

شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية ونشاطها في منطقة الخليج العربي ١٨٥٦ - ١٩١٤ م

أ.م.د. مؤيد عاصي سلمان
كلية التربية - جامعة ميسان

المقدمة: كانت شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية (British India steam navigation company) من أضخم شركات القطاع الخاص البريطاني للشحن البحري العاملة بين الجزر البريطانية وجزر اليابان ، وعدة في وقتها الوريثة لشركة الهند الشرقية الانكليزية (English east India company) التي كانت في طريقها إلى الأفول في إغقاب ثورة الجنود الهنود عام ١٨٥٧ م .

وتهيأت الفرصة لمؤسس هذه الشركة في الحصول على دعم بعض رجال حكومة الهند البريطانية الأمر الذي ساعد في تنفيذ عقود عدة ابرمها مع تلك الحكومة ، يتعلق بعضها بقيام سفن شركته بنقل القوات البريطانية ومعداتنا إلى أماكن مختلفة من آسيا وأستراليا وإفريقيا ، أو نقل الرسائل والطرود البريدية بين المدن الهندية عبر الموانئ الساحلية من جهة ، وبين الهند وجنوب شرق آسيا والخليج العربي وإفريقيا وانكلترا من جهة أخرى ، إلى جانب قيام سفن الشركة بعملها الطبيعي بنقل الأفراد والبضائع .

لاشك إن قيام الشركة بتلك المهام ساعدها في الحصول على عوائد كبيرة ساعدت المسؤولين عليها إلى توسعة أعمالها عن طريق فتح مكاتب للشركة في أماكن مختلفة من العالم ، وأضافوا سفن جديدة إلى أسطول الشركة عن طريق الشراء

أو بناء أخرى لحسابها الخاص ، مما ساعد على استمرارها كشركة كبرى تعمل لخدمة المصالح البريطانية طيلة مائة عام من تاريخ تأسيسها .

لقد احتفظت هذه الشركة بشخصيتها حتى بعد اندماجها مع شركة P&O عام ١٩١٤م ، وكانت هذه الشركة من شركات القطاع الخاص البريطاني ، ومنافسة لشركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية في مجال الشحن البحري .

تأسيس الشركة

يعود تأسيس هذه الشركة إلى وليم ماكينون (W.Mackinnon) الاسكتلندي الأصل من مدينة كامبل تاون (Campbeltown) ، من مواليد ١٨٢٣م ، انتقل في شبابه إلى مدينه كلاسيكو (Glasgow) وكسب هناك خبرته في مجال التجارة نتيجة لعمله مع تاجر برتغالي ، لذلك دعت ظروف عمله إلى السفر إلى مدينة كلكتا (Calcutta) عاصمة ولاية البنغال في الهند عام ١٨٤٧م ، واتصل هناك بروبرت مكنزي (R.Mackenze) وهو تاجر من مدينة كامبل تاون أيضا ^(١) . ويبدو إن هناك معرفة سابقة بينهما ، ولعل مكنزي اقنع ماكينون بالقدوم إلى الهند والبحث هناك عن فرصة لممارسة النشاط التجاري .

كان وصول ماكينون إلى الهند قد تزامن تقريبا مع المرحلة الأخيرة لانحياز احتكار شركة الهند الشرقية الانكليزية التجارة مع الهند ، بعد المكانة المرموقة التي حققتها هذه الشركة في مناطق مختلفة من الهند لاسيما في ولايات مدراس (Madras) وبومباي (Bombay) وكلكتا ^(٢) .

وكان مكنزي قد حقق نجاحاً في عمله بالتجارة بعد وصوله إلى الهند مباشرة عام ١٨٣٦م ، وأصبح بعد ذلك وكيلاً لشركة الملاحة البخارية الهندية العامة (India general steam navigation company) ، وهي من أوائل شركات السفن التجارية العامة في المياه الهندية ^(٣) .

كون ماكينون ومكنزي شراكة تجارية ، فعمل مكنزي في منطقة غازي بور (Ghazipur) يبيع ويشترى كافة أنواع البضائع من أوروبا ويصدرها إلى الهند ، إما ماكينون فعمل مديراً لمعمل سكر في منطقة كاسيبور (Cassipore) ، ولكن سرعان ما اتفقا على العمل سوياً في مجال الاستيراد والتصدير ، وهكذا تشكلت شركة ماكينون ومكنزي اللذين توصلا إلى إن مصالحهما التجارية يمكن أن تتوسع باستخدام السفن ، خاصة بعد إن انضم إليهما اسكتلنديان لهما مكانتهما التجارية هما جيمس هال (J.Hall)، وبيتر ماكينون (P.Makinnon) كشركاء ، وعملوا على تأسيس شركة في كانون الأول ١٨٤٧م سميت شركة ماكينون ومكنزي وشركاه (Mackinnon, mackenzie & Co.) للنقل البحري ، وبدؤا بشراء واستأجار السفن لنقل بضائعهم التجارية من انكلترا إلى كلكتا ومنها إلى استراليا ، التي ساعدت ترسبات الذهب فيها على جلب أعداد كبيرة من المهاجرين البريطانيين ، الأمر الذي أدى إلى زيادة الطلب على البضائع^(٤) ، وقد حققت تجارتهم هناك أرباحاً كبيرة لدرجة دعت مكنزي عام ١٨٥٣م للسفر إلى استراليا للإشراف على بيع شحنة كبيرة مؤلفة من سكر ورز وقهوة وشاي وأثاث في طريق عودته إلى كلكتا مات غرقاً في ١٥ مايس ١٨٥٣م نتيجة لاصطدام السفينة التي كانت تقله بالصخور^(٥).

أما ماكينون فقد استمر في إدارة الأعمال في الهند بعد إن اشترى حصة ورثة شريكه وهم أخوه مكنزي بحوالي (٥١) ألف روبية^(٦).

ويبدو إن ثقل المهام على ماكينون دعت به إلى الاستعانة ببعض الأقارب والأصدقاء في اسكتلندا لمساعدته في أعماله التجارية .

كان ماكينون على علم بان الثروة الكامنة في الهند لا تقتصر على عمليه نقل البضائع بسكك الحديد ، وذلك إن الهند يمكن أن تصدر منتجاتها وتحصل على البضائع عن طريق الشحن البحري أيضا في العديد من الموانئ الهندية بين كلكتا جنوباً وبومباي شمالاً^(٧) .

في عام ١٨٠٤م تهيأت الفرصة لماكينون عندما أعلنت شركة الهند الشرقية الانكليزية التي كانت مسؤولة آنذاك عن الهند وبورما (Burmah) (ماينمار) عن مقاوله تتعلق بتعهد نقل البريد بين كلكتا والعاصمة البورمية رانكون (Rangoon) وفق جدول زمني يتصف بالدقة ، وذلك إن موضوع وصول الرسائل المتبادلة بين بريطانيا ومستعمراتها كان يحظى باهتمام كبير من جانب البريطانية ، وقد حصل ماكينون على ذلك العقد ، ولضمان نجاحه في هذا المجال كان عليه تهيئة سفينتين حديثتين سريعتين يعتمد عليهما ، وعليه قرر تأسيس شركة جديدة خاصة به وسافر إلى اسكتلندا لجمع المال اللازم لشراء السفينتين ، وفي ٢٤ أيلول ١٨٥٦م دفع عشرة آلاف باون لتسجيل شركته الجديدة التي أطلق عليها شركة كلكتا وبورما للملاحة البخارية ذات المسؤولية المحدودة (Calcutta and Burmah steam Navigation Company Limited) في كلاسكيو برأسمال أولي مقداره (٣٥) ألف باون^(٨) ، وكانت هذه الشركة عي البداية لما أطلق عليه فيما بعد بشركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية ، وعليه يمكن اعتبار تأسيس هذه الشركة من لحظة تكوين شركة كلكتا وبورما .

