مجلة إكليل للدراسات الانسانية
التصنيف الورقي: العدد 19 /ايلول/2024
المجلد(5)- العدد(3)-الجزء(1) IASJ–Iraqi Academic Scientific Journals

دور النَّقل البحري الفرنسي في الأحداث العثمانيَّة–الأرمنية 1294–1332هـ/1878م – 1914م

د . مرح رافع البرغش
كلية الآداب والعلوم الانسانية – جامعة دمشق

م . د . سليمة ساطع محمد علي
كلية التربية للبنات – جامعة الأنبار

الكلمات المفتاحية: السَّلطنة العثمانيَّة. فرنسا، النَّقل الفرنسي. الأرمن

الملخص:

انتهجت السُّلطات الفرنسيَّة أساليب وطُرق متنوعة في تدعيم تغلغلها نحو السَّلطنة العثمانيَّة وفرض سياستها الاستعماريَّة محققة في ذلك أهدافها السياسيَّة والاقتصاديَّة بالدَّرجة الأولى، وجاءتها الفرصة المواتية مع ما أنتجته الثَّورة الصناعيّة من وسائل نقل بحريَّة محدثة ومطورة تناسب سياستها، فشرعت بوساطة النَّقل البحري المُحدث ليس فقط إلى تدعيم أعمالها التجاريَّة والاقتصاديَّة مع السَّلطنة، وإنَّما إلى تعزيز تدخُّلها في الشُّؤون الدَّاخليَّة العثمانيَّة مع تصاعد التَّوتُّرات الدَّاخليَّة هناك بحجة حماية الأقليات، ومنهم الأرمن. لذلك فإنَّ هذا البحث سيكشف ويوضح دور النَّقل البحري الفرنسي في الأحداث العثمانيَّة-الأرمنية لما في ذلك من أهمية في إظهار آليَّة الدَّور الذي أدَّته هذه الشَّركات ونتائجه الملموسة على الأرمن في السَّلطنة، وبالمُقابل، مدى تأثيره على السّلام والأمن العثماني من جهة، وكذلك على العلاقات العثمانيَّة-الأرمنية والعثمانيَّة-الفرنسيَّة من جهة أخرى، ثم يوضح الخاتمة التي تتضمّن ما خلص إليه البحث من نتائج.

المقدمة:

أعطت بنود معاهدة بالطه ليمان التجاريَّة العثمانيَّة-البريطانيَّة المُبرمة في العام 1254هـ/1838م دافعاً قويّاً لفرنسا للاستفادة منها ولعدم فسح المجال بأكمله لمُنافستها التَّقليديَّة (بريطانيا)، فسارعت للانضمام إلى المُعاهدة، لكن ولإتمام الأهداف المرجوَّة من هذا الانضمام كان لا بدَّ من تطوير النَّقل البحري وتحديثه ضمن شركات بخاريَّة متطوّرة، وبعد جهود مضنية تمكَّنت السُّلطات الفرنسيَّة من تأسيس شركات بالمستوى المطلوب، لكن هذه الشَّركات لم توطِّد الأعمال التجاريَّة والاقتصاديَّة مع السَّلطنة فحسب وإنَّما مكنت فرنسا من تعزيز تدخُّلها في السَّلطنة لتحقيق مآربها.

وبالمُقابل فقد كان للأوضاع الدَّاخليَّة والخارجيَّة التي ازداد تأثيرها في السَّلطنة العثمانيَّة، مع ما ترافق معها من عقد المُعاهدات العثمانيَّة-الأجنبيّة ومنها الفرنسيَّة لامتلاك امتيازات تجاريَّة وسياسيَّة ودينيَّة بالدَّرجة الأولى، أثره الفعَّال في ضعف وتفكُّك بنى السَّلطنة سياسيَّاً، وعسكريَّاً، واقتصاديَّاً، واجتماعيَّاً، وثقافيَّاً، وفي تنامي التَّدخُّل الأجنبي في السَّلطنة، أو لإضعاف بنى السَّلطنة بشكل أكبر، وكانت القضية الأرمنية من القضايا التي شدت الدُّول الأجنبيّة إلى تكثيف تدخُّلها بحسب ما تملِّيه عليها أهدافها وسياستها الاستعماريَّة في السَّلطنة، لذلك كُلَّه فإنَّ الإشكاليَّة تستكشف الدَّور المتعدد الأوجه لشركات النَّقل الفرنسيَّة في الأحداث الأرمنية، مع دوافع وتأثيرات هذا الدَّور على الأرمن من جهة والسَّلطنة من جهة أخرى.

أمَّا أهميَّة البحث فإنَّها تتمحور من جوانب عدَّة منها: كشف بعض الأحداث التَّاريخيَّة التي لم يتم التَّطرُّق إليها من قبل في مُعظم الدِّراسات العربيَّة المُقتبسة الأحداث من الدِّراسات الأجنبيّة والتي غضَّت البصر عن بعض الحقائق التَّاريخيَّة لتغطية تدخُّلها في هذه الأحداث وإخفاء أهدافها منها وتوضيحه على أنَّه خِلافاً بين العثمانيين والأرمن؛ لتبرير سياسة دولتها الاستعماريَّة، كما تتمحور أهميَّة البحث ممَّا قدمته شركات النَّقل الفرنسيَّة من إسهامات في الأحداث العثمانيَّة-الأرمنية وما أوضحته من سياسة الدُّول الأجنبيّة تجاه هذه الأحداث.

أمَّا هدف البحث، فهو توجيه الضَّوء على الأحداث التَّاريخيَّة التي تغاضت عنها الدِّراسات السَّابقة، والسعي لسد فجوة في التَّاريخ الحديث والمعاصر بعد التَّعرُّف على هذه الشَّركات وكيفية دخولها إلى السَّلطنة العثمانيَّة، ومعرفة سياستها في التَّدخُّل في الأحداث الدَّاخليَّة العثمانيَّة-الأرمنية، ومدى استفادة الأرمن من هذا التَّدخُّل منذ تنامي الأحداث الأرمنية في السَّلطنة خلال العام 1294هـ /1878م حتى الحرب العالميَّة الأولى 1332هـ/1914م، مع التعرف على مساعي هذه الشَّركات في تقوية النِّزاعات والأهداف المرجوَّة من ذلك.

