

بُن المُخا ودوره في نشأة العلاقات المصرية الأمريكية في عهد محمد
علي باشا" 1820 - 1839م

د. يسرا محمد سلامة

عضو اتحاد المؤرخين العرب

المُلخَص

كانت تجارة البن اليمني (بن المُخَا)، واقعة بشكلٍ كبير في يد الهولنديين، بدايةً من القرن السادس عشر، وصولاً إلى القرن السابع عشر، حتى استطاع الإنجليز الفوز بهذه التجارة المُربحة مع منتصف القرن الثامن عشر، وكان لهم العديد من المراكز التجارية في كلٍ من المُخَا، والحديدة، ومُصوع؛ من أجل تسهيل هذه التجارة على شركة الهند الشرقية البريطانية، إلى أن قام تجار مقاطعة سالم الأمريكية بولاية ماساشوستس، بالوصول إلى هذه الموانئ، واكتشاف سلعة البن، فحاولوا جاهدين منذ أواخر القرن الثامن عشر، منافسة الإنجليز في هذه التجارة المُربحة، وتمكنوا بفضل مثابرتهم الجادة من تحقيق ما أرادوه بإزاحة التجار الإنجليز، لفترةٍ من الزمن، حتى تمكنوا من استعادة السيطرة مرة أخرى على هذه التجارة؛ باحتلالهم عدن عام 1839م.

الكلمات المفتاحية: تجارة البن اليمني، السفن الأمريكية، المُخَا، المنافسة البريطانية الأمريكية، مصر، محمد علي باشا.

Abstract

The Yemeni coffee trade (Mocha Coffee) was largely in the hands of the Dutch, from the sixteenth century up to the seventeenth century, until the English were able to win this profitable trade by the middle of the eighteenth century, and they had many commercial centers in each of Mokha, Hodeidah, and Massawa; In order to facilitate this trade for the British East India Company, the merchants of the American County of Salem, Massachusetts, reached these ports and discovered the coffee commodity. from achieving

what they wanted by displacing the English merchants, for a period of time, until they were able to regain control again of this trade; by their occupation of Aden in 1839.

Keywords: Yemeni coffee trade, American Ships, Al-Mokha, British-American competition, Egypt, Mohamed Ali Pasha.

مقدمة

يُعد البُن السلعة الأكثر تصديرًا من شبه الجزيرة العربية، حيث كان يتم نقله من اللُحية في اليمن حتى جدة، ثم عن طريق قوافل الحجاج المُتجهة إلى استانبول، أو عن طريق البحر بواسطة السفن العثمانية إلى السويس ومنها إلى ميناء الإسكندرية، الذي كان المنفذ الرئيس لهذه السلعة إلى أجزاء مختلفة من أوروبا.

لكن، في وقت مُبكر من القرن الثامن عشر، استطاعت السفن الأوروبية نقل البن عن طريق رأس الرجاء الصالح، الأمر الذي أدى إلى تقليل نسبة الرسوم التي كانت تحصل عليها الجمارك في السويس والإسكندرية، مما جعل الباب العالي يرسل إلى حاكم صنعاء يطالبه بعدم تصدير البُن إلا عن طريق المنافذ المصرية فقط، وقد كان متوسط الكمية التي تصل إلى جدة من هذه السلعة حتى عام 1803م، تصل إلى 16 ألف بالة تقريبًا¹، حتى ظهور أول سفينة أمريكية قادمة من ميناء سالم Salem، ومع الربح الوفير الذي جنته من حملها لشحنات من البن، حثت الآخرين على اتباعها، وبسبب ذلك لم تصل إلى مصر سوى نصف كمية هذه البالات؛ لأنه كان يتم تصديرها تبعًا قبل وصولها إلى الموانئ المصرية.

ولهذا البحث أهمية قصوى في معرفة السبب الرئيس الذي من أجله؛ قامت الولايات المتحدة الأمريكية بمحاولة إنشاء علاقات تجارية مع محمد علي باشا (1805-1848)، وكذلك إنشاء قنصلية لها في الإسكندرية عام 1835م، على غرار الدول الأوروبية، بل وقيامها بتعيين أول وكيل قنصلي لها في البلاد عام 1832م (السيد جون جليدون John Gliddon)؛ إذن البحث لا تقوم على بيان تجارة البن اليمني بشكل عام وتداول العديد من الدول الأوروبية لهذه التجارة خاصة هولندا من منتصف القرن السادس عشر، لكن الأهمية تكمن في التأكيد على أنّ بُن المُخَا وتجارته، كان الباعث والمحرك الأول للولايات المتحدة حتى تقوم بفتح قناة اتصال مع باشا مصر، وهو كذلك السبب المباشر لاختياري الحديث عنه في هذا البحث.

وعلى الرُغم من ندرة الأرقام المتوفرة عن كميات البُن التي قامت الولايات المتحدة باستيرادها من المُخَا، وأسعارها، وكذلك صعوبة معرفة جميع السفن التي رست في الميناء؛ من أجل شراء البُن، إلا أنّ البحث قامت على المنهج التحليلي والإحصائي؛ لبيان مدى أهمية هذه السلعة للتجار الأمريكيين، الذين مارسوا ضغوطاً عديدة على حكوماتهم؛ حتى تمكنوا من استمرار الحصول عليها، برغم الظروف السياسية التي شهدتها البحر الأحمر، والجزيرة العربية من احتلال محمد علي باشا لهذه المنطقة الاستراتيجية، أثناء حروبه الوهابية.

فيما يلي سأقوم بعرض جدول² يوضح كمية البن التي قام الباب العالي بتصديرها، بدءاً من عام 1795م، أي قبل ثمانية أعوام على توقيت أول ظهور لسفينة أمريكية في البحر الأحمر³.

العام	عدد البالات	الجهة (أو الشخص) المُصدر إليه
1795	2154	شركة الهند الشرقية حصلت على 2100 بالة منهم
1796	2000	شركة الهند الشرقية
1797	130	ل تاجر خاص
1798	72	ل تاجر خاص
1799	1866	ل تاجر خاص
1800	6441	شركة الهند الشرقية حصلت على 1000 منهم
1801	1340	شركة الهند الشرقية حصلت على 716 منهم
1802	—	—

تُوضح الأرقام السابقة، أنّ شركة الهند الشرقية البريطانية قد حصلت بمفردها على حوالي 6000 بالة⁴ (5816) من مجموع البالات المُصدرة للبن من الموانئ اليمنية (14.003 بالة)، أي بنسبة (41.533%)⁵ من حجم التصدير، وفي عام 1800م، حصلت شركة الهند الشرقية على نصيب ضئيل من حجم صادرات البُن؛ وذلك بسبب الحملة الفرنسية التي كانت على مصر منذ عامين بقيادة نابليون بونابرت.

الجدير بالذكر، أنه في ظل عدم وجود منافسة - في ذلك الوقت - مع شركة الهند الشرقية، حافظ سعر البن على ثباته بين 36 و 40 دولارًا للبالة التي تزن 305 رطلاً صافيًا، إلا أنه ومع الوجود الأمريكي بات هناك منافسة قوية بين وسيط (سمسار) الشركة، وبين التجار الأمريكيين سواء معه أو مع بعضهم البعض، الأمر الذي نتج عنه ارتفاع سعر البالة إلى 50 دولارًا، لكن ذلك لم يوقف التصدير، فقد استطاع هؤلاء التجار تصدير 8000 بالة مباشرة عبر سفنهم

إلى الولايات المتحدة، في حين أنّ شركة الهند الشرقية قد استطاعت الفوز بـ 2000 بالة تم تصديرهم إلى بومباي⁶.

الظهور الأول للسفن الأمريكية في ميناء المُخَا

احتلّ الشرق الأقصى الاهتمام الأكبر من التجار الأمريكيين - خاصة تجار نيو إنجلاند - في العقد الأخير من القرن الثامن عشر، أما الشطر المتبقي من العالم لم يكن في نطاق اهتماماتهم، على عكس تجار مقاطعة سالم بولاية ماساشوستس Salem, Mass، اللذين كانوا في طليعة المهتمين بالتجارة مع بلدان العالم المختلفة.

