتيجة لمحاولات بعض التجار الأجانب تهريبها من الإسكندرية والقاهرة إلى أوروبا والاتجار بها، وتداول النقود الأخرى بقيمة أكبر من قيمتها الأصلية^(٣)، فقد حاول محمد علي ربط النقد اليمني بالسياسة النقدية المصرية، ومن ذلك قيامه بالتنبيه على تجار اليمن عندما علم بتداول الريال الفرنسية والبندقي بزيادة عن قيمتها المقررة، بأن من يتعدى قيمة هذا النقد بزيادة عما تقرر يجازى بالعقوبة الشديدة التي تصل إلى حد القتل، وقد كان لهذه السياسة النقدية دور مهم في ضبط أسعار العملة إلى حد ما في مصر واليمن على حد سواء^(٤)، كما منع محمد علي تداول العملات التي ترد من الخارج والتي لا يعرف التجار قيمتها الأصلية ويضيف الصيارفة إلى ثمنها الأصلي قيمة زائدة، وحذر من

(١) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ٢٦٢.

(٢) محمد السبيلي. مرجع سبق ذكره، ص ١١٨.

(٣) عبدالمنعم إبراهيم الجمعي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٥.

(٤) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٢.





يخالف ذلك بالعقاب، كما حذر محمد علي من تداول العملات المغشوشة في الأسواق، وأصدر منشوراً من ديوان الداخلية بالتأكيد على ضبط ما يوجد من العملة البراني لمنع تداولها، ولما كانت العملة المصرية التي لها قيمتها ووزنها عن العملة العثمانية، تختفي من الأسواق بصفة مستمرة لتحل محلها العملة العثمانية، فقد بذل محمد علي جهده لوقف تسرب نقد الآستانة إلى مصر، ولتنظيم أمور العملة أنشأ محمد علي بنك في الإسكندرية بالتعاون مع قناصل الدول الأجنبية في مصر^(١).

(٢) - العملات الحسابية:

يطلق اسم العملات الحسابية على وحدات النقد الاعتبارية التي تستخدم في حساب القيم المختلفة وفي تقديرها في إطارات الحسابات الإدارية والمالية وذلك تمييزاً لها في النقود الحقيقية^(٢)، وقد شكلت الوحدات النقدية الاعتبارية من العملات النقدية التي تجمد سعرها في التداول عند قيمة اصطلاحية ثابتة^(٣)، ومن هذه العملات الحسابية:

الكيس:

وحدة نقدية حسابية عثمانية مساوية لكميات كبيرة من النقود وفقاً لوقت استعمالها ومكانه، وهي عبارة عن كيس موحد الحجم من حيث ما يحتويه من نقد يساوي خمس مئة قرش عثماني، حيث كانت تقدر المبالغ

(١) عبدالمنعم إبراهيم الجمعي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٦-٢٨.

(٢) صامويل برنار. مصدر سبق ذكره، ج٣، ص ٩٠.

(٣) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ١٢٦.



المالية الكبيرة بالأكياس^(١)، وكان الوحدة النقدية الأكثر أهمية والتي تم تقييمها بالقروش العددية الثابتة التي تعادل ثلاثين بارة ثم أربعين بارة^(٢). وكان يستعمل في إستانبول عامة بصفته وحدة نقدية قيمتها خمس مئة قرش عثماني، وأطلق عليها في إستانبول بعد ذلك بـ (الكيسة الرومية) وكانت تساوي عشرين ألف بارة، أما الكيسة المصرية فكانت تساوي خمسة وعشرين ألف بارة، وبالقروش تساوي ست مئة قرش عثماني، وقد استمر استعمالها في النظام المالي العثماني حتى ألغيت في سنة ١٢٧٩هـ / ١٨٦٢م بصفتها جزء من الإصلاحات التي اعتمدت عليها التنظيمات العثمانية في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي^(٣).

(٣)- الموازين والمكاييل والمقاييس:

هي من أهم الأدوات التي شاع استخدامها في المعاملات التجارية على وجه العموم، وكان استخدامها يتم عند التعامل في سلع معينة، كما أثر نظام استخدامها على تداول السلع ذاتها سلباً وإيجاباً.

(أ) - الموازين:

تعددت وحدات الموازين في كل من: مصر واليمن، وكانت نوعين نوع يستعمل لوزن صنف معين من البضائع ونوع آخر يستخدم لوزن عدة

(١) صامويل برنار. مصدر سبق ذكره، ج٣، ص ٩٢.

(٢) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ١٢٦.

(٣) دانيال كريسيوس. جذور مصر الحديثة. ترجمة. عبدالوهاب بكر. القاهرة: مكتبة نهضة الشرق، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٥م، ص ١٤٢.





أصناف من البضائع^(١)، وقد ذكر جيرار - أحد علماء الحملة الفرنسية على مصر- أن هذه الأوزان المستخدمة في الشرق هي نفسها أوزان البندقية مما يبرهن أن تلك الأوزان دخلت إلى الشرق عندما كان البنادقة يحتكرون ممارسة التجارة هناك^(٢).

- الألفية:

وحدة وزن عثمانية معروفة في مصر واليمن بصفة عامة وتزن أربع مئة درهم^(٣)، وتساوي اثنين وثلاثين أوقية^(٤)، ونصفها ست عشرة أوقية وربعها ثمانى أوقيات، وتستخدم لوزن كل الأثقال^(٥).

(١) عبدالفتاح حسن أبو عليه (النقود والموازين والمقاييس في سنجق الحسا في العهد العثماني (١٨٧١-١٩١٣م) ضمن بحوث الحياة الاقتصادية في الولايات العربية ومصادر وثائقها في العهد العثماني. جمع وتقديم. عبدالجليل التميمي. زغوان: منشورات مركز الدراسات والبحوث عن الولايات العربية في العهد العثماني، ١٩٨٦هـ/١٤٠٧م، ج١، ص ٤٢٦.

