

ملخص

لعبت الملاحة البحرية دورًا كبيرًا في ربط الخليج العربي بشرق أفريقيا حيث كانت الوسيلة الوحيدة قبل ظهور النقل الجوي، ونظرًا لخضوع بعض سواحل الخليج العربي للنفوذ البريطاني من خلال مركز تحكمها بالبحرين، وكذلك لتواجد بريطانيا تواجداً كبيراً في شرق أفريقيا بعد احتلالها لزنبار، وكينيا، والصومال، وأوغندا، والسودان، فرضت بريطانيا حظراً على حركة الملاحة بين الخليج وأفريقيا خاصة السفن الشراعية، والمراكب الأهلية (الداو) بعد قيام الحرب العالمية الثانية لإجبارها على عدم التعامل مع السواحل التي يحتلها الإيطاليون في البحر الأحمر والصومال، خشية من نقل المواد البترولية إلى تلك السواحل، وكان لهذا الحظر أثره السلبي على حركة التجارة بين الخليج وشرق أفريقيا والبحر الأحمر.

لذا سيتناول هذا البحث عبر دراسة وثائقية هذه الإجراءات البريطانية وأثرها السلبي على عرب الخليج وشرق أفريقيا، ومنها توقف حركة

النقل والتجارة بين الجانبين، ومدى تضرر أصحاب السفن والتجار من هذه الإجراءات. ويستعرض التحذيرات التي أصدرتها بريطانيا لحكومات السواحل العربية في الخليج لمنع السفن من الاقتراب والتعامل مع السواحل الإيطالية في البحر الأحمر وشرق أفريقيا، ويتناول حملات التنقيش والمراقبة التي فرضتها بريطانيا لمراقبة سواحل الخليج العربي وأفريقيا. ويتناول أيضاً الاعتداءات الإيطالية على بعض سفن الخليج العربي وإغراقها قبالة سواحلها في شرق أفريقيا كذلك الاعتداءات الإيطالية على البحرين نتيجة رفض شركة بابكو للمواد البترولية من تزويدها بالمواد التي تحتاجها، كما يستعرض أيضاً اعتداء القوات البريطانية على سفينة إيرانية تعاونت مع الجانب الإيطالي في شرق أفريقيا. ثم يستعرض أثر هذا الحظر على عدد الحجاج القادمين من شرق أفريقيا والبحر الأحمر.

Abstract

Britain has also imposed a ban on shipping between the Gulf and Africa, especially the Dhow, And naval vessels after the Second World War to force them not to deal with the coasts occupied by the Italians in the Red Sea and Somalia, fearing the transfer of petroleum products to those coasts, and this embargo had a negative impact on the trade movement between the Gulf and East Africa.

This study will discuss the documentation of these measures and their negative impact on the Gulf and East Africa Arabs, including the suspension of transport and trade between the two sides, and the extent to which ship owners have suffered from these measures.

It also reviews the warnings issued by Britain to Arab coastal governors and governments in the Gulf to prevent ships from approaching or dealing with Italian coasts in the Red Sea and East Africa.

It also deals with the Italian attacks on some Arab Gulf ships and dumping them off its coast in East Africa as well as the Italian attacks on Bahrain as a result of the refusal of the company PAPCO to supply them with the materials needed, and also the attack by British forces on an Iranian vessel cooperated with the Italian side in East Africa.

It then deals with the impact of this ban on the number of pilgrims coming from East Africa and the Red Sea.

Dr. Ayman Ahmed Abdel Fattah
Abdel Salam (Egypt)

المقدمة

لعبت الملاحة البحرية دورًا كبيرًا في ربط الخليج العربي بشرق أفريقيا، حيث كانت الوسيلة الوحيدة قبل ظهور النقل الجوي. ونظرًا لخضوع بعض سواحل الخليج العربي لنفوذ بريطانيا من خلال مركز تحكمها بالبحرين، وتواجدها بشكل كبير في شرق أفريقيا بعد احتلالها لزنجان وكينيا والصومال البريطاني وأوغندا والسودان - فرضت بريطانيا حظرًا على حركة الملاحة بين الخليج وأفريقيا، خاصة السفن الشراعية، والمراكب الأهلية (الداو) بعد قيام الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩-١٩٤٥م) لإجبارها على عدم التعامل مع السواحل التي يحتلها الإيطاليون في البحر الأحمر والصومال، خشية نقل المواد البترولية إلى تلك السواحل. وكان لهذا الحظر أثره السلبي على حركة التجارة بين الخليج وشرق أفريقيا والبحر الأحمر.

لذا، تناول هذا البحث عبر دراسة وثائقية هذه الإجراءات البريطانية وآثارها على عرب الخليج وشرق أفريقيا، ومنها توقف حركة النقل والتجارة بين الجانبين، ومدى تضرر أصحاب السفن والتجار من هذه الإجراءات.

يبدأ البحث بتمهيد عن النفوذ البريطاني في الخليج العربي وشرق أفريقيا، وعالج المبحث الأول أسباب الإجراءات الملاحية البريطانية، ومنها الصراع البريطاني الإيطالي في المنطقة، ومحاربة بريطانيا للدعيتين الإيطالية والألمانية. ويستعرض المبحث الثاني الإجراءات البحرية البريطانية في منطقة الخليج وشرق

أفريقيا، ومنها التحذيرات التي أصدرتها بريطانيا لحكومات السواحل العربية في الخليج وشبه الجزيرة لمنع السفن من الاقتراب والتعامل مع السواحل الإيطالية في البحر الأحمر وشرق أفريقيا، كما يتناول حملات التفتيش والمراقبة التي فرضتها بريطانيا لمراقبة سواحل الخليج العربي وأفريقيا، كذلك ضوابط التعامل مع السفن الأجنبية.

ويتناول المبحث الثالث أثر الإجراءات البريطانية على التجارة، والملاحة، وأيضًا الاعتداءات الإيطالية على بعض سفن الخليج العربي وإغراقها قبالة سواحلها في شرق أفريقيا، كذلك الاعتداءات الإيطالية على البحرين نتيجة رفض شركة بابكو للمواد البترولية تزويدها بالمواد التي تحتاجها، كما يستعرض أيضا اعتداء القوات البريطانية على سفينة إيرانية تعاونت مع الجانب الإيطالي في شرق أفريقيا، ثم يتناول أثر هذا الحظر على عدد الحجاج القادمين من شرق أفريقيا والبحر الأحمر.

وقد اعتمدت في البحث على المنهج التاريخي التحليلي للأحداث ونقدها، مع الاعتماد بالدرجة الأولى على الوثائق البريطانية خاصةً وثائق مكتب الهند (IOR) ووثائق وزارة الخارجية البريطانية (FO)، بالإضافة إلى بعض التقارير المنشورة والمراجع والمصادر، التي استفدت منها كثيرًا. والله أسأل أن يجعل عملي هذا خالصًا لوجهه الكريم.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

اقتصادية سياسية، وكان الخليج العربي من المناطق المستهدفة للسيطرة عليها سياسياً واقتصادياً من قبل الشركة، فاعتبرته جزءاً من الإمبراطورية البريطانية^(٤)، وفي حوض البحر الأحمر فشلت الشركة وقتذاك في استغلاله

احتكار التجارة في المنطقة الواقعة إلى الشرق من رأس الرجاء الصالح وحق شراء الأراضي في هذه المنطقة وبسّطت بريطانيا سيطرتها على الهند. فقسمت الهند إلى ثلاث مراكز إدارية في عهد شركة الهند الشرقية أي حتى عام ١٨٥٧م وهم (بومباي، ومدراس، وبنغال) وكانت حكومة بومباي هي المختصة بالقسم الغربي من المحيط الهندي بما في ذلك منطقة الخليج العربي والبحر الأحمر، كما نشطت شركة بريطانية أخرى هي شركة الليفانت (The Levant Company) التي تأسست عام ١٥٨١م، ومع تزايد نمو الشركتين وصلتا لإتفاق يحدد نطاق تجارة كل منهما، فشركة الليفانت كان مدى تجارتها يقع بين مصر والجزء الشمالي من البحر الأحمر، إلى أبعد نقطة جنوب جدة ومصوع والحجاز وفلسطين ولبنان وسوريا وآسيا الصغرى والإمبراطورية العثمانية في أوروبا أما بقية أجزاء الشرق الأوسط فقد وقعت تحت نفوذ شركة الهند الشرقية البريطانية يراجع، صلاح العقاد: التيارات السياسية في الخليج العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٧-٢٨، أمال إبراهيم محمد: الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني ١٩٩٣م، ص ٣٨.

(٤) عماد محمد ذياب الحفيظ: الخليج العربي تاريخه حاضره مستقبله، دار صفاء للنشر والتوزيع، ط١، عمان ٢٠١٤، ص ٣٠٣-٣٠٤.

التمهيد: السيادة البريطانية على الخليج العربي وشرق أفريقيا.

الخليج العربي:

بدأت السفن البريطانية تتحول للدوران حول أفريقيا في بداية القرن السابع عشر الميلادي لمزامحة البرتغاليين والهولنديين^(١) مباشرة في الأسواق الشرقية، عن طريق رأس الرجاء الصالح للوصول إلى الهند، وعبرت أول سفينة بريطانية هذا الطريق عام ١٥٨٠م^(٢).

وبعد اندحار البرتغاليين (١٦٢٥م) نجحت بريطانيا في السيطرة على منطقة الخليج العربي خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر بفضل قواتها العسكرية، وتقلها الاقتصادي والسياسي في الهند، حيث أنشأت بريطانيا شركة الهند الشرقية (English East India Company)^(٣) ككيان إيطاره تجاري، وأهدافه

(١) للمزيد عن الصراع الإنجليزي البرتغالي خاصة في الخليج، يراجع: علي غنام: أحداث فاصلة في إحلال النفوذ الأجنبي بالخليج العربي، مجلة الخليج العربي، العراق، مجلد ١٧، عدد ٢ ١٩٨٥م، ص ٩-٢٨.

(٢) Anis.M: England and the Suez-Routein Eighteenth Century. Cairo.1957.P.3.

(٣) تم تحويل الملاحة البريطانية من البحر المتوسط إلى طريق رأس الرجاء الصالح رسمياً بتأسيس شركة الهند الشرقية البريطانية (English East India Company) وحصولها من الملكة الياصابات (١٥٥٨-١٦٠٣م) ففي ٣١ ديسمبر ١٦٠٠م على براءة ملكية تمنحها حق

والسيطرة عليه بسبب معارضة الدولة العثمانية^(١).

خلال هذا الوقت أخذت قوة القواسم البحرية تبرز بأسطول يضم أكثر من ستين سفينة ضخمة، وعدداً كبيراً من البحارة المقاتلين، مما شكّل تحدياً خطيراً للبريطانيين، فلجأت بريطانيا كعادتها دائماً إلى سياسة فرّق تسد، والتي نجحت من خلالها بعد تحالفها مع عُمان في شن ثلاث حملات على القواسم في بداية القرن التاسع عشر، فشلت في اثنتين منهم ونجحت في الثالثة بتدمير أسطول القواسم بصورة شبه كاملة^(٢).

بعد ذلك حلت معاهدة السلام الدائم في ٤ مايو ١٨٥٣م بعد الهدنة البحرية التي عُقدت عام ١٨٤٣م، واستمرت عشر سنوات (١٨٤٣ - ١٨٥٣)، زادت هذه المعاهدة من الأمن البحري في الخليج العربي، وبسببها أصبح لبريطانيا مركز مهم في تلك المنطقة، فازداد نفوذها إلى أن أصبحت تمثل في أوائل خمسينات القرن التاسع عشر الميلادي في نظر شيوخ الساحل المهادن القوة المسؤولة عن حماية نظام الهدنة والملزمة بالدفاع عنهم ضد أي خطر يتعرض له أحدهم، ومنذ ذلك التاريخ

عرف الساحل العربي من الخليج باسم الساحل المتصالح أو ساحل الصلح البحري^(٣).

وقبل الحرب العالمية الأولى كانت سياسة بريطانيا في منطقة الخليج العربي تَعْمَل على تأكيد حقوقها المطلقة فيها، وذلك عن طريق عقد معاهدات واتفاقات مع حكامها، يرجع الفضل في ذلك إلى حاكم الهند اللورد كيرزون (Curzen)، والمقيم السياسي في بوشهر برسي كوكس (Prece Cox)، وبعد انتهاء الحرب خُصّ الخليج العربي لبريطانيا بعد انسحاب روسيا بسبب قيام الثورة البلشفية عام ١٩١٧م، وتخلي فرنسا عن المنطقة، وانشغالها بمناطق الشام وأفريقيا الفرنسية، وآل نفوذ الدولة العثمانية في الخليج العربي لبريطانيا^(٤).

السيادة البريطانية على شرق أفريقيا:

نجحت بريطانيا منتصف القرن التاسع عشر في تقسيم سلطنة عُمان إلى شطرين، أحدهما في شرق أفريقيا (زنجبار)، والثانية في الجزيرة العربية (مسقط)؛ إذ رأت بريطانيا أن وجود

(3) FO_406_9 (Confidential 6148)

Treaty of Peace in perpetuity agreed upon by the Chiefs of the Arabian Coast in behalf of themselves, their heirs and successors, under the mediation of the Resident in the Persian Gulf (4th May, 1853). pp1-3.

(٤) حياة محمد الحمد البسام: ميزان القوى في الخليج العربي في أعقاب الحرب العالمية الأولى، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة أم القرى بالسعودية، ١٩٨٩، ص ١٦٨، ١١٩، ويراجع، صلاح العقاد: مرجع سابق، ص ٢٢٣.

(١) فاروق عثمان أباطة: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٧٦م، ص ٦٦.

(٢) عماد محمد ذياب الحفيظ: المرجع السابق، ص ٣٠٤.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

تجاريًا وملاحياً في هذه السواحل، ومن هذه المعاهدات معاهدة عام ١٨٢٧م مع قبيلة هبر أول (Habru'uwl) من أكبر القبائل عددًا وسلطةً ونفوذاً في بربرة، تلتها معاهدة عام ١٨٥٦م مع القبيلة نفسها، وقعها من الجانب البريطاني كوجلان (المقيم السياسي البريطاني بعدن)، وكانت بريطانيا قد أبرمت معاهدة أخرى مع سلطان تاجورا عام ١٨٤٠م، كما أبرمت بريطانيا معاهدة مع ملك شوا وقبائل الجالا، لحماية المصالح البريطانية هناك، ثم أبرمت معاهدة أخرى مع قبيلة (هبر أول) لمنع تجارة الرقيق عام ١٨٥٥م^(٣).

وبعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م أصبح البحر الأحمر الطريق الرئيسي إلى الهند، وهي حقيقة أكدها تصريح سوليسبري (Salisbury) وزير خارجية بريطانيا ١٨٧٩م بأن البحر الأحمر هو وتر بريطانيا الحساس، فلن تسمح بريطانيا لأي قوى أخرى التحكم فيه^(٤).

لذلك كرهت بريطانيا التوسع المصري على سواحل البحر الأحمر الغربية، وشرق أفريقيا في عهد الخديو إسماعيل (١٨٦٣-١٨٧٩م)، بداية

سلطنة عربية قوية في الجزء الجنوبي الغربي من المحيط الهندي خطرٌ يهدد مصالحها الحيوية على طريق مواصلاتها الإمبراطورية، وعليه، أجهّزت كافة المحاولات لإعادة توحيد السلطنة، وأقنعت كل من ثويني بن السيد سعيد (حاكم مسقط) وماجد بن السيد سعيد (حاكم زنجبار) بجعلها حكماً بينهما، وأخذت عليهما المواثيق بقبول حُكمها الذي صدر في ٢ إبريل ١٨٦١م، ونص على بقاء ماجد سلطاناً على زنجبار في شرق أفريقيا على أن يدفع لحاكم مسقط (ثويني) إعانة سنوية تبلغ حوالي ٤٠,٠٠٠ ريال ما يعادل ٨,٠٠٠ جنيهه إسترليني^(١).

وظل منذئذٍ عرشا كل من زنجبار ومسقط منفصلين، بذلك نجحت السياسة البريطانية في تحقيق أغراضها وإضعاف السلطنة الكبرى في جنوب شرق الجزيرة العربية وشرق أفريقيا، وخضعت زنجبار للنفوذ البريطاني^(٢)، كما وطّدت أقدامها في مدخل البحر الأحمر بعد احتلالها لعدن عام ١٨٣٩م واتخذت منها قاعدة لها، كما قامت بريطانيا بتوقيع معاهدات مع قبائل الساحل الصومالي، منحتها وضعاً ممتازاً

(3) F O_403_8 Inclosure 1 in No33 Memorandum. Pp.57-59

(٤) فاروق عثمان أباطة: المرجع السابق، ص ٤٦٤، -Clark, Hyde: The military advantages of adaily mail route to India Through Turkey and the Persian Gulf 1868. PP.181-189

(1) FO_403_93 No. 6 Count Munster to Earl Granville, German Embassy, February6, 1885, pp3-4.

ويراجع، السعيد رزق حجاج: المسلمون في تنزانيا بين الأمس واليوم، ط١: مطبعة الحسين الإسلامية، القاهرة ١٩٨٩، ص ص ٤٦-٤٧.

(٢) المرجع نفسه، ص ٤٧.

المبحث الأول: أسباب الإجراءات البحرية البريطانية:

التنافس الإيطالي البريطاني في المنطقة.

بدأ الصراع حين قرر موسوليني^(٣) (Mussolini) تدعيم الإمبراطورية الإيطالية الاستعمارية، وقام بغزو إثيوبيا عام ١٩٣٥ م، فمنذ بداية الحرب كانت بريطانيا أول دولة أوروبية أبلغت عصبة الأمم أنها اتخذت التدابير للسماح بتصدير السلاح والذخيرة عبر أراضيها لإثيوبيا، مع فرض الحظر على إيطاليا^(٤)، كما كلفت عصبة الأمم بريطانيا وفرنسا للتوسط لحل

(٣) كان موسوليني (١٨٨٣-١٩٤٥ م) صحفياً، وسياسياً قائداً للحزب الفاشي الإيطالي، لُقّب بالقائد، وحكم إيطاليا بين عامي ١٩٢٢-١٩٤٣ م، وكان أحد مؤسسي الفاشية في إيطاليا، بعد تخلصه من جميع معارضيته تمكّن موسوليني بمساعدة العديد من أتباعه من فرض سلطته ونصّ عدّة قوانين حولت إيطاليا إلى دولة ديكتاتورية ذات حزب واحد، في عام ١٩٤٣ تمّت إقالته من منصبه من قبل الملك فيكتور إيمانويل الثالث Victor Emanuel بعد الخسارات المتتالية التي عانى منها الجيش الإيطالي في روسيا، وتمّ أسره لكنه تمكن من الفرار وأصبح بعد عدّة أشهر قائداً لجمهورية إيطاليا الاشتراكية في إيطاليا الشمالية، بعد لقائه مع أدولف هتلر Adolf Hitler وشغل هذا المنصب حتى وفاته عام ١٩٤٥ م.

(4) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXV) No.80 Secretary-General, League of Nations, to Sir Samuel Hoare. Geneva, October 18, 1935, pp. 109-111.

من ضم سواكن ومصوع أهم موانئ البحر الأحمر عام ١٨٦٥ م، وسعت للقضاء على هذا الوجود، واتخذت لذلك وسائل عدة^(١)، انتهت بإلزام بريطانيا الحكومة المصرية على الانسحاب عام ١٨٨٥ م^(٢).

وبذلك احتلت بريطانيا هذه المناطق، وقامت بمنح بعض الدول الأوربية مثل فرنسا وإيطاليا أجزاء من الصومال، وظهر على الخارطة ما عرف بالصومال الفرنسي، والصومال الإيطالي، كما تعاظمت بريطانيا عن احتلال إيطاليا لإريتريا عام ١٨٨٥ م، وتوسعت بريطانيا في المنطقة، فبعد سيطرتها على زنجبار بعد صراع مع ألمانيا احتلت كينيا، وأوغندا، وعندما تم استرداد السودان من يد المهديّة عام ١٨٩٩ م، خضع لحكم ثنائي إنجليزي مصري، ومن هنا أصبحت بريطانيا المسيطرة على منطقتي الخليج وشرق أفريقيا.

(١) يراجع في تلك الوسائل، سعد بدير الحلواني: الحكم المصري في سواكن وملحقاتها، (١٨٦٥-١٨٨٥ م، ١٢٨٢-١٣٠٣ هـ)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر بالقاهرة، ١٩٨٧. وأيضاً يراجع: أيمن أحمد عبد الفتاح: الأطماع البريطانية في القرن الأفريقي ١٨٦٦-١٨٨٥ م، دار التعليم الجامعي، الاسكندرية ٢٠١٨ م، ص ٢٥٩-٢٦٠.

(٢) أيمن أحمد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص ٢٦٣.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

وصرح بأن إيطاليا لن توقف الحرب إلا بعد أن تحتل كل إثيوبيا^(٢).

وعندما أيقنت بريطانيا بسقوط أديس أبابا نصحت الإمبراطور بالهروب والرحيل إليها، وهو ما حدث بالفعل في مايو ١٩٣٦م^(٣)، وسرعان ما أُطبقت القوات الإيطالية على أديس أبابا في ٥ مايو ١٩٣٦م، وتلاها إعلان موسوليني أن إثيوبيا أصبحت جزءًا من الإمبراطورية الإيطالية^(٤).

(2) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVII) No. 91. Speech by Mr. Eden at the Council of the League of Nations, Geneva April 20, 1936, pp. 76-78. (See Also) Wo_387_40 Military Report on Egypt 1937 General Staff, The War Office, May, 1938. (C. A Survey of Post-War History, Political Tendencies and Nationalistic Movements and Internal Disorders), pp. 25-26.

(3) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVII) No.106 Sir S. Barton to Mr. Eden. Addis Ababa, May 1, 1936, p. 87. (and) No.107. Sir S. Barton to Mr. Eden. Addis Ababa, May 1, 1936, pp. 67-88.

(4) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVII) No.114. Sir S. Barton to Mr. Eden. Addis Ababa, May 6, 1936.p93. (See Also) No.130. Italian Decree No.754

الأزمة والمفاوضات، لإيجاد تسوية تضع حدًا للحرب الدائرة، في المقابل أعلن أدولف هتلر (Adolf Hitler) المستشار الألماني (١٩٣٣-١٩٤٥م) تحديه لعصبة الأمم، وقطع علاقاته مع الدول المشتركة في حظر البترول على إيطاليا^(١).

وجدت بريطانيا أن الأزمة لا حل لها دون اتخاذ عقوبات عسكرية ضد إيطاليا، وذلك لأن بريطانيا كان لا مفر أمامها من دخول الحرب كحليف لإثيوبيا ضد إيطاليا، وإلا كان عليها أن تقبل بالأمر الواقع، وتكتفي بمساومة إيطاليا لتحقيق بعض مطامعها الاستعمارية في إثيوبيا، لذلك ألقى إيدن (Eden) وزير خارجية بريطانيا في ٢٠ أبريل ١٩٣٦م، خطابا شديد اللهجة في مجلس العصبة، ووضع المجلس أمام أمرين: إما أن يُسمح لإيطاليا بجني ثمار اعتدائها على إثيوبيا، ويُعلن بذلك فشل العصبة، وإما أن تحمّل العصبة إيطاليا على قبول الصلح الذي وضعت أسسه لجنة الخمس، فردّ عليه البارون ألويزي (Baron Aloisi) مندوب إيطاليا باللقاء مسئولية الحرب على عاتق حكومة إثيوبيا،

(1) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXV) No. 203. Sir E. Drummond to Sir Samuel Hoare. Rome. November 22, 1935, p. 279. (See Also) (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVI) No. 219. Sir E. Drummond to Mr. Eden. Rome, March 15, 1936, pp. 156-157.

وسرعان ما تم مناقشة تداعيات هذا الاحتلال على مصالح بريطانيا داخل مجلس العموم البريطاني بتاريخ ٨ يونيو ١٩٣٦م^(١)، حيث بدأت تتقبل الوضع^(٢)، وعلى هذا الأساس استمرت العلاقات بين بريطانيا وإيطاليا، واستمر النشاط التجاري البريطاني مع إثيوبيا بعد الحرب، فقد أشار التقرير أنه تم تصدير ١٠٠,٠٠٠ قنطار من القهوة من جامبيلا إلى السودان، وكذلك استمرت تجارة الملح،

regarding the Transference of Ethiopia to Italian Sovereignty. (Communicated by the Italian Ambassador, May 12, 1936).p104. (See) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVIII) Enclosure in No.18 Royal Decree–Law No. 1371 of July 2, 1936: Monetary Organization of Italian East Africa, P53.

(1) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVIII) No.199 Extract from a Speech by the Secretary of State for Foreign Affairs in the Committee on Supply in the House of Commons on June 18, 1936, regarding the Italo–Abyssinian dispute and the future of the League of Nations, pp 195–199.

(2) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVIII) No.35Consull Erskine to Mr. Eden. Western Abyssinia. Haro Cola, October 1, 1936.Pp83–85.

والمنتجات الأخرى^(٣).

ولم تستطع السياسة البريطانية والضغط الدولية الحيلولة دون تحقيق مطامع إيطاليا في شرق أفريقيا، وانعكس ذلك على تطور النفوذ الإيطالي في اليمن لمساندة الإمام يحيى، حيث كانت إيطاليا أول دولة أجنبية يعقد معها الإمام معاهدة صداقة وتعاون في ١٩٢٦م ولمدة عشر سنوات، وبعد عام واحد من المعاهدة وبناءً على اتفاقية سرية حصل الإمام يحيى على أسلحة من إيطاليا، وزداد النفوذ الإيطالي في اليمن، وأصبح قريباً من النفوذ البريطاني في عدن ومنافساً له، ومما لا شك فيه أن ذلك سيؤدي إلى تغيير موازين القوى في المنطقة^(٤).

كما استخدمت إيطاليا وسائل أخرى للدعاية لها في اليمن عن طريق إرسال الأطباء والمهندسين والحرفيين إلى صنعاء والمدن الأخرى لنشر الأفكار الفاشية في اليمن بهدف توفير الجو السياسي المتعاطف مع أهداف موسوليني السياسية والتجارية في المنطقة، ووصل بها الأمر إلى أن تطلب من بريطانيا وضع حد للتنافس بين الدولتين في اليمن،

(3) FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia. Part XXVIII) No.35Consull Erskine to Mr. Eden. Western Abyssinia. Haro Cola, October 1, 1936, P87.

(4) IOR/L/PS/12/2091 (No. 12) Secret foreign office British legation, Addis Ababa To the political resedent Aden. October 12th1929. Pp 33–34.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

مصر هي مفتاح الموقف السياسي والعسكري في المنطقة، فوضعت مجهودها الرئيسي للدفاع عنها، وفي المرتبة التالية وضعت منطقة شرق أفريقيا، ما يمثل نفوذ بريطانيا في الصومال والسودان وكينيا، وتقرر أن تكون السودان خطأً أولاً لحماية نفوذها في شرق أفريقيا^(٢).

وعندما دخلت بريطانيا الحرب في ١٠ يونيو ١٩٤٠م، كانت قوات إيطاليا موزعة بين ليبيا وإمبراطوريتها في شرق أفريقيا لمواجهة قوات بريطانيا وفرنسا التي لم تكن مستعدة آنذاك لخوض الحرب، وكان الأسطول البحري والجوى الإيطالي الموجود في البحر الأحمر ومركزه إريتريا، يهددان أية محاولة يمكن أن يفكر فيها الحلفاء لاستعمال طريق رأس الرجاء الصالح (الكاب). فكان أمام الحلفاء طريق واحد وهو الوصول إلى مناطق الشرق الأوسط عن طريق البصرة - بغداد - حيفا، ثم الوصول إلى شرق أفريقيا عن طريق وادي النيل أو عن طريق ممباسا^(٣).

ونتيجة لتهديد المحور للبحر المتوسط أمام الحلفاء بعد تغيير ميزان القوى البحري في

(٢) عاطف السيد: البحر الأحمر والعالم المعاصر دراسة تاريخية سياسية إستراتيجية، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ١٩٨٣، ص ص ٦٤-٦٥.

(3) FO_403_465 [J 1109 72/66] No. 4 the Earl of Perth to Viscount Halifax. (Rcnirerf March 20) Roma. March 17 1939. and Enclosure in No.4. Consul Wntkinson to the Earl of Perth. Tripoli, March 13. 1939. pp3-5.

فأرسلت بريطانيا وفداً برئاسة جلبرت كلايتون (Gilbert Clayton) في ١٩٢٨م إلى روما لعقد مباحثات انتهت بموافقة بريطانيا على أن تكون اليمن منطقة نفوذ إقتصادية إيطالية^(١).

محاربة التحركات الإيطالية والألمانية في

المنطقة.