أمَّا منهج البحث، فقد ارتكز على المنهج التَّاريخي والتَّحليلي من جمع الأحداث وتحليلها عبر الاعتماد على جزء يسير من: الوثائق العثمانيَّة والفرنسيَّة، والتّقارير الأجنبيّة والجرائد والصُّحف الفرنسيَّة المُواكبة للأحداث، وبعض المصادر الأصليَّة والمراجع الأجنبيّة (الفرنسيَّة-التّركيّة-الإنكليزية)، كما جرى الاعتماد على بعض المقالات الأجنبيّة المُقتبسة معلوماتها من الوثائق العثمانيَّة والأجنبيّة؛ لاستنتاج المعلومات والوقائع منها.

أولاً: بدايات النَّقل البحري البخاري الفرنسي:

إنَّ هيمنة الوزارات الفرنسيَّة على النَّقل البحري الشِّراعي لم يُتِح مجالاً لإحداث أي شركة نقل بحريَّة فرنسيَّة حتى العام 1201هـ/ 1787م، وفي العام التالي أذنت للقطاع الخاص بإنْشاء منازل تجاريَّة متخصصة بالنَّقل البحري الشِّراعي، فلاقى هذا القرار إقبالاً واسعاً من التُّجار ورجال الأعمال الفرنسيين، وشرعوا بالبدء برحلات بحريَّة نحو موانئ مختلفة، لكن هذه الرِّحلات بقيت محاطة بالأخطار المحدثة بها؛ بسبب الوقت الطويل المُستغرق في الرِّحلات، وما ينجم عنها من مخاطر فُقدان الأرواح والبضائع، فضلاً عن عدم مقدرتها على الإبحار في الظروف الجوية السيئة[1]، فكان لزاماً عليهم التخلص من هذه المعوقات والمعضلات.

ومن الواضح أنَّ هذه المعضلات ظهرت في جميع الدُّول الأوروبيَّة، فسعت بعض الدُّول إلى التخلص منها، ورغم ما بُذل من جهود مضنية إلَّا أنَّ هذه المساعي تكلَّلت بالفشل في بادئ الأمر، ثمَّ لاقت نجاحاً في بريطانيا عندما تخلَّصت من الاعتماد الكامل على السُّفن الشِّراعية بعدما استخدمت المُحرِّك البخاري في تطوير السُّفن البحريَّة وتحديثها للقدرة على تحقيق مُتطلَّبات الثَّورة الصناعيّة بالدَّرجة الأولى، لكن ومع مزايا السُّفن البخاريَّة الهائِلة، إلَّا أنَّ السُّلطات الفرنسيَّة بقيت مُتَحَيِّرة من استخدام المُحرِّك البخاري في السُّفن؛ لعدم التَحَقُّق من مدى نجاح العمل فيه وخوفاً من خسائر مالية هائِلة قد تؤدي إلى مخاطر اقتصاديَّة في الأراضي الفرنسيَّة، لذلك سعت في العام 1231هـ/ 1816م للتَّأكُّد من مدى نجاح ذلك عبر شراء سفينة بخاريَّة بريطانيَّة وتجريبها في نهر السين (Seine - شمال فرنسا)، ولم تقتصر على ذلك بل راقبت السُّفن البخاريَّة البريطانيَّة والإيطالية حتى تأكدت من النجاح الملحوظ مع زيادة الإيرادات في هذه السُّفن، فشرعت بإحداث السُّفن البخاريَّة في أراضيها[2]، وباشر كبار رجال الأعمال الفرنسيين بتأسيس شركات نقل بحريَّة لتنظيم وتسريع الأعمال البحريَّة بين الموانئ الفرنسيَّة والموانئ العالميَّة.

أولاً: أبرز شركات النَّقل البحريَّة البخاريَّة الفرنسيَّة:

بعد تجارب كثيفة باء مُعظمها بالفشل، مُقابل نجاح محدود لبعضها الآخر علمت فرنسا طرق وأساليب الاستفادة من هذه التُّجارب، فأقبلت على إنشاء شركات بحريَّة بخاريَّة مُتطورة لتسيير الأعمال التجاريَّة، وبرزت الحاجة بشكل واضح بعدما وفَّرت مُعاهدة بالطه ليمان في العام 1254هـ/ 1838م سبل الاستفادة من التَّسهيلات التجاريَّة في السَّلطنة، فظهر عددٌ من

شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة وبدأت بإقامة رحلات نحو موانئ العالم ومنها الموانئ التَّابعة للسَّلطنة، ومن أبرزها:

1- شركة الشَّحن البحري:

بعد اندماج كل من شركة روستاند (Rostand Compagnie)[3] وشركة الشَّحن الوطنية (Société des Messageries Nationales)[4] وتشكيل شركة نقل ضخمة تُدعى شركة الشَّحن البحريَّة الوطنية (Compagnie des Maritimes des Messageries Nationales)، سعت هذه الشَّركة إلى اكتساب امتياز النَّقل من السُّلطات الفرنسيَّة، وبعد مجهود مضني تحقَّق ذلك في 26 ربيع الآخر 1267هـ/ 28 شباط 1851م[5]، مقابل تمثيل فرنسا في البحر المُتوسط والأسود، فأبرمت بذلك الاتفاقية بين مؤسسي الشَّركة وأشيل فولد (Achille Fould) (1214-1283هـ/1800-1867م)[6]، وتعين فيها بنود حول واجبات الشَّركة إزَاء السُّلطات الفرنسيَّة، وحول شروط النَّقل[7].