أصبح بمقدور ماكينون شراء السفينتين وكانتا بمحركين بخاريين سميت الأولى (بحر البلطيق) والثانية (رأس الرجاء الصالح)، طول كل واحد (١٩٠) قدماً ووزنة (٥٠٠) طن ، وكانتا ترفعان الأشرعة عند هبوب الرياح للتوفير في استهلاك الفحم^(٩).

تضمن المحور الأول للخدمات التي تقوم بها السفينتان في المياه الشرقية التي بدأت في ٢٣ آذار ١٨٥٧م نقل البريد في رحلة واحدة كل أسبوعين بين كلكتا ورانكون مولمين (Moulmein) الواقعة عند مصب نهر سلوين جنوب بورما ثم جرى استخدامهما لنقل الأفراد والبضائع كخشب الصاج والرز إلى الحد الذي أصبحت فيه رانكون قاعدة لسفن ماكينون ، وتأتي بالدرجة الثانية من حيث الأهمية بعد كلكتا

(١٠)، ولاشك إن نقل البضائع والأفراد على متن سفن الشركة يسهم في الحصول على الأموال التي يوظف بعضها لشراء الفحم لإدامة استمرار عملها .

مع اندلاع ثورة السيبوي في الهند عام ١٨٥٧م^(١١) ، اجر ماكينون السفينة رأس الرجاء الصالح إلى حكومة ولاية البنغال لنقل القوات البريطانية من سيلان (Celan) (سيريلانكا) إلى الهند ، وسرعان ما أدرك ماكينون أهمية تصميم سفن يمكن إجراء تعديل عليها لحمل الجنود والخيول في وقت الحرب ، أو نقل البضائع في وقت السلام^(١٢) .

أسفرت عملية نقل القوات على متن السفينة رأس الرجاء الصالح عن نتيجتين الأولى إن السلطات البريطانية بدأت بالاعتماد على هذه الشركة ووريثتها شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية لنقل الجنود عن طريق البحر ، والثانية إن ماكينون وشركاءه شعروا بأهمية هذا النوع من العقود لما تدره من إرباح مادية عليهم^(١٣).

بعد تمكن القوات البريطانية من إخماد تلك الثورة عادت السفينة رأس الرجاء الصالح للانضمام إلى السفينة بحر البلطيق في تقديم خدمات البريد ، وقد أضاف ماكينون لهما سفينة ثالثة اسماها بورما في تلك المهمة^(١٤)، وعلى الرغم من غرق السفينة رأس الرجاء الصالح في ٢٣ آذار ١٨٥٩م لاصطدامها بالصخور وعند نهر هوكلي (Hooghly) ، لكن العوائد المادية المترتبة على أداء تلك الخدمة كانت مربحة لماكينون وشركاءه^(١٥) ، ولتعويض خسارته للسفينة رأس الرجاء الصالح اشترى ماكينون عام ١٨٦٠م سفينة تسمى كوفرنور هيغنسون (G.Higginson) من شركة خليج البنغال للملاحة البخارية^(١٦) (Bengal steam ship company) .

كانت خطط ماكينون تقضي بتوسيع نشاط شركته ليشمل جميع موانئ شبه القارة الهندية ،على الرغم من نصائح مساعديه بعكس ذلك ، لذا قرر تقديم خدمة الشحن بين مينائي كلكتا ومدراس باستخدام السفينة كوفرنور لكنه فشل في هذا

المشروع^(١٧) ، ولعل ذلك يعود إلى المنافسة الشديدة من قبل شركات أخرى ، لكن هذه التجربة قادتته إلى حقيقة مفادها انه طالما كانت هناك حاجة لتقديم مثل هذا النشاط التجاري فأنه لا يمكن القيام به من دون مساعدة السلطات البريطانية في الهند ، كما إن هذه التجربة جعلته يدرك أيضا ضرورة الاستفادة من الفرص في المستقبل لإزالة منافسين له في مجال النشاط التجاري .

وجدت خطط ماكينون من يؤازرها في بعض المسؤولين البريطانيين في الهند كان في مقدمتهم هنري فريير^(١٨) (H.Frere) (١٨١٥-١٨٨٤) عضو مجلس الهند ، الذي أدرك حاجة ماكينون إلى مساعدته الحكومة البريطانية لتحقيق تطلعاته ، لذلك هيئ فريير الفرصة لماكينون لمقابلة نائب الملك (Vice Roy) في الهند اللورد كاننغ (Canning) (١٨٥٨-١٨٦٢) الذي اهتم بخطط ماكينون ، لكن ذلك كان يستلزم موافقة حكومة بومباي قبل تقديم أية معونة ، ولم يتحقق ذلك إلا في عام ١٨٦٣م عندما اسند إلى هنري فريير منصب حاكم مدينة بومباي^(٢٠) (١٨٦٣-١٨٦٧) ، وبسبب دعم هنري فريير واللورد كاننغ أصبح ماكينون على قناعة تامة بأن خطته في توسيع نشاطه التجاري سوف يحقق النجاح هذه المرة ، لذلك سافر إلى كلاسكو لتهيئة رأس المال المطلوب ، ولتغيير اسم شركته إلى اسم آخر مناسب يعكس دورها في مجال النشاط التجاري ، وكان الاسم الجديد الذي اختاره هو شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية، وجرى تسجيلها في كلاسكو برأسمال أولي مقداره (٤٠٠) ألف باون لترث شركته القديمة^(٢١) .

قرر ماكينون ان تحتفظ سفن الشركة الجديدة بألوان مدخنتها وهو الاسود ومطوقة بحزامين بلون ابيض ، واختير أيضا علماً لها وكان على شكل مثلث ابيض يتوسطه صليب احمر ، كما تقرر فرض زى موحد على جميع موظفي الشركة^(٢٢) .

وخلال المدة بين تأسيس هذه الشركة وحتى وفاه ماكينون في ٢٢ حزيران ١٨٩٣م كانت الشركة قد قطعت شوطاً كبيراً في شراء السفن وبناء أخرى لحسابها

الخاص ليصل إجمالي سفنها إلى (٦٠) سفينة ، وإلى (١٢٦) سفينة في بداية الحرب العالمية الأولى ، وكان الكثير منها قادرة على حمل أعداد كبيرة من الركاب^(٢٣) .

بعد عشرين عاماً في الجهود التي بذلها ماكينون أصبحت الخدمات التي تقدمها الشركة تمتد إلى مديات كبيرة من سنغافورة (Singapore) إلى انكلترا ، وتستخدم سفنها موانئ عدة على سواحل الملايو وبورما والهند وشرق إفريقيا والخليج العربي وأستراليا نتيجة للعقود العديدة التي أبرمتها مع السلطات البريطانية لنقل البريد الحكومي والرسائل المتبادلة بين الأفراد ، وأخرى تتعلق بنقل القوات البريطانية ومعداتها إلى مناطق مختلفة في آسيا وإفريقيا وأستراليا^(٢٤) ، ولعل عقود الشركة لنقل القوات التي سيأتي الحديث عنها لاحقاً لعب دوراً رئيسياً في تطور الشركة .