نظراً لأهمية منطقة شرق أفريقيا في الحرب العالمية الثانية، وضعت بريطانيا خطة إستراتيجية تهدف فيها إلى عزل الحاميات الإيطالية بقطع مواصلاتها البحرية، ثم اتخاذ سياسة دفاعية تجاهها حتى يتم القضاء على القوات الإيطالية في ليبيا وشرق أفريقيا، مع تأمين المواصلات البحرية عبر البحر الأحمر، ولتسيير بريطانيا القوات البرية اللازمة للهجوم على هذه المستعمرات ووجهت بريطانيا جهوداً مكثفة لإثارة وتحريض الوطنيين فيها للقيام بثورات مسلحة ضد القوات الإيطالية، ووضعت مسؤولية السيطرة على البحر الأحمر حتى ميناء السويس تحت مسؤولية الأسطول البريطاني في المحيط الهندي، لمواجهة الأسطول الإيطالي في جميع الميادين لذلك عمدت إلى انتظار الضربة الإيطالية المتوقعة سواء في شمال أو شرق أفريقيا، وحرصت على الاحتفاظ بخطوط المواصلات البحرية مفتوحة وأمنة، معتبرة بأن

(١) وداد خضير حسين الشتيوي: التنافس البريطاني الإيطالي على اليمن حتى الحرب العالمية الثانية، جامعة البصرة - مجلة مركز دراسات الخليج العربي، مج ٣٥، ع ٣، عراق ٢٠٠٧م، ص ٥٢.

لهجمات جوية إيطالية على عدن وعلى سفن الشحن البريطانية من القواعد العسكرية فى إريتريا، إلا أن الموقف الدفاعى الذى اتخذته بريطانيا تجاه الهجمات الإيطالية فى شرق إفريقيا لضعف قواتها فى كينيا والسودان ما لبث أن تغير مع نهاية عام ١٩٤٠م، واتبع الجنرال ويفل (General Wevel) سياسة هجومية إزاء ضغط وزارة الحرب البريطانية، بعد نجاح القوات البريطانية فى صد الهجمات الأولى للإيطاليين على الصحراء الغربية^(٣).

وكانت عدن هى قاعدة التحركات العسكرية البريطانية فى شرق أفريقيا ضد الإيطاليين فى عامى ١٩٤١ - ١٩٤٢م تحت قيادة الجنرال ويفل القائد العام للقوات البريطانية فى الشرق الأوسط^(٤). ومن قبل، عُقد فى ديسمبر عام ١٩٤٠م مؤتمر فى القاهرة بقيادة الجنرال ويفل لاتخاذ قرار عسكرى لمواجهة القوات الإيطالية فى شرق إفريقيا، حضره القائد البريطانى فى السودان الجنرال بلات Lieutenant General Platt - والجنرال كنجهام Lieutenant-General A.G.

(٣) عاطف السيد: مرجع سابق، ص ٦٨.

Major-General I.S.O. Playfair: History Of The Second World War United Kingdom Military Series Edited by Sir James Butler The Mediterranean and Middle East, Vol,1, London, 1954, PP172, 179.

(٤) وليد محمد جردات: الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضى والحاضر، دار الثقافة، الدوحة ١٩٨٦م، ص ٢٢١.

البحر المتوسط بهزيمة فرنسا ودخول إيطاليا الحرب فى ١٩٤٠م، تعرضت سفن الحلفاء للقصف، وبنيت الألغام، كما أغلقت الغواصات والطائرات الألمانية والإيطالية البحر المتوسط أمام سفن الحلفاء مما حد من أهمية البحر الأحمر وقلل من قيمة قناة السويس الإستراتيجية، فأصبحت القواعد الإيطالية فى شرق أفريقيا مهيمنة على أمن البحر الأحمر من الناحية البحرية والجوية^(١).

وبادرت القوات الإيطالية بشن هجمات على الجبهة السودانية، واحتلت كسلا والقلابات، وتقدموا إلى مويال فى كينيا فى شهر يوليو ١٩٤٠م، فيما كانت المعارك التمهيديّة دائرة فى البحر المتوسط وعلى حدود مصر الغربية، ولم تتقدم القوات الإيطالية إلى الخرطوم حتى يتزامن مع الهجوم المتوقع ضد مصر من برقة، وذلك انتهازاً منها لما رأته ضعفاً للقوات البريطانية فى الصومال البريطانى ومستعمرات بريطانيا فى شرق أفريقيا^(٢).

وشنت القوات الإيطالية هجوماً على الصومال البريطانى فى ٥ أغسطس ١٩٤٠م، فاضطرت الحامية البريطانية إلى الانسحاب إلى عدن فى ١١ أغسطس ١٩٤٠م، تحسباً

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى: مشكلة قناة السويس ١٩٥٤-١٩٥٨م، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة ١٩٦٧م، ص ٧٠.

(2) FO_403_465 (J 555/8/661) No. 12. Consul-General Jakins to Viscount Halifax.— (Received February 20.) Jibuti, January 19, 1940. Pp 22-23.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

وناقشت اللجنة الرسمية للمسائل المتعلقة بالشرق الأوسط في مكتب الحرب في ٨ فبراير ١٩٤١م مسألة الصومال البريطاني، والوضع العسكري في البحر الأحمر والصومال، وسُبل تنسيق نشاطات الأسطول البحري في البحر الأحمر والقوات الجوية، مع العمليات الحربية للقوات البريطانية للهجوم على الحبشة من الصومال البريطاني أو الفرنسي أو السودان، وخطط القيام بأعمال تخريبية في الصومال أمام القوات الإيطالية^(٣).

فقد الجنرال بلات قوات من السودان ضد القوات الإيطالية في كسلا والقلابات في يناير ١٩٤١م، معتمداً على الفرقتين الرابعة والخامسة الهنديتين، بالإضافة إلى عدد من أسراب الطائرات، وتوغلت القوات البريطانية إلى شمال الحبشة ثم إريتريا وتم بذلك الاستيلاء على إريتريا، كما استردت القوات البريطانية كل من مدينتي بربرة وهرجيسا عاصمة الصومال البريطاني في ١٧ مارس ١٩٤١م من القوات الإيطالية بالاشتراك مع الوطنيين الصوماليين الذين دافعوا عن أراضيهم، وخضعت هذه المناطق للحكم العسكري البريطاني، وبذلك تم للبريطانيين الاستيلاء على الصومال الإيطالي

Cunningham القائد البريطاني في كينيا، وتقرر أن يكون القتال على جبهتي السودان وكينيا رداً على الهجمات الإيطالية على المستعمرات البريطانية في شرق أفريقيا، فيقوم الجنرال كنجهام بالهجوم على الصومال الإيطالي بقواته من كينيا، وبالتالي يحقق لبريطانيا الاستيلاء على المواقع الهامة الواقعة على المحيط الهندي، ويتم تأمين خطوط المواصلات البريطانية المتجهة شمالاً إلى البحر الأحمر، أما الجنرال بلات فيقوم قواته ضد الإيطاليين من السودان باتجاه إريتريا^(١).

واتصل البريطانيون بالوطنيين الأحباش وزعماء القبائل وراء الخطوط الإيطالية، ومونتهم بالأسلحة والذخائر، ووزعوا نداء من النجاشي - الإمبراطور هيلاسلاسي - بدعوة الأحباش إلى الاتحاد ضد الإيطاليين، وقام الثوار الأحباش ببعض العمليات الحربية وحققوا انتصارات حاسمة ضد الإيطاليين خاصة بعد اتصالهم بقوات الإمبراطور هيلاسلاسي الحبشية التي كانت تحت قيادة ضباط بريطانيين، وتقدموا نحو أديس أبابا^(٢).

(1) George Kirk, The Middle East in The Wor, Oxford University Press, New York, 1953, P46.

(2) FO_403_466 Mr. Howe to Mr. Eden Addis Ababa, May 29, 1942 and Enclosure 1 in (1). Note from Ethiopian Government respecting Eritrea, Addis Ababa. A pril 18. 1942. Pp52-53.

(3) FO_403_466. (No. 25) Mr. Howe to Mr. Eden.— (Received June 30) Addis Ababa, June 17. 1942, Pp55-56.

واستعادة الصومال البريطاني^(١).

وأسهمت الدعاية الواسعة من جانب الحلفاء بوجه عام والبريطانيين بوجه خاص، التي تحدثت عن أهداف الحرب ضد المحور لتخليص العالم من الدكتاتورية النازية والفاشية، والدفاع عن الديمقراطية، وخلق عالم أفضل تترف عليه العدالة ويشيع فيه الأمن، وتركزت الدعاية البريطانية على قيام الصومال الكبير الذى يتكون من الصومال البريطانى والإيطالى والإثيوبى، وهو ما يتفق مع أهداف الشعب الصومالى، فى توقع الصوماليين أن تكون الحرية والوحدة جزاء المساعدات التى قدموها والتضحيات البشرية والمادية التى بذلوها، خاصة مع عودة الإمبراطور هيلاسلاسي إلى عرشه^(٢).

وعقدت بريطانيا وإثيوبيا معاهدة في ٣١ يناير ١٩٤٢م، عادت بموجبها العلاقات الدبلوماسية بين البلدين، وافق الإمبراطور خلال البند الأول منها، على أن تكون البعثة الدبلوماسية البريطانية الأولى بالرعاية عن كافة البعثات الأخرى، وفي المادة الثانية: وافقت بريطانيا بناءً على طلب الإمبراطور الاستعانة بالبريطانيين في شغل وظائف معينة منها:

(1) FO_403_466 (No. 37) Mr. Howe to Mr. Eden, Addis Ababa, August 10, 1942, pp32-35.

ويراجع، أحمد برخت ماح: وثائق من الصومال والحبشة وإريتريا، مقديشو ١٩٧٢م، ص ص ٤٣٣-٢٥١

(٣) راشد البراوى: الصومال الكبير، الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٦١م، ص ٦١.

١- مستشاريين للإمبراطور وحكومته.

٢- مأموري شرطة وضباط ومفتشين بجهاز الشرطة.

٣- قضاة ومدبرين.

جدير بالذكر، أن بريطانيا أخذت على الإمبراطور تعهدًا بعدم تعيين مستشارين غير بريطانيين إلا بعد موافقتها. كما نصت المادة الثالثة على ضرورة بقاء القوات البريطانية في إثيوبيا إلى أن يتأهل الأثيوبيون للدفاع عن البلاد مع حفظ حق القوات البريطانية في اتخاذ إجراءات استثنائية إذا دعت الضرورة^(٣).

(٣) مكرم سويحة بخيت: إثيوبيا في عصر الإمبراطور هيلاسلاسي الأول، رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، ١٩٨٨م، ص ص ٦٢٨-٦٣٣.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

ومن أجل ذلك اتخذت بريطانيا إجراءات عدة، أهمها: تعيين مقر رئيسي في الخليج العربي لتفتيش السفن وتحصيل الرسوم، واحتجاز السفن المخالفة، وبالفعل في ١٦ أبريل ١٩٤٠م بعد التشاور بين المقدم تشارلز جيفري برايور (Charles Jeffrey Breyer) وزير الدولة لشؤون الهند، والمقيم السياسي في الخليج العربي، نيابةً عن الوكيل السياسي في البحرين، وتم اختيار ميناء البحرين ليقوم بهذه المهمة بناءً على موافقة قائد البحرية البريطانية في جزر الهند الشرقية، وتبع ذلك إصدار العديد من التعليمات الواجب اتباعها من الحكومة البريطانية للسلطات المدنية والعسكرية في البحرين لتنفيذها زمن الحرب^(٢).

كما طالب وزير الدولة لشؤون الهند بتغيير الموظفين الحاليين في موانئ الخليج، والموانئ البريطانية في شرق أفريقيا، لعدم تأهيلهم للمراقبة والتفتيش على سفن العدو، وما تحمله السفن المحلية من رعايا لدول المحور، وضرورة تبعية هؤلاء الموظفين للبحرية البريطانية، لضبط أي مواد بترولية أو معدات وأسلحة حربية من المحتمل أن تُنقل لسواحل وقواعد العدو في شرق أفريقيا وسواحل آسيا^(٣).

المبحث الثاني: الإجراءات البريطانية خلال الحرب العالمية الثانية في شرق أفريقيا والخليج العربي.

أ- منع تصدير النفط لشرق أفريقيا.

فرضت بريطانيا حظراً على نقل المواد البترولية للمستعمرات الإيطالية في إريتريا والصومال، وكذلك التعامل مع أي قوات مساندة لألمانيا في الحرب العالمية الثانية، ولم تكن تلك الإجراءات بعد إعلان إيطاليا واليابان دخولهما الحرب مع ألمانيا، بل سبقت هذا التاريخ؛ إذ كانت بريطانيا تضع احتمالات لكل شيء. ومن هنا نجد الكثير من التقارير السرية من مكتب الهند تشير إلى تخوفات بريطانية من دخول هاتين الدولتين الحرب ضد بريطانيا، ودعت سياسة الحكومة في ١١ سبتمبر ١٩٣٩م إلى توخي أقصى درجات الحذر، لتجنب الأعمال التي يمكن أن تثير غضب إيطاليا أو اليابان حتى لا يغيرا حيادهما الحالي، وليس معنى ذلك أن تكون الدولتان أكثر ودية لبريطانيا ومصالحها في آسيا وأفريقيا، في ظل انتشار العديد من جواسيسهما الذين يعملون على إثارة رؤساء القبائل في أفريقيا والهند ضد الحكم البريطاني، ورغم ضبط العديد منهم إلا أن بريطانيا عاملت هؤلاء الجواسيس والعملاء برفق واحترام وسرية تجنباً لإثارة دولهم^(١).

(2) IOR/L/PS/12/ 371 Political Resident In the Arabian Gulf to Secretary of state for India. Risher, 16.40 hours, 16th April, 1940.p3.

(3) IOR/R/15/2/712 Sictet No. (E. I. 3214). British Naval Conmander-in-

(1) IOR/R/15/2/554 Sictet D.O.No. 21/73/39-Political (W) Government of India- Home Department. Simla, 11th September 1939 .Pp81-82.

السادة أصحاب شركة الإخاء الجاجيري (Alajajee Brothers) للبنزين الذين طلبوا السماح لهم بتصدير البترول للسعودية ورفضت السلطات البريطانية السماح لهم بذلك^(٢).

كما أن بعض الشركات التي حصلت على امتيازات للتقيب عن البترول غرب المملكة العربية السعودية خاصة منطقة البحر الأحمر ساحله وجزره تم إيقاف عملها بسبب حالة الحرب الدائرة، ومن أمثلة ذلك شركة تطوير البترول لغرب الجزيرة العربية المحدودة (Petroleum Development Western Arabia) (Ltd) وكانت الشركة قد حصلت على امتياز لمدة ستين عامًا للتقيب على امتداد ١٠٠ كيلو متر في السواحل السعودية، وداخل البحر الأحمر وجزره، وكانت هذه الشركة تعمل قبل قيام الحرب العالمية الثانية وتوقفت بطلب من بريطانيا في ٣١ مارس ١٩٤١م لحين انتهاء الحرب، وتعرضت معظم الشركات العاملة في مجال التقيب عن البترول للأمر نفسه فترة الحرب، مما أثر على إنتاج النفط وعلى اقتصاد هذه الشركات في نفس الوقت^(٣).

