

## التنافس البريطاني الفرنسي للسيطرة على منطقة البحر الأحمر (1741 - 1839م)

م.د. عمر سامي فتحي الصميدعي

جامعة كركوك - كلية التربية للعلوم الانسانية

### المخلص

في الوقت الذي أخذ فيه النشاط البحري البريطاني يتزايد تدريجياً في البحار الشرقية بوجه عام وعبر طريق البحر الأحمر بوجه خاص كانت فرنسا هي الأخرى تقوم بدورها في هذا المجال حيث ازداد نشاط الفرنسيين حينما اهتم الملك لويس الخامس عشر في عام 1741م بتجديد المعاهدة التي سبق أن عقدت بين السلطان العثماني سليمان القانوني وفرنسا الأول ملك فرنسا في عام 1536م، وقد أصبحت فرنسا بمقتضاها تدعي حق حماية المسيحيين الكاثوليك في سائر أنحاء الدولة العثمانية، ومنذ ذلك الحين أخذ الخوف يراود السياسة البريطانيين من تغلغل النفوذ الفرنسي في بلاد الشرق التابعة للدولة العثمانية، وكانت بريطانيا تخشى أن تفكر فرنسا في استغلال الطريق الملاحي عبر البحر الأحمر لتهدد المصالح البريطانية في الهند، وقد اشتد التنافس بين الدولتين للسيطرة عليه واستمر ذلك بالفعل حتى عام 1839م عندما سيطرت بريطانيا على عدن واتخذتها قاعدة لرعاية مصالحها الحيوية وتقوية نفوذها في المنطقة من خلال تحكمها في مدخل هذا الطريق، ظهر التنافس واضحاً بين بريطانيا وفرنسا منذ منتصف القرن الثامن عشر، وأخذ الصراع يشتد بينهما عندما أخذت كل من الدولتين تهدد مصالح الأخرى عبر الطرق المؤدية إلى الهند ومن بينها طريق البحر الأحمر.

**الكلمات المفتاحية:** بريطانيا - فرنسا، البحر الأحمر، الهند، مصر، عدن.

### مقدمة:

في الوقت الذي أخذ فيه النشاط البحري البريطاني يتزايد تدريجياً في البحار الشرقية بوجه عام وعبر طريق البحر الأحمر بوجه خاص كانت فرنسا هي الأخرى تقوم بدورها في هذا المجال حيث ازداد نشاط الفرنسيين حينما اهتم الملك لويس الخامس عشر في عام 1741م بتجديد المعاهدة التي سبق أن عقدت بين السلطان العثماني سليمان القانوني وفرنسا الأول ملك فرنسا في عام 1536م، وقد أصبحت فرنسا بمقتضاها تدعي حق حماية المسيحيين الكاثوليك في سائر أنحاء الدولة العثمانية، ومنذ ذلك الحين أخذ الخوف يراود السياسة البريطانيين من تغلغل النفوذ الفرنسي في بلاد الشرق التابعة للدولة العثمانية، وكانت بريطانيا تخشى أن تفكر فرنسا في

استغلال الطريق الملاحي عبر البحر الأحمر لتهديد المصالح البريطانية في الهند، وقد اشتد التنافس بين الدولتين للسيطرة عليه واستمر ذلك بالفعل حتى عام 1839م عندما سيطرت بريطانيا على عدن واتخذتها قاعدة لرعاية مصالحها الحيوية وتقوية نفوذها في المنطقة من خلال تحكمها في مدخل هذا الطريق.

ظهر التنافس واضحاً بين بريطانيا وفرنسا منذ منتصف القرن الثامن عشر، وأخذ الصراع يشتد بينهما عندما أخذت كل من الدولتين تهدد مصالح الأخرى عبر الطرق المؤدية إلى الهند ومن بينها طريق البحر الأحمر، وازداد نشاط الفرنسيين حينما اهتم الملك "لويس الخامس عشر" في عام 1741م بتجديد المعاهدة التي سبق أن عقدت بين السلطان العثماني سليمان القانوني و "فرانسوا الأول" ملك فرنسا عام 1536م، وقد أصبحت فرنسا بمقتضى هذه المعاهدة تدعي حق حماية المسيحيين الكاثوليك في سائر أرجاء الدولة العثمانية، ومنذ ذلك الحين أخذ الخوف يراود الساسة البريطانيين لأن نفوذ الفرنسيين السياسي والديني والثقافي أخذ يتغلغل فعلاً في بلاد الشرق التابعة للسلطنة العثمانية، وكانت بريطانيا تخشى أن تفكر فرنسا في استغلال الطريق الملاحي عبر البحر الأحمر لتهديد المصالح البريطانية في الهند<sup>(1)</sup>.

وقد بذلت بريطانيا محاولات متكررة لإحياء طريق البحر الأحمر ومصر وإعادته إلى مكانته التي كانت قد فقدتها بعد الانقلاب التجاري، وكانت تلك المحاولات تهدف في المقام الأول إلى استخدام طريق البحر الأحمر للمراسلات بين جنوب شرق آسيا وأوروبا، ولنقل التجارة بينهما، وقد اتخذ التنافس بين الدولتين حول تلك المشروعات ميدانه في مصر حيث تمثل حلقة الاتصال بين البحرين الأحمر والمتوسط<sup>(2)</sup>.