لم يكن البُن سلعة معروفة في الولايات المتحدة قبل عام 1800م؛ بسبب تكلفة شراؤه العالية، كما أنّ تجارته اقتصرت في ذلك الوقت على الجانب الإنجليزي، بعد الاحتكار الهولندي لتجارته طوال القرن السابع عشر، فقام الإنجليز بالإبحار إلى مصدر هذه السلعة الرئيس، للحصول عليها قبل الأمريكيين، نعم كان يتم زراعة حبوب البُن في العديد من الأماكن في أفريقيا، وأمريكا الشمالية (كولومبيا)، لكن النوع الأشهر والأجود منه أتى من "المُخَا" في اليمن؛ لذا تم تسميته بـ "بُن المُخَا" نسبةً إلى هذه المدينة التي ساهم وجودها على البحر الأحمر في زيادة فرص التجارة معها مباشرةً مع الأجانب؛ لجلب حبوب البُن.

السفينة ريكفري The Recovery: تم بناؤها عام 1794م، بحمولة تصل إلى 284 طن في مقاطعة سالم البحرية، لحساب إلياس هاسكيت ديربي⁷ Elias Hasket Derby (1739 - 1799) التاجر والثري المعروف، كانت قيادة السفينة لـ كابتن جوزيف روبس Joseph Ropes، الذي أبحر بها من ميناء سالم في أبريل عام 1798م، حاملةً على متنها 50 ألف قطعة من العملات الفضية والذهبية⁸؛ لشراء البُن، وقد وصلت إلى ميناء المُخَا أوائل شهر سبتمبر من نفس

العام، وبذلك تكون أول سفينة أمريكية⁹ تعبر المحيطات وصولاً إلى البحر الأحمر¹⁰، وإستقبل روبس استقبالا حسناً في المُخا إلا أنه فشل في تحقيق الكثير من النجاح التجاري فأبحر عائداً إلى كلكتا، وقد عادت هذه السفينة إلى ميناء المُخا في عام 1801م بقيادة كابتن لوثر دانا (1763 - 1832) Luther Dana؛ حيث جلبت من المُخا 326 ألف رطل من البن، لأربعة من التُّجار في مقاطعة سالم¹¹.

السفينة يوليسيس The Ulysses: ثاني السفن الأمريكية التي شوهدت في ميناء المُخا¹²، وصلت حمولتها إلى 163 طن - وتُعد من السفن ذات الحمولة الصغيرة - لا توجد بيانات واضحة لهذه السفينة، سوى أنها قد تحطمت على سواحل جزيرة Cape Cod، بالقرب من ولاية ماساشوستس في 21 فبراير 1802م، تحت قيادة كابتن جيمس كوك James Cook، هي وسفينتين أُخريين، The Brutus & The Valusia، ذا بروتس، وذا فالوسيا على الترتيب¹³.

بعد ذلك بعامين، جرت محاولات لإنشاء مصنع وحصل القباطنة الأمريكيون على إذن برفع علمهم على منزلهم المستأجر - والذي كان بمثابة مستودع وأماكن معيشة على الشاطئ - شعر التجار الإنجليز بأن البساط ينسحب من تحت أقدامهم شيئاً فشيئاً، فقد رأوا أنّ الأمريكيين يدمرون تجارة البن من خلال دفع أسعار باهظة؛ لشرائه، لم يكن الإمام قد اعترف بعد بالأمريكيين كأمة - لكن - قام التجار الأمريكيون الزائرون بإعطائه وعوداً بإحضار الهدايا له، وإنشاء مصنع في المُخا، وبين عامي 1800 و1810، ازداد النشاط الأمريكي كثافةً في المدينة.

مع بداية القرن التاسع عشر كانت السفن الأمريكية تقوم بشحن ما يقرب من ثلاثة أرباع الإنتاج الكلي لليمن من البن، والمُقدر بـ 13.000 ألف بالة¹⁴، وقد أدت هذه المنافسة في تجارة البن إلى رفع الأسعار من ٥٦ دولار للباله (حوالي

١١ جنيه إسترليني)، إلى ٧٥ دولارًا (حوالي ١٥ جنيه إسترليني)، الأمر الذي أدى إلى إلحاق أضرار بالغة بتجارة الإنجليز في هذه السلعة¹⁵.

السفينة مارجريت **Margaret**: تم بناؤها عام 1800م، لحساب الأخوين جون ديربي **John Derby**، وصمويل ديربي **Samuel Derby**، وبنجامين بيكمان **Benjamin Pickman**، في مقاطعة سالم، وسُجلت في نفس العام (في نوفمبر)، تصل حمولتها إلى 295 طنًا¹⁶، في عام 1804م، وصلت إلى المُخا بقيادة "كابتن هنري إلكنز"¹⁷ **Henry Elkins**، ذائع الصيت، وفي أكتوبر عام ١٨٠٧م عادت السفينة (مارجريت) بشحنة كبيرة من البن لا يُعرف مقدارها، إلا أن الصفقة وصفت بأنها "أكثر جرأه"¹⁸

السفينة أمريكا **The America**: إحدى السفن الأمريكية، التي كان لها السبق في الوصول إلى ميناء المُخا، تحت قيادة الكابتن بينجامين كرونينشيلد¹⁹ **Benjamin Crowninshield**، صدرت الأوامر للسفينة بالذهاب إلى سومطرة لجلب الفلفل، فرحلت من ميناء سالم عام 1804م، وبسبب تدني أسعار الفلفل في الولايات المتحدة بشكلٍ كبير، كان يأمل مالك السفينة (جورج كرونينشيلد)، أن يُخالف ابن أخيه أوامره، ولا يجلب الفلفل بل يأتي بـ سلعةٍ أخرى، يستطيع المتاجرة فيها، وشاءت الأقدار أن يحدث ما تمناه كرونينشيلد، عندما قام بينجامين بتغيير اتجاه رحلته إلى المُخا، وإحضار شُحناتٍ من البن اليمني، وبالفعل وصلت السفينة إلى ميناء سالم في يوليو 1805م، بدون الفلفل الذي انخفضت أثمانه في البلاد، وبـ سلعةٍ كان قبطان السفينة يعلم جيدًا أنّ عمه سيجني من ورائها أرباحًا طائلة وهي "البن"²⁰.

يُذكر أنّ اللورد جورج فالنتيا، قد ذكر في رحلاته، أنّ الأمريكيين قد اشتروا النوع الرديء من البن غير النظيف، أما هم (يقصد الإنجليز)، قد اشتروا النوع

الجيد، الخالي من الشوائب، وأن عدد السفن الأمريكية التي تواجدت في المخا عام 1804م، قد وصل إلى ستة سفن، وأكد له كابتن إلكنز عند زيارته في العام التالي للمخا (1805م)، أن حوالي ستة سفن أخرى كانت في طريقها للميناء في العام المنصرم، لكنها لم تصل²¹.

السفينة سنو ماري (باركيه ماري): كانت تُسمى Snow Mary، وتم تغيير الاسم إلى Barque Mary، عام 1802م، تصل حمولتها إلى 189 طنًا، ذهبت إلى المخا بقيادة كابتن دانييل براي (الابن)²² Daniel Bray, jr، عام 1804م²³، لكن العلاقات توترت بسبب حادثة غير سارة، حدثت في العام التالي²⁴.

السفينة إسيكس Essex: في 30 أكتوبر عام 1805م، كانت السفينة Essex بقيادة الكابتن جوزيف أورني Joseph Orne في طريقها إلى ميناء المخا حاملةً معها 60 ألف دولارًا؛ لشراء البن، لكن قرصانًا يُدعى "محمد عقل"، أقنع (أورني) بالمتاجرة في الحُديدة، وكذلك بأخذ 30 من العرب (اتباع القرصان)؛ لمساعدته في الملاحة في هذه المنطقة، وكانت سفينته تحرس السفينة إسيكس، وعند حلول الليل قرب جزيرة كمران²⁵ أعطى الإشارة لتابعيه من العرب بالهجوم على طاقم السفينة، ودارت مذبحه راح ضحيتها أورني وكل الطاقم ما عدا صبي هولندي كان يُدعى "جون هيرمان بول" John Herman Poll، الذي أخذ أسيرًا حتى وافته المنية عام 1812م، وتم قطع رأس جثة جوزيف أورني وتشويه جثته، ونُهبت السفينة بكاملها، ولم يتبقَ منها شيئًا²⁶.