وفي 4 ربيع الأول 1270هـ/ 5 كانون الأول 1853م غُيِّر اسم الشَّركة إلى شركة الخدمات البحريَّة للشحن الإمبراطوري (Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales) ومن المُحتمل أنَّ هذا التَّصرُّف كان نابعاً من إرضاء الإمبراطور نابليون الثالث (Napoléon III) (1264- 1268هـ/ 1848-1852م)[8] وتدعيم إمبراطوريَّته بفضل دعمه للشركة الذي يُقلِّل من حجم أعبائها، ودام استخدام هذا الاسم حتى انهيار الإمبراطوريَّة الفرنسيَّة، فعُدِّل في 4 رمضان 1288هـ/ 17 تشرين الثاني 1871م وأُزيلت كلمة الإمبراطوريَّة فأضحى شركة الشَّحن البحري (Compagnie des Messageries Maritimes)، وظلَّ مُستخدماً حتى أواخر القرن العشرين[9].

2- شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية والأرمنية:

تأسست في مرسيليا شركة نيكولاس باكيت (N. Paquet & Cie) في العام 1276هـ /1860م، بهدف مُساندة الإمبراطوريَّة الإسبانية في توصيل القوات العسكريَّة وتأمين الإمدادات الحربيَّة إبَّان حربها مع المغرب (1275-1276هـ /1859-1860م)، ثمَّ ما لبثت أن طوَّرت أهدافها بعد الاطلاع على إمكانيّات المغرب الاقتصاديَّة، فسارع مؤسس الشَّركة نيكولاس باكيت (Nicolas Paquet) (1246-1326هـ/ 1831-1909م)[10] للقيام برحلة تجاريَّة إلى المغرب؛ للتأكد من مدى النجاح هناك[11].

وبالفعل فقد قدَّمت هذه الرِّحلة نتائج فاقت توقُّعاته[12] فأقدم في العام 1279هـ/1863م على افتتاح خطاً من ميناء مرسيليا إلى الموانئ المغربيَّة، وعدّل اسم شركته إلى شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية (Compagnie De Navigation A Vapeur Marocaine N. Paquet & Cie)، وباشر برحلات شهريَّة لنقل الركاب وشحن الصُّوف الخام المغربي إلى مرسيليا عند توفُّره أي لمدة تقارب ثلاثة أشهر من كل سنة، كما افتتح خطاً باتجاه جزر الكناري المعروفة بالقرمزي (الصباغ الأحمر)، لشحن كميات هائِلة منه إلى الموانئ الفرنسيَّة والمغربيَّة[13].

3- شركة سيبريان فابر وشركائه:

أقدم سيبريان فابر (Cyprien Fabre) (1254-1313هـ/ 1838-1896م)[14] على تطوير أعماله التجاريَّة البحريَّة الموروثة عن عائلته المعروفة بتاريخها العريق في هذه الأعمال، إلى جانب اهتمامه بالأعمال المصرفيَّة، وأسس علاقات وطيدة مع بعض المصرفيين الفرنسيين، ثمَّ سعى إلى جذبهم للمساهمة معه في تأسيس شركة نقل بحريَّة، وبالفعل فقد لاقت جهوده قبولاً حسناً في نفس كل من باسكال (Pascal) وغراند فال (Grand-Val)[15]، فأسسوا شركة نقل بخاري في العام 1284هـ /1868م أطلق عليها: شركة سيبريان فابر وشركائه (La Societé Cyprien Fabre et Cie)[16]، فأقدموا على إنشاء خدمات نقل مُتطورة في موانئ عدة حول العالم.

ثانياً: بداية أنشطة شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة في السَّلطنة العثمانيَّة:

انتفعت شركة الخدمات البحريَّة للشَّحن الإمبراطوري من المُشاركة في حرب القريم 1269-1272هـ/ 1853-1856م جانب السَّلطنة العثمانيَّة من خلال تحويل الخطوط المفتتحة مؤقتاً باتجاه البحر الأسود للأعمال العسكريَّة إلى خطوط دائمة ومنتظمة، لذلك فقد شرعت الشَّركة في البدء برحلات دائمة للانضمام إلى التنافس الدُّولي هناك، كما أسست رحلات باتجاه موانئ البحر المُتوسط، وخاصةً: ميناء الإسكندرية، وميناء السويس، وميناء بيروت، وميناء ازمير، وميناء سلانيك[17].

أمَّا مُؤسس شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية فقد وظَّف سُفنه البخاريَّة في موانئ أخرى لنيل أرباح على مدار العام، وعلى وجه الخصوص بعد انقضاء مُدَّة تصدير الصُّوف المغربي، فأنشأ خطاً من مرسيليا إلى البحر المُتوسط، ومنه إلى البحر الأسود، ووطَّد علاقته مع عدد من التُّجار الأرمن في السَّلطنة، واكتسب ودّهم بعدما أبدل اسم الشَّركة إلى: شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية والأرمنية (Compagnie De Navigation A Vapeur

(Marocaine et Armenienne N. Paquet & Cie)[18]، كما تفوَّقت شركته في موانئ البحر المُتوسط ونالت إيرادات ملحوظة منه[19].

أمَّا الشَّركة الفرنسيَّة للملاحة البخاريَّة سيبريان فابر وشركائه فقد وسعت خدمات نقل الخاصة بها حتى شملت موانئ شرق البحر المُتوسط وموانئ البحر الأسود، فأرسل فابر إحدى السُّفن البخاريَّة التَّابعة للشركة في رحلة تجريبيَّة في العام 1284هـ/1868م إلى هذه الموانئ، ثمَّ تبعتها رحلات عدة متناثرة وعشوائيَّة بحسب حاجة الشَّركة، وبعد العام 1293هـ/1877م انتظمت الرِّحلات تدريجياً حتى تَحَوَّلَت إلى نصف شهريَّة[20].