(٢) موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر. ج١، ص ٢٧٧.

(٣) كارستن نيور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٦.

(٤) الأوقية: كلمة عربية تنطق أوقية أو وقية، وهي ذاتها كلمة يونانية تعني وزن، كما تماثل الكلمة اللاتينية أونيكيا Uncia، والفرنسية أونسه once (انظر: صامويل برنار. مصدر سبق ذكره، ج٣، ص ٢٢ و٤٣) وهي الوحدة الصغيرة في نظام الوزن، وتساوي اثني عشر درهماً، وتستخدم في وزن الأشياء الثمينة مثل: الذهب والفضة. انظر: كارستن نيور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٦. فالترهنتس. المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المترى. ترجمة. كامل العسلي. الأردن: منشورات الجامعة الأردنية، د.ت، ص ١٩.

(٥) محمد علي مغربي. ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر الهجري. ط١. جدة: دار تهامة، ١٤٠٤هـ/١٩٨٣م، ص ١٨٦.





- الرطل:

وحدة وزن شاع استخدامها في معظم بلدان العالم الإسلامي، ويساوي اثنتي عشر أوقية^(١)، وقد اختلف تقديره بحسب كل بلد ففي مصر يساوي مئة وأربعة وأربعين درهماً، وكانت توزن به التوابل والبضائع الثمينة على وجه الخصوص، وكان أكثر وحدات الوزن استخداماً في أسواق الشرق^(٢).

- القنطار:

وهو من وحدات الوزن وأكبرها حجماً، وكان يختلف تبعاً للزمان والمكان الذي تستخدم فيه عملية الوزن، وكان البن اليمني - الذي يمثل السلعة الأساسية للتجارة بين مصر واليمن - يوزن بالقنطار، وهو يساوي مئة رطل^(٣)، كما يساوي عشرة آلاف دينار^(٤)، ويساوي أيضاً مئة من^(٥)، وفي وزن بعض البضائع يحسب القنطار بالأفة فيساوي اثنين وثمانين

(١) صامويل برنار. مصدر سبق ذكره، ج٣، ص ١٤.

(٢) فالتر هنتس. مرجع سبق ذكره، ص ص ٣٠-٣٢.

(٣) كارستن نيبور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٦.

(٤) فالتر هنتس. مرجع سبق ذكره، ص ٤٠.

(٥) المن: وحدة من وحدات الوزن القديمة وتختلف باختلاف نوع السلعة ذاتها، ويساوي شرعاً رطلين في جميع ما يوزن به إلا الزعفران فإنه يساوي أربعة أرطال (انظر: خليل ساحلي أوغلي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٦) كما يساوي تسع مئة وستين درهماً، وينقسم إلى قسمين: المن الصغير ويساوي أفة ونصف أفة، والمن الكبير ويساوي اثنتي عشرة أفة (انظر: السيد عيسى علوي القصير آل عيسى. الطائف القديم داخل السور في القرن الرابع عشر - وهج وحضارة - ونبض وحياة. ط١. الطائف: لجنة المطبوعات في التنشيط السياحي، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م، ص ص ١٣٠-١٣١) ويستخدم المن في وزن التمور. انظر: عبدالفتاح حسن أبو عليّة. مرجع سبق ذكره، ص ٤٢٧.





أقة^(١)، وقد يصل إلى ست وثمانين أقة، كما يساوي القنطار أيضاً ستاً وثلاثين أوقية، وكان وزنه يختلف حسب نوع المادة الغذائية التي يستخدم في قياسها^(٢).

(ب) - المكايل:

هي رديف للأوزان وبه يعرف مقدار بعض السلع والأشياء الأخرى وتقدير كميتها، وكان يستخدم في الغالب في المناطق الزراعية التي تعتمد على بيع منتجاتها الزراعية وتكال به الحبوب، مثل: الحنطة والشعير^(٣)، وكانت هذه الوحدات هي الأساس الذي يؤخذ به في المعاملات التجارية بين مصر واليمن في تلك المدة، ومن أهم المكايل التي عرفت في كل من: مصر واليمن:

- الإردب:

مكيال مصري وهو أكبر وحدة للمكيال بمصر، ويستخدم في اليمن أيضاً بشكل كبير^(٤)، وتختلف قيمة الإردب حسب الحبوب التي يكيلها، وكذلك المكان الذي كان يستخدم فيه، ويساوي أربعة وعشرين صاعاً^(٥) أو ست وبيات^(١)، كل وبيبة تساوي ثمانية أقداح^(٢) كبيرة

(١) كارستن نيور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٦.

(٢) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ٧٥.

(٣) عبدالفتاح حسن أبو عليه. مرجع سبق ذكره، ص ٤٢٨.

(٤) سليمان محمد حسين. الأواني الخشبية التقليدية عند عرب الجزيرة. ط١. جازان:

نادي جازان الثقافي، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ص ٥٥.

(٥) الصاع: مكيال تكال به الحبوب (انظر: عبدالفتاح حسن أبو عليه. مرجع سبق ذكره،

ص ٤٢٨) والصاع الشرعي يتألف من أربعة أمداد (انظر: فالترهنتس. مرجع سبق ذكره،

=





أو ستة عشر قدحاً صغيرة^(٣)، كما يساوي مئة واثنتين أوقية، ويساوي أيضاً اثنتي عشر كيلة^(٤)، وفي القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي تضاعف وزن الإردب فأصبح يتألف من ستة وتسعين قدحاً صغيراً^(٥).