وبالتالي فرضت بريطانيا حظر تصدير على شركات البترول في الخليج سواء في البحرين وخاصة شركة بابكو للمنتجات البترولية في المنامة (Station Bapco Petroleum Products Manama Service) وباقي شركات البترول بدول الخليج والساحل المتصالح، والكويت، والمملكة العربية السعودية، لمنع نقل أي مواد بترولية خارج شبه الجزيرة العربية، وخاصة إلى شرق أفريقيا واليابان، واستمر الأمر بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية حتى مارس عام ١٩٤٧م، وبناءً على هذا الحظر لم تصدر أي تصاريح لنقل البترول إلا للمستعمرات البريطانية خاصة إلى مصر والسودان استعدادًا لحملة شرق أفريقيا^(١)، أو لدول الحلفاء في الحرب فرنسا وأمريكا، وكانت بريطانيا تسيّر السفن الناقلة للنفط الخاصة بها وبحلفائها بأوامر في غاية السرية التامة حتى لا تتعرض للاعتداء من دول المحور، حتى وصل الأمر إلى ضرورة الحصول على تصريح لتصدير البترول من البحرين إلى السعودية لخشية بريطانيا من تهريب هذه المواد عبر البحر الأحمر إلى إريتريا والسواحل الإيطالية، وهذا ما حدث في ٢٩ مارس ١٩٤١م مع

(2) IOR/R/15/2/680 Manama Service Station Bapco Petroleum Products to His Britannic majesty's Political Agent, Bahrain , A . Gulf Manama 29th March 1941, p10.

(3) FO_ 406_79 Enclosure 4 Riyadh, November 14. 1941. And Enclosure5 in No. 52. Colonel de Gaury to Mr.

Chief, East Indies Station, H.M. Naval Office, Colombo. 27th December, 1940.p2.

(1) IOR/R/15/2/680 Telegram From india office, London To Political Resident, Busgire the 26th January 1941 .pp 8-51-52.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

بالفعل، راقبت بريطانيا تحركات ناقلات النفط في السعودية، فتَحَرَّتْ عن حمولة بنزين وقود للطائرات حوالي ٨٠٠٠٠ جالون وصل إلى مدينة الظهران جنوب المملكة العربية السعودية (إحدى محافظات منطقة عسير)، فأرسلت استعلامات رسمية عن: الهدف من الحمولة، وهل بالفعل تسلمتها شركة جدة العربية السعودية؟^(٢). وتعد شركة كاليفورنيا العربية ستاندرد أويل California Arabian, Standard Oil) هي من أهم شركات البترول العاملة في السعودية، وأكبر مورد لمتطلبات المملكة من مصافي البترول في الخليج، وبالتالي تعرضت لاستجابات كثيرة جدًا من قبل السلطات البريطانية في البحرين عن عملها في المنطقة، وكل ذلك من قبيل الاحتياطات لعدم تهريب المواد البترولية للبحر الأحمر وشرق أفريقيا^(٣).

وتباحثت حكومة الهند البريطانية مع الحاكم البريطاني في البحرين والكويت عن أفضل السبل لمنع تهريب البترول من الخليج العربي

وعلى الرغم من ثقة الحكومة البريطانية من بقاء الملك عبد العزيز آل سعود على الحياد في هذه الحرب إلا أن هناك مخاوف كبيرة لدى الساسة والعسكريين البريطانيين من الدعايات الألمانية والإيطالية التي لاقت قبولاً كبيراً لدى الشعوب العربية في منطقة الخليج العربي ككل، وكذلك الوجود الإيطالي في اليمن وسلطنة عُمان، مما يشكل خطراً على بريطانيا في جنوب شرق الجزيرة العربية، وأرجعت التقارير البريطانية هذا العداء من الشعوب العربية والإسلامية لسبب رئيسي هو سياسة الإحتلال الإنجليزي تجاه فلسطين، وانحيازه للصهاينة ومخططاتهم في القدس ومساعدته لهم، واعتقاد الشعوب بأن انحيازهم لدول المحور هو المخلص لهم من السيطرة والهيمنة البريطانية على المنطقة، ودَعَت السلطات البريطانية إلى ضرورة تأمين السعودية، خاصة مناطق إنتاج ومصافي البترول بمضادات للطائرات، وتأمين القوات البريطانية التي ستنشر في الجزيرة العربية من الاعتداء عليها، كما طالبوا بمراقبة تحركات الأجانب داخل الجزيرة العربية، وقطع كل العلاقات الإيطالية بدول الخليج العربي، وعلى رأسها المملكة العربية السعودية^(١).

(2) IOR/R/15/2/710 Secret D.O. NO.C /911F. W. Ohilger Esq, California Arabian, Standard Oil Company Ltd. Dhahran, Dated the 84th November 1940. P3.

(3) IOR/R/15/2/710 No.504.Office of Senior Naval Officer, Persian Gulf, H.W.Naval Base, Bahrain To The Political Agent, The Agency, Bahrain, 26th November, 1940. P5.

Stone hewer-Bird Jedda, November 20, 1941, pp144-146.

(1) FO_406_79 [E 1076/640/25] No. 48. Petroleum Development (Western Arabia) (Ltd.), to the Saudi Arabian Legation March 31, 1941.Pp120-121.

ب- مراقبة حركة السفن في شرق أفريقيا والخليج العربي.

منذ بداية الحرب العالمية الثانية بدأت حكومة الهند البريطانية في تطبيق نظام تصاريح، وأذن الملاحة على كافة السفن التي تتعامل مع الخليج العربي وسواحلها، سواء كانت محلية أم أجنبية، خاصة التي تتعامل مع سواحل أوروبا وأفريقيا، والمنطقة الأوسع نطاقاً، كوسيلة للتحكم في التجارة المنقولة بحرًا أثناء الحرب تماشياً مع الظروف الجغرافية والسياسية المتغيرة للحرب، لاسيما احتلال بعض البلدان لبلدان أخرى، ودخول عدة بلدان الحرب وخروج أخرى منها، مما أسفر عن إصدارات متتابعة لمراجعة النشرات الدورية، والإشعارات والتعليمات الصادرة عن الحكومة واستمر هذا النظام حتى نهاية الحرب^(٢).

وامتد الأمر إلى المستعمرات البريطانية في شرق أفريقيا كينيا، وأوغندا، وزنجبار، والسودان،

وشبه الجزيرة العربية بواسطة السفن المحايدة، أو المراكب الشراعية الأهلية ومراكب الصيد، إلى القوات الإيطالية ودول المحور في شرق أفريقيا، واتفقوا على إجراءات عدة أهمها: إلزام الشركات البترولية بتقديم تقارير عن إنتاجها، وكيفية تصديره، والجهات التي تُصدر لها، وشركات الشحن التي تتعامل معها، كما طالبوا بتفتيش السفن التي تعبر الخليج العربي، وشرق أفريقيا، للتأكد من خلوها من شحنات بترولية، ولم يقتصر الأمر على المواد البترولية، بل كانت بريطانيا ترغب في منع أي تعامل تجاري إستيراد أو تصدير مع السواحل الإيطالية في شرق أفريقيا والبحر الأحمر على المستوى الرسمي والمؤسسات أو الأفراد، وبدأت شركات البترول تُرسل تقارير دورية عن نشاطاتها، وجداول عملها، والجهات التي تصدر لها المواد البترولية، وأول هذه الشركات كانت شركة بترول البحرين المحدودة (The Bahrein Petroleum Company Limited) التي أرسلت على الفور إلى الوكيل السياسي البريطاني في البحرين جدول نشاطها لشهرين من تاريخ ٣٠ نوفمبر ١٩٤٠م^(١).

Agent, Kuwait Copy given and to Political Agent, Muscat, Dated and received 27th November 1940, pp9-10.

(2) IOR/R/15/2/758 No. PA-257. "Secret" Government Of India From Foreign Office, New Delhi To Baluchistan And British Consul, Bushire. And Political Agent, Bahrain and to Political Agent, Kuwait Copy given and to Political Agent, Muscat, Dated and received 21th Februry 1940.pp240-241.

(1) IOR/R/15/2/710 No. PA-257. The Bahrein Petroleum Company Limited To His Britannic Majesty's Political Agent, Bahrein, 26th November, 1940. P12. (And) Telegram "S" No. T /616 From Political Resident, on board the "Nearchua" To Political Agent, Bahrain and to Political

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

المواد المهربة من الخليج والجزيرة العربية، خاصة من الساحل المتصالح لشرق أفريقيا كثيرة جداً، لدرجة صعوبة إرسال قائمة بها للوكيل السياسي في البحرين، ومعظم هذه المواد يتم تداولها عن طريق الإتجار غير المشروع، سواء بالتعامل مباشرة مع بلد معاد، أو عن طريق دولة محايدة كوسيط، وأغلب هذه المواد إما وقود وزيوت للمعدات الحربية، أو مواد تجارية كأقطان ومواد خام، ومواد وسلع غذائية في الغالب تساعد العدو على مواصلة مقاومته، وتطالب بتشديد الإجراءات لضبط مثل هذه الممارسات الخطيرة على مستقبل بريطانيا في المنطقة^(٣).

يبدو أن هذه التخوفات البريطانية كانت في محلها، حيث أظهرت التقارير الواردة من البحرين في ٢٦ أكتوبر ١٩٤٠م أن بعض السفن التجارية قامت بالفعل بشحن حمولة من القذائف والذخيرة من البحرين سراً، وأخرى من العراق قادمة من الشام وإرسال هذه الأسلحة إلى إيران. ومن المعتقد أن هذه الذخائر يتم إرسالها إلى ألمانيا بواسطة وكيل ألماني في سواحل إيران، وهو ما أفزع السلطات البريطانية وجعلها تتشدد بشكل أكبر في ضبط العملية الملاحية

وبالتالي أصبح لزاماً على التجار وشركات الملاحة الحصول على تصاريح وأذون للملاحة من السلطات البريطانية، وتشير العديد من الوثائق إلى طلبات من تجار وشركات للحصول على تلك التصاريح، بعد تقديم جداول لعملهم ونشاطهم التجاري والملاحي في المنطقة، وأخذ التعهدات بعدم التعامل مع سواحل دول المحور^(١).

كما أصدرت بريطانيا تشريعات بحرية بموجبها لا يجوز لأي سفينة أجنبية -إيطالية، ألمانية، فرنسية... الخ- زيارة سواحل الخليج العربي دون الحصول على تصريح بذلك من السلطات البريطانية حدث ذلك عقب زيارة السفينة الحربية الإيطالية إريتريا لسواحل خرمشهر إيران في سنة ١٩٣٨م، وبالتالي تحكمت بريطانيا في حركة النقل الدولي في الخليج العربي وشرق أفريقيا^(٢).

ورغم كل هذه الإجراءات ردت حكومة الهند على تقارير النقيب ر. د. ميتكالف (Captin R. D. Metcalfe)، موظف الشؤون السياسية البريطانية في الساحل المتصالح، أن قائمة

(1) IOR/R/15/2/701 Temporary Warrant To Commissioner of Customs, Kenya and Uganda. Custom House, Mombasa Dated: 25rd December,1940 .P17.

(2) IOR/L/PS/12/2963 No.128 (405/2/28)His Majesty's Consul at Ahwaz, 1st April, 1938. P3-28.

(3) IOR/R/15/2/710 Secret From D.O. No.C /102-23 /19 To Captin H.R. Metcalfe, Political Officer Trucial Coast, Sharjah, Dated the 29th January 1941.P65.

في الخليج العربي وشرق أفريقيا^(١).

وكانت سلطات المراقبة البريطانية قد ضببت كثير من المراكب والسفن الشراعية على متنها مواد بترولية يتم تهريبها من الساحل المتصالح إلى مناطق غير معلومة وغير مرخص بها، وربما يتم نقلها لسفن دول معادية، فأرسل مدير إدارة الجمارك والموانئ البريطاني بالبحرين إلى السلطات في إمارات الساحل المتصالح باتخاذها إجراء رسمي يبيح للقوات البريطانية الحق في زيارة وتفتيش السفن التي تغادر الخليج العربي، ومن أجل ذلك طلبت منهم السلطات البريطانية معلومات مبكرة عن أي سفينة يشتبه في قيامها بمثل هذه التجارة غير المشروعة والتي قد تنحرف عن الموانئ الخاضعة للمراقبة الخاصة بالساحل المتصالح، وشددت على ضرورة المساعدة في هذا الأمر^(٢)، كما علمت السلطات البريطانية أيضًا

بوجود تهريب من سواحل مسقط، فرصدت أربع سفن تعاملت مباشرة مع سواحل إيطاليا في مقديشو بشرق أفريقيا، كان يتم توجيهها بواسطة الطائرات الإيطالية، وكانت هذه السفن تحمل تمور ومواد غذائية، فوجهت بريطانيا نفس الإنذار لسواحل عُمان بضرورة تنفيذ التعليمات بمراقبة وضبط حركات السفن، وإرسال بيانات دقيقة عن تحركات السفن في هذه السواحل، وإلزام السفن بعدم الاقتراب من السواحل الإيطالية بحوالي ١٢٠ ميلاً على الأقل، وتجاهل أي أوامر تصدر لهم من الطائرات الإيطالية^(٣).

كما أرسلت شركة النفط الأنجلو إيرانية (Anglo-Iranian Oil Coapany) تقارير تغيد بشحن كميات كيروسين kerosene من منطقة مسقط إلى عدن، ومنطقة البحر الأحمر في المراكب الشراعية، وهو مخالف لما سبق وحذرت منه السلطات البريطانية، فأرسل القنصل البريطاني في خرمشهر إيران إلى الوكيل البريطاني في البحرين وبو شهر يُشدد عليهما بضرورة ضبط مثل هذه الشحنات غير المنتظمة من جميع موانئ الخليج، وبالفعل قاما

(1) IOR/R/15/2/710 Sir Reader T. Bullard. K.C.M.G., C. I. E. His Britannic Majesty's Minister, etc. British legation, Tehran To H. V. Ambassador Bagdad And H.M. Consul-General, Bushire And With compliments from H.M. Consul Ahwaz. Ahwaz, December 30th, 1940.P78.

(2) IOR/R/15/2/710 Secret From D.O. No.C /40 -23 /19 Political Agent, Bahrain To The Director of Customs & Port Officer, Bahrain. Political Officer,

Trucial Coast, Sharjah, Bahrain, the 14th January 1941.P65.