ثالثاً: تصاعد التَّوتُّرات العثمانيَّة-الأرمنية والتَّدخُّل الأجنبي فيها:

أدى تعاون الأرمن القاطنين في السَّلطنة مع الرُّوس في الحرب العثمانيَّة –الرُّوسيَّة 1293-1294هـ/ 1877-1878م ضد السَّلطنة وما نتج عن هذه الحرب من هزيمة العثمانيين وإبرام مُعاهدة سان إستيفانو ومعاهدة برلين في العام 1294هـ/1878م إلى تعاظم تدخُّل الدُّول الأجنبيّة في الأحداث الأرمنية عبر الانضمام والمُشاركة في تقوية التَّوتُّرات العثمانيَّة-الأرمنية، بمبرر حماية الأرمن وتطبيق الإصلاحات الملائمة في الأراضي المقيمين فيها، ورغم تباين أهداف هذه الدُّول وأطماعها غير أنَّها تلاقت حول هدف رئيس وهو اتفاق هذه الدُّول في تفكيك أجزاء السَّلطنة عبر الضغط عليها والتَّدخُّل في شؤونها بحجة حماية الأقليات دون إتاحة حل نهائي للمسألة[21].

وعلى أي حال فقد تفاقمت التَّوتُّرات بين الأرمن والسُّلطات العثمانيَّة مع اشتداد الثَّورات الأرمنية في العام 1294هـ/1878م في الزيتون (Zeytun- سليمانلى الحالية Süleymanlı في كهرمان مرعش) وامتدادها إلى الأراضي المُحيطة بها، ثمَّ انتشارها إلى عدد من الولايات التَّابعة للسَّلطنة حتى بلغت ذروتها في تسعينيات القرن التَّاسع عشر، وبرز خلال المصادر والمراجع والدِّراسات الحديثة دعم بريطانيا المادي والمعنوي لهذه الثَّورات، وتأتي بعدها في دعم الأرمن الإمبراطوريَّة الرُّوسيَّة وعدد من الدُّول الأجنبيّة الأخرى[22]، لكن في هذا البحث سيتم التَّطرُّق إلى ومضَّات عن دور فرنسا في دعم الأرمن بعدما ظهرت إسهاماتها بوسائل مُختلفة ومنها شركات النَّقل.

ثالثاً: دور شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة في الأحداث العثمانيَّة- الأرمنية:

كان لشركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة إسهامات في كل مناحي الحياة الاقتصاديَّة منها، والسياسيَّة، والاجتماعية، والثقافية، والعمرانية بهيئة مباشرة أو غير مباشرة، وذلك منذ

معاهدة بالطه ليمان في العام 1254هـ/1838م حتى الحرب العالميَّة الأولى 1332هـ/1914م، وبرزت أدوارها في الأحداث الأرمنية بصورة واضحة مع ازدياد التَّوتُّرات العثمانيَّة-الأرمنية، وكان من هذه الأدوار:

1- النَّقل غير المشروع:

برزت عمليَّة النَّقل غير المشروع مع ظهور شركات النَّقل البحريَّة البخاريَّة الأجنبيّة ومنها الفرنسيَّة في السَّلطنة العثمانيَّة بعد ثلاثينيات القرن التَّاسع عشر، ومع تفاقم الأحداث العثمانيَّة-الأرمنية ازداد نقل الأرمن غير المشروع نحو موانئ متعدِّدة لأهداف مُختلفة، بطرق وأساليب متنوِّعة بحسب الأحداث المُتزامنة مع عمليَّة النَّقل، وكان منها:

أ- تسهيل نقل الأرمن دون جواز سفر:

سعت السَّلطنة العثمانيَّة إلى الاقتداء بالدُّول الأوروبيَّة وتحديث نظام غُرفة جواز السَّفر (Pasaport Odası Nizamnamesi) خلال الأعوام 1280- 1283هـ/1864-1867م، وأصدرت تعليمات صارمة لكَافَّة العثمانيين الرَّاغبين بالسَّفر إلى أي دولة حول العالم للتَّقدُّم بطلب إلى المحاكم الرَّسمية للحصول على جواز السَّفر، وبالمُقابل، كان على الأجانب القادمين إلى السَّلطنة امتلاك جواز سفر رسمي مُصدَّق من الموطن الأم، ولتطبيق هذه التَّعليمات فقد شدَّدت السُّلطات العثمانيَّة تشديداً صارماً على المُسافرين الذين لم يُصدروا جوازات سفر وفرضت غرامات في بادئ الأمر، ثمَّ ما لبثَّت أن بدأت باعتقال المُخالفين العُثمانيين، ومنعت الأجانب من الدُّخول إلى الأراضي التَّابعة للسَّلطنة[23].

ورغم التَّشديد المُتزايد إلَّا أنَّ تعاظُم الأحداث العثمانيَّة-الأرمنية جعلت ناظر وزارة الخارجيَّة العثمانيَّة كوجك فؤاد بك يُصدر في 29 ذو الحجَّة 1303هـ/ 29 أيلول 1886م قراراً بضرورة التَّشديد على شركات النَّقل البخاريَّة الأجنبيّة في البحر المُتوسط، والبحر الأسود؛ لحظر توصيل المُسافرين دون جوازات سفر رسميَّة[24]، وفي 20 صفر 1304هـ/ 5 تشرين الثاني 1886م أكد ناظر وزارة الخارجيَّة العثماني مصطفى أيفه على منع السُّفن البخاريَّة من توصيل المُسافرين بطرق غير مشروعة[25].

لكنَّ هذه القرارات لم تحد من عمليات النَّقل غير المشروع بل على العكس تماماً فقد احتكرت مجموعة من الأرمن هذه العمليَّات مؤسسين بذلك علاقات جيدة مع شركات النَّقل الفرنسيَّة للتَّنسيق بين الطَّرفين، وتسهيل عمليَّة النَّقل غير المشروع؛ للحصول على مكاسب مادية ضخمة بالدَّرجة الأولى، وقد انضمَّت إلى عمليات النَّقل غير المشروع كل شركات النَّقل

البحريَّة الفرنسيَّة، فرست السُّفن التَّابعة لهم في كثير من الأحيان بعيداً عن الميناء لاستقبال المُسافرين الأرمن من القوارب الشِّراعية الصَّغيرة؛ لإيصالهم إلى وجهتهم الرئيسة، والأمثلة على ذلك كثيرة ومتنوِّعة، ففي العام 1306هـ/1889م قامت السُّفن التَّابعة للشركة الفرنسيَّة للملاحة البخاريَّة سيبريان فابر وشركائه بالرّسو بعيداً عن ميناء مرسين لنقل مجموعة كبيرة من الأرمن المقيمين في الزَّيتون والأراضي المُحيطة به بعد وصولهم إلى ميناء مرسين، فنتج عن ذلك أن قلت رحلاتها المُنتظمة باتِّجاه الميناء[26].