دور الشركة في خدمة

المصالح البريطانية: بعد تأسيس هذه الشركة مباشرة تعاقدت الحكومة البريطانية في الهند مع شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية بطرق عديدة وجديدة شملت تقديم الخدمات البريدية ، ودعم العمليات العسكرية للقوات البريطانية في جزء كبير ومهم في آسيا وإفريقيا ، فقد بلغت مسافة ما تعاقدت عليه الشركة منذ تأسيسها وحتى اندلاع الحرب العالمية الأولى (١٨٦٠-١٩١٤) ألف ميل^(٢٥) ، ويبدو إن العوائد المادية الكبيرة التي حصل عليها ماكينون وشركاه دفعهم للحصول على أكبر عدد من تلك العقود مستفيدين من علاقتهم الجيدة بمسؤولين في حكومة الهند الذين ساعدوهم على بناء أسطول كبير ضم سفن كبيرة قادرة على نقل الركاب والبضائع على شبكة كبيرة ودقيقة من الطرق، فبالإضافة إلى خط كلكتا - رانكون - مليمين الذي اشرنا إليه سابقاً ، أضافت الشركة عام ١٨٦٢م ستة خدمات بموجب عقود بريدية مع السلطات البريطانية في الهند كان بعضها بين مدن هندية ، وأخرى من الهند إلى مناطق في آسيا وهي خط كلكتا - اكياب (Akyab) أهم مدن الساحل الغربي لبورما ، وخط كلكتا - بومباي برحلة واحدة كل شهر ، وخط مدراس - رانكون ، وخط بومباي

كراجي برحلة واحدة كل أسبوعين ،والخط الخامس كان بين بومباي - الخليج العربي الذي الحديث عنه لاحقاً ،إما الخط السادس كان بين بومباي وسنغافورة ^(٢٦) .

وكان ماكينون قد أسرع عام ١٨٦٣م لشراء سفينتين كان يطلق عليهما الاسترالي (Australian) وسدني (Sydney) كانتا تابعتين لشركة الهند الشرقية الانكليزية منذ عام ١٨٥٧م وكانتا تستخدمان لنقل الجنود ، لكن أقول الشركة لم ترغب حكومة الهند في حينه إعادة تشغيلهما وفضلت بيعهما لشركات القطاع الخاص للقيام بتلك المهمة ، فقد استخدم ماكينون السفينتان بعد تجهيزهما لنقل القوات البريطانية إلى نيوزلندا (Newzealand) عام ١٨٦٣م ، وبعد تلك المهمة أضاف ماكينون السفينتين للعمل بين موليمين وسنغافورة لتوفير خدمة نقل البريد من رحلة واحدة شهريا إلى رحلة واحدة كل أسبوعين نتيجة لعقد جديد وقع عليه عام ١٨٦٤م بين الشركة وحكومة الهند ، كما أضافت الشركة في العام نفسه وبموجب عقد جديد خدمة البريد شهرياً بين مدراس وراكون ^(٢٧)، ويبدو إن حاجة حكومة الهند المتزايدة لخدمات الشركة دعا تلك الشركة عام ١٨٦٤م لإجراء مراجعة لعقودها واستقرت عند الموافقة على طلب حكومة الهند بزيادة رحلات سفنها لنقل البريد بين كلكتا وبومباي عبر موانئ الساحلية ^(٢٨) .

وبسبب الأزمة التي حدثت بين بريطانيا وحاكم الحبشة (أثيوبيا) الإمبراطور ثيودور (Theodore) عام ١٨٦٨م جرى استخدام (٩) تسعة من سفن الشركة لنقل جنود هنود إلى الحبشة ، وقامت ثلاثة من تلك السفن بدور متميز ، إذ قامت بعد إن رست على الساحل الإفريقي بتجهيز القوات البريطانية وحيواناتهم بالمياه العذبة وبمعدل ثلاثة آلاف غالون يوميا بواسطة أجهزة التقطير التي كانت على متنها ^(٢٩) .

بعد افتتاح قناة السويس مباشرة أي في عام ١٨٦٩م استطاعت الشركة إن تنتزع عقداً مهما يتعلق بنقل القوات من انكلترا إلى الهند من شركة منافسة لها كانت تعرف اختصاراً بشركة P&O، ويعزى نجاح الشركة إلى الحصول على ذلك العقد إلى خطط ماكينون التي كانت تقوم على شراء سفن قادرة على حمل أعداد كبيرة من

الإفراد مثل السفينة دكا (Dacca) التي عدت في وقتها الأكبر في أسطول الشركة والمنافسة لشركة P&O^(٣٠) .

وكانت سفن شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية قد قامت بأول رحلاتها لنقل البريد إلى انكلترا عام ١٨٧٤م، واستخدمت الشركة مصطلح الخطوط الداخلية للتفريق بين رحلاتها التي تتم من وإلى انكلترا وتلك الخدمات التي تقوم بها في الشرق ، وكانت سفنها تمر بعد مغادرتها لندن بالجزائر وبورسعيد والسويس وينبع وجدة والحديدة وعدن ومنها إلى كراچی ، وقد أشير إلى إن اختيار مدينة كراچی نهاية لذلك الخط بدلاً من مدينه بومباي هو اختصاراً للمسافة بين انكلترا والهند بمقدار (١٠٠٠) ألف ميل^(٣١) .

وشملت خدمات البريد التي قامت بها الشركة الساحل الشرقي لإفريقيا أيضاً التي بدأت عام ١٨٧٢م وعندما أبرمت الشركة عقداً بنقل البريد بين عدن وزنجبار ، ثم توسعت تلك الخدمة لتشمل جزر القمر ونوسبي^(٣٢) (Nosyby) (مدغشقر) ، وكان من الطبيعي بالنسبة للمساحة الجغرافية التي غطتها خدمات الشركة إن تكون هناك تغيرات وتطورات في أنماط التجارة التي تقوم بها الشركة ، ومن الطبيعي أيضاً إن ينتج عنها تغيرات في الخدمات التي تقدمها بخصوص نقل البريد فهناك خدمات تنقل وأخرى تمتد إلى أماكن أخرى ، ذلك إن عمل الشركة لا يقتصر على عملية نقل البريد فقط بل يشمل أيضاً البضائع والإفراد ، فالهند كانت مصدراً لليد العاملة وعلى نطاق واسع لقلّة فرص العمل هناك ، لذلك كان الآلاف من العمال الهنود يقومون بسفريات على متن سفن الشركة إلى بلدان أخرى توجد فيها فرص للعمل ، كما إن الشركة حملت كميات ضخمة ومختلفة من البضائع مثل الجوت والرز والعاج والتمر إضافة إلى الماعز والأغنام والخيول ، لذلك فأن الخدمات التي كانت تقوم بها سفن الشركة بخصوص نقل البريد كانت تتأثر بسوق العمالة والبضائع ، ففي عام ١٨٧٥م استحدثت خدمة البريد بين عدن وكراچی ، وتوسعت الخدمة بين كلكتا وسنغافورة لتشمل رانكون أيضاً ، في حين سحبت الخدمة بين عدن وزنجبار وموزنبيق

(٣٣) ، ويهدف الحفاظ على المصالح البريطانية في شبة جزيرة الملايو ساهمت أربعة من سفن الشركة عام ١٨٧٦م في دعم الحملة البريطانية هناك التي أطلق عليها حملة بيراك^(٢٤) (Berak) .

نظراً لأهمية عقود الشركة مع السلطات البريطانية بخصوص نقل البريد إلى إفريقيا لما تدره من إرباح نتيجة للفرص التجارية الكبيرة التي حضيت بها الشركة والتي تجاوزت ما حصل عليه في الهند ، أقدمت الشركة عام ١٨٧٧م على إنشاء مؤسسة في زنجبار كان دورها الرئيسي العمل كوكيل لشركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية في شرق إفريقيا^(٣٥) .