(3) IOR/R/15/2/710 Secret From I.D.C. VOPOZ 87/2. Groups 111 TO. P.R.P.G. N.O.I.C. Basrah, And Political Agent Bahrain And Political Agent Muscat. And Political Agent Kuwait the 12th January 1941.P49.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

وعلى الرغم من شدة الإجراءات إلا أن التهريب تكرر مرات عديدة، إحداهما في ١٨ أكتوبر ١٩٤٢م، حين قام رجل يدعى الحاج يوسف بن أحمد فخرو بإرسال عشرين ألف جالون من الكيروسين معبأة في خمسة آلاف علب إلى المكلا (في حضرموت)، وكما ورد من المفترض أن يتم إرسالها إلى إريتريا، وذكرت المصادر أن ما يدفع التجار لهذه المغامرة هو العائد المادي الكبير الذي يحصلون عليه من السلطات الإيطالية التي تدفع لهم مقابل كبير من الذهب على هذه المواد الضرورية، ومع ذلك طلبت بريطانيا التحقيق في الواقعة ومحاسبة المتسبب فيها لمنع تكرارها^(٣).

ج- منع السفن التجارية الأهلية (الداو) من الإبحار بين الخليج العربي وشرق أفريقيا.

يبدو أن ما سبق من إجراءات شديدة من قبل السلطات البريطانية لمنع تهريب المواد البترولية والبضائع والسلع إلى سواحل وسفن العدو في شرق أفريقيا، والمحيط الهندي لم تؤت ثمارها بشكل كامل يحمي النفوذ والسيادة البريطانية على تلك السواحل والمنطقة، مما دفع بريطانيا

بدورها بتوجيه تعليماته إلى كل وكلائه في الخليج، لمنع تكرار هذه العمليات، وهذا يدل على أن الإجراءات البريطانية لم تقتصر على السواحل العربية بل على كافة سواحل الخليج العربي بما فيها سواحل إيران^(١).

كما حذرت السلطات تجار التجزئة من احتكار أو ادخار المواد البترولية، أو السلع بكافة أنواعها في المخازن زيادة عن الحد الأدنى المطلوب عن الاستهلاك المحلي فقط، حتى يتم السيطرة على الأسواق ومنع استغلال هذا الفائض في التهريب إلى سواحل شرق أفريقيا، وكان المتسبب في هذا القرار أيضاً تقرير وارد من شركة النفط الأنجلو إيرانية التي أفادت بأن تاجر يسمى محمد بن علي قام بشراء حوالي ٨٠٠ صفيحة كيروسين من سوق دبي في ذلك الوقت، وتم شحنهم إلى مدينة المكلا باليمن، وبحكم العلاقات التي كانت بين اليمن وإيطاليا كانت هذه الشحنات تأخذ طريقها إلى إريتريا بوسيلة أو أخرى، وهذه الإجراءات من قبل السلطات البريطانية ضيقت الخناق على الأسواق المحلية في الخليج العربي ليس في مجال المواد البترولية بل في كافة السلع والمواد الغذائية والصناعية^(٢).

Ambassador Baghdad And H.M. Consul-General, Bushire And With compliments from H.M. Consul Ahwaz 3rd February 1941 .P73.

(3) IOR/R/15/2/710 From Political Agent, Bahrain To E.B. Wakefield Esquire, I.C.S, The Agency, Manamah, 18 October 1942,pp140-145.

(1) IOR/R/15/2/710 Telegram 79/59. "Q" From Vice concul, Khorramshahr to Political Recident, Bushire, Dated 14th received, 15th January 1941.P66.

(2) IOR/R/15/2/710 Confidential D.O .No.C /111-8/8 Sharjah, To H. V.

سواكن ومصوع وعصب في البحر الأحمر، وسوق بربرة وسوق عينتراد وسوق زيلع ورأس حافون ومقديشو وجوبا على سواحل الصومال، وأسواق زنجبار وتنجانيقا على المحيط الهندي^(٢)، هذا بالإضافة إلى تواجد جاليات عربية كبيرة في شرق أفريقيا شكلت في بعض الفترات التاريخية سلطنات وممالك إسلامية عريقة في أفريقيا، وحفاظ هذه الجاليات على علاقاتها وصلاتها بأصولها العربية في شبه الجزيرة العربية؛ فاتخاذ بريطانيا مثل هذا القرار أثر بالسلب على الأوضاع في الجانبين العربي والأفريقي، وقطع أوصال الجاليات وقطع أرزاق قطاع عريض من التجار والأهالي، مما أدى إلى تدهور الأوضاع في الجانبين، وهو ما سيتم عرضه من نتائج لتلك الإجراءات^(٣).

بدأ البريطانيون في ٢٦ نوفمبر ١٩٤٠م هذا الإجراء بتحذير أصحاب السفن الشراعية الأهلية (الداو) أو المراكب الصغيرة من الاقتراب أكثر من ثلاثين ميلاً أو التعامل مع السواحل الإيطالية في البحر الأحمر وشرق أفريقيا، واعتبروا أي تعامل لهذه السفن مع سواحل شرق أفريقيا أو مع سفن مجهولة أو تابعة لدولة في حالة حرب ضد بريطانيا أو حتى التعامل مع

إلى اتخاذ إجراء يعد الأعنف والأصعب على الإطلاق، وهو: منع السفن الشراعية الأهلية الصغيرة من الإبحار، أو الصيد، أو حمل بضائع، أو التعامل مع أي سفينة أجنبية، وبالأخص التعامل مع سواحل المستعمرات الإريترية، في البحر الأحمر والصومال الإيطالي، ومما زاد الأمر سوءاً تمكن القوات الإيطالية في شرق أفريقيا من احتلال الصومال البريطاني، والفرنسي في عام ١٩٤١م، وبالتالي سيطرت إيطاليا على مساحة كبيرة من سواحل البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، وهي تقريبا مناطق اتصال شعوب العالم العربي بشرق أفريقيا التي تربطهم ببعض صلات وعلاقات تجارية وثقافية ودينية متجذرة في أعماق التاريخ^(١).

وكما هو معلوم حجم التبادل التجاري والحضاري، بين سواحل شبه الجزيرة العربية وأفريقيا، خاصة ما بين موانئ البحر الأحمر وخليج عدن شرقاً وغرباً، وما بين سواحل الصومال واليمن، وما بين سواحل عُمان وزنجبار وتنجانيقا، لا يتسع المجال لحصر الكم الكبير من التعامل التجاري بين المنطقتين، خاصة وأن هناك أسواق كبيرة منتشرة على امتداد السواحل الأفريقية يتعامل معها التجار العرب والعكس، ومن أمثلة هذه الأسواق سوق

(2) F O 403/8 No.40. Brigadier-General Schneider to the Marquis of Salisbury Aden, November 21, 1874 ,p7.

(٣) حسن إبراهيم حسن: انتشار الإسلام والعروبة فيما يلي الصحراء الكبرى غربي القارة الأفريقية وشرقيها، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٥٧، ص ١٢٧.

(1) IOR/R/15/2/710 Secret I.D.C. From TO. P.R.P.G. N.O.I.C. Basrah, And Vice concul, Khorramshahr And Political Agent Muscat. And Political Agent Kuwait, p7.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

البريطاني في البحرين تطلب منه تشديد الرقابة على السفن الشراعية، وما تنقله من مواد خاصة البترولية، ومنعهم من التعامل مع السفن اليابانية التي كانت تتولى حينها إمداد السواحل الإيطالية بما تحتاجه من لوجستيات، فبدوره أرسل إلى قائد المعسكر البريطاني في البحرين بتنفيذ تلك التعليمات الصادرة بشدة وحزم، مما أدى إلى توتر العلاقة بين الأهالي أصحاب السفن، والسلطات المحلية، ومسؤولي الجمارك والموانئ، الذين تكفلوا بتنفيذ تلك التعليمات^(٣).

ومع ذلك، ظلت بعض المنتجات الغذائية تُهرَّب خلسة إلى سواحل البحر الأحمر والصومال، ومن أهمها (التمر، والسسم) التي أشارت السلطات البريطانية في عدن إلى ضبطها عدد من السفن قادمة من الخليج العربي تقوم بذلك، وأرسلت إلى السلطات البريطانية هناك لضبط مثل هذه الشحنات ومنعها، فأرسل الوكيل البريطاني في البحرين، إلى السلطات المعنية بالسواحل في البحرين ومسقط والكويت، لمنع خروج هذه السلع دون تصاريح من قبل بريطانيا، وتحذيرهم من تعرض

سفن الدول المحايدة غير شرعي ومن حق السفن الحربية البريطانية تفتيش تلك السفن ومصادرتها واعتقال أصحابها، وأرسلت هذا القرار إلى البصرة والكويت ومسقط والبحرين، وموانئ الساحل المتصالح، والمملكة العربية السعودية بسواحلها الشرقية والغربية؛ لنشر هذا القرار على كافة البحارة وأصحاب السفن الأهلية والشراعية حتى سفن الصيد^(١).

ثم أصدرت بريطانيا تشريعاً آخر يلزم أصحاب السفن الأهلية بتقديم فواتير الشحن الخاصة بحمولة السفينة، للسلطات البريطانية وذلك قبل إقلاع السفينة من الميناء، فاعترض معظم ربابنة السفن على هذا الإجراء نظراً لأن أغلبهم لا يجيد القراءة والكتابة، واعتبروه تقييداً وتعطيلاً لعملهم، وهو ما يعد من أشكال التعسف الذي مارسته السلطات البريطانية تجاههم^(٢)، كما أرسلت حكومة الهند إلى الوكيل

From Bahrain, To Major R .G .Alban, I. A, H.B.M's Political Agent, BAHRAIN, 2nd December, 1940, P9.

(3) IOR/R/15/2/710 Express Letter no C/936 -28/19 From Government Of India, political Agent, Bahrain to Political Resident, Camp Bahrain, 2nd Decamber 1940, p9.

(1) IOR/R/15/2/710 Secret I.D.C. From P.R.P.G. N.O.I.C. Basrah, And Vice concul, Khorramshahr And Political Agent Muscat, And Political Agent Kuwait, p7. (And See) Telegram "S" No.T /616 From Political Resident, on board the "Nearchua" Copy political Agent, Bahrain Copy Political Agent, Kuwait Copy given to Political Agent, Muscat, Dated and received 27th November 1940.p10.

(2) IOR/R/15/2/710 From Government Of Bahrain, Customs Department exports

شبيهة بالمجاعات، بسبب نقص المواد الضرورية للمعيشة، وانقطاع عدد ضخم من التجار عن العمل، وفقدان عمال الموانئ والشحن والتفريغ والصيادين لمصادر أرزاقهم وأقواتهم، كل ذلك سبب إحراجاً للسلطات المحلية، ولم تنجح محاولات سد حاجة المواطنين نظراً لنقص المواد الغذائية في فترة الحرب، وتدهور اقتصاد معظم دول المنطقة، مما دفع بعض الدول للاقتراض مثل السعودية لسد العجز الداخلي، ومن هنا بدأت السلطات المحلية في الخليج العربي تحث بريطانيا على تخفيف إجراءاتها على حركة الملاحة خاصة مع شرق أفريقيا، والبحث عن وسائل تضبط من خلالها حركة الملاحة بين الجانب العربي والأفريقي، وهذا الأمر دفع بريطانيا خاصة بعد نجاحها في التخلص من الوجود الإيطالي في شرق أفريقيا لتخفيف إجراءاتها شكلياً بضوابط كان من أهمها: إلزام أطقَم السفن الشرعية بحمل بطاقات هوية تحتوي على صور وبيانات لجميع أفرادها، ومثل ذلك لكافة العاملين بالموانئ في الجانبين العربي والأفريقي، وبدأت السلطات البريطانية في تطبيق ذلك من السواحل الإريتيرية لخشيته من بقايا رعايا إيطاليا في المنطقة، ثم سعت لتعميم هذا الإجراء على سواحل الخليج العربي^(٣).

لكن واقع الموانئ في الخليج العربي كان لا

السفن المخالفة للاستيلاء البحري في حال تجاوز ذلك^(١)، ولم تكتف بذلك بل أمرت بريطانيا أصحاب السفن بكافة أنواعها بعدم الاقتراب من السواحل الأفريقية خاصة الإيطالية بأقل من مسافة ١٢٠ ميلاً من السواحل، أو الاستجابة لأيّة نداءات من قبل الطائرات الإيطالية، وهو ما يعدّ أمرًا يستحيل ضبطه وتنفيذه من قبل البحارة العاديين الذين لا تتوفر لديهم إمكانيات تحديد المواقع والمسافات، خاصة وأن معظمهم لا يجيد القراءة والكتابة، وهو ما شكل جَوْاً من الركود التام بين الجانبين، وتعطلت بسببه الملاحة^(٢).

وعندما تقاومت الأزمت في الجانب العربي والأفريقي جراء هذه الإجراءات التعسفية من قبل سلطات الاحتلال البريطاني، وظهرت حالات

(1) IOR/R/15/2/710 Secret I.D.C. From P.R.P.G. N.O.I.C. Basra, And political Agent, Bahrain And Political Agent Muscat, And Political Agent Kuwait, 10the January 1941.

(2) IOR/R/15/2/710 The Hon'ble the Political Resedent in the Persian Gulf presents his compliments to, the political Agent, Bahrain and the Political Agent, Kuwait and the Political Agent, Muscat, Dated p17.(and see) Telegram from Governor Aden, To His Majesty,s Consul Basra. No.3. repeated Polltical resident, Bushire. No .4. Dated the 26th November 1940, p18.

(3) IOR/R/15/2/710 Confidential No. C/129 Memorandum The Advisar to tha Bahrain Government, Bahrain, tha 29th January 1942, p133.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

واستمرت حالة الطوارئ التي فرضتها بريطانيا على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا بكافة أشكالها مستمرة، من منع سفن دولية من الاقتراب أو التعامل مع سواحل الخليج دون تصريح، إلى تضيق الخناق على السفن المحلية في الخليج من التعامل مع سواحل شرق أفريقيا والعكس، خاصة السواحل الإيطالية منعًا لتهريب المواد البترولية لسفن الدول المعادية، ثم وصل الأمر بمنع السفن الشراعية الصغيرة وسفن الصيد من العمل دون تصريح وعدم الاقتراب لمسافة أقل من ١٢٠,٠٠٠ متر من سواحل شرق أفريقيا، وأخيرًا إلزام طاقم السفن الشراعية من استخراج بطاقات هوية مزودة بالصور والبيانات عن الفرد حامل البطاقة، كل ذلك أثر بالسلب على الجانب العربي والأفريقي على النحو الذي سيتم عرضه.