كما قامت سفينة الكونغو التَّابعة لشركة الشَّحن البحري بعد مغادرتها ميناء الإسكندرون في 29 مُحَرَّم 1317هـ/ 9 حزيران 1899م بالرّسو ليلاً بعيداً عن أنظار السُّلطات العثمانيَّة أي بعيداً عن الميناء، ونقلت ما يقارب ثلاثين أرمنياً من المُشاركين في أحداث الزَّيتون من القوارب الشرعيَّة باتِّجاه جزيرة قبرص، وعندما وصل هذا الخبر إلى السُّلطات العثمانيَّة وجَّهت في 3 ربيع الأول 1317هـ/ 12 تموز 1899م كتاباً إلى القُنصل الفرنسي تُطالب فيه بتأدية الإجراءات اللَّازمة بحق قبطان السَّفينة وجميع موظَّفيها[27].

وفي شهر ذو القعدة 1313هـ/ أيَّار 1896م، جاء بلاغاً إلى السُّلطات العثمانيَّة يُفيد بوجود ما يقارب خمسين أرمنياً على متن إحدى السُّفن التَّابعة لشركة الشَّحن البحري مُتَّجهين إلى موانئ البحر الأسود للمُشاركة في الثَّورات هُناك، فأرسل كتاباً إلى سُلطات الجمارك يُفيد بالتَّشديد على هذه السَّفينة عند عُبورها مضيق البُوسفور، ومنعها من إنزال الركاب قبل إجراء التَّفتيش اللَّازم، وعلى نحو مُماثل، فقد وصل بلاغاً إلى السُّلطات العثمانيَّة في آيدين في 4 جُمادى الأولى 1318هـ/ 30 آب 1900م يُوضح أنَّ على متن سفينة جيروند (Gironde) التَّابعة لشركة الشَّحن البحري ما يقارب 18 أرمنياً مع معدَّاتهم الحربيَّة، ويحثُّ على ضرورة التَّشديد والحذر من مُحاولات دخولهم إلى أراضي آيدين[28].

ب- تسهيل نقل الأرمن عبر التَّنكُّر بزي موظفي شركات النَّقل:

حاولت الشَّركات الفرنسيَّة تغيير سياستها في نقل الأرمن غير المشروع بعدما كشفت جميع خططها وطرق تعاونها مع الوسطاء المحليين من الأرمن، فانتهجت طرق مُغايرة في النَّقل غير المشروع عبر السماح للأرمن بالتَّنكُّر بزي موظفي شركات لوصولهم بكل سهولة ودون أي صعوبات من مرسيليا إلى الموانئ التَّابعة للسَّلطنة العثمانيَّة، لكن وبالطَّبع لم تُحالف جميع عمليات النَّقل النجاح فقد كشفت بعض عمليات النَّقل عند وصول بلاغات إلى السُّلطات العثمانيَّة، ففي 9 شوال 1314هـ/ 13 آذار 1897م وصل بلاغاً يُفيد بأنَّ هناك أربعة أشخاص

من الأرمن المُستقرين في مرسيليا مُنذ إصدار السُّلطات العثمانيَّة أمراً بإلقاء القبض عليهم نتيجة أعمالهم الثورية في حلب وآطنه على متن سفينة جيروند التَّابعة لشركة الشَّحن البحري، وقد وصلوا إلى قبرص، وتوجَّهوا منها إلى ميناء الإسكندرون، بعد التَّنكُّر بزي موظفي السَّفينة؛ بهدف استكمال التَّجهيزات اللَّازمة لإشعال الثَّورات في نهاية الشهر، وحالما أدركت السُّلطات العثمانيَّة هذه المخططات، ضاعفت القُوات العسكريَّة العثمانيَّة في الميناء؛ لاعْتَقَالهم، وإبطال مخططاتهم الثورية[29].

ونتيجة للتَّشديد العُثماني المُتزايد لمنع مُحاولات النَّقل غير المشروع فقد كشفت سُلطات الجمارك في 13 رجب 1324 هـ/ 2 أيلول 1906م مساعي سفينة ساكالير التَّابعة لشركة الشَّحن البحري في نقل سبعة عشر أرمنياً من ميناء الإسكندرون، واتَّخذت الإجراءات القانونيَّة اللَّازمة بحقِّهم، وشرعت وزارة الخارجيَّة العثمانيَّة بالتَّباحث مع السفارة الفرنسيَّة للتَّحقق من مدى جدِّيَّة التَّحذيرات الفرنسيَّة لقباطنة هذه السُّفن؛ لصدِّهم عن هذه المُحاولات غير المشروعة[30].

ج- تسهيل نقل الأرمن عبر الحصانة الدِّبلوماسيَّة الأجنبيّة:

أمام هذه التَّطوُّرات وتعاظم الأحداث العثمانيَّة-الأرمنية فقد تلقَّت شركات النَّقل الفرنسيَّة المُساندة من بعض السَّفراء، والقناصل الأجانب القاطنين في السَّلطنة، وذلك بالاستفادة من الامتيازات الدِّبلوماسيَّة المُتمتعين بها للنقل غير المشروع، والأدلَّة على ذلك مُتعدِّدة، منها: أنَّ كل من بول كامبون (Paul Cambon) (1258-1342هـ/1843-1924م)[31]، وهنري دودلي بارنهام (Henry Dudley Barnham) (1270-1354هـ /1854-1936م)[32] ساعدوا شركة الشَّحن البحري في العام 1313هـ/ 1896م لنقل ثلاثين أرمنياً من ميناء مرسين إلى ميناء مرسيليا، وكان من بينهم أربعة أشخاص مطلوبين للسُّلطات العثمانيَّة، وهم: أغاسي (Aghassi)، وراتشيا (Ratchia)، واياك (Eyak)، وميلدج (Meldj)، ولم يقتصر الأمر على المُساندة في إيصالهم إلى متن السَّفينة، بل رافقهم في الرِّحلة ترجمان القنصل البريطاني السيد تشالام (M. Chalam)، والقنصل الإيطالي كافاز (Cavaz)، فأرسلت وزارة الخارجيَّة العثمانيَّة فور وصول هذه الأنباء إليها برقية في 10 شوال 1313هـ/ 25 آذار 1896م إلى مافرويني بك (1264-1347هـ/1848-1929م)[33]، شملت مواصفات هؤلاء الأشخاص؛ للتَّحقُّق من وصولهم إلى مرسيليا، وطلبت إرسال تقارير دوريَّة حول أعمالهم في حال استقرارهم هناك، وبالفعل فقد