لجأ الأمريكيون إلى القضاء الإنجليزي من أجل إنصافهم في هذه القضية، فقامت شركة الهند الشرقية البريطانية بإرسال ديفيد سيتون David Seton المقيم البريطاني في مسقط، إلى جزيرة كمران، لصاحبها وحاكمها "سعيد عقيل"، فهدده

بهدم جميع المباني في الجزيرة، وسحبها منه إذا لم يتم بتسليم هؤلاء القراصنة، لكن محاولته فشلت ولم يتمكن من إيجادهم²⁷ - لكن - بعد هذه الحادثة تم استئناف التجارة مع الشرق رسميًا في مارس 1809م، حين قام تجار سالم باستيراد 2 مليون رطل من بُن المُخا إلى الولايات المتحدة الأمريكية²⁸.

السفينة فرانكلين **Franklin**: استطاعت الوصول إلى المُخا، وتحميل شحنة من البُن تُقدر بنحو 532.370 رطل²⁹ لحساب التاجر الثري جوزيف بيبودي³⁰ Joseph Peabody، في ديسمبر عام 1808م³¹.

النشاط الأمريكي في المُخا (1820 - 1830م)

بعد مزيد من الركود، انتعشت تجارة المُخا، ففي يناير 1819م، قامت أربع سفن أمريكية بتحميل البُن، وفي عام 1822م، عادت البارجة سالم جافا The Salem Brig Java بقيادة "كابتن ويليام ه. نيل"، وسفينة أمريكية أخرى، والسفينة بيولا Beulah بقيادة "الكابتن تشارلز فوربس"، من المُخا، في العام نفسه، وفي 29 نوفمبر 1823م، رست البارجة تشارلز Charles بقيادة الكابتن "جون باتشيلدر" John Batchelder في ميناء المُخا، بحمولة تُقدر بنحو 230.46 طن، ثم عادت إلى بوسطن في ديسمبر من العام نفسه بشحنة تُقدر بنحو 1300 بالة من بُن المُخا³².

احتلَّ عام 1824م المشهد، فقد عادت العديد من السفن من المُخا مُحملةً بشحناتٍ من البن وهي على الترتيب: ليبرتي Liberty ب 260 بالة، سباي Spy ب 960 بالة، روبيكون Rubicon ب 2700 بالة، كليو ب 1171 بالة، رامبارت Rampart ب 785 بالة، شيراب Cherub ب 276 بالة، ميداس Midas ب 500 بالة، لابوينج Lapwing ب 1056 بالة، جيمس أند إيزابيل James & Isabelle ب 338 بالة، ييلوت Yellot ب 1107 بالة، هيرالد Herald ب 1655 بالة،

سوزان Susan ب 1620 بالة، تشارلز أند إيلين Charles & Ellen ب 256 بالة، كليو Clio ب 1568 بالة، شيراب ب 859 بالة، سالي آن Sally Ann ب 885 بالة، جيو Jew ب 1508 بالة³³، وبذلك يكون مجموع ما تم استيراده من البن اليمني في هذا العام 17.504 بالة³⁴، ويُلاحظ من أسماء السفن السابقة، أنّ هناك سفن قد عادت مرة أخرى إلى المُخا وهي كليو، وشيراب، وعندما عادت زادت شحناتها من البن عن المرة السابقة.

وفي عام 1826م، وصلت كل من: شيراب ب 695 كيس من البن، والسفينة إي اس ES ب 2077 كيس، سميرنا Smyrna ب 841 كيس، سلطنة Sultana ب 600 كيس، كازبيان Caspian ب 1607 كيس، كليو Clio ب 1650 كيس، وعادت شيراب مرةً أخرى ب 997 كيس، وكذلك سميرنا ب 429 كيس، وسلطنة ب 376 كيس (لكن بشحنات أقل من المرة الأولى)، السفينة رومولوس Romulus ب 1400 كيس، جانجيز Ganges ب 700 كيس³⁵، وبذلك يكون مجموع ما تم استيراده من البن اليمني في هذا العام 11.372 كيس³⁶.

ووصل الكابتن تشارلز ميليت Charles Millet على متن سفينة سالم "آن" Ann إلى المُخا، في 20 يونيو 1826م، وأخذ شحنة كاملة من البن إلى سالم في عام 1827م، كما قامت السفينة المحارب الأسود Black Warrior من سالم بقيادة "الكابتن جون بيرترام" بشحن شحنة كبيرة من بُن المُخا عام 1832م³⁷.

وفي عام 1829م، ظهرت أكثر من سفينة في ميناء المُخا؛ لتحميل شحنت من البن كانت على الترتيب: إيميرالد Emerald ب 2200 كيس، تينيدوس Tenedos ب 1150 كيس، ديلوس Delos ب 60 كيس، سميرنا ب 1784 كيس، وليام أند هنري William & Henry ب 1200 كيس، إدجار Edgar ب 1000 كيس، نايل Nile ب 1670 كيس، إكزاكت Exact ب 450 كيس، ليندر

Leander بـ 2500 كيس، تينيدوس Tenedos بـ 900 كيس³⁸، وبذلك يكون مجموع ما تم استيراده من البن اليمني في هذا العام 12.914 كيس³⁹.

أما عام 1830م، فقد رست السفينة سيركيشن Circassion وعادت بـ 1800 كيس، ثم جارلاند Garland بـ 1200 كيس، وليام أند هنري William & Henry بـ 1150 كيس، فلورا Flora بـ 1000 كيس، دون كيشوت Don Quixote بـ 800 كيس، بانيان Banyan بـ 350 كيس، هنري Henry بـ 300 كيس، شيراب بـ 190 كيس، كينجستون Kingston بـ 600 كيس، سميرنا بـ 1000 كيس، تينيدوس بـ 1200 كيس، كولون Colon بـ 2200 كيس، كارولينا أوجوستا Carolina Augusta بـ 2000 كيس، فانفان Fanfan بـ 1500 كيس، ليديز ريتيرن Lady's Return بـ 720 كيس، ليندر Leander بـ 1200 كيس، بادانج Padang بـ 1500 كيس، ميلفيل Melville بـ 2250 كيس، ميرميد Mermaid بـ 2000 كيس، إنديكس Index بـ 1300 كيس، سوزان بـ 1050 كيس، بانيان بـ 1150 كيس، كينجستون بـ 800 كيس، شيراب بـ 1700 كيس، دانييل ويبستر Daniel Webster بـ 120 كيس⁴⁰، وبذلك يكون مجموع ما تم استيراده من بن المُخا 29.080 كيس⁴¹.

مصر وتجارة البن اليمني في القرنين 17، 18

في بداية القرن السابع عشر، تركزت مساهمة البحار العربية في التجارة العالمية بشكل أساسي على السبائك والذهب واللؤلؤ والماس والفلفل وإلى حد ما الحرير، وبحلول نهاية القرن، كان لتجارة البحر الأحمر دورًا مهمًا في هذه التجارة من خلال العديد من السلع مثل: السكر، والنيلة، البن، الملح الصخري، التبغ، القطن، والأرز، والحبوب.

عندما بدأت القوة البرتغالية في الانحسار عن منطقة البحر الأحمر خلال القرن السابع عشر، ازداد نشاط التجار العثمانيون في جلب السلع المختلفة من المنسوجات، والتوابل الهندية، بالإضافة إلى كميات مُتزايدة من البُن اليمني، إلى مينائي جدة والسويس، وشحن هذه البضائع بعد ذلك إلى أسواق القاهرة، ورشيد، والإسكندرية؛ لبيعها محليًا، أو شحنها إلى أوروبا.