يسمح بتطبيق هذا الإجراء كما أفادت التقارير الواردة من الوكيل البريطاني في البحرين، وأرجع ذلك لعدم توفير إدارة مناسبة من قبل شيوخ وأمراء تلك الدول لتطبيق ذلك، ولعدم وجود مصورين، والحاجة إلى مسؤولين بريطانيين في كل الموانئ المترامية، لتشرف على تطبيق هذا القرار^(١)، فبدأت السلطات التشاور في إمكانية تطبيق هذا الإجراء على السفن الشراعية التي تتعامل مع السواحل الأجنبية فقط، دون تطبيقها على كافة السفن، كما أوضحوا أنه يتعين على الحكومة البريطانية أن توفر كل من المسؤول الإداري والمصور في كل إمارة، تيسيرًا على البحارة في استخراج تلك البطاقات^(٢)، وبدأت السلطات في تنفيذ ذلك في سواحل البحرين وقطر والمملكة العربية السعودية، لكن ظلت موانئ الساحل المتصالح، وسواحل عمان، واليمن بعيدة عن إمكانية التنفيذ وواجهت صعوبات في ضبط عملية الملاحة بها بشكل كبير لعدم توفر إمكانيات استخراج تلك البطاقات^(٣).

(1) IOR/R/15/2/710 Telegram No. 132 From Residency Agent, Sharjah To Political Agent, Bahrain, Dated 30th January 1942, p135.

(2) IOR/R/15/2/710 Telegram "S" No. 93 From Political Agent, Bahrain To Political Resident, Bushire, Dated 3rd February 1942, P137.

(3) IOR/R/15/2/710 Telegram "S" No. 93 From Political Agent, Bahrain To

Government of India, E.A.D ., New Delhi, Dated the 6th February 1942, P139.

المبحث الثالث: نتائج الإجراءات البحرية البريطانية على دول الخليج العربي وشرق أفريقيا.

أولاً: انخفاض التبادل التجاري وأثره على الحائنين.

من الطبيعي أن تتأثر حركة التجارة الدولية خلال الحروب العالمية، لكن أن يصل الأمر إلى انقطاعها ومنع الحركة الملاحية وتضييق الخناق على السفن الأهلية الصغيرة، هذا ما أثر بشكل كبير جداً على مستوى التبادل التجاري. وأكدت ذلك التقارير التي عرضت مقارنات بين حجم ما كان يُتداول بين الطرفين قبل وأثناء فترة الحرب العالمية الثانية، وكانت أغلب السلع والمواد المتداولة من أفريقيا إلى الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية في الغالب هي: (الدخان، وأعشاب المنجروف، وزيت السمسم، وزيت جوز الهند، والعسل والمسلي والقهوة، والسكر، والشاي). أما ما يصدر من الخليج العربي لشرق أفريقيا فهو: (التمور، والمواد البترولية بأنواعها، والعمور)^(١). وعلى الرغم من أن

بعض هذه السلع لا تدخل في قوائم الحظر التي فرضتها بريطانيا إلا أنها كانت ترفض دائماً أي طلب من قبل التجار لاستيراد وتصدير هذه السلع من الخليج العربي إلى شرق أفريقيا والعكس، بداعي خشيتها من نقص المخزون المحلي واستمر ذلك حتى نهاية الحرب العالمية الثانية^(٢).

ونتيجة عن ذلك تأثر الأسواق المحلية سلماً، وتعرض المنتجات الزائدة للتلف، وبالتالي وجود عجز في كل المنتجات التي كانت تأتي من الخارج، وهذا ما ذكره تقرير عن أوضاع الغذاء في الجزيرة العربية عام ١٩٤٥م، أعده ديكسون H.R.P. Dickson الوكيل السياسي البريطاني في الكويت لصالح قسم الأغذية بمركز الشرق الأوسط للتموين بالقاهرة، ملخصه أنه يوجد بين القبائل في الجزيرة العربية حالات جوع جزئية، ويوجد نقص ملحوظ في الأغذية ومن المحتمل أن يزداد سوءاً، كما حدث في المجاعة التي انتشرت في (خريف ١٩٤٢م) في المنطقة الشمالية، وعلى حدود الكويت التي تعرضت للجفاف، كما نفقت الأغنام والجمال بسبب الجوع، وكان يتم أكلها الدواب النافقة من قبل

(1) IOR/R/15/2/710 CONFIDENTIAL . No.106-6. Shipment of The Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf present his compliments to the political Agent, Bahrain and the Political Agent, Kuwait and the Political Agent, Muscat, Note by Anglo Iranian Oil Company, Abadan, dated 4th February 1941. (Keroseen from Gulf Ports to the Red Sea Area), PP79-81.(And See)

IOR/R/15/2/1805 From Haji Mohammed Maki alBahana, Kenya, to the political Agent, Bahrain Mombasa 28th Juny 1944.pp5-6.

(2) IOR/R/15/2/1805 From Haji Mohammed Maki alBahana, Kenya, to the political Agent, Bahrain Mombasa 28th Juny 1944.pp5-6.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

سعود افتتح في مدينة الرياض أربعة مقرات مختلفة للضيافة التي تقدم الغذاء المطبوخ مجاناً (مضيفاً للأجانب والزوار، مضيفاً لرجال المدينة، مضيفاً لنساء المدينة، مضيفاً للبادية نساءً ورجالاً)، وكذلك خصص الملك عبد العزيز بُنياناً على بعد (٢٠ ميلاً شمال الرياض) كمخيم لفقراء البادية الذين فقدوا جمالهم وماشيتهم واتجهوا إلى الرياض لطلب المساعدة، وتضمن المخيم إنشاء ثلاثة مراكز لتقديم الطعام المطبوخ مجاناً وفق الآتي: مخيم للنساء البدويات، مخيم لكبار السن من رجال البادية، مخيم لشباب وأطفال البادية^(٢).

وخلاصة التقرير أنه وُجد فقر كبير جداً ومجاعة حقيقية بين قبائل نجد والمناطق المجاورة أكبر من تلك الحالة السائدة بين بدو الكويت، وذلك لأنهم واجهوا وقتاً عصيباً بسبب اعتمادهم في الغذاء على التمور، وهي إما أنها كانت غير متوفرة أو تجاوزت إمكاناتهم المادية المحدودة، ولتوقف حركة التجارة والعمل في الخليج العربي.

كذلك عانت منطقة شرق إفريقيا فترة الحرب كغيرها من المناطق المجاورة، ففي عام ١٩٤٣م تعرضت لنقص في الغذاء بسبب ظروف الحرب، واعتمد الصومال على نفسه لتوفير الغذاء للقوات البريطانية والإيطالية والمستوطنين الإيطاليين، بالإضافة إلى الصوماليين الذين وقع عليهم عبء توفير الغذاء للأجانب الذين

المواطنين الجائعين في كل مكان، وظهرت معدلات عالية في الوفيات بشكل غير عادي بين البدو في هذه المنطقة، خاصة بين النساء والأطفال، على الرغم من أنه يمكن القول بكل ثقة أنه لولا إجراءات الإغاثة التي اتخذها في تلك الفترة جلالة الملك عبد العزيز آل سعود الذي استخدم ساحات الدولة دون قيود لنقل الأغذية إلى المناطق التي تعرضت لأقصى الأوضاع، لولا تلك الإجراءات لارتفع معدل الوفيات فيها بشكل كبير^(١).

كما أشار التقرير إلى ارتفاع أسعار الغذاء عموماً في شبه الجزيرة العربية فالتمر الذي كان سعره ثلاث ريات أصبح سعره ٣٦ ريالاً، كما ندر توفر المال لدى سكان البادية، وبالتالي ضعف الإبل وعدم قدرتها على العمل والحركة، كما بين التقرير أثناء عرضه للأسعار المبالغ فيها والمرتفعة للأغذية في تلك الفترة أن القمح والشعير غير متوفرين نهائياً في الأسواق، وأسعار الأرز مرتفعة جداً، لا يتحمل المواطن شراءها، وتختلف الأسعار في المناطق الساحلية عن المناطق الداخلية في البادية اختلافاً كبيراً وتكاد السلع تكون غير موجودة على الإطلاق، ومن الجدير بالذكر أن الملك عبد العزيز آل

(١) فهد بن عبدالله السماري، (ترجمة، وإعداد): الملك عبدالعزيز ومعالجة الأوضاع الاقتصادية السيئة في وسط المملكة العربية السعودية وشمال شرقها خلال الحرب العالمية الثانية من خلال أحد التقارير البريطانية، مجلة دار الملك عبدالعزيز، مج ٣٥، ع ٤، الرياض ٢٠٠٩، ص ص ٢٣٥-٢٣٧.

(٢) المرجع نفسه: ص ص ٢٤٩-٢٤٤.

سفن وغواصات إيطالية ويابانية في المحيط الهندي، ومن أمثلة ذلك تحطم مركبين شرعيين تتبعان الكويت وقطر بواسطة غواصة (يابانية أو إيطالية) قبالة السواحل الإيطالية في المحيط الهندي في يناير ١٩٤٢م، وظلت السلطات البريطانية تبحث عن تلك السفن فترة غيابها،

إلى أن وردت تقارير من مالغان Malvan بالهند تفيد بإنقاذ طاقم سفينة واحدة من تلك السفن مكون من ٣٥ رجل بعد إغراق السفينة وتحطمها^(٣)، هذا بالإضافة إلى تعرض السفن الشراعية للاعتداء من قبل الطائرات الإيطالية وإجبار تلك السفن على التوجه إلى سواحل المستعمرات الإيطالية، ومصادرة حمولتها وربما اعتقال طاقمها، بحكم أنهم رعايا بريطانيين، كل ذلك بالإضافة إلى ما سبق من إجراءات بريطانية في معظمها تعسفية، من حق تفتيش، وأذون ملاحية، وعدم تعامل مع سواحل شرق أفريقيا، وأخيرا بطاقات هوية، يعد تضييقاً على حركة الملاحة، وأثر بالسلب على مالكي وعمال السفن الشراعية، وحولتهم إلى طائفة من العاطلين الذين يقتاتون أرزاقهم عن طريق المعونات^(٤).

يسيطرون على أرضهم قبل أن يقوموا بذلك لإخوانهم أصحاب الأرض، وفي عام ١٩٤٤م عادت العلاقات التجارية بين الصومال البريطاني وعدن، حيث أصبح هذان البلدان يمولان مركز إمدادات الشرق الأوسط بالمنتجات الزراعية إلى نهاية الحرب^(١).

ثانياً: تعرض السفن الأهلية للاعتداء

البريطاني والإيطالي.

كان أصحاب السفن هم أكثر المتضررين خلال الحرب، بسبب اعتداء السفن الحربية والطائرات الإيطالية عليهم عندما يرفضون الاقتراب أو التعامل مع السواحل الإيطالية في شرق أفريقيا تنفيذا لتعليمات بريطانيا، أو بسبب اعتداء القوات البريطانية عليهم أثناء التفتيش أو الشك في تعاملهم مع السواحل الإيطالية، أو تعاملهم مع سفن دول أخرى معادية لبريطانيا، ومن أمثلة ذلك قيام سفينة تابعة للبحرية الملكية البريطانية بإغراق وتحطيم مركب داو شرعي إيراني (يحمل لوحة التسجيل رقم ل. ٤٤) في ٨ فبراير ١٩٤١م قبالة ساحل الصومال قرب ميناء كيسمايو، بداعي تعاملها مع سواحل إيطاليا^(٢).

كما تعرض أيضا البحارة العرب لاعتداء

(3) IOR/R/15/2/730 Copy Of A Secret Report No.C-1dated 14th April, 1942, From The Assistant Collector Op Salt Revenues, Ratnagirano, Camp Malava. To The Staffe Officer (Intelligence), Bombay, pp 5-6.

(4) IOR/R/15/2/710 Confidential D.C .No .C /707 -8 /8 .Major R .G .E

(1) Geore Kirk, The Middle East in The War, P.P. 394, 395.

(2) IOR/L/PS/12/659 Copy of the translation memorandum No.3349 dated 17 August 1941 From the Iranian Ministry of foreign affairs to his majestys legation Tehran, pp 6-7.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

بأعداد كبيرة، إلا أن التقارير رصدت تناقصًا كبيرًا في أعداد حُجاج شرق أفريقيا خلال فترة الحرب العالمية الثانية خاصة بعد تلك الإجراءات، فكانت كالتالي في عام ١٩٤٢م (زنجبار وشرق أفريقيا بالكامل ثلاث حُجاج فقط، الحبشة "إثيوبيا" لا يوجد حجاج، الصومال وإريتريا عدد حجاجه اثنتان وسبعون فقط)، وفي عام ١٩٤٣م (زنجبار وشرق أفريقيا بالكامل بدون حجاج، الحبشة سبعة وأربعون حاجًا، الصومال وإريتريا لا يوجد حُجاج)، فهذا مثال على مدى تأثر شرق أفريقيا بتلك الإجراءات البحرية^(٢).

من خلال ما سبق، نرى كيف تأثر شرق أفريقيا والخليج العربي سلبيًا بسبب صراع دار بين معسكرين استعماريين خلال الحرب العالمية الثانية، أدى إلى قطع أوصال المنطقة، وأوقف حركة الشحن والنقل البحري بالكامل بين الطرفين، وحرّم عدد كبير من التجار والعمال والصيادين من مصادر أرزاقهم، وأدخل مناطق كبيرة في شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا في حالة مجاعة بسبب ندرة السلع الغذائية وارتفاع أثمانها، وندرة العملة والأموال، بسبب توقف العمل والتجارة وتعطل الأسواق.

كما تعرضت مصافي البترول في البحرين خاصة شركة كالفورنيا للزيوت القياسية، للضرب من قبل الطائرات الحربية الإيطالية، ودُمّر معظم معامل ومصافي الشركة، مما كان دافعًا في تمادي بريطانيا في استمرار فرض إجراءاتها، إضافة إلى أن هذا القصف الجوي عرّض معظم شركات البترول للتوقف عن الإنتاج، وتحويل هذه الشركات إلى معسكرات دفاعية تحسبًا لأي هجمات تالية، وهو ما أصاب اقتصاد تلك الدول بالشلل، وزاد من أزمة الوقود والتجارة المتفاقمة بالخليج^(١).

ثالثًا: صعوبة أداء مسلمي شرق أفريقيا

لفريضة الحج.