على أن تطور الأحداث في مصر منذ منتصف القرن الثامن عشر قد أدى إلى التأثير على الدول المتنافسة - في ذلك الوقت - تجاه البحر الأحمر والدول المسيطرة على هذا الطريق البحري المهم، ففي عام 1769م تمكن "علي بك" أحد كبار المماليك في مصر أن يعلن استقلاله عن الباب العالي، وأخذ يتجه بأنظاره إلى آفاق التوسع، ففتح الحجاز عام 1770م، وكان لفتحه هذا أثر كبير في اهتمامه الزائد بما يجري في البحر الأحمر، وكان علي بك واقعاً تحت تأثير تاجر من البندقية يدعي "روسيتي" وهو الذي أفضعه بضرورة فتح البحر الأحمر للسفن الأوروبية

وتشجيع تجارتها. ورغم أن علي بك لم يبق في الحكم طويلاً، فإنه كان مثلاً حذاً حذوه من جاء بعده، وبذلك ظلت مصر بعد انتهاء عهده خارجة فعلياً عن السلطة الحقيقية للدولة العثمانية<sup>(3)</sup>. وقد نتج عن هذا التغير المفاجئ في موقف مصر تجاه الدولة العثمانية أن بدأت الدولتان المتنافستان بريطانيا وفرنسا تتحركان، وقد اتخذت كل منهما طريقاً مخالفاً للأخرى لتحقيق أغراضها ولتقوية نفوذها في مصر التي تتحكم بحكم موقعها في جزء هام من الطريق البحري المؤدي للشرق، فبينما استصوبت فرنسا من جهة الوصول لغرضها عن طريق التفاهم مع الدولة العثمانية صاحبة السيادة الشرعية في مصر، نجد أن بريطانيا من جهة أخرى استصوبت الاتفاق مع السلطات غير الشرعية صاحبة النفوذ الفعلي في البلاد. وكانت بريطانيا شديدة الاهتمام بطريق البحر الأحمر بعد أن انشأت لها امبراطورية واسعة في الهند وانسحبت من أمريكا بمقتضى معاهدة فرساي عام 1773م بعد حرب التحرير الأمريكية، وكان على بريطانيا أن تبحث عن طريق سهل وقريب للمواصلات بين لندن والهند، خاصة وأن النزاع الفرنسي البريطاني في شبه القارة الهند كان قد بدأ يدخل في مراحله الأخيرة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر. كما أن تدهور الحياة الاقتصادية في البنغال كان يحتم على السلطات البريطانية في الهند ضرورة تنشيط فروع التجارة الجانبية بين الهند وغيرها من البلدان المحيطة بها، وفي مقدمتها فرع التجارة البريطانية في البحر الأحمر<sup>(4)</sup>.

وقد وصل إلى الإسكندرية في حزيران 1768م جيمس بروس James Bruce - القنصل البريطاني في الجزائر وتباحث مع "علي بك الكبير" في مسألة إحياء طريق التجارة القديم عبر البحر الأحمر وتأمين سير السفن البريطانية فيه<sup>(5)</sup>. كما قام "جيمس بروس" بزيارة الوجه القبلي في مصر وموانئها الواقعة على البحر الأحمر، ثم سافر بعد ذلك إلى جدة حيث التقى ببعض ضباط السفن البريطانية القادمة من بومباي وتفاهم معهم في هذا الموضوع، ليس هذا فقط بل أنها حاولت الانتفاع بحسن نوايا علي بك الكبير في التحالف معها، وعقدت معه اتفاقية عام 1773م التي فتحت بموجبها ميناء السويس أمام مراكبهم مما ترتب عليه أن يكون العلم البريطاني أول الأعلام الأجنبية التي رُفرت في البحر الأحمر بعد أن كان بحيرة إسلامية مغلقة في وجه السفن الأوروبية، كما أنه أرسل لحاكم البنغال يرحب بفتح الطريق التجاري البحر الأحمر أمام السفن البريطانية القادمة من الهند لكن الوقت لم يسعفه للقيام بذلك بسبب تمرد محمد بك أبو الذهب عليه وطرده وإكماله المشروع، مما عرضه لغضب السلطان العثماني لعقده الاتفاقيات

مع بريطانيا دون موافقته، وتوفى أبو الذهب في عام 1776م بعد أن وقع اتفاقية مع بريطانيا بهذا الشأن.

وعندما تولى خلفاء أبو الذهب وهما مراد بك وإبراهيم بك لم يحترما الاتفاقية وبذا فشل المشروع البريطاني عام 1776م ولم يتم تنفيذه، وعلى الجانب الآخر فإن الفرنسيين سرعان ما دخلوا في منافسة مع بريطانيا في هذا المجال، وأخذوا يفكرون في الاستفادة من التجارة عبر مصر وطريق البحر الأحمر، وقد حذوا حذو انجلترا عندما عقدوا اتفاقية مع مراد بك في أوائل عام 1785م حصلوا بمقتضاها على شروط أفضل بكثير مما حصل بريطانيا، واتفقت فرنسا كذلك مع كبير ملتزمي الجمارك ومع بعض مشايخ العريان لتصل تلك التجارة بين السويس والقاهرة، مما تطلب مجهوداً كبيراً من الفرنسيين للسيطرة على طريق البحر ومصر<sup>(6)</sup> وكان هذا هو الدافع لفرنسا لعقد مثل هذه الاتفاقيات، وجدير بالذكر أن التاجر الفرنسي "ماجالون Magalon" الذي وفد إلى مصر عام 1777م للاشتغال بالتجارة، وبعد فترة أصبح قنصلاً لفرنسا بمصر عام 1793م، وقد مكنه ذلك من أن يلعب دوراً كبيراً في الوصول إلى عقد الاتفاقيات التي كان تنفيذها يتطلب تصديق السلطان عليها وهو الأمر فشلت فرنسا في الحصول عليه آنذاك<sup>(7)</sup>.