كان لـ تجارة مصر مع البحر الأحمر، والمحيط الهندي أهمية كبيرة خلال العقود الأولى من القرن التاسع عشر، ففي عام 1817م، احتلت صادرات مصر من السلع الهندية إلى أوروبا المرتبة الثالثة في قائمة صادرات مصر آنذاك، والتي تصدرتها السلع المصرية، تليها السلع التي جاءت من أفريقيا واليمن⁴²، وقد امتدت التعاملات التجارية بين مصر ومنطقة المحيط الهندي منذ الربع الأخير من القرن الثامن عشر، فعلى سبيل المثال كان للتاجر الثري "محمد علي العرايشي" المتوفي عام 1788م، تجارة مُهمة مع تلك الجهات، أدت إلى ثرائه من استيراده لكل من "المنسوجات، واللبن، والبُن، والتوابل"، وعند وفاته قُدرت ثروته بحوالي 18 مليون بارة (أو نصف)⁴³، ومع أواخر هذا القرن أيضًا، بيع القنطار⁴⁴ من البُن بما يقرب من 15 قرشًا في شبه الجزيرة العربية، وما بين خمسة وعشرين قرشًا وخمسين قرشًا في القاهرة⁴⁵، لذا يمكننا تخيل مدى المكاسب التي تحصل عليها التجار من بيع البُن اليمني فقط⁴⁶.

لعبت محافظة قنا دورًا محوريًا في هذا الازدهار السوقي الجديد، كانت المحافظة مُنتجًا رئيسًا لقصب السكر، وتركزت معامل تكرير السكر هناك، وفي صعيد مصر بشكل عام، المئات من قنطار سكر الصعيد، وسكر فرشوط بمحافظة قنا، كان أفضل ما حصلت عليه إستانبول (الدولة العثمانية) - وبالمثل - كانت

محافظة قنا أول محطة تجارية للبن اليمني عبر ميناء القصير، والتي فاقت أهميتها بكثير أهمية ميناء السويس على البحر الأحمر⁴⁷.

محمد علي باشا وتجارة البن اليمني

في أثناء حكم محمد علي باشا، قام بدفع 140 فرنكًا قيمة القطار الواحد من بن مَحا، لكنه كان يبيعه في الخارج بـ 300 فرنكًا⁴⁸ - أي بنسبة أرباح تصل إلى 200% تقريبًا، ويذكر باتريك كامبل Patrick Campbell قنصل بريطانيا العام في مصر أن أرباح بن مَحا اليمني قد وصلت إلى 5.400.000 قرشًا⁴⁹.

أوائل القرن التاسع عشر، خاض حربًا لم يكن يتوقع خوضها وهي الحرب الوهابية (1811 - 1818م)، وذلك بعد أن طلب منه السلطان العثماني سليم الثالث (1789 - 1807) في عام 1807م، استرداد الأراضي العثمانية الحجازية من أيدي آل سعود، بدأ محمد علي يعد للحملة بمنطقة القبة في معسكر أعده لها هناك، واختار لقيادة هذه الحملة ابنه طوسون وكان في السابعة عشر من عمره واختار الشيخ محمد المحروقي كبير تجار مصر مديرًا لمهامها وجعله مستشارًا لطوسون وأوصاه بأن يلتزم بإتباع مشورته.

وتنقسم تلك الحرب إلى مرحلتين رئيسيين: ففي المرحلة الأولى، استولت القوات المصرية بقيادة طوسون على ميناء ينبع عام 1811م، كما استولت على المدينة في عام 1812م، ومكة في العام التالي، وفي عام 1815م، عقد طوسون هدنة مع الوهابيين احتفظ بمقتضاها الوهابيون، بنجد وبعض أجزاء من الحجاز - لكن بعد وفاة طوسون استؤنفت الحرب في عام 1816م، وتمكنت قوات محمد علي بقيادة نجله إبراهيم باشا من التقدم صوب نجد، وحاصرت هذه القوات قلاع الوهابيين حتى سقطت في أيديها الواحدة تلو الأخرى، وفي النهاية تم الاستيلاء

على الدرعية العاصمة السعودية في عام ١٨١٨م، وأرسل الأمير عبد الله إلى استانبول حيث أُعدم.

كان من أهم نتائج تلك الحرب، سيطرة الإدارة المصرية المباشرة على الحجاز بحلول عام 1820م، الأمر الذي جعل من الباشا يحتكر تجارة البحر الأحمر تمامًا، وفقد التجار شيئاً فشيئاً الأرباح التي كانوا يحصلون عليها من تلك التجارة في المنطقة، لدرجة أنّ مُمثل محمد علي في جدة، قد رصد أرباحاً للباشا من التجارة مع الهند وعائدات الشحن، تجاوزت 10.2 مليون بارة عام 1820م⁵⁰.

بالنسبة للولايات المتحدة: أشار وليام هودجسون⁵¹ William Hodgson المبعوث الأمريكي لمصر في عهد محمد علي، في تقريره الذي أرسله لوزير خارجيته عام 1835م، إلى أنّ بلاده كادت أن تحتكر تجارة البن اليمني، تلك السلعة النفيسة - على حد قوله - ما بين عامي 1800 - 1830م، كما أنها ساهمت بنصيب كبير في تجارة البحر الأحمر، التي باتت في يد محمد علي باشا، وذكر أنّ تقدير ما كان يُصدر من هذه السلعة "المليون دولار" تقريباً، وهي قيمة كبيرة مقارنةً بما كانت تستورده الولايات المتحدة من سلع أخرى من الدولة العثمانية آنذاك⁵².

ثانياً: محاولة فتح اليمن وأثر ذلك على التجار الأمريكيين

بعد أن استقر الموقف في يد خليل باشا في اليمن قرر محمد علي في عام ١٨٢٠م، إعادة البلاد إلى الإمام المهدي عبد الله (١٨١٦-١٨٣٥)، نظير أن يتعهد الأخير بدفع جزية سنوية تُقدر بثلاثة آلاف قنطار من البن باسم السلطان العثماني.

أرسل الإمام تابعيه؛ لاستلام البلاد اليمنية التي سيطرت عليها قوات محمد علي وذلك، باستثناء مدينة أبو عريش التي اتفق الإمام مع خليل باشا على أن يكون تسليمها لعلي بن حيدر، ثم عاد خليل باشا إلى الحجاز بعد أن سلم ما فتحه من البلاد اليمنية للإمام الزيدي.

إذاً انتهت بذلك مهمته العسكرية في ولاية اليمن بعد أن أعادها الى التبعية العثمانية، وبعد أن تعهد الإمام لـ خليل باشا بأن يدفع للحكومة العثمانية جزءاً من الخراج اعترافاً من أئمة صنعاء بالعودة إلى التبعية العثمانية من جديد، بعد أن كانوا قد خرجوا عن هذه التبعية منذ الجلاء الأول للعثمانيين عام ١٦٣٥م، واكتفت القوات المصرية بإقامة حاميات لها على الساحل اليمني في المخا والحديدة، ورُبيد.

تمتع التواجد المصري في الجزيرة العربية عامة وبلاد اليمن خاصة بنوع من الثبات والاستقرار إلى أن تغيرت طبيعة العلاقة القائمة بين السلطان العثماني وواليه محمد علي باشا، المتعاون معه والساعي لإخضاع كل خارج عن طاعته إلى خلاف تطور فيما بعد إلى حرب؛ سببها بروز النزعة الاستقلالية لدى محمد علي الذي أغراه ما وصل إليه من نتائج مبهرة في حملاته، فبدأ النزاع في الشام عام ١٨٣٢م؛ لتقع آثاره على الوجود المصري في الجزيرة العربية، بعد أن حشدت جميع القوات المصرية لمواجهة حرب الحكومة، حيث أخذت العناية ببلاد الحجاز، واليمن تقل وتأخرت مرتبات الجند مما نتج عنه الفتنة الخطيرة التي عرفت بثورة "تركجة بيلماز"، التي سرعان ما تطورت لتشمل ولاية اليمن.