=

- (٦٣) كل مد رطل وثلاث الرطل، وعلى التحديد الدقيق للصاع الشرعي يتوقف تحديد المكيال الإسلامية الأخرى. انظر: سليمان محمد حسين. مرجع سبق ذكره، ص ٥٥.
- (١) جبار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨٣. والويبات: مفردتها ويبة، والويبة: هي مكيال كبير لكل الحبوب وتساوي كيلتين وأربع ربعات (انظر: كارستن نيور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٦) كما تساوي أيضاً أربعة وعشرين مداً (انظر: علي بن حسين السليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٢٦٧) وفي القرنين الثاني عشر والثالث عشر الهجريين/ الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين كانت الويبة تساوي خمسة أسداس الكيلة العثمانية (انظر: فالتر هنتس. مرجع سبق ذكره، ص ٨٠) ويبلغ ثمن الويبة ما بين عشرين إلى ست وعشرين بارة. انظر: كارستن نيور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٦.
- (٢) أقداح: مفردها قدح، والقدهح: مكيال مصري ويساوي ثمن الكيلة، وله حجامان: القدهح الصغير ويقدر بالوزن من الحب بمئتين واثنين وثلاثين درهماً، وكل ستة عشر قدحاً تساوي ويبة، وكل ستة وتسعين قدحاً تساوي إردباً، والقدهح الكبير تساوي كل ثمانية أقداح منه ويبة، وكل ثمانية وأربعين قدحاً يساوي إردباً. انظر: علي بن حسين السليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٢٦٧. فالترهنتس. مرجع سبق ذكره، ص ٦٥.
- (٣) فالترهنتس. مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.
- (٤) الكيلة: مكيال يستخدم لكيال الحبوب بشكل رئيس في الأسواق الكبيرة، ولها عدة أجزاء، هي: نصف الكيلة وربعاها وثمانها ونصف الربع ونصف الثمن (انظر: محمد علي مغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٦) وتساوي الكيلة ربع المد، كما تساوي ثمانية أقداح. انظر: إبراهيم رفعت باشا. **مرآة الحرمين**. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ت، ج١، ص ٤٤١.
- (٥) فالتر هنتس. مرجع سبق ذكره، ص ٥٩.





كما توجد هناك مكايل وموازين أخرى كانت تستخدم في المدن والقرى الواقعة بين الحجاز واليمن، مثل: الوزنة وتساوي ثلاثة أرطال، والقلة وتساوي ثمانية وستين رطلاً وثلاثة أرباع الرطل، والميزان القباني، والمدقة وتسمى أيضاً بـ (جوال) والمجدد وهو مكيال معروف في الحجاز واليمن ويزن ستين صاعاً، كما يوجد هناك الفرق ويساوي ثلاثة أصواع^(١).

ونظراً لقدم هذه المكايل والموازين وإمكانية التلاعب فيها من بعض التجار من ناحية، واختلافها من صنف لآخر وعدم إمكانية توحيدها في كل الأصناف، فقد استمرت محاولات محمد علي الخاصة بضبط الموازين والمكايل حفاظاً على حقوق الأهالي^(٢)، ولذلك أخذ قلم التجارة الداخلية في البحث عن طريق يمكن من خلاله إصلاح هذا الخلل، فقرر توحيد الموازين والمكايل المستعملة في وزن الأصناف على اعتبار أن القنطار ستة وثلاثون أقة، ولكن نظراً لأن هذا القرار لم يضع في الحسبان أن الأقة من وزن كل صنف تخالف الأخرى، فقد استقر الأمر بعد ذلك على تصنيع مكايل وموازين جديدة بمصنع الخواجه سيمن وشركاه ببرلين على أن تستعمل في الأسواق والمتاجر المصرية بالطريقة العشارية^(٣).

(١) سميرة مبارك بلسود. مرجع سبق ذكره، ص ٢٧٨.

(٢) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٣.

(٣) من الأوامر الصادرة بهذا الشأن أمر عال يارسال (المسيونيل Almsionel) ناظر قسم التجارة الداخلية إلى بحر برا لعمل العقد اللازم بين الحكومة المصرية والمصنع الألماني بخصوص تصنيع المكايل والموازين، وقد بلغت تكاليف ذلك قرابة مئة وأربعة وثلاثون ألف فرنك، ونظراً لتأخر وصولها إلى مصر عن موعدها المحدد، تقرر إرجاء العمل به حتى سنة ١٢٩٣هـ/١٨٧٦م. انظر: عبدالمنعم إبراهيم الجميحي. مرجع سبق ذكره، هامش رقم (٤٥) ص ٢١.





- المقاييس:

ومن أهمها: الفتر: وهو عبارة عن المسافة بين طرفي الإبهام والسبابة، والشبر: وهو عبارة عن المسافة بين طرفي الإبهام والخنصر، والذراع البلدي: وهو حوالي اثنين وعشرين بوصة، والذراع الهندي: وهو حوالي خمسة وعشرون بوصة، وذراع القسطنطينية: ويساوي ستة وعشرون بوصة ونصف البوصة^(١)، كما توجد هناك بعض المقاييس الأخرى التي كانت تستخدم في المدن والقرى الواقعة بين الحجاز واليمن، مثل الهنداسة، التي كانت تقاس بها الأقمشة، وهي تساوي خمس وسبعين سنتمتر حسب قياس المتر فيما بعد، والمعاود وتستخدم في تحديد مساحة الأراضي الكبيرة، ومقدراها ثلاثة آلاف وست مئة متر مربع حسب قياس المتر فيما بعد^(٢).

(١) المرجع السابق، ص ٢٠.

(٢) سميرة مبارك بلسود. مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٠.





التجار اليمنيون في مصر ودورهم في المجتمع المصري:

نتيجة للنشاط التجاري المتزايد بين السوق المصرية وبين السوق اليمنية، ظهرت فئة من التجار اليمنيين في مصر مارسوا نشاطهم التجاري على نطاق واسع، واتخذوا من السوق المصرية مركزاً لنشاطهم التجاري في داخل مصر، وكونوا عن طريق ذلك أرباحاً طائلة، ويتضح ذلك من حصر تركات من وافتهم المنية على أرض مصر، فمثلاً التاجر جميل ناس بن علي ناس الحضرمي - وهو من أعيان التجار بوكالة محسن بخط الجمالية بالقاهرة- عند تحرير تركته، وُجد أنها تبلغ حوالي ستة وتسعون ألفاً وخمس مئة وستة وستون قرشاً وأربع وثلاثون بارة بعد الوفاء بجميع الالتزامات المالية من رسوم وعوائد التركة^(١).