أرسل مافرويني بك فور تلقّيه أنباء حول هذه الحادثة برقية إلى وزارة الخارجيَّة العثمانيَّة تبين وصولهم إلى مرسيليا، وتوجّههم نحو باريس[34].

ولم تقتصر هذه المساندات على الدِّبلوماسيّين الفرنسيين والبريطانيين والإيطاليين وإنَّما أقدم أحد القناصل الأمريكيين في 15 جُمادى الآخرة 1322هـ/ 27 آب 1904م على مُساندة خمسة أشخاص من الأرمن وإيصالهم إلى متن السَّفينة التَّابعة لشركة الشَّحن البحري؛ لنقلهم إلى ميناء مرسيليا رغم تشديد السُّلطات العثمانيَّة، وكان منهما اثنان هاربان من السُّجون العثمانيَّة، أمَّا الآخرون، فكانوا مُتَّهمين بجريمة قتل[35].

د- تسهيل نقل الأرمن الأجانب إلى السَّلطنة للمشاركة في الأحداث الأرمنية:

عملت شركات النَّقل الفرنسيَّة على تسهيل تقديم الدعم والمُؤازرة للأرمن المُتواجدين داخل السَّلطنة من خلال تسهيل نقل الأرمن القاطِنين في الأراضي الرُّوسيَّة وبعض الأراضي الأوروبيَّة إلى الموانئ التَّابعة للعثمانيين بطرق غير مشروعة؛ لمُؤازَرَة الأرمن الداخل ضد السُّلطات العثمانيَّة، والأمثلة على ذلك متعدِّدة، منها: أنَّ شركة نيكولاس باكيت أوصلت مجموعة من الأرمن من ميناء باتومي، وميناء مرسيليا إلى كل من: ميناء استانبول، وميناء صامسون للمُشاركة في الأحداث الأرمنية، فأصدرت السُّلطات العثمانيَّة فور وصول بلاغات تفيد بقدومهم إلى الموانئ التَّابعة للعثمانيين تعليمات صارمة لتنفيذ الإجراءات القانونيَّة في حال إلقاء القبض عليهم[36]، ومما سبق يمكن التَّأكُّد من مدى مساهمة شركات النَّقل الفرنسيَّة في الأحداث الأرمنية في السَّلطنة العثمانيَّة وتدعيم التَّدخُّل الأوروبي في الشُّؤون الدَّاخليَّة العثمانيَّة.

هـ- تسيير الهجرة الأرمنية إلى الدُّول الأجنبيّة:

انتهج مُعظم الأرمن القاطنين في السَّلطنة أسلوباً مُغايراً في الانضمام إلى الثَّورات الأرمنية ضد السَّلطنة، فقد قام البعض منهم بالهجرة عبر شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة إلى إحدى الدُّول الأجنبيّة وخاصةً الولايات المتحدة الأمريكيَّة، وكان هذا التوجه الخاص للولايات نابعاً من مساعيها الدَّائمة في زيادة عدد سكَّانها وحاجتها إلى الأيدي العاملة، وبالطَّبع فلم يكن جميع المُهاجرين يُفضِّلون الاستقرار في الأراضي الأمريكيَّة والعيش بسلام مبتعدين عن الأحداث العثمانيَّة-الأرمنية، وإنَّما فضلوا الاستغناء عن الجنسيَّة العثمانيَّة، وحصلوا على الجنسيَّة الأمريكيَّة، ثمَّ عادوا إلى السَّلطنة كمواطنين أمريكيّين؛ لتقديم الدّعم اللَّازم، ومُساندة إخوانهم في الثَّورات ضد السَّلطنة، ومع ازدياد حالات تغيير الجنسيَّة أصدرت

السُّلطات العثمانيَّة قانوناً خاصاً بالجنسيَّة في 27 جمادى الآخرة 1291هـ/ 11 آب 1874م وحظرت على العثمانيين تغيير جنسيَّتهم، ومنعت منعاً باتَّاً عودة كل من يُقدم على تغيير جنسيته إلى الأراضي التَّابعة للسَّلطنة؛ لإبطال مساعي المشاركة في الأحداث الأرمنية[37].

لكن من الواضح أنَّ اشتراك شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة في تسهيل هجرة الأرمن وتغيير جنسيَّتهم أزعج السُّلطات العثمانيَّة، فأصدرت في العام 1317هـ/1899 قراراً يمنع هذه الشَّركات من نقل الأرمن المُهاجرين حول أنحاء العالم دون علم السُّلطات العثمانيَّة، لكن هذه الشَّركات أصرت على موقفها المُساند للأرمن، واستمرت في تقديم كافَّة التَّسهيلات للهجرة، ورغم هذه القرارات الرَّسمية والعواقب النَّاتجة عنها فقد فضَّل عدد من الأرمن الهجرة واستبدال الجنسيَّة العثمانيَّة بالجنسيَّة الأجنبيّة[38].