بعد الحملة التي أرسلها محمد علي باشا بقيادة أحمد باشا يكن وسيطرته على الوضع في جدة انسحب بيلماز جنوباً الى القنفذة حيث كانت تعسكر حامية

مصرية لذا لم يتمكن من السيطرة على القنفذة، فاتجه إلى الخديفة فدخلها في 25 يوليو 1832م، ثم استقر في المُخَا التي سيطر عليها بعد أن حاصرها.

أثناء تواجده في المُخَا قام بالاستيلاء على السفن الهندية المارة في البحر الأحمر، وأجبرها على إنزال حمولتها، واستولى عليها وأرسل السفن مرة أخرى إلى الهند، وكان هدفه من ذلك؛ أن يمنع أحمد باشا من استخدام هذه السفن في نقل قواته؛ لمهاجمته.

وقد كتب جورج روبنز جليدون⁵³ George Robbins Gliddon في مقتطف رسالة أرسلها إلى وزارة الخارجية الأمريكية في نيويورك بتاريخ 15 أبريل 1837م، عن أحداث اليمن ونتيجة تلك الأحداث على تجارة بُن المُخَا، وأثر ذلك على الجانب الأمريكي، فقال: "أنّ الصراع بين الباشا، والعرب على مدى الأربع سنوات الماضية، وخاصةً أمير تعز علي بن مجثل⁵⁴ - الذي تظاهر بوقوفه إلى جانب قوات محمد علي، إلا أنه كان لا يطبق الحكم العثماني في اليمن، وأراد يلماز استمالته في حربه مع القوات المصرية - أدت إلى تقليص تجارة البحر الأحمر؛ لأنّ أي تاجر لن يجرؤ على المغامرة في شبه الجزيرة "المُشتعلة"؛ من أجل مقايضة السلع النقدية البن، والجلود، والأفيون، مقابل المنتجات الأوروبية أو الدولار الإسباني الأمريكي، وحتى تتوقف تلك الاعتداءات، لن ينجح التجار الأمريكيين في الوصول لمبتغاهم في هذه البلاد".

واستطرد بقوله "أنه من المتوقع إخضاع اليمن بالكامل لسلطته، فإن نظام الاحتكار الذي أنشأه، سيؤثر على حرية التجارة بقدر ما يجعله البائع الوحيد لتلك السلع المهمة التي لا يمكن الحصول عليها إلا من خلاله، وليس من المستبعد بعد فترة، إبرام عقود في القاهرة لتوصيل بُن المُخَا، إلى المناطق المختلفة".

ويُسهب "تُعد القرصنة عائق آخر في البحر الأحمر، فحدث أن قام القرصنة بنهب تابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية، ورافعة للعلم البريطاني في يناير 1837م⁵⁵، وهناك حادثة أخرى وقعت عام 1825م في 10 أبريل، لـ بارجة إنجليزية تُدعى "ماري آن" Mary Anne، وقبطانها وليام لينجارد William Lingard على سواحل ميناء بربرة⁵⁶، تلك المذبحة جعلت شركة الهند الشرقية البريطانية تفرض غرامة تُقدر بنحو 80 ألف إسترليني، قد تم دفعها عام 1836م - أي بعد مرور 11 عامًا - وفي رأيه، أن كل تلك الأحداث كانت تجربة مفيدة لمعرفة مدى الضرر الذي يوقعه قرصنة ساحل شرق أفريقيا على التجارة".

"يبدو أن سلامة خدمة التجار الأمريكية المعرضة للقرصنة في البحر الأحمر، مُعرضة للخطر، إلى جانب الانتهاك المستمر للعقود التجارية في المُخا للشحنات الأمريكية الضخمة؛ نظرًا لأن السكان المحليين يعتبرون أنهم يستطيعون التعامل مع التجار كما يحلو لهم، والإفلات من العقاب، وتلك الأمور تتطلب تدابير يتم بموجبها حماية السفن الأمريكية؛ لأنَّ الحرب قد تمتد إلى العلاقات التجارية؛ وبدافع من الرغبة في رؤية التأثير الأمريكي يمتد إلى أبعد زوايا الأرض، عرض جورج جليدون في رسالته على حكومة بلده، فكرة مفادها، ضرورة وجود حامية أمريكية على الموانئ الخاصة بالبasha، والقريبة من مركز تجارتهم في المُخا، وقد أغراهم بالافتناع بتلك الفكرة، عندما أوضح أن محمد علي لديه رغبة قوية في رؤية "رجال حرب أمريكيين" عند موانئه"⁵⁷.

إذن، أرادت الولايات المتحدة، أن يفرض محمد علي سيطرته على اليمن؛ آملين في زيادة دروب التسهيل لتجارتهم هناك، وهذا كان رأي وليام هودجسون كذلك، وقد عرضه على كل من محمد علي ووزير خارجيته بوغوص بك، وكان جواب كلاً منهما أن "لا شيء قد تقرر بعد"⁵⁸، فالبن اليمني (بن المُخا) كان هو

العامل الأساسي الذي من أجله دخل محمد علي في دائرة اهتمام الولايات المتحدة؛ لأنّ نشأة أي علاقات تجارية بين البلدين كان أمرًا مُستبعدًا؛ نظرًا لعدة عوائق منعت قيام علاقات تجارية واضحة في ذلك الوقت أهمها بُعد المسافة بين البلدين، وتشابه السلع.

وفي كل الأحوال، كانت رؤية محمد علي باشا تتلخص في: أنّ طالما هناك أرباح تجارية من سلعة ما هو محتكرها أو محتكر الطريق المؤدي لها، إذا لا مانع أبدًا من إنشاء علاقات تجارية مع أي دولة تود المتاجرة معه في هذه السلعة، طالما أنّ النتيجة؛ إنعاش خزينة دولته؛ من أجل تحقيق الاستقلال الذي يوده عن التبعية العثمانية.

لذا ربح كثيرًا بالتواجد الأمريكي على أرض مصر مُمثلًا في قنصليتها التي أُنشئت - بشكل رسمي - عام 1835م، وحظيت بكافة الامتيازات التي حصلت عليها مثيلاتها من قنصليات الدول الأجنبية الأخرى على أرض الإسكندرية (وعدددهم 17 قنصلية)، وبذلك استطاعت الولايات المتحدة تحقيق مأربها في التواصل مع باشا مصر، وكانت من قبل قد مهدت لهذا التواصل بالاتفاقية التي عقدها مع الدولة العثمانية عام 1830م.

¹ George, Viscount Valentia, Voyages and Travels to India, Ceylon, The Red Sea, Abyssinia, and Egypt (1802 – 1806), Vol., 2, London, 1809, p. 363.

² Ibid. p. 364.

³ يخبرنا جون رينولدز في كتابه "Voyage of the United States Frigate Potomac Under the Command of Commodore John Downes"، أنّ أول سفينة وصلت ميناء المُخا اليمني كانت السفينة Recovery من ميناء سالم الأمريكي، تحت قيادة جوزيف رويس Joseph Ropes، عام 1798م، وهذا مُخالف لما ورد على لسان فالنتيا في كتابه، حين ذكر أنّ أول ظهور للسفن كان عام 1803م.

J. N. Reynolds, Voyage of the United States Frigate Potomac Under the Command of Commodore John Downes during the Circumnavigation of the Globe in the Year 1831, 1832, 1833, and 1834, published by Harper & Brothers, New York, 1835, See Also:

Joseph. B. Felt, Annals of Salem, Vol., 2, Second Edition, Published by W. & S. B. Ives, Salem, 1849, p. 313, See Also:

Memoire of Elias Hasket Derby, Merchant of Salem, Mass, Merchant's Magazine and Commercial Review, February., 1857, p. 168.

⁴ تزن البالة 227 كيلو جرام.

⁵ هذا التقدير من عمل الباحثة.

⁶ George Valentia, Op. cit. pp. 366, 367.