رغم صعوبة وصول الحُجاج إلى الأراضي المقدسة في المملكة العربية السعودية خلال الحرب بسبب خطورة النقل البحري الذي يعد الوسيلة الوحيدة لحجاج شرق أفريقيا، إلا أن الإجراءات البريطانية زادت من صعوبة الحج وجعلته من ضروب المستحيل، بعد توقف حركة الملاحة الدولية، ومنع السفن الأهلية من العمل والتنقل بين شرق أفريقيا والخليج العربي، وبالرغم من أن أغلب شعوب شرق أفريقيا مسلمون، ومدامون على أداء تلك الفريضة

.Alban , O.B .E . Political Agent, Sharjah, 18th December 1940 , pp 39-40.

(2) IOR/R/15/1/576 From the British Consulate in Jeddah, (confidential pilgrim Report 1942) 18 August 1943, pp 155-166.

(1) IOR/L/PS/12/425 Telegram to ohliger from jedda, October 21st 1940, pp 18-19.

الخاتمة

من خلال العرض السابق للإجراءات البحرية البريطانية الناتجة عن صراع بين بريطانيا وبين إيطاليا وحالفائها، وما نتج عنه من أثر، نستخلص الآتي.

- نجاح بريطانيا في احتلال مناطق واسعة في شرق أفريقيا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر جعلها المهيمن على الحركة الملاحية بين الشرق والغرب.

- استطاعت بريطانيا أن يكون لها النفوذ والهيمنة على سواحل دول وممالك وإمارات الخليج العربي، بما فيها إيران، من خلال ربط حكوماتها بمعاهدات صداقة وتصالح، واتفاقيات دفاع وحماية جعلت بريطانيا تتحكم في سياسات ومقدرات تلك الدول.

- عندما دخلت إيطاليا سباق الاستعمار في شرق أفريقيا باحتلالها إريتريا والصومال الإيطالي، سعت بريطانيا لتجسيم التطلعات الإيطالية بتوسيع نفوذها، أو ربط مستعمرتيها على حساب إثيوبيا لكنها فشلت في منع إيطاليا من ذلك عام ١٩٣٥ م.

- منذ عام ١٩٣٥ م بدأت الدعاية الإيطالية والألمانية تنتشر في شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا والشرق الأوسط عمومًا، واتجهت لعقد معاهدات مع اليمن والسعودية ودول الجوار، وإثارة المشاكل في وجه بريطانيا في المنطقة، وهو ما دفع بريطانيا لمواجهة هذه الحملات وتكثيف جهودها لمحاربة هذه الدعايات، لكن هذه الدعايات لاقت قبولاً ورواجاً لدى الشعوب العربية والإسلامية، التي كانت

تنظر إلى ألمانيا بأنها المخلص من ريقة الاحتلال البريطاني والفرنسي، وهو ما أفرج بريطانيا.

- وعندما انضمت إيطاليا إلى ألمانيا في الحرب العالمية الثانية شنت هجومًا كاسحًا على المستعمرات البريطانية في شرق أفريقيا، واحتلت الصومال البريطاني وكينيا، وهو ما أخرج بريطانيا في المنطقة ودفعها لفرض إجراءاتها البحرية لحصار المستعمرات الإيطالية، محاولة منها لاسترداد سيادتها على شرق أفريقيا تمهيدًا لهزيمة إيطاليا وتجريدها من مستعمراتها في شرق أفريقيا وشمالها.

- بدأت بريطانيا إجراءاتها بمنع السفن الأجنبية من الاقتراب أو التعامل مع سواحل الخليج العربي، وشبه الجزيرة العربية، وشرق أفريقيا، إلا بعد الحصول على تصريح من بريطانيا، ثم تلا ذلك إجراء منع نقل المواد البترولية من دول الخليج إلا بعد الحصول على تصريح من بريطانيا.

- منع السفن الشراعية (الداو) المحلية الأهلية من حمل مواد بترولية ونقلها للسواحل الإيطالية في شرق أفريقيا، أو نقلها إلى سفن أي دولة معادية لبريطانيا في الحرب، كما منحت بريطانيا لسفنها الحربية الحق في تفتيش السفن المحلية والأجنبية التي تتعامل مع السواحل العربية وسواحل شرق أفريقيا.

- ثم منعت بريطانيا السفن الشراعية من الاقتراب من السواحل الإيطالية في شرق أفريقيا والبحر الأحمر مسافة لا تقل عن ٣٠ ميلًا عن السواحل، زاد بعد ذلك إلى عدم الاقتراب أكثر

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

من ١٢٠ ميلاً، وهو ما يعد من الأمور المستحيل ضبطها وتنفيذها.

- إلزام مالكي وطاقم المراكب الشراعية باستخراج بطاقات هوية مزودة بصور وبيانات شخصية معتمدة من السلطات البريطانية، ومن يخالف ذلك تُصادر سفينته ويُعتقل.

- التحرشات المستمرة للسفن من قبل بريطانيا بسبب الاستعلام عن أذن الملاحة، وأماكن نقل البضائع، وجهة الوصول والمغادرة، كما تعرض عدد من السفن للضرب والغرق من جانب بريطانيا وإيطاليا على حد سواء.

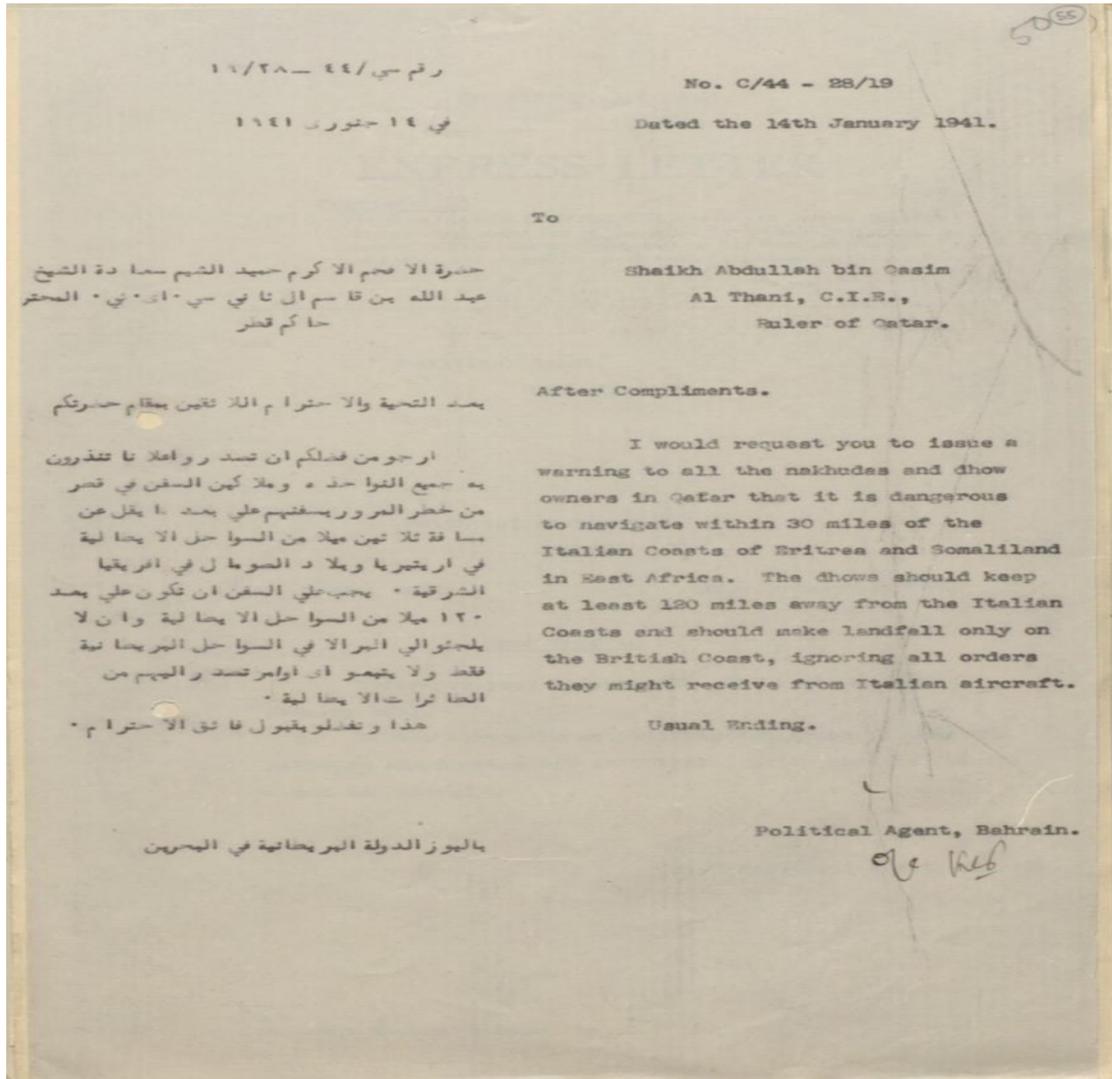
- نتج عن هذه الإجراءات تعرض معظم بدو شبه الجزيرة العربية للمجاعة لنقص الغذاء، بسبب تعرض المنطقة الشمالية للجفاف فترة الحرب وعدم وصول مساعدات ومواد غذائية من الخارج، وارتفاع أثمانها.

- توقف حركة الحجيج القادمين من شرق أفريقيا سنوات الحرب بسبب الإجراءات البحرية في تلك الفترة.

الملاحق

ملحق رقم (١) خطابان (الأول) من المقيم البريطاني في البحرين إلى شيخ قطر يطلب منه إنذار مالكي السفن بعدم الاقتراب من السواحل الإيطالية في شرق أفريقيا أقل من ١٢٠ ميلاً. والخطاب (الثاني) من شيخ قطر إلى المقيم البريطاني في البحرين يؤكد له تنفيذ ما سبق في الخطاب الأول كما طلب منه^(١).

(الخطاب الأول)

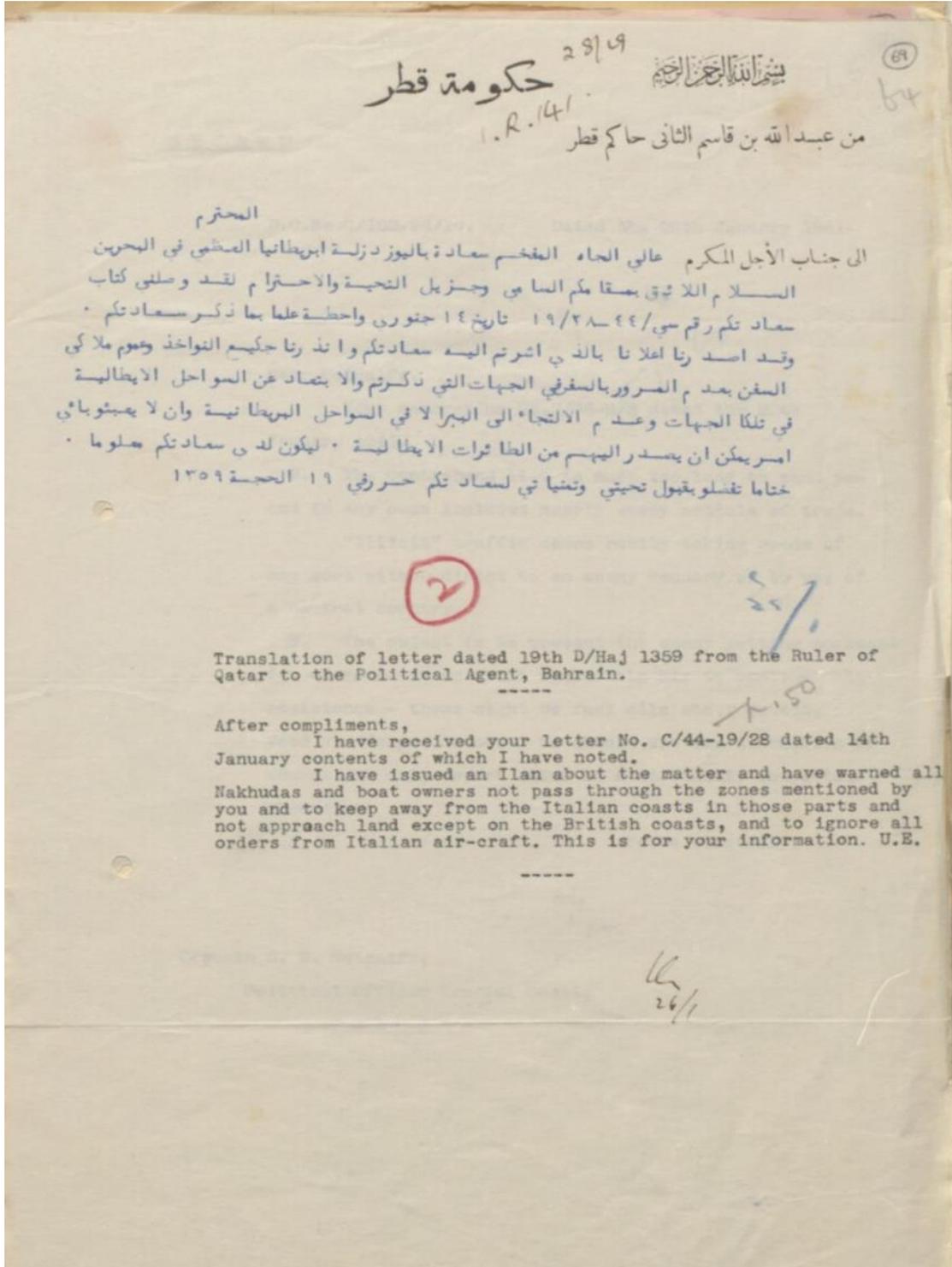


(1) IOR/R/15/2/710 pp55,69.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

(الخطاب الثاني)



ملحق رقم (٢) تقرير عن شحنات الكيروسين المصدرة من الخليج العربي إلى سواحل البحر الأحمر عام ١٩٤١م في الصفحة الأولى والصفحة الثانية نماذج من أهم المنتجات الأخرى المتبادلة بين الخليج العربية وشرق أفريقيا^(١).

ص ١

Shipment of Kerosene from Gulf Ports to the Red Sea Area.

A. CONSIGNMENTS ARRIVED RED SEA AREA AS ADVISED BY CAIRO VIA LONDON.

Date of Advice	Name of Craft	Number of Tins	Alleged Port of Origin	Port of Discharge
1) 6 - 12 - 40	-	600	Muscat	Makalla
2) 6 - 12 - 40	-	380	"	Not stated
3) 10- 1 - 41	AWI TARHANRAN	800	"	"
4) 10- 1 - 41	J K H A R	120	"	"
5) 21- 1-- 41	M U R Z O O K	500	"	"
		2400		
		=====		

B. Information re these shipments ascertained locally.

Ex Muscat 25/26-1-41
in regard to shipments (3) and (4) it is stated that one Majid Muscat agent for Sashvedi of Makalla, bought supplies from local Kerosene dealers and arranged export.