ومن الأمثلة على ذلك أنَّ ما يُقارب إحدى وثلاثين أرمنياً من معمورة العزيز (Mamuretulaziz- إلازيغ الحاليَّة Elazığ) انتقلوا من ميناء صامسون إلى الولايات المتحدة الأمريكيَّة عبر شركة باكيت بعدما تخلّوا عن الجنسيَّة العثمانيَّة، كما حدث بين الأعوام 1314-1315هـ/1897-1898م حادثة مُماثلة فقد هاجر من معمورة العزيز وسيفاس (Sivas) وأماسيا (Amasya) وتوكات (Tokat) ما يقارب إحدى وستين أرمنياً من ميناء صامسون إلى الولايات المتحدة الأمريكيَّة، بعد التخلي عن الجنسيَّة العثمانيَّة، في حين فضل البعض الأخر من الأرمن اتباع أساليب أفضل من الاستغناء عن الجنسيَّة للهجرة إلى الولايات، فاتخذوا ممارسة الأعمال التجاريَّة هناك حجة لهم، وبرز منهم إحدى وعشرين أرمنياً، فسافروا عبر شركة باكيت من ميناء صامسون إلى الولايات المتحدة الأمريكيَّة[39].

كما سعت شركة فابر إلى نقل المُهاجرين الأرمن إلى جميع أنحاء العالم لإحراز دخلاً إضافياً مضاعفاً على مدار العام يفوق ما كانت تحققه من نقل الركاب والبضائع، فنقلت في السنوات الأولى من تسعينيات القرن التَّاسع عشر ما يقارب أربعين ألفاً من الأرمن، ثمَّ كثفت جهودها وأنشطتها في الهجرة، وضاعفت عمليات نقل المُهاجرين في السنوات التالية حتى أوائل القرن العشرين، فوصل عدد المُهاجرين الأرمن على متن السُّفن التَّابعة للشركة في العام 1331هـ/1913م ما يعادل 600.000 فرنك، وحققت دخلاً منهم وصل إلى 3.000.000 فرنك[40]. ومما سبق يلاحظ مدى مساهمة شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة في تسهيل هجرة الأرمن؛ لإلحاق الأضرار بالأمن والسلام العثماني، ولتحقيق الأهداف السياسيَّة الأجنبيّة من وراء هذه الهجرة، وبالمقابل للاستفادة من الأرباح المحققة عبر هذه الهجرة.

2- تيسير المُؤازَرات الأمريكيَّة:

إنَّ ما وضحته شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية والأرمنية من ميلها للأرمن مُنذ بدء أنشطتها في السَّلطنة العثمانيَّة كان نذيراً بما سيجري بينهما من مؤازرات في حال اشتداد الأحداث بينهم وبين الأرمن، وبالفعل هذا ما حصل، فقد قامت الشَّركة في ذروة اشتباكاتهم مع السَّلطنة في العام 1307هـ/1890م بإعَانَة الأرمن ماديَّاً، ومعنويَّاً، وبكل الوسائل المُتاحة؛ للتصدِّي للسَّلطنة العثمانيَّة، فأوصلت المُؤازرات الأمريكيَّة القادمة إلى ميناء مرسيليا إلى الأرمن القاطِنين في الأراضي التَّابعة للسَّلطنة، ففي 13 ربيع الآخر 1311هـ/ 24 تشرين الأول 1893م أوصلت كتاباً مرسل من اللجنة الأرمنية الأمريكيَّة (Armenian-American Committee)[41]، أو كما أطلق عليها في الوثيقة العثمانيَّة: "لجنة الفساد الأرمنية الأمريكيَّة"؛ لتثقيف الأرمن وتدريبهم على العمليَّات العسكريَّة الحديثة، كما أوصلت لهم مجموعة من: الأوسمة، والميداليات الذَّهبيَّة والفضيَّة؛ لتقديمها للأرمن بعد إتْمام التَّدريبات العسكريَّة، ولم تنحصر أعمالها في تقديم المُساندات الأمريكيَّة لهم، وإنَّما آزرت الأرمن أيضاً في التَّنقُّل بين الموانئ التَّابعة للسَّلطنة، وأتاحت لهم كل مُتَطَلَّباتهم[42].

وهنا يدور في الذِّهن تساؤل مفاده، لماذا استخدمت الولايات المتحدة الأمريكيَّة شركة نيكولاس باكيت لمؤازرة الأرمن؟ ولماذا لم تستخدم السُّفن الأمريكيَّة التَّابعة لها لهذا الغرض؟ للإجابة على هذه التساؤلات من الممكن القول: إنَّ الولايات المتحدة الأمريكيَّة اتبعت الوسائل كافَّة في مؤازرة الأرمن ضد السَّلطنة، لكن اعتمادها بشكل عام على استخدام السُّفن الشِّراعية في التُّجارة مع السَّلطنة، وعدم امتلاكها أسطولاً بحرياً بخارياً تابعاً لها يمكنها من تأمين احتياجاتها بأسرع وقت ممكن وخاصة مؤازرة الأرمن[43]، واستحالة الاعتماد على السُّفن الشِّراعية البطيئة مع تفاقم الأحداث الأرمنية؛ لعدم تمكنها من الاستجابة العاجلة للمؤازرة في الوقت الصحيح، جعل الولايات المتحدة الأمريكيَّة تعتمد على شركات النَّقل الفرنسية البخاريَّة، وخاصةً نيكولاس باكيت؛ لإحراز أهدافها.

وفي خضم ذلك، وأمام مؤازرات الشَّركة للأرمن، يدور في الذِّهن تساؤل آخر مهم مفاده: هل أثَّرت مُساندات شركة نيكولاس باكيت للأرمن على أنشطتها مع السَّلطنة؟ أم أنَّ الأعمال التجاريَّة بقيت بعيدة عن الأحداث السياسيَّة؟ هنا يُلاحظ أنَّ سياسة الشَّركة انعكست سلباً ليس فقط على السُّلطات العثمانيَّة، بل على أنشطة الشَّركة مع الموانئ التَّابعة للعثمانيين؛ لأنَّ سياستها الدَّاعمة للأرمن والتي انعكست إيجاباً عليهم انتجت في الوقت ذاته مضاعفات

مُفجعة للشركة، فخفضت من إيراداتها بشكل هائِل، كما أنَّ عدم مقدرة العثمانيين بحسب ما ذكره دي. تشيتوني (D. Tchitouny) على سماع كلمة تتعلق بالأرمن أدى أيضاً إلى انخفاضات في إيرادات الشركة، فسعت شركة نيكولاس باكيت إلى إبدال اسم السَّفينة البخاريَّة أرمينيا إلى دي هارموني (D'Harmoni)[44]؛ لتحسين الإيرادات، لكنَّ هذا الاستبدال لم يحقق النتائج المأمولة، فاضطرت في 26 رجب 1331هـ/ 1 تموز 1913م إلى تعديل اسم الشَّركة؛ ليصبح: شركة باكيت للملاحة (Compagnie de Navigation Paquet)، إلَّا أنَّ هذه المحاولات لم تُعزز من إيراداتها، فاستمر وضعها على حاله حتى الحرب العالميَّة الأولى[45].