⁷ إلياس هاسكيت ديربي: وُلد عام 1739م بولاية ماساشوستس، بعد أن ورث أعمال الشحن الخاصة بوالده، شارك بنشاط ب سفن الشركة في عمليات القرصنة خلال الثورة الأمريكية. ثم قام بتوسيع الأعمال على المستوى الدولي، وأصبح رائدًا في استكشاف طرق تجارية جديدة؛ كانت سفنه من أوائل السفن الأمريكية التي وصلت إلى بحر البلطيق والهند وجزر الهند الشرقية والصين. ومن المفارقات أنه لم يذهب أبدًا إلى البحر بنفسه، ولكنه أدار الشركة جيدًا، وطور أعمالًا مشهورة بنطاقها الجغرافي، كانت جزيرة موريشيوس في المحيط الهندي واحدة من أكثر شركائه التجاريين ربحية، كانت وفاته عام 1799م عن عمرٍ ناهز الستون عاما.

<https://www.infoplease.com/biographies/society-culture/elias-hasket-derby>.

⁸ The Marine Room of the Peabody Museum of Salem, Peabody Museum Salem, Massachusetts, 1921, p. 47, See Also:

Glenn. A. Knoblock, New England Shipbuilding: Vessels That Made History, Published by The History Press, First Edition, 2021, p. 49.

⁹ كادت سفينة "ذا انتربرايز" The Enterprise، بقيادة الكابتن ريتشارد كليفلند Cleveland، أن تحصل على شرف السبق لأول السفن الأمريكية، حين غادرت ميناء سالم عام 1797م، في طريقها ل المٌخا، لكن صدرت الأوامر لها بالرجوع من ميناء لو هافر Le Havre الفرنسي.

Eric Marco, The First Americans at Mocha, The Geographical Journal, Vol. 130, No.1 (March.,1964), p. 183.

¹⁰ Glenn. Knoblock, Op. cit. p. 49.

¹¹ يحيي محمد أحمد غالب، الهجرة اليمنية إلى الولايات المتحدة في النصف الثاني من القرن العشرين، مجلة بحوث كلية الآداب – جامعة المنوفية، المجلد 31 / العدد 120، يناير 2020، ص 1886.

¹² Eric Marco, Op. cit. p. 183.

لا توجد بيانات أو سجلات واضحة لرسو هذه السفينة في الميناء، إلا أن بعض المراجع تؤكد على وجودها كثنائي السفن الأمريكية في المخا، فقد قام كابتن هنري إلكنز بالذهاب بها إلى المخا ومسقط؛ لكي يجمع المعلومات الخاصة بالتجارة مع هذه الموانئ؛ لفتح أسواق جديدة لمالكي السفينة، وسفن تجارية أخرى وهي عائلة (كرونينشيلد)، انظر:

Randall Nelson Flaherty, To 'the most distant parts of the Globe': Trade, Politics, and the Maritime Frontier in the Early Republic, University of Virginia, December., 2014, p. 210.

¹³ Ralph. D. Paine, The Ships and Sailors of Old Salem: The Record of a Brilliant Era of American Achievement, The Outing Publishing Company (MCMIX), New York, 1909, p. 248.

¹⁴ فاروق عثمان أباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839 - 1918، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987م، ص 149.

¹⁵ أروى الخطابي، تجارة البن اليمني (ق17-ق19)، رسالة ماجستير - منشورة، قسم التاريخ / جامعة صنعاء، 2004 م، ص 223.

¹⁶ James Duncan Philips, The Voyage of Margaret in 1801: The First Salem Voyage to Japan, Contained in Proceedings of the American Antiquarian Society, Volume 54, Issue 2, January., 1, 1945, p. 314. <http://www.americanantiquarian.org/proceedings/44807105.pdf>

¹⁷ قام إلكنز بكتابة عدة رسائل لمالكي السفينة مارجریت (عائلة كرونينشيلد) يخبرهم فيها، برؤيته لسفن تجار بورتسموث (Portsmouth) (الإنجليزية) في المخا، وأنه رأى أكثر من سفينة تابعة لهم في المنطقة، كما أنه شاهد السفينة أمريكا في طريق عودته من المخا على (مارجریت)، فنصح بنيامين كرونينشيلد قبطان "أمريكا" بضرورة التوجه إلى المخا؛ نظراً لوجود فرصة هائلة لشراء البن من هناك بكميات كبيرة، وبالفعل غيرت السفينة مسارها وتوجهت إلى المخا، كما أوضح لورد فالنتيا في مذكراته عن رحلاته، أن كابتن إلكنز كان موجوداً في المخا عام 1804م، وعاد إليها في العام الذي تلاه، لكنه لم يذكر على أي سفينة كان موجوداً، والاحتمال الأكبر أن "مارجریت" كانت موجودة في يونيو 1804م في المخا، مثلما أوضح فالنتيا أن هناك سفينة أمريكية قد شاهدها في المخا يوم 24 يونيو، انظر:

Randall Nelson Flaherty, Op. cit. p. 206, 214. See also: Lord Valentia, Op. cit. pp. 75, 414.

¹⁸ أروى الخطابي، تجارة البن اليمني (ق17-ق19)، ص 223.

- في اعتقادي، أن الصفقة وُصفت "بالأكثر جرأة"؛ بسبب قانون الحظر الذي وضعه الرئيس توماس جيفرسون عام 1807م، لمنع استيراد السلع من الخارج، ومع ذلك استطاعت السفينة خرق هذا القانون والوصول من المخا بشحنات من البن.

¹⁹ بنجامين وليامز كرونينشيلد: وُلد في مقاطعة سالم عام 1772م، وهو ابن قبطان وتاجر بحري، عمل في شركة الشحن العائلية "كرونينشيلد"، وخدم في البحر، كما كان ناشطاً سياسياً، تم انتخابه في مجلس النواب بولاية ماساشوستس عام 1811م، ومجلس شيوخ الولاية عام 1812م، عُين عام 1815م وزيراً للبحرية، وأشرف بنفسه على الاستراتيجية البحرية لحرب الولايات المتحدة مع الجزائر في ذلك العام، تُوفي عام 1851م، عن عمر يُناهز الـ 79 عاماً، انظر:

<https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/us-people/c/crowninshield-benjamin-w.html>

²⁰ Charles H. P. Copeland, To the Farthest Port of the Rich East, American Heritage Magazine, Vol., 6, Issue., 2, February., 1995. <https://www.americanheritage.com/farthest-port-rich-east>.

²¹ George Valentia, Op. cit. p. 415.

²² دانييل براي الابن: من مواليد 1751م، كان والده معروفاً بتميزه كقبطان بحري على سفن شركة ديربي للشحن والتجارة، وورث ابنه عنه حبه للبحر، ولقيادة السفن، اشتهر عنه مشاركته في حرب الاستقلال الأمريكية عام 1783م، كانت وفاة الأب في 1798م، أما الابن فقد تُوفي عام 1819م.

<https://patch.com/massachusetts/salem/then-now-window-to-the-past>

²³ Eric Marco, Op. cit. p. 183.

²⁴ قام حاكم المُخا(الدولا) في 30 يوليو عام 1805م، بإخبار الأمريكيين الموجودين في الميناء أنّ حاكم اليمن(الإمام)، قد قام بتعيين شقيق "سعيد محمد عقيل" التاجر الثري وحاكم ظفار، كوكيل لهم في المدينة؛ من أجل مباشرة تجارتهم، ومنع أي شخص من المتاجرة معهم، وإلا سيقوم بدفع غرامة 5000 دولار، وكان يقصد بذلك إزعاج الإنجليز الموجودين في المُخا وعلى رأسهم السيد برينجل Mr. Pringle، لذا فالعلاقات كانت تسير بشكل جيد بين اليمن والولايات المتحدة حتى حدوث هذه الحادثة، انظر:

George Valentia, Op. cit. p. 416.

²⁵ إحدى الجزر اليمنية.

²⁶ Joseph. B. Felt, Op. cit. p. 320.

²⁷ James R. Fichter, The Palimpsest Captive: Narratives of Islam, the Essex, and Her Boy in Early Republican Culture, Huntington Library Quarterly 83 no. 1 (2020), p. 153.

²⁸ Eric Marco, Op. cit. pp. 183, 184.

²⁹ اختلفت التقديرات حول هذه الشحنة بين 532.370 و532.365، لذلك يمكن القول أنّ الرقم الأول صحيحاً بشكل تقريبي.