وقد دفع هذا الثراء العديد من التجار اليمنيين في مصر إلى امتلاك العقارات والحوانيت والوكالات بمختلف أنواعها، فمثلاً اشترى التاجر عبدالله بن مصطفى اليمني - من أعيان التجار من طائفة العطارين- حانوتاً بمصر المحروسة، كما امتلك التاجر اليمني مصطفى عقار بمصر المحروسة بخان السبع، كما امتلك التاجر اليمني جميل ناس بن علي ناس الحضرمي عدد من العقارات ووكالة صغرى بمصر المحروسة بخط باب الشعرية، بميدان القلعة^(٢)، أيضاً التاجر عمر بن محمد الحضرمي

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٤.

(٢) المرجع السابق، ص ١٨٣.





امتلك عدد من العقارات الكائنة بظاهر القاهرة وخارج باب زويلة والخرق^(١).

كما ذكر أحد المؤرخين الأجانب أن مجموعة من اليمنيين ومن حضرموت على وجه الخصوص استأجروا عدد كبير من الحواصل داخل وكالة ذو الفقار في حوالي سنة ١٢٥٦هـ / ١٨٤٠م،^(٢) كما امتلك عدد كبير من التجار اليمنيين المقيمين في مصر بعض الوكالات التجارية التي تخصصت في بيع بعض السلع المتداولة بين مصر واليمن مثال ذلك: امتلك التاجر عبدالوهاب بن محمد بارحيني الحضرمي وكالة بخط الجمالية تخصصت في بيع الزيتون، كما امتلك أيضاً التاجر جميل ناس بن علي ناس الحضرمي وكالة أخرى في خط الجمالية بالقاهرة تخصصت في تجارة الرقيق الأسود^(٣).

ونتيجة لانشغال التجار اليمنيين في ممارسة نشاطهم التجاري الداخلي في مصر، واستثمار رؤوس أموالهم في العديد من المجالات التجارية التي ذكرت آنفاً، فقد استعانوا بوكلاء تجاريين لهم مقيمين في اليمن ليتولوا إدارة أعمالهم التجارية في المجال الخارجي، وذلك عن طريق عقد الصفقات التجارية نيابة عنهم والمتمثلة في تصدير واستيراد السلع

(١) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة الباب العالي. سجل رقم ٤١٢، مادة رقم ٧٥١، بتاريخ ١٦ شعبان سنة ١٢٥٥هـ / ٢٥ أكتوبر ١٨٣٩م، ص ٣١٠-٣١١.

(٢) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج ١، ص ٢٤٠.

(٣) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٤-١٨٥.



المتنوعة التي تحتاجها كل من: السوق المصرية واليمنية على حد سواء^(١).

التجار المصريون في اليمن ودورهم في المجتمع اليمني:

كما استقرت فئة من التجار اليمنيين في مصر، استقرت فئة مماثلة من التجار المصريين في اليمن، والذين مارسوا نشاطهم التجاري على نطاق واسع داخل المجتمع اليمني، حيث امتدت شبكاتهم التجارية لتشمل موانئ اليمن كالمخا والحديدة، وقد اتخذوا من تلك المراكز التجارية محوراً رئيساً لنشاطهم التجاري^(٢)، كما اتخذوا من السوق اليمنية مركزاً لتبادل السلع المختلفة بين البلدين، كما امتلكوا بعض الوكالات التجارية هناك، ومن أمثلة هؤلاء التجار: السيد أحمد باسقاف الذي عمل بوكالة أبي زعبل باليمن، وأيضاً التاجر المصري يوسف آغا الذي اشتهر بتجارة البن في اليمن منذ سنوات طويلة، وكذلك التاجر نعمان البغدادي الذي عمل في ميناء الحديدة باليمن، وكان يتمتع بثراء واسع من جراء عمله في النشاط التجاري بين مصر واليمن، ومما يدل على ثرائه أنه عند حصر تركته بعد أن وافته المنية في ميناء الحديدة وُجد أنها تبلغ حوالي أربعة آلاف ريال^(٣).

وإلى جانب ميناء الحديدة، كان يقيم عدداً من تجار القاهرة أيضاً في ميناء اللحية كوكلاء تجاريين، حيث يشترون البن لحساب موكلهم في

(١) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٥.

(٢) حسام محمد عبدالمعطي. العائلة والثروة (البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية)، ص ٢٧٠.

(٣) المرجع السابق، ص ص ١٨٨-١٨٩.





مصر، كما يقصد عدد من أبناء القاهرة اللحية سنوياً لشراء البن لحسابهم الخاص^(١)، كما وجد العديد من التجار المصريين في مدينة بيت الفقيه^(٢) لأجل شراء البن مباشرة، والذي ينقل من جبال المقاطعات المجاورة، حيث يتم إرساله إلى ميناءي المخا والحديدة، ومن هناك ينقل على متون سفنهم التجارية إلى موانئ الحجاز ومنها إلى الموانئ المصرية^(٣).

ونظراً لاتساع نطاق حركة النشاط التجاري بين مصر واليمن، فقد استعان بعض التجار المصريين المستقرين في اليمن بوكلاء تجاريين لهم مقيمين في مصر لإدارة أعمالهم التجارية نيابة عنهم، ومن هؤلاء: التاجر المصري نعمان البغدادي المقيم في الحديدة، اتخذ وكيلاً تجارياً له في مصر يدعى يوسف ليتولى عملية عقد الصفقات التجارية نيابة عنه^(٤).

(١) كارستن نيبور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٥٦.

(٢) المصدر السابق، ج١، ص ٢٦٦. وانظر: أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في

القرن الثامن عشر. ج١، ص ٢٣٩.

(٣) أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ج١، ص ٢٣٩.