The supplies for (5) are stated to have been provided by a Muscat dealer named Khimji Ramdas.

Supplies alleged to have been loaded at Dubai for export to Makalla by two or three vessels emanating from Sur.

Alleged that supplies shipped from Muscat to the Sultan's Dhofar territory by Haji Baqir Haji Abul-Latif have subsequently been forwarded to the Red Sea Area.

2. Ex Dubai 17 - 1 - 41.

In December 1940 one Mohammad Ali, merchant of Sur, bought 800 tins from dealers in Dubai and these were shipped for Sur/Makalla by the native craft "SANBOCK", Nakhoda Mobarak Bin Abdulla of Sur.

C. Steps taken by A.I.O.C. to suppress Traffic.

9 - 12 - 40 Muscat instructed by telegram to prevent further exportations.

15 - 12 - 40 All Gulf Ports circularised with the instruction that no sales may be made for export beyond their legitimate sales areas.

5 - 1 - 41 H.B.M's Political Agent at Muscat advised for his information of shipments alleged to have been made from Muscat.

13 - 1 - 41 Telegram sent to H.B.M's Political Resident at Bushire requesting assistance in prevention of further shipments.

Telegrams have also been exchanged with Muscat and Dubai, investigating shipments as they have been reported to us. Our Agent at Muscat advises that all sales to dealers have been stopped (which we interpret as meaning wholesale deliveries have stopped and other sales are closely controlled) and an inspector has been sent there for a full enquiry into

(1) IOR/R/15/2/710 pp80,110.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

ص ٢

1. R. 137
30/4/41

105 (10)

Telegram Inter (10)
From Chief Secretary, Dar es Salaam.
To Political Agent, Bahrain.
No. 331
Dated and received the 30th April 1941.

Following dhows left Dar es Salaam with cargo direct for ports given after their names :

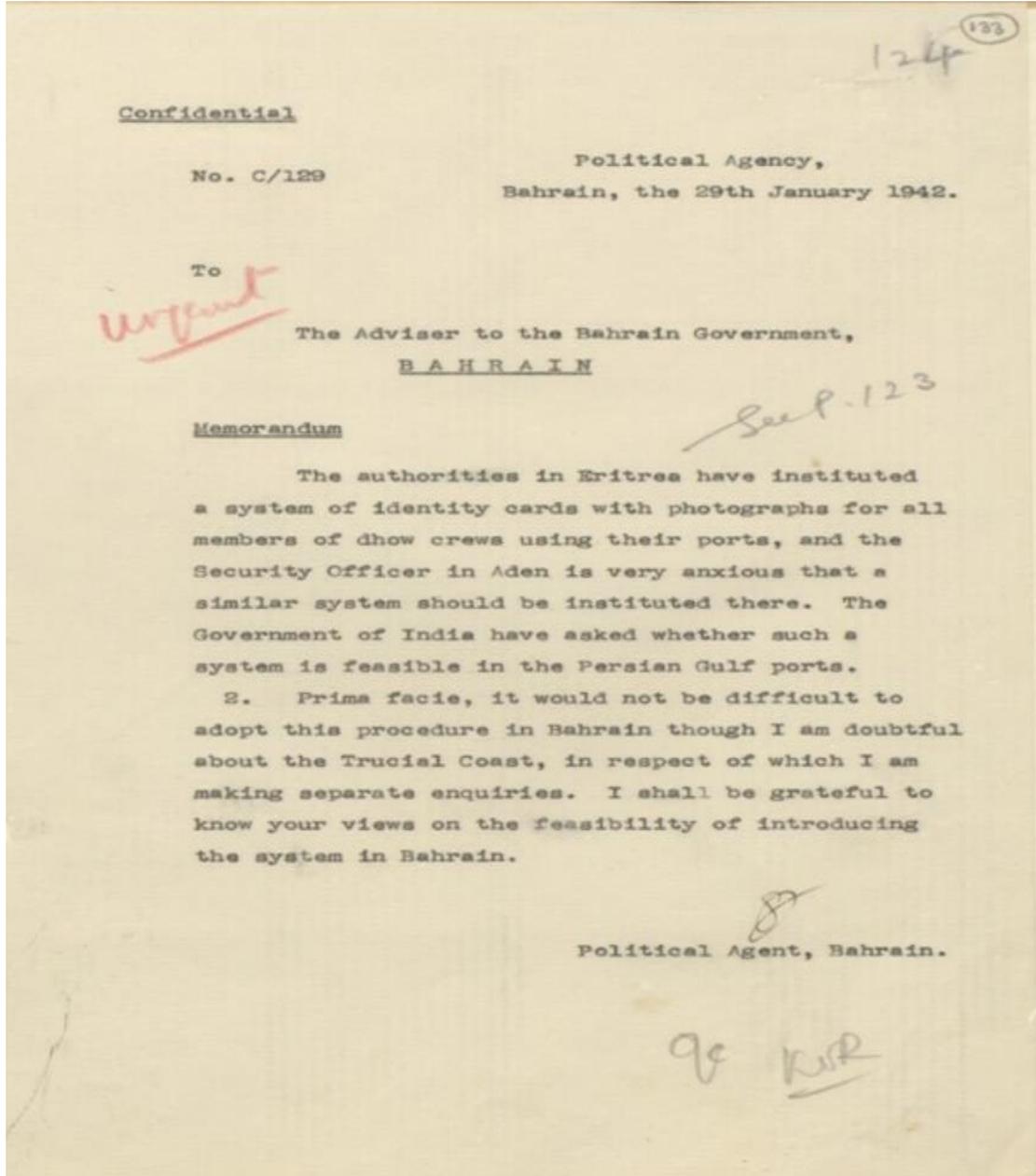
Al Aqan	-	Mukalla	-	50 bags Millet 18 bags Maize 2 cases Kerosene
Al Mansur	-	Makalla	-	269 bags Millet 116 bags Maize 125 bags Sesame 14 tins Ghee
Sadalkarim	-	Sehud	-	246 bags Millet
Fatalkheir	-	Sehud	-	61 bags Millet 5 bags Maize 1 case Sesame oil
Fatalkheir	-	Shaher	-	150 bags Millet
El Jessar	-	Shaher	-	237 bags Millet 50 bags Maize 110 cases Ghee 16 bags ground nuts 3 cases Kerosene
El Jessar	-	Sehud	-	218 bags Millet 10 bags Starch.

2. Following dhows left Dar es Salaam with cargo for transshipment at Zanzibar to ports given after their numbers :

Z 83	-	Shaher	-	206 bags Millet 2 bags Maize 10 cases Ghee
Z 48	-	Makalla	-	44 bags Sesame 25 bags ground nuts 30 cases Ghee

Z 583

ملحق رقم (٣) المطالبة بتطبيق نظام بطاقات الهوية على أطقم السفن العاملة والمتردة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا والبحر الأحمر^(١).



(1) IOR/R/15/2/710 p133.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق غير المنشورة.

- وثائق وزارة الخارجية البريطانية (F O)

F O_403_8 (Enclosure 1 in No.33.) And (No.40)

FO_403_93 (No. 6).٧

FO_403_465 (No. 12) And (No. 4).

FO_403_466 (No. 37) And (No. 25) And (Enclosure 1 in No.1).

FO_406_9 (Confidential 6148) Treaty of Peace in perpetuity agreed upon by the Chiefs of the Arabian Coast in behalf of themselves, their heirs and successors, under the mediation of the Resident in the Persian Gulf (4th May, 1853).

FO_406_79 (Enclosure 4) And (And Enclosure5 in No. 52) And (No. 48)

FO_401_35 (Further Correspondence Respecting Abyssinia) (No.80) And (No. 203) And (No. 219) And (No. 91) And (No.106) And (No.114) And (No.199) And (No.35) And (No.107) And (No.130) And (No.754)

وثائق مكتب الحرب (Wo)

Wo_387_40 Military Report on Egypt 1937 General Staff, The War Office, May, 1938. (C. A Survey of Post-War History, Political Tendencies and Nationalistic Movements and Internal Disorders).

وثائق مكتب الهند (IOR)

IOR/L/PS/12/ 371 Political Resident In the Arabian Gulf to Secretary of state for India. Rasher, 16.40 hours, 16th April, 1940.

IOR/L/PS/12/2091 (No. 12) Secret foreign office British legation, Addis Ababa To the political resident Aden. October 12th1929.

IOR/L/PS/12/2963 No.128 (405/2/28) Majesty's Consul at Ahwaz, 1st April, 1938.

IOR/L/PS/12/425 Telegram to ohliger from Jeddah, 21st October1942.

- IOR/L/PS/12/659 Copy of the translation memorandum No.3349 dated 17 August 1941 From the Iranian Ministry of foreign affairs to his majesty's legation Tehran.
- IOR/R/15/1/576 From the British Consulate in Jeddah, (confidential pilgri magi Report 1942) 18 August 1943.
- IOR/R/15/2/1805 From Haji Mohammed Maki al Bahrain, Kenya, to the political Agent, Bahrain Mombasa 28th June 1944.
- IOR/R/15/2/554 Secret D.O.No. 21/73/39–Political (W) Government of India–Home Department. Simla, the 11th September 1939.
- IOR/R/15/2/680 Manama Service Station Bapco Petroleum Products to His Britannic majesty's Political Agent, Bahrain , A . Gulf Manama 29th March 1941.
- IOR/R/15/2/701 Temporary Warrant TO for Commissioner of Customs, Kenya and Uganda. Custom House, Mombasa Dated: 25rd December, 1940.
- IOR/R/15/2/710 Confidential (D.C .No .C /707 –8 /8) And (No.106–6) And (D.O .No.C /111 – 8/8) And (No. C/129) And (C/936 –28/19) And (No. PA–257) And (No.504) And (D.O. NO.C /911) And (D.O. No.C /102–23 /19) And (D.O. No.C /40 –23 /19) And (No. 93) And (No .T /616) And (Telegram 79/59) And (Telegram No. 132)
- IOR/R/15/2/712 Secret No. (E. I. 3214). British Naval Commander–in–Chief, East Indies Station, H.M. Naval Office, Colombo. 27th December, 1940.
- IOR/R/15/2/730 Copy Of A Secret Report No.C–1dated 14th April, 1942, From The Assistant Collector Op Salt Revenues, Ratnagirirano, Camp Malava. To The Staffe Officer (Intelligence), Bombay.
- IOR/R/15/2/758 No. PA–257. "Secret" Government Of India From Foreign, New Delhi To Baluchistan And British consul, Bushire. And Political Agent, Bahrain and to Political Agent, Kuwait Copy given and to Political Agent, Muscat, Dated and received 21th February 1940.

الإجراءات البحرية البريطانية وأثرها على حركة الملاحة بين الخليج العربي وشرق أفريقيا إبان الحرب العالمية الثانية

د/ أيمن أحمد عبد الفتاح عبد السلام

ثانياً: المراجع العربية والمعربة

- ١- أحمد برخت ماح: وثائق من الصومال والحبشة وإريتريا، مقديشو ١٩٧٢م.
- ٢- أحمد عبد الرحيم مصطفى: مشكلة قناة السويس ١٩٥٤-١٩٥٨م، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة ١٩٦٧م.
- ٣- أمال إبراهيم محمد: الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني ١٩٩٣م.
- ٤- أيمن أحمد عبد الفتاح (دكتور): الأطماع البريطانية في القرن الأفريقي ١٨٦٦-١٨٨٥م، دار التعليم الجامعي، الاسكندرية ٢٠١٨م.
- ٥- حسن إبراهيم حسن: انتشار الإسلام والعروبة فيما يلي الصحراء الكبرى غربي القارة الأفريقية وشرقيها، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٥٧.
- ٦- حياة محمد الحمد البسام: ميزان القوى في الخليج العربي في أعقاب الحرب العالمية الأولى، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة أم القرى بالسعودية، ١٩٨٩م.
- ٧- راشد البراوي: الصومال الكبير، الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٦١م.
- ٨- سعد بدير الحلواني (دكتور): الحكم المصري في سواكن وملحقاتها، (١٨٦٥-١٨٨٥م)، ١٢٨٢-١٣٠٣هـ)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر بالقاهرة، ١٩٨٧.
- ٩- السعيد رزق حجاج (دكتور): المسلمون في تنزانيا بين الأمس واليوم، ط١: مطبعة الحسين الإسلامية، القاهرة ١٩٨٩م.
- ١٠- صلاح العقاد (دكتور): التيارات السياسية في الخليج العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٥.
- ١١- عاطف السيد: البحر الأحمر والعالم المعاصر دراسة تاريخية سياسية إستراتيجية، مكتبة الانجلو المصريه، القاهرة ١٩٨٣م.
- ١٢- علي غنام: أحداث فاصلة في إحلال النفوذ الأجنبي بالخليج العربي، مجلة الخليج العربي، العراق، مجلد ١٧، عدد ٢، ١٩٨٥م.
- ١٣- عماد محمد نيب الحفيظ: الخليج العربي تاريخه حاضره مستقبله، دار صفاء للنشر والتوزيع، ط١، عمان ٢٠١٤.
- ١٤- فاروق عثمان أباطة (دكتور): عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٧٦م.

- ١٥- فهد بن عبد الله السماري (دكتور): الملك عبدالعزيز ومعالجة الاوضاع الاقتصادية السيئة في وسط المملكة العربية السعودية وشمال شرقها خلال الحرب العالمية الثانية من خلال أحد التقارير البريطانية، مجلة دارة الملك عبدالعزيز، مج ٣٥، ع ٤٤، الرياض ٢٠٠٩م.
- ١٦- مكرم سويحة بخيت: إثيوبيا في عصر الإمبراطور هيلاسلاسي الأول، رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، ١٩٨٨م.
- ١٧- وداد خضير حسين الشتيوي: التنافس البريطاني الإيطالي على اليمن حتى الحرب العالمية الثانية، جامعة البصرة - مجلة مركز دراسات الخليج العربي، مج ٣٥، ع ٣، عراق ٢٠٠٧م.
- ١٨- وليد محمد جردات: الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، دار الثقافة، الدوحة ١٩٨٦م.

ثالثاً: المراجع غير العربية

- 1- Anis .M: England and the Suez- Routine Eighteenth Century. Cairo, 1957.
- 2- Clark, Hyde: The military advantages of a daily mail route to India Through Turkey and the Persian Gulf 1868.
- 3- Kirk, George: The Middle East in The War, Oxford University Press, New York, 1953.
- 4- Major-General I.S.O. Play fair: History Of The Second World War United Kingdom Military Series Edited by Sir James Butler The Mediterranean and Middle East, Vol 5- ,1, London, 1954.