³⁰ جوزيف بيبودي: من مواليد 1757م بولاية ماساشوستس، اشتغل بحارًا في سن صغيرة، عندما بلغ عشرين عامًا، لحساب التاجر الثري إلياس هاسكيت ديربي، ثم بسبب تقانيه في عمله استطاع تكوين امبراطوريته الخاصة من السفن التجارية، التي جابت البحار حتى الشرق الأقصى؛ ليصبح أغنى مقاطعة سالم التي اشتهرت في الأساس بنشاطها التجاري البحري الضخم، تُوفي عام 1844م.

<https://historicipswich.org/2016/03/29/glen-magna-and-the-joseph-peabody-family-of-salem/>

³¹ Eric Marco, Op. cit. p. 183.

³² Consular Letters, Smyrna, from David Offley to Hon. J. Q. Adams, Secretary of State, January., 24, 1824, No. 200, Public Documents Printed by Order of the Senate of the United States, Third Session of the Twenty-Fifth Congress, Vol., 3, December., 3, 1838, Washington: Printed by Blair and Rives, 1839, p. 88.

³³ Extract of Letter from David Offley to Hon. J. Q. Adams, Secretary of State, Washington Dated, Smyrna, January., 24, 1824, No. 200, Ibid, p. 93.

³⁴ هذا التقدير من عمل الباحثة.

³⁵ Ibid, p. 99.

³⁶ هذا التقدير من عمل الباحثة.

³⁷ Eric Marco, Op. cit. p. 184.

³⁸ Extract of Letter from David Offley to Hon. J. Q. Adams, Secretary of State, Op. cit. p. 108.

³⁹ هذا التقدير من عمل الباحثة.

⁴⁰ Ibid, p. 116.

⁴¹ الإحصاء من عمل الباحثة.

⁴² Pascale Ghazaleh, Trading in Power: Merchants and the State in 19th Century Egypt, J. Middle East Stud. 45 (2013), p. 76.

⁴³ Nelly Hanna, Artisan Entrepreneurs in Cairo and Early-Modern Capitalism (1600–1800), Syracuse University Press, First Edition, 2011, p. 180.

⁴⁴ القنطار يساوي 99.5 رطل، و45 كيلو جرام (تقريبًا).

⁴⁵ Pascale Ghazaleh, Op. cit. p. 76.

⁴⁶ رأي الباحثة؛ لأنّ مكسب الثّجار في مصر بات أكثر من ضعفين إلى ثلاثة أضعاف (تقريبًا) مقارنةً بذويه في شبه الجزيرة العربية.

⁴⁷ Zeinab A. Abul-Magd, M.A. Empire and Its Discontents: Modernity and Subaltern Revolt in Upper Egypt 1700 -1920, Washington, DC, June., 17, 2008, p. 53.

⁴⁸ محمد فؤاد شكري، بناء دولة مصر محمد علي – السياسة الداخلية، القسم الثاني / أكثر من طبعة، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، 2009م، ص 226.
⁴⁹ نفسه، ص 785.

⁵⁰ Pascale Ghazaleh, Op. cit. p. 77.

⁵¹ وليم هودجسون: من أعضاء السفارة الأمريكية، رأيت حكومته أن تعهد إليه بمهمة خاصة في مصر، فأصدر إليه لويس ماكلين Louis McLane، وزير الخارجية الأمريكية في 28 أكتوبر 1832م، تعليمات تقضي إليه بالذهاب إلى مصر، للوقوف على ما يمكن تحقيقه من إنشاء علاقات تجارية مع باشا مصر، انظر: محمد فؤاد شكري، المرجع السابق، ص 249.

⁵² نفسه، ص 284.

⁵³ جورج روبنز جليدون: من مواليد مقاطعة ديفونشاير الإنجليزية عام 1809م، والده كان تاجرًا في مصر منذ عام 1818م، وعمل قنصلاً للولايات المتحدة منذ عام 1832م، وفي مصر نشأ جورج، وفي عام 1837م، عينته الخارجية الأمريكية كوكيل قنصلي لقتصلتها في القاهرة، وكان مهتمًا في المقام الأول بالآثار المصرية، وكتب فيها عدة كتب، كما كتب مذكرات عن القطن المصري، قام بالذهاب إلى الولايات المتحدة وحاضر هناك في علم المصريات، توفي جورج في 16 نوفمبر 1857م، في ينما نتيجة إصابته بالحمى الصفراء عن عمر ناهز الـ 48 عامًا، انظر:

<https://prabook.com/web/george.gliddon/3725776>

⁵⁴ علي بن مجتل: لم تُحدد المراجع التاريخية مكان أو تاريخ ولادة علي بن مجتل بيد أنها أجمعت على أنه ولد في أواخر القرن الثاني عشر الهجري، وعلى الرغم من أدواره المهمة ومكانته إلا أن المصادر والمراجع والوثائق التاريخية لم تذكر علي إلا بعد أن لاح اسمه كأحد القادة البارزين الذين تبوّأوا نشر الدعوة السلفية والذود عنها، إبان عهد الدولة السعودية الأولى وذلك من خلال مشاركاته الفاعلة في مطاردة جيوش محمد علي باشا أثناء إمارة محمد بن أحمد المتحمي حيث شارك الأخير في طرد حامية الباشا في مدينة " ططب " عام 1230هـ والتصدي لحملة حسين باشا علي عسير عام 1232هـ كما ذكر محمود شاكر في " شبه جزيرة العرب " حتى أن معاصره الرحالة الفرنسي " موريس تاميزيه " وصفه في " رحلة في بلاد العرب " بأنه كان " حكيماً ذكياً"، انظر:

منصور العساف، أحد قادة الجيوش البارزين في عسير خلال القرن الثالث عشر هجري - علي بن مجتل.. باني قلعة المفتاحة، مقال بصحيفة الرياض السعودية، العدد 17441 / 25 مارس 2016م. <https://www.alriyadh.com/1140687>

⁵⁵حادثة جنوح السفينة الهندية "داريا دولت" Darya Dawlat، هي سفينة شرعية تابعة لمدراس تُبحر تحت ألوان بريطانيا، سُحنت من كلكتا إلى جدة طرف تاجر عربي يُدعى "حاج إنصاف"، وفي طريق عودتها كان على متنها 30 من طاقم السفينة، و 27 حاجًا، وبضائع بقيمة 200 ألف روبية، لكن في الثالثة من صباح يوم 18 فبراير 1837م، جنحت السفينة لمسافة 4 أميال بعيدًا عن ميناء عدن، حاول مسؤول الشحن على السفينة أبو خضر الولوح إلى المدينة على زورق؛ لإرسال الرجال إلى السفينة وتخليصها من البضاعة الموجودة على متنها، وفي طريق عودته إلى السفينة عاد معه 10 رجال على متن قارب آخر، إلا أن مصيرهم كان الغرق، وتم نهب البضاعة الموجودة عليها من قبل القراصنة، انظر:

Zaki Hanna Kour, The Development of Aden and British Relations with Neighboring Tribes, 1839 – 1872, Soas University of London 1975, p. 33.

أمين الريحاني، ملوك العرب، ج 1 / ط 8، دار الجيل - بيروت، 1987م، ص 415.
⁵⁶ مذبح السفينة التجارية ماري آن وقعت على ساحل ميناء بريرة الصومالي، بعد أن أبحرت بحمولتها من موريشيوس، تم إنقاذ قبطان السفينة وليام لينجارد، لكن تعرضت السفينة للنهب والسلب من قبل هؤلاء القراصنة، انظر:

Richard F. Burton, First Footsteps in East Africa, Vol., 2, London: Tylston and Edward, 1856, p. 68, Yasin Mohamed Yasin, Regional Dynamics of Inter-ethnic Conflicts in the Horn of Africa: An Analysis of the Afar-Somali Conflict in Ethiopia and Djibouti, Hamburg, 2010, p. 79.