(٤) زوات عرفان المغربي. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٨٨-١٨٩.





قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق:

(١)- الوثائق غير المنشورة:

(أ) الوثائق المحفوظة في أرشيف دار الوثائق القومية في القاهرة:

- سجلات المحاكم الشرعية:
- سجلات محكمة الباب العالي:
- سجل رقم ١٠٥، مادة رقم ١٩١، بتاريخ سنة ١٠٣٣هـ/١٦٢٢م.
- سجل رقم ٢٧٠، مادة رقم ٥٩٤، بتاريخ غرة ربيع الأول سنة ١١٨٢هـ/١٦ يوليو سنة ١٧٦٨م.
- سجل رقم ٤١٢، مادة رقم ٧٥١، بتاريخ ١٦ شعبان سنة ١٢٥٥هـ/٢٥ أكتوبر ١٨٣٩م.
- سجلات محكمة بولاق:
- سجل رقم ٧٠، مادة رقم ٣٧٩، بتاريخ سنة ١١٠٩هـ/١٧٤٦م.
- سجلات محكمة القسمة العسكرية:
- سجل رقم ٩٨، مادة رقم ١٥٦٣، بتاريخ سنة ١١١٨هـ/١٧٠٦م.
- سجل رقم ١٢٧، بتاريخ سنة ١١٤٠هـ/١٧٢١م.
- سجل رقم ١٤٠، مادة رقم ٣١٩، بتاريخ سنة ١١٤٨هـ/١٧٣٠م.
- سجل رقم ١٤٧، بتاريخ سنة ١١٥٣هـ/١٧٤٠م.
- سجل رقم ١٩٥، بتاريخ سنة ١١٨٨هـ/١٧٧٤م.



▪ محافظ الأبحاث:

- محافظة رقم ١٠٠ الحجاز، وثيقة رقم ٤٢، بتاريخ ٢٠ ربيع الآخر سنة ١٢٥٣هـ/ ٢٤ يوليو ١٨٣٧م.

▪ محافظ عابدين:

- محافظة رقم ٢٦٢، وثيقة رقم ٤٢ حمراء من محافظ جدة إلى محمد علي بتاريخ ٢٠ ربيع الآخر سنة ١٢٥٣هـ/ يونيه ١٨٣٦م.
- محافظة رقم ٢٦١، وثيقة رقم ٣٤٢ من إبراهيم يكن إلى محمد علي بتاريخ ٨ جمادي الآخر سنة ١٢٥٣هـ/ يوليو ١٨٣٦م.
- محافظة رقم ٢٦٢، وثيقة رقم ٣١٥ حمراء من إبراهيم توفيق باشا بالحديدة إلى الجناب العالي بتاريخ ٥ ذي الحجة سنة ١٢٥٣هـ/ ١٨٣٦م.
- محافظة رقم ٢٦٤، وثيقة رقم ٧٧ حمراء من سليمان أفندي إلى محمد علي بتاريخ ١٩ محرم سنة ١٢٥٤هـ/ مارس ١٨٣٨م.
- محافظة رقم ٢٦٧، وثيقة رقم ١٣٥ حمراء، بتاريخ ١٧ جمادي الأول سنة ١٢٥٥هـ / ١٨٣٩م.
- محافظة رقم ٢٦٧، وثيقة رقم ٤٢ من إبراهيم يكن إلى محمد علي بتاريخ ٤ شعبان سنة ١٢٥٥هـ/ أكتوبر ١٨٣٩م.

(٢)- الوثائق المنشورة:

- الأوامر والمكاتبات الصادرة من عزيز مصر محمد علي. تحقيق. آمنه عامر. صابر العدل وآخرون. القاهرة: دار الكتب والوثائق



القومية، وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، ١٤٢٧هـ /
٢٠٠٦م، مج ٢.

▪ **قانون نامة مصر الذي أصدره السلطان القانوني لحكم مصر.** ترجمة.
أحمد فؤاد متولي. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية،
١٩٨٦هـ/١٤٠٦م.

ثانياً: المصادر المطبوعة:

(أ) - المصادر العربية:

- إبراهيم رفعت باشا (١٢٧٣-١٣٥٣هـ/١٨٥٧-١٩٣٥م).
- **مرآة الحرمين.** القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ت، ج ١.
- أحمد شلبي عبدالغني (.... - ١١٥٠هـ/... - ١٧٣٧م).
- **أوضح الإشارات فيمن تولى مصر والقاهرة من الوزراء والباشوات.**
تحقيق. عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم. ط ٢. القاهرة: دار
الكتاب الجامعي، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- عبدالرحمن بن حسن الجبرتي (١١٦٧-١٢٣٧هـ/١٧٥٤-
١٨٢٢م).
- **عجائب الآثار في التراجم والأخبار.** بيروت: دار الجيل، د.ت، ج ١.
- عبدالقادر بن محمد الجزيري الأنصاري (٩١١-٩٧٧هـ/١٥٠٥-
١٥٧٠م).
- **الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة.** نشره. حمد
الجاسر. ط ١. الرياض: دار اليمامة، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، ج ٢.
- محمد لبيب البتوني (.... - ١٣٥٧هـ/... - ١٩٣٨م)





- **الرحلة الحجازية للحاج عباس حلمي باشا الثاني خديو مصر.**
القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- محمد بن مكرم بن علي بن منظور الأنصاري (٦٣٠-
٧١١هـ/١٢٣٢-١٣١١م).
- **لسان العرب.** ط١. بيروت: دار صادر، ١٤١٠هـ/١٩٨٩م،
مج ١١.
- (ب) - **المصادر العربية:**
 - جون لويس بوركهارت (رحالة سويسري).
 - **رحلات إلى شبه الجزيرة العربية.** ترجمة. هتاف عبدالله. ط١.
بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م.
 - **رحلات بوركهارت إلى بلاد النوبة والسودان.** ترجمة. فؤاد أنداروس.
القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م.
 - جيرار (من علماء الحملة الفرنسية).
 - (موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر). **ضمن**
كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب. ط١. القاهرة: مكتبة
الخانجي، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ج١.
 - دي لاروك (رحالة فرنسي).
 - **رحلة إلى العربية السعيدة عبر المحيط الشرقي ومضايق البحر الأحمر.**
ترجمة: صالح محمد علي. ط١. أبو ظبي: المجتمع الثقافي،
١٤٢٠هـ/١٩٩٠م.
 - رفيع الدين المرآد آبادي (رحالة هندي).