وكانت أربعة من سفن الشركة قد رافقت الأسطول البريطاني الذي أبحر عام ١٨٧٨م من جزيرة مالطا في البحر الأبيض المتوسط إلى اسطنبول لتعزيز موقف الدولة العثمانية في حربها مع روسيا التي أرادت من خلالها استعادة الأراضي التي خسرتها في حرب القرم (١٨٥٣ - ١٨٥٦) ، وتعزيز مكانتها على البحر الأسود ، وقد عدت تلك الحرب آخر الحروب بين الدولتين قبل اندلاع الحرب العالمية الأولى ، وقد انتهت بانتصار روسيا وتوقيع معاهدة سان ستيفانو (Sanstefano) في آذار ١٨٧٨م^(٣٦) .

لقد ساهمت سفينة واحدة من سفن الشركة في دعم النشاط العسكري البريطاني في الحرب التي خاضتها القوات البريطانية عام ١٨٨١م في الترانسفال^(٣٧) (Transval) (جنوب إفريقيا) .

تأثر النشاط للشركة بشكل كبير عام ١٨٨٢م خلال عمليات القوات البريطانية في مصر ، التي كان هدفها القضاء على ثورة احمد عرابي عام ١٨٨٢م ، فقد ساهمت (١٩) سفينة كانت من اكبر السفن التابعة لشركة بحمل الجنود البريطانيين إلى ميناء الإسكندرية بعد إن قصفته السفن الحربية البريطانية^(٣٨) ، ويبدو إن انشغال سفن الشركة في دعم تلك الحملة، إضافة إلى كثرة عددها وضخامتها وحرمان الشركة

من خدماتها في عمليات الشحن كان السبب وراء ضعف النشاط التجاري للشركة خلال تلك الفترة ولحين تمكن القوات البريطانية القضاء على تلك الثورة .

بسبب تأزم العلاقة بين بريطانيا وروسيا عام ١٨٨٨م لسعي بريطانيا آنذاك للحصول على امتياز لمد سكة حديد في شمال نهر الكارون وحتى العاصمة الإيرانية طهران ، الذي جوبه برفض الروس له ، الأمر الذي دعا بريطانيا إلى تعزيز وجودها في إيران وساهمت سفينة واحدة من سفن الشركة في دعم الوجود البريطاني هناك^(٣٩).

كانت رئاسة شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية قد آلت إلى جيمس هال مؤقتاً

بعد وفاه ماكينون لحين تعين دنكان ماكينون وهو حفيد وليم ماكينون رئيساً للشركة ، عام ١٨٩٤م واستمر في منصبه هذا حتى عام ١٩١٣ ليحل محله اللورد انجابي (Lord Inchape) ، وفي العام نفسه الذي جرى فيه تنصيب دنكان رئيساً تعاقبت الشركة مع

حكومة الهند لنقل البريد بين كلكتا وأستراليا، وبين كلكتا وسيلان ، والساحل الغربي للهند المسمى ساحل مالابار ومدينة بومباي^(٤٠) .

في عام ١٨٩٦م استخدمت القوات البريطانية عشرة من السفن الشركة خلال عملياتها في السودان ، وفي العام نفسه أضافت الشركة ثلاثة خدمات جديدة لنقل البريد كانت بين بومباي وشرق إفريقيا ، وبين كلكتا ونيوزلندا ، وبين رانكون وبومباي^(٤١) .

خلال حرب البوير الثانية (١٨٩٩ - ١٩٢٠م) ساهمت (٣٩) سفينة تابعة لشركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية ، التي نشبت بين القوات البريطانية والبوير في جنوب إفريقيا^(٤٢) .

خلال ثورة البوكسريين (Boxer Rising) التي أجريت إحدائها في الصين عام ١٩٠٠م وهؤلاء جماعة سرية في الشباب الصين الراضين للوجود الأجنبي في بلادهم ، لذلك عملوا على طردهم ، فهاجموا الصينيين الذين اعتنقوا الديانة النصرانية ، وإفراد البعثات التبشيرية ، مما دعا إلى تدخل قوى عدة من بينها بريطانيا التي استعانت بسفن الشركة ، إذ تم استخدام (٣٩) تسعة وثلاثين سفينة لنقل القوات البريطانية مع معداتها إلى الصين^(٤٢) .

بهدف سد الطلبات المتزايدة لخدمات الشركة ، قامت في عام ١٩٠٢م بإدخال سفينتين جديدتين للخدمة هما تارا (Tara) و تارويا (Taroya) وأخرتين سريعتين ، بمحركين بخاريين للعمل بين مدينتي بومباي وكراچي وذلك في عام ١٩٠٦م ، وبذلك كانت الشركة مسؤولة بشكل كبير عن توزيع البريد في جزء كبير ومهم من أسيا و إفريقيا ، وخاصة بعد إن أضافت في عام ١٩٠٧م خدماتها الجديدة بين كلكتا واليابان^(٤٤) .

في بداية الحرب العالمية الاولى ١٩١٤م، استخدمت القوات البريطانية (١٠٩) مائة وتسعة سفينة من مجموع (١٢٦) مائة وستة وعشرون سفينة كانت تمتلكها شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية ، واستمر اعتماد القوات البريطانية على سفن الشركة وعلى نطاق واسع طيلة سنوات الحرب ، ففي عام ١٩١٤م نقلت سفن الشركة ثلاثون ألف من أفراد الجيش البريطاني من مدينة بومباي لدعم عمليات القوات البريطانية في أماكن مختلفة إضافة إلى نقلها أربعة وثمانون ألف حصان نقلتها من استراليا إلى الهند^(٤٥) ، لدورها المهم في الحرب لحمل الجنود وجر العربات في ظروف بيئية صعبة ، وفي أماكن مختلفة لعمليات القوات البريطانية .

نشاط الشركة في منطقة الخليج العربي: يرتبط تاريخ الملاحة في الخليج العربي وجنوب العراق على وجه الخصوص بأهداف بريطانيا التجارية والاقتصادية والسياسية في هذه المنطقة منذ عام ١٥٧٩م^(٤٦) ، لكن أول ظهور لسفن الشحن التابعة لشركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية في منطقة الخليج العربي كان في عام ١٨٦٢م

لمزاولة نشاطها التجاري ، ونقل الأفراد إلى جانب قيامتها بنقل الطرود والرسائل البريدية من وإلى الخليج العربي^(٤٧) ، نتيجة لعقد بين الشركة والسلطات البريطانية في الهند ممثلة بوزير أدوله لشؤون الهند ، وبذلك وضع هذا التاريخ حداً للحالة السيئة التي كان عليها الخليج العربي من ناحية صعوبة الاتصال ، ودخل في عصر سياسي وتجاري جديد يعد البداية الحقيقية للعصر الحديث في المنطقة ، وإن كانت بداية متواضعة ، ذلك إن السلطات البريطانية في الهند كانت تشعر إن مراسلاتها مع الخليج العربي يستغرق وصولها وقتاً طويلاً ، فالخطابات الصادرة من بغداد إلى الهند كانت تنقل عن طريق بلاد الشام فمصر فالبحر الأحمر، كما إن الخطابات الصادرة من الهند إلى بوشهر كانت في العادة تتبع الطريق نفسه^(٤٨).