وقد أعقب الاتفاقية الفرنسية التي عقدت مع المماليك في عام 1785م تجدد النشاط البريطاني في مصر بهدف السيطرة على طريق البحر الأحمر، وقد حدث ذلك عندما تولى "جورج بولدوين" أمر القنصلية البريطانية في القاهرة، وبذل مساعيه لدى "القبودان حسن باشا" الذي ارسله الباب العالي إلى مصر لكسر شوكة زعماء المماليك المتمردين فيها وعلى رأسهم "مراد" و"إبراهيم" ومحاولة إخضاعهما، وذلك لكي يسمح حسن باشا للتجارة البريطانية بالمرور عبر البحر الأحمر ولكن ذلك لم يأت بالنتيجة المرجوة، إلا أن بلدوين تمكن في النهاية من إقناع كل من مراد وإبراهيم لتنفيذ المشروع، ولكن الدولة العثمانية رفضت تنفيذه، ولم تقبل بريطانيا آنذاك إغضاب الباب العالي حتى لا يتقرب من فرنسا التي قامت الثورة فيها في تلك الآونة، وكانت كل المؤشرات تدل على أنها ستصطدم مع بريطانيا، ولهذا فقد ظل مشروع مرور التجارة البريطانية عبر مصر والبحر الأحمر حبراً على ورق<sup>(8)</sup>.

وكان النشاط التجاري في البحر الأحمر حينئذ تواجهه عدة عقبات جغرافية ومناخية إلى جانب بعض العقبات السياسية، حيث أن سواحلها لم تكن قد درست دراسة علمية وافية مما يجنب

السفن العابرة مخاطر الطريق البحري، كما كانت الرياح الفصلية المعاكسة في المحيط الهندي من أكبر الموانع للسفن الشراعية قبل استعمال البخار، هذا فضلاً عن مخاطر الطريق الصحراوي بين السويس والقاهرة رغم المحاولات التي كانت تبذل لرعايته أحياناً، وزاد من هذه العقبات اعتراض الباب العالي على هذا الاتصال التجاري الذي كان يعتبره غزواً صليبياً للبحر الأحمر حيث تقع الأماكن الإسلامية المقدسة على جانبه الشرقي في الحجاز في الوقت الذي كان السلطان العثماني يعتبر نفسه حامي حمى الحرمين الشريفين مما يعزز مكانته في العالم الإسلامي، لذا كانت الدولة العثمانية حريصة على جعل البحر الأحمر بحيرة ساكنة وتعارض في فتحه كطريق ملاحى بالنسبة للدول الأوروبية<sup>(9)</sup>.

وفضلاً عما سبق فقد كانت الدولة العثمانية تحاول جعله قاصراً على السفن العربية والعثمانية المحدودة للإبحار فيه، كما كان السلطان يخشى من أن انتعاش مصر الاقتصادي سيؤدي إلى زيادة قوة المماليك الخارجين عليها، كما كان السلطان يرى أن الفوائد الجمركية التي تعود على مصر من هذا الطريق لا تقيد الدولة العثمانية بل ستؤدي إلى زيادة قوة المماليك الخارجين عليه، وبالإضافة إلى ما سبق فإن فتح هذا الطريق الملاحى الهام للسفن الأجنبية سيؤدي إلى زيادة النفوذ الأجنبي في مصر مما يقطع الأمل في عودتها إلى حظيرة الدولة العثمانية<sup>(10)</sup>.

على أن السلطان العثماني لم يجد غضاضة بعد ذلك في السماح للسفن الأجنبية بنقل التجارة عبر البحر الأحمر حتى ميناء جدة فقط ليشكل بذلك حصيلة من العوائد الجمركية التي كانت تكفي لسد نفقات رعاية الحرمين، هذا بالإضافة إلى أن الباب العالي كان يرى أن النشاط التجاري في البحر الأحمر سيؤثر على التجارة في الخليج العربي والعراق وهو الطريق الآخر الذي كانت تصل البضائع عبره إلى مواني البحر المتوسط وإلى الأستانة نفسها، وكان السلطان العثماني يخشى أن تخسر الدولة العثمانية في الوقت الذي يكسب فيه أعداؤها الخارجون عليها في مصر ويتحكمون في موارد الشرق التي تحتاج إليها الدولة، هذا فضلاً عن خسارتها المادية التي ستتكبدها إذا تركزت التجارة في طريق البحر الأحمر<sup>(11)</sup>.

ولكل هذه الأسباب وجهت الدولة العثمانية خطاباً شديداً للهِجَة لبريطانيا تحتج فيه على وصول بعض السفن البريطانية للسويس وكررت في احتجاجها بأن البحر الأحمر شمالي جدة

يؤدي إلى الأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز وأن هذه الأماكن يجب ألا تتعرض للخطر نتيجة النشاط التجاري<sup>(12)</sup>.

وفي ذلك الوقت كانت فرنسا تبذل قصارى جهدها لتذليل العقبات التي تعترض سيطرتها على الطريق الملاحي للهند عبر البحر الأحمر منافسة بذلك كل المحاولات البريطانية في هذا الصدد، وفي المقابل فإن بريطانيا لم تكن تفكر في أن فرنسا تتنافسها في هذا المجال وإنما كانت ترى أنها تحاول أن تجد لنفسها مركزاً ممتازاً في الملاحة عبر البحر الأحمر وخاصة في الموانئ المصرية، حيث لم تكن قد تبينت بعد النوايا الحقيقية لفرنسا التي كانت تفكر في غزو مصر كوسيلة لتهديد المصالح البريطانية في الهند والشرق بصفة عامة<sup>(13)</sup>.

ويمكن الاستدلال على عدم فهم الدبلوماسيين البريطانيين لحقيقة النوايا الفرنسية حينذاك من الخطاب الذي بعث به السفير البريطاني في الأستانة إلى حكومته في أيلول 1777م يشير فيه إلى أن بعثة تجارية فرنسية برئاسة المفتش العام الفرنسي للموانئ التجارية في الشرق "البارون دي توت de Tott" قام بزيارة القاهرة على أمل عقد معاهدة تجارية مع بكوات المماليك، بينما كانت هذه البعثة على النحو الذي أثبتته الحوادث فيما بعد، حيث لم تكن نواياها بأقل من بذل كل الجهود التي تحقق غزو الفرنسيين لمصر وتحكمهم في الطريق التجاري عبر البحر الأحمر بإعادة الاتصال القديم بين البحرين الأحمر والمتوسط الذي كان يتم عن طريق غير مباشر بفتح قناة تصل النيل بالبحر الأحمر<sup>(14)</sup>.