- **الرحلة الهندية إلى الجزيرة العربية (١٢٠١هـ الموافق ١٧٨٦م).**
ترجمة. سمير عبدالحميد إبراهيم. ط١، القاهرة: المجلس الأعلى
للثقافة، ١٤٢٤هـ/٢٠٠٤م.
- شارل ديدييه (رحالة فرنسي).
- **رحلة إلى الحجاز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي -**
١٨٥٤م. ترجمة. محمد خير البقاعي. الرياض: دار الفيصل الثقافية،
١٤٢٢هـ/٢٠٠٧م.
- صامويل برنار (من علماء الحملة الفرنسية).
- (الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر - الموازين
والنقود) **ضمن كتاب وصف مصر.** ترجمة. زهير الشايب. ط١.
القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٤٠١هـ/١٩٨٠م. ج٣.
- كارستن نيبور (رحالة دانماركي).
- **رحلات إلى شبه الجزيرة وإلى بلاد أخرى مجاورة لها.** ترجمة. عبير
المنذر. ط١. بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م،
ج١-٢.
- ناصر خسرو علوي الفارسي (رحالة فارسي).
- **سفر نامة.** ترجمة. يحيى الخشاب. القاهرة: مطبعة لجنة التأليف
والترجمة والنشر، ١٣٦٤هـ/١٩٤٥م.
- ثالثاً: **الرسائل العلمية غير المنشورة:**
- سميرة مبارك بن علي بلسود.
- **موانئ تهامة ومراسيها (الليث - القنفذة - حلي - البرك - القحمة -**
الشقيق - جازان) دراسة تاريخية حضارية (١١٧٩-١٢٥١هـ/١٧٦٥-





١٩٣٢م رسالة ماجستير. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م.

رابعاً: المراجع

(أ) - المراجع العربية:

- آمال إبراهيم محمد (الدكتورة).
- الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. ط١. صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
- أحمد السعيد سليمان (الدكتور).
- تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل. القاهرة: دار المعارف، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
- أحمد الصاوي (الدكتور).
- النقود المتداولة في مصر العثمانية. ط٢. القاهرة: مركز الحضارة العربية، ١٤٢٩هـ / ٢٠٠٨م.
- إلهام محمد علي ذهني (الدكتورة).
- مصر في كتابات الفرنسيين في القرن التاسع عشر. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- جاد طه (الدكتور).
- سياسة بريطانيا في جنوب اليمن (١٧٩٨-١٩٦٣م). د.م: دار الفكر العربي، د.ت.
- جميلة هادي الرجوي.





- **محمد علي واليمن** (١٢٢٣-١٣٥٦هـ/١٨١٨-١٨٤١م). ط١، صنعاء: مركز عبادي للدراسات والنشر، ١٤٢٧هـ/٢٠٠٦م.
- حسام محمد عبدالمعطي أحمد (الدكتور).
- **العائلة والثروة (البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية)**. سلسلة تاريخ المصريين. ع٢٧٥. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٣٠هـ/٢٠٠٨م.
- **العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر**. سلسلة تاريخ المصريين. ع١٤٩. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م.
- حسن صالح شهاب (الدكتور).
- **تاريخ اليمن الحديث والمعاصر** (٩٢٢-١٣٣٦هـ/١٥١٦-١٩١٨م). بيروت: دار الفكر، د.ت.
- حسين علي الحبشي.
- **اليمن والبحر الأحمر**. ط١. بيروت: دار الفكر، ١٤١٣هـ/١٩٩٢م.
- حسين مؤنس (الدكتور).
- **أطلس تاريخ الإسلام**. ط١. القاهرة: دار الزهراء للإعلام العربي، ١٤٠٧هـ / ١٩٨٧م.
- حمد محمد القحطاني.
- **الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إقليم الحجاز** (١٢٩٧-١٣٢٣هـ/١٨٨٠-١٩٠٥م). ط١. الكويت: د.ن، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م.
- حمساء حبيش الدوسري (الدكتورة).





- **العلاقات بين مصر والحجاز (٩٢٢-١٠٠٣هـ/١٥١٧-١٥٩٤م).** ط ٢.
- الرياض: دار الملك عبدالعزيز، ١٤٣٢هـ/٢٠١٠م، مج ٢.
- خلف عبدالعظيم سيد الميري.
- **تاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤-١٨٧٩م.** القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م.
- خير الدين الزركلي (العلامة).
- **الأعلام (قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء والمستعربين والمستشرقين).** ط ١٤. بيروت: دار العلم للملايين، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م.
- راشد البراوي (الدكتور). محمد حمزة عlish (الدكتور).
- **التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث.** ط ٢. القاهرة: مكتبة النهضة الحديثة، ١٣٦٥هـ/١٩٤٥م.
- رفعت موسى محمد.
- **الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية.** ط ١. مصر: الدار المصرية اللبنانية، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
- زوات عرفان المغربي (الدكتورة).
- **العلاقات المصرية اليمنية في النصف الأول من القرن التاسع عشر.** القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٣٢هـ/٢٠١٠م.
- سحر علي حنفي (الدكتورة).
- **العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر.** سلسلة تاريخ المصريين. ١٧٨٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م.