لقد حدد عدد الرحلات لسفن الشركة التي تقوم بنقل البريد من وإلى الخليج العربي بموجب ذلك العقد بثمانين رحلات في العام^(٤٩)، وقد أدخلت الشركة عام ١٨٦٣م لهذا الغرض السفينة الشراعية التجارية عربية ، ثم ألحقت بها عام ١٨٧١م السفينة الشرعية التجارية بغداد للعمل بين بومباي والبصرة مروراً بموانئ الخليج العربي الأخرى ، أي إن المدينتين كانتا المحطتان النهائيتان لذلك الخط ، ولأن بغداد لم تستفد من ذلك الخط فقد انشأ خط بريدي بخاري سنة ١٨٦٣م بين البصرة وبغداد وبمساهمة من حكومة الهند تولت القيام به شركة دجلة والفرات التجارية التي كانت تعمل في المياه العراقية بمرة واحدة كل ستة أسابيع ، وأصبح ثلاث مرات في الشهر نظير إعانة مقدارها أربعة وعشرون ألف روبية في السنة تدفعها حكومة الهند لشركة دجلة والفرات^(٥٠).

كانت سفن الشركة في الأيام الأولى تتعامل مع الموانئ على الساحل الشرقي للخليج العربي كميناء بوشهر وغيره^(٥١) ، ويبدو إن ذلك يعود إلى عمق المياه مقارنة بضاحتها على الساحل الغربي.

اتخذت البحرين مركزاً لتصريف البضائع التي تجلبها سفن الشركة من الهند وغيرها من الموانئ الرئيسية إلى الساحل الغربي من الخليج العربي معلنة بذلك انتهاء

مهمة السفن الشراعية العربية التي ضلت تمارس هذه المهمة مئات السنين^(٥٢)، ويبدو إن سبب قيام الشركة باتخاذ البحرين مركزاً لتصريف البضائع إلى حالة الأمن الذي كانت تتمتع بها كونها بعيدة عن البر الرئيسي .

لم تكن ظروف العمل في وقتها بالنسبة للعاملين على متن سفن الشركة في الخليج العربي بالطبيعية ، للجهود الاستثنائية التي كانوا يبذلونها لأداء تلك الخدمات ، فالمسوحات الهيدروغرافية للخليج العربي لم تكن قد استكملت بعد^(٥٣)، إضافة إلى إن القوات البحرية البريطانية كانت تفتقر حينذاك إلى الكثير من المعلومات المتعلقة بالمسارات والأعماق والمناطق المحفوفة بالمخاطر ، وبيانات الأنواء الجوية السائدة في المنطقة التي عرف عنها كثرة التغيير ، وارتفاع درجة الحرارة ، وهبوب الرياح الشمالية الشديدة ، كما إن الخرائط والكتب الملاحية لم تكن قادرة على تغطية المسطحات البحرية للخليج العربي وشط العرب ومنعطفاته ، إضافة إلى خلو سواحل الخليج العربي من المحطات الرادارية والمنارات الملاحية التي تعتمد عليها السفن في تحديد مساراتها الصحيحة وتستعين بها في الوصول الأمن إلى الجهة المقصودة ، وهناك أيضا الموقف المعادي لسكان الخليج العربي من الأوربيين ، الأمر الذي يدفع الضباط المسؤولين عن قيادة السفن للمطالبة بامتيازات إضافية للعمل هناك ، مما دفع الشركة لإقامة عدد من المنارات البحرية لتوجيه السفن المتجه إلى موانئ الخليج العربي ليلاً للتخفيف من مشاكل الملاحة^(٥٤) .

لحاجة الحكومة البريطانية في الهند إلى خدمات إضافية لنقل البريد بين بومباي والخليج العربي زادت الشركة عام ١٨٦٤م من رحلاتها لتصبح رحلة واحدة شهرياً ، ثم إلى رحلة واحدة كل أسبوعين عام ١٨٦٨م ، وبعد مراجعة الشركة لعقدها مع حكومة الهند تقرر إن تكون رحلاتها إلى الخليج العربي عام ١٨٧٤م رحلة واحدة كل أسبوعين^(٥٥) .

وقد افتتحت حكومة الهند عدد من المكاتب البريدية في أماكن عدة من الخليج العربي ابتداء من مسقط وبوشهر عام ١٨٦٤م ، وفي بغداد والبصرة عام ١٨٦٨م ،

وفي الأول من آب ١٨٨٤م افتتح مكتب بريد البحرين ، وبناء على اقتراح من نائب القنصل البريطاني في البصرة افتتح مكتب بريد بريطاني في المحمرة عام ١٨٨٩م ، كما أصبحت المحمرة ميناء تتوقف فيه سفن الشركة في رحلة العودة إلى الهند ، وقد زودت تلك المكاتب بزوارق خاصة لتوزيع البريد^(٥٦)، وفي تطور قررت شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية عام ١٩٠٤م إن تقوم سفنها العاملة على خط البصرة - بومباي بزيارات قصيرة إلى ميناء دبي^(٥٧) .

كان وكلاء شركة الملاحة التجارية البريطانية الهندية في مدينة بوشهر قد تقدموا بشكوى عام ١٨٦٧م إلى المقيم البريطاني هناك لويس بللي^(٥٨) (L.Pelly) (١٨٦٢ - ١٨٧٢) ، جاء فيها إنهم وجدوا من المستحيل عليهم إن يستمروا في التعامل مع الحكومة الإيرانية للعقبات والمضايقات التي تضعها في طريقهم لاسيما المتعلق منها بحضر التصدير على سلع معينة ، الأمر الذي يتنافى مع حرية التجارة البريطانية مع إيران ، واقترحت الشركة ترك ميناء لنجة كميناء لسفنها بسبب حظر إيران إنزال شحنات هناك^(٥٩) ، لكن الشركة عادت وتقدمت بأول مقترح عملي يتعلق بإعادة الملاحة في نهر الكارون ، لأهميته كقناة للمواصلات المؤدية إلى داخل إيران مما يحقق مصالح الشركة والسلطات البريطانية على السواء^(٦٠) ، ورفعت بهذا الخصوص خطاباً في تموز ١٨٧١م إلى الرائد بللي طلبت منه بذل مساعيه لدى الحكومة الإيرانية والحصول على موافقتها بتسيير سفن الشركة بين المحمرة وشوشتر بشروط مناسبة ، ويبدوان محاولات الشركة بهذا الخصوص قد باءت بالفشل ، مما دعا احد موظفيها إلى إثارة هذا الموضوع مرة أخرى في حزيران ١٨٧٣م مرتبطاً بمقترحات إنشاء طرق، ولكن أيضاً دون جدوى^(٦١) .

يعزى اهتمام حكومة الهند البريطانية بزيادة نفوذها في إيران ومن ضمنها مشاريع شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية إلى النشاط الروسي شمالي إيران في منطقة ميرفت (Merv) في منطقة خراسان ، وكانت تمثل موقعاً استراتيجياً عسكرياً^(٦٢) ، مما دعا السلطات البريطانية إلى التحرك في جنوب إيران في خطوة

يمكن وضعها في إطار التنافس الروسي البريطاني هناك ، وعلية فقد أشار الحاكم العام في الهند نورث بروك (North Breek) (١٨٧٢-١٨٧٦م) إلى انه مستعد لتشجيع وتأييد أي اقتراح جدي لفتح المواصلات بين الخليج العربي والمناطق الداخلية لإيران ، لان ذلك لايزيد التجارة مع الهند فحسب بل يقوي أيضا مركز بريطانيا التجارية فيما إذا تطلب الأمر التقدم داخل الأراضي الإيرانية^(٦٣) .

كان مكنزي قد اطلع على الطريق بين أصفهان وشوشتر وقدم تقريره عام ١٨٧٥م إلى حكومة الهند بوساطة المقيم البريطاني في الخليج العربي ادورروس (A.Ross) (١٨٧٣ - ١٨٩٠م) الذي تضمن مقترحات جديدة للملاحة في نهر الكارون ، وفي نهاية العام نفسه اقترحت حكومة الهند التي أخذت تولي هذا المشروع أهمية كبيرة بتقديم الإعانة إلى الشركة في حال وصول المشروع إلى مرحلة التنفيذ^(٦٤) ، مما يؤكد المدى الذي وصلت إليه المصلحة المشتركة بين الشركة والسلطات البريطانية في الهند .