وقد ظهر فيما بعد دليل يؤكد أن الفرنسيين كانوا ينظرون لمصر لتحقيق أغراض تفوق مجرد التفكير في فتح طريق للتجارة والمواصلات عبر مصر والبحر الأحمر، حيث اتضح أن جميع تحركات البريطانيين في مصر - آنذاك - كانت تصل عنها تقارير وافية للسفارة الفرنسية في عاصمة الدولة العثمانية ولوزارة الخارجية الفرنسية<sup>(15)</sup> كما أن سيل الفرنسيين وعملائهم لم ينقطع عن التدفق إلى مصر لدراسة أحوالها. ومعرفة مدى أهميتها كمستعمرة فرنسية، بل أن موقف فرنسا وتحالفها مع الولايات المتحدة الأمريكية ضد بريطانيا عام 1778م ليوضح بجلاء كيف كانت سياسة فرنسا الخارجية في ذلك الوقت مرتبطة كل الارتباط بموقفها العدائي تجاه بريطانيا<sup>(16)</sup>.

وتبدو نوايا فرنسا إزاء طريق البحر الأحمر واضحة من خلال التصريحات التي أدلى بها قنصلها في مصر "ماجالون Magallon" الذي عبر عن أهمية البحر الأحمر بالنسبة لفرنسا

بقوله في 5 حزيران 1795م من أنه إذا أصبح الفرنسيون سادة للبحر الأحمر فإنهم يستطيعون تهديد مصالح بريطانيا وطردها من الهند، فعن طريق السويس خلال فترة مناسبة من العام يمكن إرسال عدد من البواخر في مدة أقصاها ستين يوماً وذلك بدلاً من طريق رأس الرجاء الصالح الذي يستغرق حوالي ستة شهور، وعن طريق السويس لن يكون الفرنسيون معرضين لخسارة أكثر من 1% من رجالهم بينما خسائرهم في الطريق الآخر لن تقل عن 10% بأي حال من الأحوال<sup>(17)</sup>.

وقد أوضح "ماجالون" في تقرير آخر كتبه يوم 10 تشرين الأول من العام نفسه بياناً بالفترات الزمنية التي يمكن للقوات الفرنسية التحرك فيها من فرنسا إلى الهند عبر مصر والبحر الأحمر قبل أن تتمكن القوات البريطانية من الحيلولة دون وصولها إلى ميناء السويس، فقد ذكر في ذلك التقرير أنه إذا غادرت القوات الفرنسية "طولون" في 20 يونيو فسوف تصل إلى الإسكندرية في 10 يوليو ثم إلى القاهرة في 20 يوليو ثم إلى السويس في 25 يوليو، وأضاف التقرير موضحاً أنه يمكن للقوات الفرنسية الوصول إلى الهند بعد ذلك بحوالي 45 يوماً، وذلك قبل أن يكون لبريطانيا متسع من الوقت لاتخاذ أي إجراء مضاد، كما أوضح القنصل الفرنسي في نفس التقرير أن هذه الخطة لن تحتاج لأكثر من عشرة آلاف جندي ليتمكنوا من طرد البريطانيين من الهند<sup>(18)</sup>.

وهكذا ظهرت نوايا فرنسا للسيطرة على طريق البحر الأحمر على حقيقتها وخرجت من حيز التفكير إلى حيز العن، وكان المقصود من غزو مصر تحقيق الهدف الأبعد وهو مدى استغلال هذا الطريق القصير الموصل للهند عبر البحر الأحمر وحرمان بريطانيا من استخدامه، وبذلك يمكن ضربها في مستعمراتها في الشرق قبل أن تتمكن من اتخاذ أي إجراء مضاد لدرء هذا العدوان وصدّه، وقد وجدت فرنسا أن امتلاك مصر صار من الأهمية بمكان إذا كان لها أن تجعل لمراكزها في المحيط الهندي قيمة يعتد بها<sup>(19)</sup>.

وعندما شرعت فرنسا في إعداد خطة مبدئية لغزو مصر تمهيداً للسيطرة على الطريق إلى الهند عبر البحر الأحمر فإنها استبدلت قنصلها "ماجالون" من مصر ليشارك بنفسه في وضع تلك الخطة وذلك لخبرته الواسعة بشئون الشرق، ومن هنا تتضح صحة الرأي القائل بأن الحملة الفرنسية على مصر في ايار 1798م لم تكن وليدة فكر "نابليون بونابرت" وعبقريته، أو وليدة فكر قادة الثورة الفرنسية نفسها، بل إنها كانت النتيجة الطبيعية والمنطقية لنمو وتطور فكر جيل

من الساسة ورجال الاقتصاد الفرنسيين في الشرق، وكانت تحقيقاً لأطماع جالت في نفوسهم فترة طويلة من الزمن حتى وجدت الظروف المناسبة سواء في أوروبا أو في الشرق لتخرج تلك الأطماع إلى حيز التنفيذ<sup>(20)</sup>.

وقد يكون التغير الجديد الذي طرأ في الفترة الأخيرة من القرن الثامن عشر على السياسة الفرنسية هو وجود عامل جديد زاد في أهمية مصر والبحر الأحمر في نظر الفرنسيين، ذلك العامل يتركز في أن مصر تتيح فرصة ذهبية لتوجيه ضربة قوية لبريطانيا العدو اللدود لفرنسا آنذاك، مما حدا "ببونابرت" أن يصرح بقوله إن فرنسا لكي تحطم بريطانيا يجب أن تسيطر على مصر<sup>(21)</sup>. ولهذا فقد كانت فكرة استيلاء الفرنسيين على مصر ووضع أيديهم على الطريق البحري إلى الهند عبر البحر الأحمر فكرة قديمة نوعاً ما، غير أن إخراجها إلى حيز التنفيذ في ذلك الوقت بالذات إنما يرجع لظروف فرنسا الداخلية وعلاقاتها بالدول الأوروبية ولاسيما بريطانيا، فالتفكير في الانتقام من الأخيرة كان يسير جنباً إلى جنب مع التفكير في إحياء الامبراطورية الفرنسية<sup>(22)</sup>.