- سعد بدير الحلواني (الدكتور).
- **العلاقات بين مصر والحجاز ونجد في القرن ١٩**. ط ٢. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- سليمان محمد حسين.
- **الأواني الخشبية التقليدية عند عرب الجزيرة**. ط ١. جازان: نادي جازان الثقافي، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م.
- سليمان محمد حسين حسانين (الدكتور).
- **تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر**. سلسلة تاريخ المصريين. ع ٢٤١. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٣هـ / ٢٠٠٣م.
- سهيل صابان (الدكتور).
- **المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية**. الرياض: مطبوعات مكتبة الملك فهد الوطنية، ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩م.
- السيد عبدالعزيز سالم (الدكتور).
- **البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي**. الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ١٤١٤هـ / ١٩٩٣م.
- السيد عيسى علوي القصير آل عيسى.
- **الطائف القديم داخل السور في القرن الرابع عشر وهج وحضارة- ونبض وحياء**. ط ١. الطائف: لجنة المطبوعات في التنشيط السياحي، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م.
- صلاح الدين هريدي (الدكتور).





- **دراسات في تاريخ العرب الحديث.** الإسكندرية: دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر، ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩-٢٠٠٠م.
- **دور الصعيد في مصر العثمانية ٩٢٣-١٢١٣هـ / ١٥١٧-١٧٩٨م.** الإسكندرية: دار المعارف، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٤م.
- طارق عبدالعاطي غنيم بيومي.
- **سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر** ١٢٢٩-١٢٦٥هـ / ١٨١١-١٨٤٨م. القاهرة: الهيئة العامة للكتاب، ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩م.
- عاتق بن غيث البلادي.
- **معجم معالم الحجاز.** مكة المكرمة: دار مكة للطباعة والنشر، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م، ج٤.
- عباس فاضل السعدي.
- **البن في اليمن - دراسة جغرافية.** ط١. صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، ١٤١٢هـ / ١٩٩٢م.
- عبدالحميد البطريق (الدكتور). عبدالعزيز نوار (الدكتور).
- **التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة إلى مؤتمر فيينا.** بيروت: دار النهضة العربية، د.ت.
- عبدالحميد سليمان (الدكتور).
- **تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني.** سلسلة تاريخ المصريين. ٨٩٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م.





- **الملاحة النيلية في مصر العثمانية ١٥١٧-١٧٩٨م.** سلسلة تاريخ المصريين. ١٧٦ع. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م.
- عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم (الدكتور).
- (العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين مصر والولايات العربية إبان العصر العثماني (١٥١٧-١٧٩٨م) من خلال وثائق المحاكم الشرعية) **ضمن كتاب فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني.** سلسلة تاريخ المصريين. ع ٣٨. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١١هـ / ١٩٩٠م.
- عبدالمنعم إبراهيم الدسوقي الجميبي (الدكتور).
- **تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في عصر محمد علي.** دراسة في وثائق ديوان التجارة والمبيعات. القاهرة: مطبعة الجبلاوي، ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م.
- علي بن حسين السليمان الناصر (الدكتور).
- **النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى (١٢٥٠-١٥١٧م).** القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، د.ت.
- عمر الإسكندري. سليم حسن.
- **تاريخ مصر من الفتح العثماني إلى قبيل الوقت الحاضر.** ط ٢. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م.
- فاروق عثمان أباطة (الدكتور).





- **أثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر. الإسكندرية: دار المعارف، ١٤٠٨هـ/١٩٨٧م.**
- **عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر (١٨٣٩-١٩١٨م). ط ٢. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٨هـ/١٩٨٧م.**
- **مجمع اللغة العربية.**
- **المعجم الوسيط. إستانبول: المكتبة الإسلامية، د.ت.**
- **محمد رفعت رمضان (الدكتور).**
- **علي بك الكبير. القاهرة: دار الفكر العربي، ١٣٧٠هـ/١٩٥٠م.**
- **محمد السبيلي (الدكتور).**
- **الصراع الدولي في البحر الأحمر. الدولة العثمانية والأئمة في تاريخ اليمن الحديث. ط ٢. صنعاء: المنتدى الجامعي للنشر والتوزيع، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٢م.**
- **محمد السيد محمد عبدالغني (الدكتور).**
- **شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة (دراسة وثائقية). الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م.**
- **محمد عبدالغني الأشقر (الدكتور).**
- **تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي. سلسلة تاريخ المصريين. ع ١٣٧. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٩هـ/١٩٩٩م.**
- **محمد عدنان مراد.**





- **صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي**. د.م: دار دمشق، د.ت.
- محمد علي مغربي (المؤرخ).
- **ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر الهجري**. ط١. جدة: دار تهامة، ١٤٠٤هـ/١٩٨٣م.
- محمد كريم إبراهيم (الدكتور).
- **عدن دراسة أحوالها السياسية والاقتصادية ٤٧٦هـ - ٦٢٦هـ / ١٠٨٣ - ١٢٢٨م**. جامعة البصرة: منشورات مركز دراسات الخليج العربي، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
- مها محمود رمضان عبدالصمد.
- **دراسة مقارنة عن تعديلات قوانين الجمارك والتعريف الجمركية**. وزارة المالية: قطاع مكتب الوزير، الإدارة المركزية للبحوث المالية والتنمية الإدارية، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م.
- نبيل السيد الطوخي.
- **صعيد مصر في عهد الحملة الفرنسية ١٧٩٨-١٨٠١م**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م.
- نيفين مصطفى حسن.
- **رشيد في العصر العثماني (دراسة تاريخية وثائقية)**. الإسكندرية: دار الثقافة العلمية، ١٤١٩هـ/١٩٩٩م.
- **(ب)-المراجع العربية:**
- أريك مكرو.