في نهاية عام ١٨٧٥م اتصل مكنزي بشاه إيران ناصر الدين شاه^(٦٥) (١٨٤٦- ١٨٩٦م) عارضاً عليه تسير سفن الشركة في نهر الكارون دون أية مساعدة من الحكومة الإيرانية ، ووجدت مقترحاته في بادئ الأمر قبولاً من الحكومة الإيرانية ، وأوصى مجلس مكون من الأمراء والوزراء وكبار الموظفين الإيرانيين بفتح الملاحة العالمية في الكارون، وبدا الموضوع منتهياً عندما أعلنت الحكومة الإيرانية بشكل مفاجئ أنها تطالب بفرض رسوم ملاحية ورسوم موانئ على الملاحة في الكارون أسوة بما هو معمول به في أوروبا ، وبسبب هذه الشروط التي وجدها مكنزي أنها غير محقة توقفت المفاوضات بين الجانبين^(٦٦) .

وخلال المدة ١٨٦٢-١٨٨٢م حيث تغيير جذري في تجارة الخليج العربي ، وتضاعفت تجارة الهند معه بفضل خطوط الملاحة البريطانية ومن ضمنها شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية^(٦٧) .

كان الانجاز الهام للشركة في منطقة الخليج العربي قد جرى عام ١٩٠٤م عندما حسنت الشركة خدمات البريد بالسفن البخارية نتيجة لعقد وقع عليه وزير الدولة لشؤون الهند في ١٠ تشرين الثاني ١٩٠٣م ، بعد حصول الشركة على إعانة من حكومة الهند مقدارها ثلاثمائة ألف روبية سنوياً ، وقد نص العقد على تأسيس خدمة بريدية مزوجة تحت اسم خط رقم ١١ وخط رقم ١٢ ، وكان الخطان للمواصلات السريعة الأسبوعية بين كراچي والبصرة والعودة من الطريق نفسه بمتوسط سرعة مقدارها ٨ عقدة بالساعة بالنسبة للخط رقم ١١ في حين كان متوسط سرعة السفن ١٣ عقدة في الساعة بالنسبة إلى الخط رقم ١٢ ، واحتفظت للشركة بحق جعل المواصلات بالخط رقم ١١ كل أسبوعين بالإضافة إلى الخدمة البريدية الأسبوعية السريعة (خط رقم ١٢) ، واتفق في الوقت نفسه على أن الأسابيع التي تلغى فيها مواصلات الخط رقم ١١ فأن الموانئ التي ينتظر إن تصل لها سفن ذلك الخط يجب إن تذهب إليها سفن الخط رقم ١٢ ، فيما عدا الأوقات التي يمكن خدمتها عن طريق بواخر الخط رقم ١١ كل أسبوعين^(٦٩) ويبدو إن الهدف من ذلك هو عدم تقليص عدد الزيارات المطلوبة لتلك الموانئ .

لقد سمح للشركة بعدم تسيير سفن الخط رقم ١١ إلى ما بعد مدينة بوشهر شرط عدم تأخير سفن الخط رقم ١٢ لإغراض الشحن ، وكانت موانئ الوقوف لخط الشحن البطيء رقم ١١ هي كراچي - باسن - جوادر - مسقط - جاسك - بندرعباس - لنجة - البحرين - بوشهر - الكويت - الفاو - المحمرة واخيراً البصرة ، وكان الحد الأدنى لتوقف سفن الخط البطيء في كل ميناء ثلاث ساعات خلال النهار ، إما الموانئ التي حددت لخط البريد السريع رقم ١٢ هي كراچي - مسقط - بوشهر - الفاو - المحمرة - البصرة ، كل منها تزار مرتين ذهاباً وأياباً فيما عدا البصرة نقطة العودة ، وقد بدأ العمل بهذا الاتفاق في الأول من مايس ١٩٠٤م ولمدة لا تقل عن سبع سنوات ولا تتعدى العشر سنوات وتسعة اشهر من تاريخ بدايتها ، وتحصل الشركة نظير ذلك مبلغ مقداره (٤٢٦,١٢٤) ألف روبية في حكومة الهند^(٧٠) . حاولت الشركة تعزيز الخدمة السريعة في شتاء ١٩٠٤-١٩٠٥م بسفن توربينية

تستطيع السير بسرعة ١٨ عقدة في الساعة لكنها سحبت بعد ذلك ، كونها لا تستطيع إن تشق طريقها في شط العرب بسبب الأحوال لان لوالها الصغيرة السريعة الدوران كانت تسد بسرعة^(٧١) . لم تكن رحلات سفن الشركة الملاحة التجارية البريطانية الهندية في الخليج العربي بمنأى عن عمليات السطو والهجمات وبخاصة عند مرور تلك السفن بمنطقة الريق (الريح) الواقعة في شط العرب إلى الجنوب من عبادان ، أو السفن الراسية في الموانئ مما يدفع بحارة السفن إلى استخدام خراطيم المياه الحارة التي تولدها المحركات التجارية في محاولة لطردهم ، لكن ذلك لا يحول دون نجاح بعض الهجمات التي أسفرت عن إصابة عدد من البحارة أو استيلائهم على عدد من السفن ، ففي ١٣ حزيران ١٨٧٢م تعرضت سفينة البريد كشمير التي كانت راسية في ميناء البصرة إلى هجوم من قبل (٢٨) رجلاً ، وتم الاستيلاء عليها دون مقاومة إذ بلغ ما استولوا عليه ٤٧,٠٦٢ إلف روبية ، وقد حملت الشركة الحكومة العثمانية مسؤولية ذلك الحادث وطالبتها بالتعويض عن كامل الخسارة على اعتبار إن السفينة كشمير كانت راسية في ميناء هو تحت حماية السلطات العثمانية^(٧٢) ، هذا إضافة إلى الحوادث التي تعرضت لها سفن الشركة بسبب الظروف الجوية كالعواصف التي تسببت بجروح عدد من سفنها واصطدام أخرى لضعف الرؤيا الليلية لعدم وجود العلامات التحذيرية^(٧٣) . وكان الشيخ خزعل بن جابر الكعبي (١٨٩٨ - ١٩٢٥م) أمير المحمرة قد اخذ على عاتقه التعدي لمفتعلي تلك الحوادث ومهاجمة أوكارهم ، وقضى على معظمهم ، الأمر الذي دفع الشركة إتباع سياق ثابت ، تقرر بموجب إطلاق التحية البحرية كلما مرت سفنها بقصر الشيخ خزعل في منطقة الفيلية على شط العرب اعترافاً وامتناناً بجهوده^(٧٤) ، ويبدو إن الشيخ خزعل أراد من وراء قيامة بتلك المهمة كسب ود البريطانيين للحصول على مساعدتهم في تصديه لمحاولات السلطات الإيرانية الإطاحة به والاستيلاء على إمارته . على الرغم من تصدي الشيخ خزعل لمفتعلي تلك الحوادث إلا إن ذلك لن يحول دون وقوعها وفي أوقات مختلفة مما يتسبب بوقوع خسائر في الأرواح دون تقديم الجناة إلى المحاكمة أو يحصل تعويض عن الخسائر المادية التي تتعرض لها سفن الشركة مما يدفع الحكومة

البريطانية إلى المساهمة في حراسة شط العرب ، وقد أتاح ذلك للشركة مواصلة عملها في تأمين نقل الطرود والرسائل البريدية والبضائع والمسافرين بين البصرة ولندن وبومباي عبر مياه شط العرب^(٧٥) .