على أن الحملة الفرنسية على مصر كانت بالغة الأثر خطيرة النتائج إذ قصد بها "بونابرت" توجيه ضربة قوية للاقتصاد البريطاني، وقد أثارت تلك الحملة انتباه بريطانيا إذ كانت بمثابة جرس الخطر الذي نبهها إلى ما يحيق بمصالحها الحيوية في الشرق من خطر<sup>(23)</sup> وقد لمست بريطانيا عملياً مدى التهديد الذي يمكن أن يوجه لمصالحها هذه إذا وقعت مصر وطريق البحر الأحمر بصفة خاصة في يد قوة معادية<sup>(24)</sup> ولهذا تغير موقف الحكومة البريطانية إلى النقيض من إهمال تام لشئون مصر والبحر الأحمر إلى اهتمام زائد وتمسك شديد حفاظاً على أهم طريق حيوي في مواصلاتها الامبراطورية، بل أن محور السياسة البريطانية طوال القرن التاسع عشر كان يدور حول السيطرة على المراكز الاستراتيجية الهامة في طرق المواصلات إلى الهند وخاصة طريق البحر الأحمر الذي يعد أقصر هذه الطرق وأسهلها.

وجدير بالذكر أن حملة بونابرت على مصر كانت بداية الصراع العلني بين بريطانيا وفرنسا حول طريق البحر الأحمر وقطع طريق بريطانيا إلى البنغال عبر الشرق الأوسط بوجه عام.

وعلى أية حال فقد اتجه الفرنسيون بعد وصولهم لمصر إلى تجميع أسطولهم في السويس لتوجيه الضربة القاصمة لبريطانيا في الهند، كما قام عدد من المهندسين الفرنسيين بدراسة

مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر، كما بذلت فرنسا محاولات للاتصال بالأمرء العرب في الحجاز والسودان والخليج العربي، وكان "بونابرت" قد أمر "المسيو لسكارس" بالسفر إلى بلاد العرب ليتفاوض مع القبائل هناك لتسهيل تقدم الجيوش الفرنسية إلى الهند<sup>(25)</sup> ولا شك أن هذه التحركات الفرنسية أقلقت بريطانيا على مصالحها الحيوية في المنطقة<sup>(26)</sup>.

وقد منيت خطة الفرنسيين في استخدامهم لمصر للسيطرة على طريق البحر الأحمر وتوجيه ضربة حاسمة لبريطانيا بالفشل نتيجة للهزيمة البحرية التي مني بها الأسطول الفرنسي في أبي قير<sup>(27)</sup> على أثر إنزال القوات الفرنسية بعد أن ظهر أن ميناء الإسكندرية ليس على درجة كبيرة من العمق الذي يسمح للسفن الحربية بالبقاء فيه بأمان، وتمكنت بريطانيا من تحطيم الأسطول الفرنسي في أبي قير على يد قائدها "نلسون" في اب 1798م، ولما كانت الدولة العثمانية قد اعتبرت أن الحملة الفرنسية على مصر بمثابة إعلان حرب على الباب العالي، فقد أبرمت اتفاقاً مع بريطانيا وروسيا في كانون الثاني 1799م لإجلاء الفرنسيين عن مصر، ووصلت أخباراً لبونابرت عن تجمع جيش عثماني في سوريا للزحف على مصر، فاتجه فوراً لملاقاته ببلاد الشام. وكان بونابرت يهدف إلى جعل بلاد الشام خطوطاً أمامية للدفاع عن مصر وتحقيق فكرة الإمبراطورية الفرنسية في بلاد الشرق، غير أن آمال الفرنسيين تحطمت عند أسوار عكا التي أصر حاكمها "أحمد باشا الجزائر" على مقاومة العدوان الفرنسي بمساعدة الأسطول البريطاني الموجود في البحر المتوسط، وبذا لم يتحقق حلم بونابرت وعاد إلى مصر وهو يندب حظه<sup>(28)</sup>.

على أن فشل خطة الفرنسيين بعد هزيمتهم في أبي قير وعودتهم من الشام دون حسيطة لم يقلل من الأهمية التي أصبحت للبحر الأحمر في نظر بريطانيا التي أضحت تنتظر للمسالة على أنها أكبر من ان تنتهي بجلاء الحملة الفرنسية عن مصر حيث رفضت الموافقة على اتفاقية العريش التي قضت بجلاء الفرنسيين عن مصر رغم أن مندوبها "السير سدي سميث Sir Sidney Smith" قد اشترك في تلك المفاوضات في 29 كانون الاول 1799م<sup>(29)</sup>، إذ أيقنت بريطانيا إزاء أهمية مصر باعتبارها منطقة حاكمة في طريقها إلى الهند عبر البحر الأحمر ضرورة اشتراك قواتها في المعركة لإخراج الفرنسيين من مصر حتى تسجل بذلك مصالحها في هذا الطريق، بل أن الحكومة البريطانية أرسلت في نفس العام قوة بحرية بقيادة "الادميرال بلانكت Admiralty Blankett" للطواف في البحر الأحمر<sup>(30)</sup> في مظاهرة بحرية تمحو من الأذهان فكرة

الفرنسيين للسيطرة على هذا الطريق واتخاذ معبراً لغزو الهند وتهديد المصالح البريطانية هناك<sup>(31)</sup>.