- **اليمن والغرب (١٥٧١-١٩٦٢).** ترجمة. حسين عبدالله العمري. دمشق: دار الفكر، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ج١.
- أندرية ريمون.
- **الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر.** ترجمة. ناصر أحمد إبراهيم. باتسي جمال الدين. ط١. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م، ج١.
- جاكلين بيرين.
- **اكتشاف جزيرة العرب.** ترجمة. قدري قلعجي. الرياض: منشورات دار الفاخرية، د.ت.
- دانيال كريسليوس (الدكتور).
- **جذور مصر الحديثة.** ترجمة. عبدالوهاب بكر. القاهرة: مكتبة نهضة الشرق، ١٤٠٦هـ/١٩٨٥م.
- شوكت باموك.
- **التاريخ المالي للدولة العثمانية.** ترجمة. عبداللطيف الحارس. ط١. بيروت: دار المدار الإسلامي، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٥م.
- عبدالقادر ده ده أوغلو.
- **السلطين العثمانيون.** ترجمة. محمد خان. تونس: دار سحنون، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م.
- فالتر هنتس.
- **المكايل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري.** ترجمة. كامل العسلي. الأردن: منشورات الجامعة الأردنية، د.ت.





- كان فليت.
- التجارة بين أوروبا والبلدان الإسلامية في ظل الدولة العثمانية. ترجمة. أمين الأرمناسي. ط ١. الرياض: مكتبة العبيكان، ١٤٢٠هـ/٢٠٠٤م.
- نيقولاي إيفانوف.
- الفتح العثماني للأقطار العربية (١٥١٦-١٥٧٤م). ترجمة. يوسف عطا الله. بيروت: دار الفارابي، ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م.
- نيللي حنا (الدكتورة).
- تجار القاهرة في العصر العثماني. ترجمة وتقديم. رؤوف عباس. ط ١. القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م.
- خامساً: البحوث المنشورة:
- جرجس إبراهيم.
- (موانئ البحر الأحمر) ضمن البحوث المقدمة لجامعة القاهرة. كلية الآداب، قسم الجغرافيا، ١٣٨٠هـ/١٩٦٠م.
- عبدالحميد سليمان (الدكتور).
- (الرسوم الجمركية على البن في مصر في القرنين السابع عشر والثامن عشر الميلاديين). ضمن بحوث المؤتمر الدولي المنعقد في الحدة من الثامن إلى الحادي عشر من أكتوبر ١٩٩٧م. فرنسا: مونبلييه، ١٣٩٨هـ/١٩٩٧م.
- عبدالرحمن فهمي (الدكتور).
- نشوء الرأسمالية المصرية وأثرها على الحياة الاقتصادية) ضمن بحوث الحياة الاقتصادية في الولايات العربية ومصادر وثائقها في





- العصر العثماني.** جمع وتقديم. عبدالجليل التميمي. زغوان: منشورات مركز الدراسات والبحوث عن الولايات العربية في العهد العثماني، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م، ج١.
- عبدالفتاح حسن أبو عليه (الدكتور).
- (النقود والموازن والمقاييس في سنجق الحسا في العهد العثماني (١٨٧١-١٩١٣م) ضمن بحوث الحياة الاقتصادية في الولايات العربية ومصادر وثائقها في العصر العثماني. جمع وتقديم. عبدالجليل التميمي. زغوان: منشورات مركز الدراسات والبحوث عن الولايات العربية في العهد العثماني، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م، ج١.
- فاروق عثمان أباطة (الدكتور).
- (التنافس الدولي في جنوب البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر) ضمن بحوث ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة. سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث. القاهرة: جامعة عين شمس، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م.
- ليلي عبداللطيف (الدكتورة).
- (أهمية بندر السويس في العصر العثماني) ضمن بحوث ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة. سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث. القاهرة: جامعة عين شمس، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م.



سادساً: الدوريات:

- **مجلة إقرأ**
 - عدد خاص عن جدة في مطلع القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، الثلاثاء ١٠ جمادى الآخرة سنة ١٤٠١هـ/ إبريل ١٩٨١م.
- **مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية – جامعة الموصل**
 - ٤٤، مج ٩ (١٤٣٢هـ/ ٢٠١٠م).
- **مجلة الاجتهاد – لبنان**
 - ٣٣٤، مج ٨ (١٤١٧هـ/ ١٩٩٦م).
- **المجلة التاريخية المصرية**
 - مج ٢٢ (١٣٩٥هـ/ ١٩٧٥م).
- **مجلة الدارة**
 - ٩، ٤٤ (رجب سنة ١٤٠٤هـ/ إبريل ١٩٨٤م).
- **مجلة كلية الآداب – جامعة القاهرة**
 - ٥٧٤ (١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م).
- **مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية – جامعة الملك عبدالعزيز**
 - مج ٢ (١٤٠٢هـ/ ١٩٨٢م).
- **مجلة مصر والعالم العربي**
 - ٥٤، مج ١٢ (١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م).

مجلة الهلال.

ع ٥٤٩ (ربيع الثاني سنة ١٤١٧هـ / سبتمبر ١٩٩٦م).

سابعاً: المصادر الإنجليزية والفرنسية ومراجعتها:

(١)- الوثائق Documents

Archieve London

• الوثائق المحفوظة في أرشيف لندن

Public Record office

▪ دار الوثائق العامة

State Paper Foreign

▪ أوراق الدولة الخارجية

▪ Fo ٢٤ (Baldwin's Egyptian Correspondence) Box ١-٩.

(٢)-المراجع: References

▪ Andre Reymond

Artisans et commer cant au Caire aux VIII esiecle,
Damascus, ١٩٧٣.

▪ Angelo Pesce

Jiddah Portrait of an Arabian City, London: Falcon Presse,
١٩٧٦.

▪ Heyd. W

Histoir du commerce du levant, Lwip Zig, ١٩٢٥.

▪ Stan Ford. Shaw

Ottoman Egyptin the Age of the French Revolution,
Cambridge ١٩٦٤.

(٢)-الدوريات: Patrols

▪ Revue D'etudes Turques, Tome, ٢٩, ١٩٧٧.