الخاتمة: لا شك إن التفوق البريطاني في مناطق مختلفة من العالم ومنها منطقة الخليج العربي لم يكن ليتحقق نتيجة للظروف الدولية التي تعرضت لها بقية الدول الكبرى آنذاك أو بالجهود السياسية التي بذلها البريطانيون فقط ، بل إن القطاع الخاص البريطاني بما يملكه من خبرة ومال ساهم مساهمة فاعلة في ذلك التفوق لبريطانيا وعلى مدى قرون من الزمن ، وكانت شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية واحدة من أهم شركات القطاع الخاص التي ساهمت في ذلك التفوق ، فبواسطة سفنها تمكنت السلطات البريطانية في الهند إن ترسل قواتها إلى مناطق مختلفة في آسيا وإفريقيا لفرض الهيمنة البريطانية هناك ، كما إن قيام سفن الشركة بنقل البريد هيئ للسلطات البريطانية في الهند الإطلاع عما كان يحدث في المناطق الخاضعة لنفوذها ، في وقت كان فيه تحقيق الاتصال السلكي بين الهند وأغلب تلك المناطق ومنها منطقة الخليج العربي لم تستكمل بعد .

لقد ساهمت المصالح المشتركة بين الشركة وحكومة الهند البريطانية إلى قيام الأخيرة بتبني مصالح الشركة التجارية لاسيما من شمال الخليج العربي وإيران التي كانت تشهد تنافساً محموماً بين بريطانيا وروسيا .

المصادر

- (١) عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، سياسية الأمن لحكومة الهند في الخليج العربي ، ١٨٨٥ - ١٩١٤ ، مطبوعات دار الملك عبد العزيز ، (الرياض، ١٩٨٢)، ص ١٩٠ .

(٢) K.E Verghese, The development and significance of transport in India, 1834- 1882, N.V. publication, (New Delhi-1979), P.85.

وشركة الهند الشرقية الانكليزية هي شركة تجارية منحتها الملكة اليزابيث الأولى (Elizabeth) عام ١٦٠٠م امتيازاً لاحتكار التجارة الانكليزية في الهند والمناطق المجاورة لها ، وكانت منطقة الخليج العربي من ضمن هذا الاحتكار . انظر ، عبد الأمير محمد أمين ومصطفى عبد القادر النجار ، دور السجلات الهندية ومحفوظاتها من وثائق العراق وبقيّة أقطار الخليج العربي والجزيرة العربية ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، مطبعة الإرشاد ، (بغداد، ١٩٧٨)، ص ١١ .

WA Laxan and FW Perry, BI the British India Steam (٣)
Navigation Company Limited, Published by the World
Ship Society ,(Kendal , 1994), P.5.

(٤)
WWW.biship.com/history.htm

Ibid. (٥)

J.Forbes Munro, maritime enterprise and empire =sir (٦)
William Mackinnon and his business network, 1823-
1893, publication by Boydell and
Brewer Ltd, (UK, 2003), P.15

والروبية عملة هندية كانت تعادل في الخمسينات وستينيات القرن التاسع عشر بالعملة العراقية (١٦) فلساً ، انظر ، حسين محمد القهواتي ، دور البصرة التجاري في الخليج العربي ١٨٦٩-١٩١٤م ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، مطبعة الإرشاد ، (بغداد، ١٩٨٠)، ص ٣٣ من الملحق.

Laxon and Perry, op.cit, p.16 (٧)

(٨) عبد العزيز عبد الغني إبراهيم ، المصدر السابق ، ص ١٩٠ .

www.biship.com.history.hitm.op.cit (٩

Laxon and Perr ,op.cit,p.20 (١٠

(١١ اندلعت هذه الثورة في العاشر من أيار ١٨٥٧ وقام بها الجنود الهنود من مسلمين وهندوس الذين يطلق عليهم اسم السيوي من منطقة البنغال وتحولت فيما بعد إلى حرب أهلية وانتشرت في أرجاء الهند نتيجة للمعاناة في بعض المقاطعات الهندية ، وشكل هؤلاء الجنود ثلاثة أفواج وتمكنوا من احتلال دلهي ، وفي أواخر حزيران تمكنت قوة بريطانية مؤلفة من أربعة آلاف جندي من استعادة دلهي في أيلول من العام نفسه ثم تمكنوا بعدها من استعادة وسط الهند من الثوار في ربيع عام ١٨٥٨ م . انظر ،
ألان بالمر ، موسوعة التاريخ الحديث ، ترجمة سوسن فيصل السامر
ويوسف محمد أمين ، الجزء الأول ، دار المؤمن للترجمة والنشر ، دار
الحرية للطباعة ، (بغداد ، ١٩٩٢) ، ص ٣٨٧ ، محمد مرسي عبد الله ،
قراءة حديثة في تاريخ الإمارات ، الجزء الأول ، دار الساقى للنشر ،
(لندن ، ٢٠٠٣) ، ص ١٨٥ .

Munro ,op.cit,p.25. (١٢

Ibid (١٣

(١٤ Stephonie Jones, The management of British India steamers in the Gulf 1862 – 1945, published by Gray Mackenzie and the Mesopotamia Persia coperation , P.32 .

Ibid (١٥

ونهر هوكلي احد الأنهار التي تجري في ولايات البنغال الغربي

شمالي شبه القارة الهندية . انظر

www.indiatzone.com

Jones,op.cit (١٦)

Vergheze,op.cit,P.90 . (١٧)

(١٨) عمل هنري فريير في مجال الخدمة في مدينة بومباي عام ١٨٤٦م

، ورئيس مفوضي إقليم السند للفترة ١٨٥٠ - ١٨٥٩ ، وحاكم لمدينة

بومباي للفترة ١٨٦٣ - ١٨٦٧م ، وعضو في مجلس حكومة الهند للفترة

١٨٦٧ - ١٨٧٧م أرسل إلى زنجبار عام ١٨٧٢م لمنع تجارة الرقيق ،

ورئيساً لمنطقة الكاب ، ثم كبير مفوضي جنوب إفريقيا للفترة ١٨٧٧ -

١٨٨٠م . انظر ، Penlope Tusan, British ،

Policy in Asia ,Vol1, Mansell, (London,1980),P.16 .

(١٩) عبد العزيز عبد الغني إبراهيم ،المصدر السابق ، ص ١٩٠ .

Tuson ,op.cit ,p.16 . (٢٠)

Laxon and Perry ,op.cit ,p.32. (٢١)

(٢٢)

www.bishop.com,hitory.htm

Ibid

Munro , op.cit,P.25 (٢٣)

Vergheze ,op.cit,P.90 . (٢٤)

Laxon and Parry,op.cit,P43 . (٢٥

Ibid (٢٦

Georgy Blake ,BI centenary 1851- (٢٧
1955,published by Collins,(London,1956),P.30

www.bishop .com/history.htm (٢٨
Ibid

ج ج لوريمر، دليل الخليج ،القسم التاريخي ،الجزء الرابع، مطبعة
علي بن علي (الدوحة ،بدون تاريخ)،ص٢١٤١ . (٢٩

www.Angelfir,Tanzanin zanz3.htm. (٣٠

Laxon and Parry,op.cit,P.65 (٣١

Munro,op.cit,p.34. (٣٢

Peter C Kohler ,sea safari –British India SNCO (٣٣
African ship &serices ,published PM Heaton
Publishing ,1995,p.56

إسماعيل احمد ياغي ، الدولة العثمانية في التاريخ الإسلامي (٣٤
الحديث ، مكتبة العبيكان ،(الرياض ، ١٩٩٥) ،ص١٨١ ، هارلد تمبرلي
،أ-ج جرانت، اوربا في القرن التاسع عشر والعشرين ١٧٨٩-١٩٥٠ ،
ترجمة محمد علي بو درة ، لويس اسكندر، الجزء الثاني ، مؤسسة سجل
العرب ،(القاهرة ، ١٩٧٨)،ص ص ٩-٢٠ .