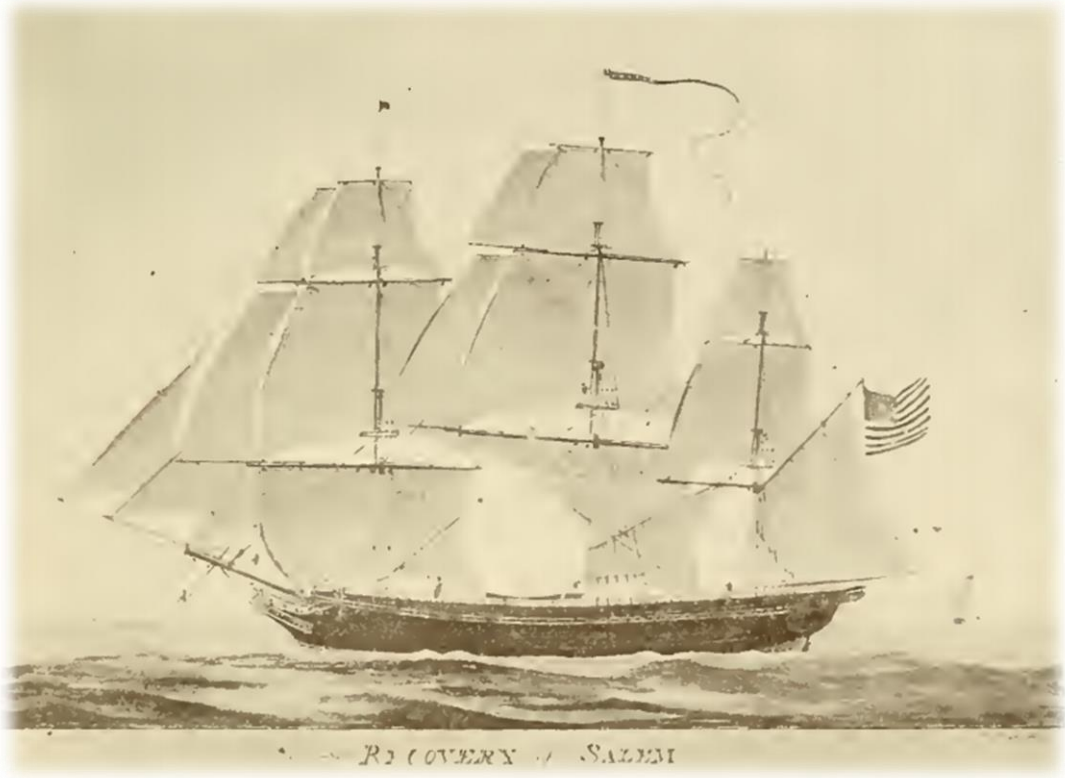
⁵⁷ Extract of a Letter from George R. Gliddon, United State Consul at Cairo, April., 15, 1837, New York, No. 200, Public Documents Printed by Order of the Senate of the United States, p. 205.

⁵⁸ محمد فؤاد شكري، المرجع السابق، ص 284.

الملاحق

مُلحق رقم (1)

لوحة تُصور السفينة ريكفري عام 1799م



The Marine Room of the Peabody Museum of Salem, Op. cit. p. 43.

مُلحق رقم (2)

السفينة يوليسيس The Ulysses



- Old Time Ships of Salem, Second Edition, Essex Institute Salem, Massachusetts, 1922, p. 17.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق المنشورة

باللغة الأجنبية

- Public Documents Printed by Order of the Senate of the United States, Third Session of the Twenty-Fifth Congress, Vol., 3, December., 3, 1838, Washington: Printed by Blair and Rives, 1839.

ثانياً: المصادر والمراجع

1- المصادر

باللغة الأجنبية

- 1- George, Viscount Valentia, Voyages and Travels to India, Ceylon, The Red Sea, Abyssinia, and Egypt (1802 – 1806), Vol., 2, London, 1809.
- 2- J. N. Reynolds, Voyage of the United States Frigate Potomac Under the Command of Commodore John Downes during the Circumnavigation of the Globe in the Year 1831, 1832, 1833, and 1834, published by Harper & Brothers, New York, 1835.
- 3- Joseph. B. Felt, Annals of Salem, Vol., 2, Second Edition, Published by W. & S. B. Ives, Salem, 1849.
- 4- Richard F. Burton, First Footsteps in East Africa, Vol., 2, London: Tylston and Edward, 1856.

- 5- Memoire of Elias Hasket Derby, Merchant of Salem, Mass, Merchant's Magazine and Commercial Review, February., 1857.

2 - المراجع

أ- باللغة العربية

- 1- أمين الريحاني، ملوك العرب، ج 1 / ط 8، دار الجيل - بيروت، 1987م.
- 2- فاروق عثمان أباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839 - 1918، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987م.
- 3- محمد فؤاد شكري، بناء دولة مصر محمد علي - السياسة الداخلية، القسم الثاني / أكثر من طبعة، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، 2009م.

ب- باللغة الأجنبية

- 1- Abul-Magd. Zeinab A, M.A. Empire and Its Discontents: Modernity and Subaltern Revolt in Upper Egypt 1700 - 1920, Washington, DC, June., 17, 2008.
<https://academic.oup.com>
- 2- Copeland. Charles H. P, To the Farthest Port of the Rich East, American Heritage Magazine, Vol., 6, Issue., 2, February., 1995.
- 3- Fichter. James R, The Palimpsest Captive: Narratives of Islam, the Essex, and Her Boy in Early Republican Culture, Huntington Library Quarterly 83 no. 1 (2020).
- 4- Flaherty. Nelson. Randall, To 'the most distant parts of the Globe': Trade, Politics, and the Maritime Frontier in the Early Republic, University of Virginia, December., 2014.

- 5- Ghazaleh. Pascale, Trading in Power: Merchants and the State in 19th Century Egypt, J. Middle East Stud. 45 (2013).
- 6- Hanna. Nelly, Artisan Entrepreneurs in Cairo and Early-Modern Capitalism (1600–1800), Syracuse University Press, First Edition, 2011.
- 7- Knoblock. Glenn. A, New England Shipbuilding: Vessels That Made History, Published by The History Press, First Edition, 2021.
- 8- Kour. Hanna. Zaki, The Development of Aden and British Relations with Neighboring Tribes, 1839 – 1872, Soas University of London 1975.
<https://eprints.soas.ac.uk>
- 9- Marco. Eric, The First Americans at Mocha, The Geographical Journal, Vol. 130, No.1 (March.,1964).
- 10- Old Time Ships of Salem, Second Edition, Essex Institute Salem, Massachusetts, 1922.
- 11- Paine. Ralph. D, The Ships and Sailors of Old Salem: The Record of a Brilliant Era of American Achievement, The Outing Publishing Company (MCMIX), New York, 1909.
- 12- Philips. Duncan. James, The Voyage of Margaret in 1801: The First Salem Voyage to Japan, Contained in Proceedings of the American Antiquarian Society, Volume 54, Issue 2, January., 1, 1945.
<https://www.jstor.org>
- 13- The Marine Room of the Peabody Museum of Salem, Peabody Museum Salem, Massachusetts, 1921.
- 14- Yasin Mohamed Yasin, Regional Dynamics of Inter-ethnic Conflicts in the Horn of Africa: An Analysis of the Afar-Somali Conflict in Ethiopia and Djibouti, Hamburg, 2010.

ثالثًا: الدوريات

منصور العساف، أحد قادة الجيوش البارزين في عسير خلال القرن الثالث عشر هجري - علي بن مجثل.. باني قلعة المفتاحة، مقال، صحيفة الرياض السعودية، العدد 17441 / 25 مارس 2016م.

رابعًا: الرسائل العلمية

أروى الخطابي، تجارة البن اليمني (ق17-ق19)، رسالة ماجستير - منشورة، قسم التاريخ / جامعة صنعاء، 2004 م.

<https://archive.org>

خامسًا: المواقع الإلكترونية

- 1- <https://www.infoplease.com>
- 2- <http://www.americanantiquarian.org>
- 3- <https://www.history.navy.mil>
- 4- <https://www.americanheritage.com>
- 5- <https://patch.com>
- 6- <https://historicipswich.org>
- 7- <https://prabook.com>
- 8- <https://www.alriyadh.com>