فضلا عن ذلك فإن حكومة الهند البريطانية قامت بنشاط واسع النطاق مستعينة بقواتها الهندية للسيطرة على المراكز الاستراتيجية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وللوقوف أمام أية معارضة فرنسية للوثوب إلى الهند، كما أنها أبدت استعدادها للقيام بأية أعمال حربية تكلف بها ضد الفرنسيين أثناء وجودهم في مصر، ففي نيسان 1799م تقدمت قوة بحرية قوامها 300 أوربي وهندي يقودها "الليفنتانت كولونيل جلون موراي Coleinel John Murray" تجاه المدخل الجنوبي للبحر الأحمر<sup>(32)</sup>. وقامت باحتلال جزيرة "بريم Perim" الواقعة في مدخل باب المنذب<sup>(33)</sup> الذي يصل البحر الأحمر بخليج عدن لمدة قصيرة ثم انسحب منها متجهاً بقواته إلى عدن حيث استقبله سلطانها استقبالاً طيباً<sup>(34)</sup> وظل بها حتى اذار 1800م حيث عاد بقواته إلى الهند مستعيناً بالرياح الموسمية<sup>(35)</sup>.

وقد ظلت شركة الهند الشرقية البريطانية تبذل جهودها بصفة دائمة لتنشيط التجارة المتبادلة بين سواحل البحر الأحمر وممتلكاتها في الهند كما بذلت الشركة جهوداً كبيرة لتنشيط التجارة مع المواني اليمنية، وكان اهتمام بريطانيا بالتجارة مع اليمن قد ازداد وخاصة بعد أن نجحت المنافسة الأمريكية في الحصول على معظم كميات البن المصدرة من اليمن إلى الخارج<sup>(36)</sup>، ونجحت في ذلك بعد أن عينت "السير هيوم" مندوباً لها في الجزيرة العربية عام 1802م<sup>(37)</sup> ومنحته صلاحيات كاملة تمكنه من عقد المعاهدات التجارية تبعاً لما تتطلبه المصالح البريطانية وطلبت منه توقيع معاهدات تجارية مع إمام صنعاء وسلطان لحج وعدن. وبالفعل تم إبرام معاهدة مع سلطان لحج وعدن في 6 أيلول 1802م<sup>(38)</sup>. نصت على إيجاد اتصال تجاري بين شركة الهند الشرقية أو أية رعية بريطانية تحت حكم الحاكم العام للهند ورعية السلطان أحمد عبد الكريم العبدلي ووافق الجانبان على اعتبار ميناء عدن مفتوحاً لاستقبال البضائع التي تحملها السفن البريطانية على أن تدفع نسبة 2% ضرائب جمركية لمدة عشر سنوات، كما نصت على حرية الرعايا البريطانيين في العمل في أراضي السلطان، كما تعهد السلطان ببذل جهوده لاستعادة ديون الرعايا البريطانيين من رعاياه، كما تعهد بأن يبيع لبريطانيا قطعة من الأرض غربي عدن لتقييم عليها شركة الهند الشرقية البريطانية مبانيها بالشكل الذي ترضيه<sup>(39)</sup>.

وتعد هذه المعاهدة بداية التدخل البريطاني في شؤون عدن وعند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، فضلاً عن أنها تنتقص من السلطة الشرعية لحكام هذه المنطقة في بلادهم، ثم أن تحديد الرسوم الجمركية كان بنسبة ثقل كثيراً عما كان يتقاضاه السلطان من قبل، كما أنها كانت تهدف إلى جس نبض حكومة الإمام الزيدي في صنعاء التي صممت عن إبداء الرأي - آنذاك - مما يؤكد إنها لن تلقى معارضة إذا ما فكرت في غزو عدن سوى من قبائل المنطقة والعرب المدنيين.

وهكذا كانت تحركات البريطانيين في البحر الأحمر وعلى مقربة من عدن في مطلع القرن التاسع عشر، وقد تمت هذه التحركات بتوجيه من قبل شركة الهند الشرقية البريطانية في بعض الأحيان، كما كانت بتوجيه من قبل وزارة الخارجية البريطانية في أحيان أخرى، وقد استغلت حكومة بومباي الحادث الذي وقع في تموز 1817م بين أحد الاعراب والوكالة البريطانية في ميناء مخا اليمني للضغط على إمام صنعاء للتحقيق مع حاكم مخا إلا أن الإمام لجأ إلى أسلوب المماطلة<sup>(40)</sup> مما اضطر حكومة الهند البريطانية إلى محاصرة ميناء مخا وقصفه بمدفعية الأسطول، مما اضطر الإمام إلى توقيع المعاهدة التي اقترحتها بريطانيا في 15 كانون الثاني 1821م وأرسل صورة معتمدة منها إلى المبعوث البريطاني في ميناء المخاء<sup>(41)</sup>.

وهكذا تمكنت بريطانيا من تدعيم نفوذها في المواني اليمنية في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر ولكنها رغم ذلك لم تتمكن من أن تحل محل الفرنسيين في مصر بعد أن شاركت في إخراجهم منها حيث اضطرت إلى سحب قواتها منها بعد توقيع صلح إميان عام 1807م<sup>(42)</sup>.

وعلى الجانب الآخر فإن فرنسا هي الأخرى كانت لا تزال مهتمة بالبحر الأحمر كأقصر طريق للشرق ولمصر كمنطقة حاکمة فيه، ولهذا أرسل بونايرت "الكولونيل سباستياني Sebastiani" إلى مصر للتعرف على نيات بريطانيا ونجح في مهمته حتى اختير سفيراً لدى الدولة العثمانية عام 1806م، وظل نابليون حتى نهاية حياته السياسية مهتماً بمصر وبالطريق الموصل للشرق عبر البحر الأحمر، وكان يرسل مبعوثيه لجمع البيانات والمعلومات المهمة ولعرقلة مصالح ومساعي بريطانيا في تلك المناطق<sup>(43)</sup>.