(٣٥) الان بالمر ، المصدر السابق ،ص ١١٩ ، تمبرلي وجرانت،
المصدر نفسه، ص ٣٤ .

(٣٦) عبد الرحمن الرافعي ، الثورة العربية والاحتلال الانكليزي ، الطبعة
الرابعة ،دار المعرفة ،(القاهرة، ١٩٨٣)، ص ص ١٠-١١ .

(٣٧) إبراهيم خليل احمد ، و خليل علي مراد ، إيران وتركيا ، دراسته في
التاريخ الحديث والمعاصر ، دار الكتاب للطباعة والنشر (الموصل ، ١٩٩٢)
ص ٨٩ . [www.bishop.com/history](http://www.bishop.com/history.htm) .htm .

(٣٨) Laxon and Perry,op.cit,P.135 .

(٣٩) [www.bishop.com/history](http://www.bishop.com/history.htm) .htm .

(٤٠) عبد الرزاق مطلق الفهد ، حركة التحرير الوطنية الإفريقية ، من
بداية دخول السيطرة الغربية حتى الاستقلال ، منشورات مكتبة بسام ، (
الموصل ، ١٩٨٥) ، ص ٣٩٠ . البوير سلالة من المستوطنين الهولنديين
في جنوب إفريقيا اندلعت الحرب الأولى بينهم وبين البريطانيين عام ١٨٨١م
بهدف الاستقلال . إما الحرب الثانية فاستمرت بين ١٨٩٩- ١٩٠٢ وانتهت
بتوقيع معاهدة فيرينغينغ (Vereeniging) ، وحل الموضوع نهائياً بالجمع
بين الهولنديين والبريطانيين في اتحاد جنوب إفريقيا في عام ١٩٠٩-١٩١٠
، انظر ، بالمر ، المصدر السابق ، ص ١١٩-١١٠ . تمبرلي وجرانت ،
المصدر السابق ، ص ٣٤ .

(٤١) Jones,op.cit,P.75 ,
المر ،المصدر السابق ، ص ١٢٨ .

(٤٢) Laxon and Perry,op.cit,P.135 .

Jones,op.cit,P.90

(٤٣

(٤٤) كامل صبري ، المصالح الملاحية التجارية البريطانية في جنوب العراق ، جريدة الجريدة ، تصدر عن الحركة الاشتراكية العربية ، العدد ١٢١٥ في ٢٠٠٣.

(٤٥) محمد فارس الفارس ، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل ، الطبعة الأولى ، مركز الدراسات والبحوث الإستراتيجية ، (دبي، ٢٠٠٠) ، ص٦ .

(٤٦) لوريمر ،المصدر السابق ، الجزء السادس ،ص٣٥١٥.

(٤٧) عبد العزيز عبد الغني ابراهيم ، المصدر السابق ، ص١٩٠.

(٤٨) لوريمر ، المصدر السابق ،الجزء الأول، ص٣٧٦ .

(٤٩) محمد الرميحي ، البحرين ١٩٢٠ - ١٩٧٠ ، قضايا التغيير السياسي والاجتماعي في البحرين ، منشورات الوحدة للنشر والتوزيع ،مطابع مؤسسة فهد المرزوق الصحفية ،(الكويت ،١٩٧٦)، ص ٩٧ .كانت السفن الكبيرة التابعة للشركة تقوم بتفريغ حمولتها في ميناء بوشهر ويندر عباس على الساحل الشرقي من الخليج العربي ، ثم تقوم سفن صغيرة ذات الحمولة الخفيفة بنقل تلك البضائع إلى البحرين حيث يجري توزيعها على الساحل الغربي .انظر،

The Gulf administration reports ,Vo1.IX archive editions ,(England,1986) , report of Bahrain agency for the year 1931, P.49.

(٥٠) المصدر نفسه .

(٥١) ارنولد ويلسون ، تاريخ الخليج ، ترجمة محمد أمين عبد الله ، دار الحكمة ، (لندن ، ٢٠٠١) ، ص ص ١٩٩-٢٠٠ .

(٥٢) www.alnoor.selarticles.asp2id=11783

بدأت عمليات المسح البحري للخليج العربي بساحلية الشرقي والغربي عام ١٨٦٣، اذ أصدرت حكومة الهند أوامرها إلى الملازم ستيف (Stef) المهندس في البحرية الهندية بالقيام بعمليات مسح شاملة للطريق البحري ، إضافة إلى ما قام به ديسبراو (Decbrow) الوكيل البريطاني في مسقط .انظر ، جون بي كلي ، بريطانيا والخليج ١٧٩٥ - ١٨٨٠ ترجمة أمين مصطفى ،الجزء الثاني ،سلطنة عمان -وزارة التراث القومي والثقافة ، مطبعة عيسى البابي ، ص٢٨٦ .

(٥٣) لوريمر ،المصدر السابق ، الجزء السادس ، ص٥١٦ في ٢١ كانون الثاني ١٩٠٨م اقترحت وزارة الهند إن يوكل اليها أمر تشييد فئار على جزيرة مسندم أو على احد الجزر القريبة منها يمكن إن يتطور تدريجياً إلى محطة أسطولييه بريطانية ، كما يمكن إتباع نفس الخطوات في باسيديو وفي جزر البحرين وفي جزء كبير بالقرب من الكويت ، انظر، عبد العزيز عبد الغني إبراهيم ، سياسة الأمن ---، المصدر السابق ، ٣٥ .

(٥٤) المصدر نفسه ، ص ص ٣٥٣٠ ، ٣٥٣٥ .

(٥٥) جريدة القبس ، العدد ١٢٧١٦ ، ٢٣ أكتوبر ٢٠٠٨ .

(٥٦) Tuson , op.cit , P.20 .

(٥٧) لوريمر ،المصدر السابق ، الجزء السادس ، ص٣٠٠٦ .

(٥٨) ولسن المصدر السابق ، ص ص ٢٠٢-٢٠٣ .

- (٥٩) لوريمر ،المصدر السابق ، الجزء الخامس.
- (٦٠) G.Hermann,et al,1993-2000,preliminary reports
on the worck of the imernational Merv project 2000 .
- (٦١) Tuson , op.cit , P.21 .
- (٦٢) لوريمر ،المصدر السابق ، الجزء الخامس ،ص٢٥١٥ .
Tuson , op.cit , P.8.
- (٦٣) ولسن المصدر السابق ، ص ١٩٣ .
- (٦٤) لوريمر ،المصدر السابق ، الجزء الخامس ،ص٢٥١٥ .
- (٦٥) Landen,omen since 1856,(New Jersay), P.13.
- (٦٦) لوريمر ،المصدر السابق ، الجزء الاول ،ص ٦١١ .
- (٦٧) المصدر نفسه ، الجزء السادس وص٣٥١٦ .
- (٦٨) كلي ، المصدر السابق ، ص٣٥١٩ .
- (٦٩) لوريمر ، المصدر السابق، ص٣٥١٩ .
- (٧٠) كاظم فنجان الحمامي ، المصدر السابق ، ص ١ .
- (٧١) M.J.Clauson ,Lighting and buoying of the Gulf
1908- 1928 , (London1971),P.35 .
- (٧٢) كاظم فنجان الحمامي ، المصدر السابق .