وبعد أن فرغت فرنسا من تصفية مشاكلها الداخلية والخارجية الناجمة عن الحروب النابليونية فإنها أخذت تبحث عما يعوضها عن مستعمراتها المفقودة، ولا شك أن أنظار الفرنسيين اتجهت إلى المناطق الساحلية المهمة الممتدة من البحر الأحمر إلى الخليج العربي، كما حاولت

أن تعيد علاقاتها التجارية القديمة مع سلطان زنجبار عام 1817م وطلبوا منه السماح لهم ببناء بعض المباني والحصون في "مقديشيو" لخدمة أغراضهم التجارية، ولما اعتذر السلطان عن تلبية هذا الطلب نفذوا أغراضهم بالقوة المسلحة في عام 1840م، مما دعا السلطان للاستتجاد ببريطانيا لمساندته في مقاومة العدوان الفرنسي إلا أن بريطانيا لم تحرك ساكناً لنجدة السلطان لأنها لم تكن تهتم بالسلطان نفسه بقدر ما كان يهتما بالدرجة الأولى - آنذاك - مواصلاتها في البحر الأحمر والمحيط الهندي، ورأى البريطانيون في هذه المحاولات الفرنسية في تلك المناطق البعيدة ما يشغل الفرنسيين عما هو أجدى وأهم، إذ طالما كانت التحركات الفرنسية بعيدة عن "مباباسا" جنوباً فهي لا تهدد المصالح البريطانية عن طريق البحر الأحمر وهو ما يهيم بريطانيا في المقام الأول<sup>(44)</sup>.

وهكذا استمر التنافس البريطاني الفرنسي يتزايد تدريجياً في منطقة البحر الأحمر حتى ضاعفت بريطانيا جهودها وتمكنت من السيطرة على عدن في عام 1839م واتخذتها قاعدة لرعاية مصالحها الحيوية وتأمين مركزها ضد المنافسة الفرنسية في تلك المنطقة<sup>(45)</sup>.

#### الخاتمة:

يتضح مما سبق أن التنافس البريطاني الفرنسي للسيطرة على منطقة البحر الأحمر قد ظهر منذ منتصف القرن الثامن عشر، وأن ذلك التنافس أخذ يشتد بين الدولتين عندما أخذت كل منهما تهدد مصالح الدولة الأخرى عبر الطرق المؤدية إلى الهند والتي كان من أهمها طريق البحر الأحمر، حيث حاولت كل منهما إيجاد موضع قدم لها في منطقة لتكون منطقة نفوذ خاصة بها، واستمر ذلك التنافس حتى منتصف القرن التاسع عشر تقريباً حيث تمكنت بريطانيا من السيطرة على عدن 1839م واتخذتها قاعدة لرعاية مصالحها الحيوية وتقوية مركزها في المنطقة.

#### الهوامش

- 1- بانيكار، ك. م: آسيا والسيطرة الغربية، تعريب عبد العزيز توفيق جاويد، مراجعة أحمد خاكي، دار المعارف، القاهرة، 1962م، ص 66.
- 2- محمد أنيس: الدولة العثمانية والشرق العربي 1514 - 1914م، مكتبة الأنجلو المصرية بالقاهرة، 1990م، ص 187.
- 3- محمد أنيس: نفس المرجع، ص 188.

- 4- Brockelmann,C.: History of the Islamic people, London, 1935.p.345.
- 5- Brockelmann, C., Ibid, p.347.
- 6- محمد أنيس: المرجع السابق، ص188.
- 7- Rabbath.E., Mer Rouge et Golfe d'Aqaba dans L'evolution du Droit International, Société Egyptienne de Droit International, Janvier, 1985, pp.22 -23.
- 8- محمد أنيس: المرجع السابق، ص 189.
- 9- صلاح العقاد: التيارات السياسية في الخليج العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1965م، ص28.
- 10- Rabbath. E., OP- Cit, pp.20 – 21.
- 11- Rabbath. E., I bid.p.21.
- 12- شوقي عطا الله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في الفترة من 1863 – 1879، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، القاهرة، 1959م، ص89.
- 13- شوقي عطا الله الجمل: نفس المرجع، ص90.
- 14- Charles, Roux, LiAnglelerre, L' Isthme de Suez et L' Egypte au 18 eme siècle Castounet des fosses, paris, p.94.
- 15- Hoskins, H.L., British Routes to India, Longmans Green, 1928, p.21.
- 16- شوقي عطا الله الجمل: المرجع السابق، ص90.
- 17- Charles – Roux, Op.Cit.p.342.
- 18- Charles-Roux, Ibid, p.343.
- 19- Johnston.H., History of the Colonization of Africa, Cambridge, 1899, p.195.
- 20- شوقي عطا الله الجمل: المرجع السابق، ص90، 91.
- 21- Hoskins, H.L., European Imperialism in Africa, Longmans Green, 1929. P.22.
- 22- حسن صبحي: العالم العربي من الغفوة والجمود إلى اليقظة والوحدة، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1967م. ص26.
- 23- صالح خضر محمد ، دور الدبلوماسيين البريطانيين المقيمين والملحقين العسكريين والتجارين في متابعة الأنشطة التخريبية في الخليج العربي 1880- 1914 ، مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية ، المجلد 10، العدد 1، 2015، ص8.

- 24- Graham, G.S., Great Britain in the Indian Ocean 1810-1850, Oxford, 1967. P.286.
- 25- سيديو، ل.أ.: خلاصة تاريخ العرب، تعريب محمد أحمد عبد الرازق، المطبعة البهية، القاهرة، 1892م، ص282.
- 26- Marston, T.E., British Imperial Role in the Red Sea Area 1800-1878, The shoe string press, U.S.A.1911, P.31.
- 27- طالب عبد الغني جار الله ، حصار نابليون لعكا دراسة تاريخية ، مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية ، المجلد 10، العدد 1، 2015 ، ص131.
- 28- Prenton, E.P., Navai History of Great Britain. Vol. I. London, 1800, pp.558-559.
- 29- Graham, G.S., Op.Cit.p.286.
- 30- Marston.T.E.,Op.Cit.p31.
- 31- Graham, G.S.,Op.Cit.pp.286-287.
- 32- Graham, G.S., Ibid,p.287.
- 33- Gorge.H.B.,A Historical Geography of the British Empire 7<sup>th</sup> edition, London, 1924.
- 34- Ingrams.H., The yemen, Imams, Rulers and Revelutions, London, 1963.p.50.
- 35- Aitchison, C.U., A Collection of Treaties Engagements and Sanads relating to India and the Neighbouring Countries, vol. XI, London, 1923, p,23.
- 36- Aitchison, C.U., Ibid. vol. XI,p.111.
- 37- Aitchison, C.U., Ibid, vol. XI, p.111.
- 38- أحمد فضل العبدلي: هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، المكتبة السلفية، القاهرة، 1933م، ص ص 19 - 21.
- 39- Aitchison, G.U., Op. Cit.pp.119-122.
- 40- Playfair, R.L., Amemoir on the ancient reservoirs Lately discovered and now in the course of restoration at Aden, Aden, Jail Press, 1857. pp.134-136.
- 41- Graham, G., Op.Cit, pp.287-288.
- 42- Graham, G., Ibid, p.289.
- 43- Hoskins, H.L.,Op.Cit.p.61.
- 44- Coupand, R., East Africa and its Invaders, Oxford, Clarendon press, 1938, p.436.
- 45- Coupland, R.,Ibid, p.437.

## قائمة المصادر

### أولاً - المصادر الأجنبية:

1. Artehison, C.U.: A Collection of Treaties Engagements and sands relating to India and the Neighbouring Countries, vol. XI, London, 1923.
2. Brockelmann, C.: History of the Islamic people, London, 1935.
3. Charles – Rowx: L'Angleterre, L'Isthme de Suez et L'Egypte au 18eme Siecle Castounet des fosses, Paris, 1978.
4. Coupland, R.: East Africa and its Invaders, Oxford, Clarendon Press, 1938.
5. Gorge, H.B., A Historical Geography of the British Empire 7<sup>th</sup> edition, London, 1924.
6. Graham, G.S., Great Britain in the Indian Ocean 1810 – 1850, Oxford., 1967.
7. Hoskins, H. L.: British Routs to India, Longmans Green, 1928.
8. \_\_\_\_\_, European Imperialism in Africa, Longmans Green, 1929.
9. Ingrams.ff., The yemen, Imans, Rwers and Revelutions, London, 1988.
10. Johnston. H.: History of the colonization of Africa, Cambridge, 1899.
11. Marston, T.E., British Imperial Role in the Red Sea Aerea 1800 – 1878, The shoe string press, U.S.A, 1911.
12. Playfair, R.L., Amemoir on the ancient reservoirs Lately discovered and now in the course of restoration at Aden, Aden, Jail Press, 1857.
13. Prenton, Ep.s Naval History of Great Britain, Vol. I., London, 1800.
14. Rabbath.E., Mer Rouge et Golfe d'Aqaba dans L'evolution du Droit International, Société Egyptienne de Droit International, Janvier, 1985.

### ثانياً - المصادر العربية :

1. أحمد فضل العيدلي: هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، المكتبة السلفية، القاهرة، 1933م.
2. بانيكار، ك. م: آسيا والسيطرة الغربية، تعريب عبد العزيز توفيق جاويد، مراجعة أحمد خاكي، دار المعارف، القاهرة، 1962م.
3. حسن صبحي، العالم العربي من الغفوة والجمود إلى اليقظة والوحدة، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1967م.
4. شوقي عطا الله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في الفترة من 1863 – 1879م، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، القاهرة، 1959م.

5. سيديو، ل. أ: خلاصة تاريخ العرب، تعريب محمد أحمد عبد الرزاق، المطبعة البهية، القاهرة، 1892م.
6. صلاح العقاد: التيارات السياسية في الخليج الغربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1965م.
7. محمد أنيس: الدولة العثمانية والشرق العربي 1514 - 1914م، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1990م.

### ثالثاً - البحوث المنشورة:

1. صالح خضر محمد ، دور الدبلوماسيين البريطانيين المقيمين والملحقين العسكريين والتجارين في متابعة الأنشطة التهربية في الخليج العربي 1880 - 1914 ، مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية ، المجلد 10، العدد 1، 2015.
2. طالب عبد الغني جار الله ، حصار نابليون لعكا دراسة تاريخية ، مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية ، المجلد 10، العدد 1، 2015 .

### British-French competition for control of the Red Sea region (AD 1839 - 1741)

Dr. Omar Sami Fathi Al-Sumaidaie  
Kirkuk University - College of Education for Humanities  
Abstract

At a time when British naval activity was gradually increasing in the eastern seas in general and through the Red Sea route in particular, France was also playing its role in this field, as French activity increased when King Louis XV took an interest in the year 1741 AD in renewing the treaty that had previously been concluded. Between the Ottoman Sultan Suleiman the Magnificent and François I, King of France, in the year 1536 AD, under which France began to claim the right to protect Catholic Christians throughout the Ottoman Empire. Since then, British politicians began to fear the penetration of French influence into the eastern countries of the Ottoman Empire. Britain was afraid France should consider exploiting the shipping route through the Red Sea to threaten British interests in India. The competition between the two countries to control it intensified and this actually continued until 1839

AD when Britain took control of Aden and used it as a base to take care of its vital interests and strengthen its influence in the region by controlling the entrance to this route. The rivalry between Britain and France appeared clear since the middle of the eighteenth century, and the conflict began to intensify between them when each of the two countries began to threaten the interests of the other through the roads leading to .India, including the Red Sea Road

.key words :Britain - France, Red Sea, India, Egypt, Aden