3- تهريب المعدَّات الحربيَّة:

اتَّضحت عمليات تهريب المعدَّات الحربيَّة بشكل غزير ومُنتظم مع ابْتِدَاء أنشطة شركات النَّقل الفرنسيَّة في السَّلطنة العثمانيَّة، وانْتَفَعَت هذه الشَّركات من عدم تخصيص السَّلطنة في معاهدة بالطه ليمان 1254هـ/ 1838م أنواع البضائع المُصدرة، أو المُستوردة، ففي المادَّة الثَّانية من المعاهدة سُوغ للفرنسيين: "...شراء أنواع البضائع كافَّة سواء أكانت زراعيَّة أم صناعيَّة دون استثناء، أي: نوع (للمُتاجرة داخل السَّلطنة أو للتصدير إلى الخارج)، ويتعهد الباب العالي بإلغاء كل أنواع الاحتكارات المفروضة على المُنتجات الزِّراعيَّة والصِّناعيّة، وكذلك إلغاء التصاريح التي كان يُعطيها الحكام المحلِّيُّون (الولاة) للتُّجار البريطانيين الرَّاغبين بشراء سلعة محددة أو نقلها من مكانٍ إلى آخر، وعليه، فإنَّ أي محاولة لإجبار الرَّعايا الفرنسيين على تلقي مثل هذه التصاريح تُعد خرقاً للمعاهدة، ويجب على الباب العالي أن يُعاقب على الفور كل من انتهج ذلك سواء أكان من: الوزراء، أم الضُّباط، أم المأمورين، ويحق لهم مطالبتهم بتعويض الرَّعايا الفرنسيين عن جميع الخسائر التي تلحق بهم إذا أثبتوا ذلك..."[46].

وهذا ما انتهزته شركات النَّقل الفرنسيَّة، فشرعت في بادئ الأمر ببيع المعدَّات الحربيَّة بطرق غير مشروعة في السَّلطنة؛ للمهتمين بها بغض النّظر عن وظائفهم في السَّلطنة... إلخ، ممَّا نَبَّه السَّلطنة للأخطار النَّاتجة عن هذه المُمَارَسات، وخاصة في حال اندلاع حرب داخلية، فسعت إلى إحباط العمليَّات التَّهريبية، ولقيت الفرصة السَّانحة مع إبرام المعاهدة التجاريَّة العثمانيَّة-الفرنسيَّة في 18 شوال 1277هـ/ 29 نيسان 1861م، فمنحت السُّلطات الفرنسيَّة مجموعة من الامتيازات التجاريَّة، وبالمُقابل منعت في المادَّة الحادية عشر الفرنسيين من استيراد المعدَّات الحربيَّة منعاً باتاً مؤكدة على بقاء هذه المعدَّات تحت إشراف السُّلطات

العثمانيَّة بشكل حصري ومباشر، كما أكدت في المادَّة الرابعة عشر أنَّها ستُصادر جميع أنواع البضائع المُهربة فور التَّحقُّق من العمل التَّهريبي مع إرسال تقرير حول التَّهريب إلى القُنصلية الفرنسيَّة؛ لتتَّخذ بدورها الإجراءات القانونية اللَّازمة بحق المسؤول عن البضائع المُصادرة[47]، ووافقت السُّلطات العثمانيَّة والفرنسيَّة رسمياً على المُعاهدة، لكن هل أوقفت هذه المُعاهدة التَّهريب إلى السَّلطنة؟

من الواضح أنَّه ورغم هذه المُعاهدة وما نتج عنها من تشديد السَّلطنة على أنشطة شركات النَّقل الفرنسيَّة الراسية في الموانئ التَّابعة للسَّلطنة، وتوكيل سُلطات الجمارك بتفتيشها؛ لمنع التَّهريب، لكن شركات النَّقل الفرنسيَّة تجاهلت بنود المُعاهدة، وواصلت عمليات التَّهريب المُعتادة لجميع القاطِنين في السَّلطنة وبشكل خاص للأرمن حتى اكتملت تَجْهِيزاتهم العسكريَّة للاستعداد للثَّورات في السَّلطنة[48].

أمام هذه التَّطوُّرات فقد أصدرت السَّلطنة قانوناً جديداً في 11 ذو الحجَّة 1288هـ/ 21 شباط 1872م أكَّدت فيه استمراريَّة إشراف السُّلطات العثمانيَّة على المعدَّات الحربيَّة، وعلى مُصادرة السُّلطات العثمانيَّة للمعدَّات الحربيَّة الواردة إلى الموانئ التَّابعة لها، وفرض غرامة على المُهربين تساوي ضعف ثمن المعدَّات المُهربة[49]، لكن وبالطَّبع لم تلتزم شركات النَّقل الفرنسيَّة بتنفيذ هذه القوانين والمُعاهدات واستمرَّت بعمليَّات التَّهريب في الموانئ التَّابعة للسَّلطنة[50]، مع مُحاولات الاحتيال على سُلطات الجمارك؛ لإدخال المعدَّات الحربيَّة بأي طريقة كانت، فعلى سبيل المثال: كشفت سُلطات الجمارك أنَّ إحدى السُّفن التَّابعة لشركة نيكولاس باكيت المُتَّجهة نحو مضيق البوسفور تحمل كميات هائِلة من المعدَّات الحربيَّة، ومع تشديد الحراسة فقد تمكَّنت من احتجاز المعدَّات المُهربة، لكنَّ شركة نيكولاس باكيت ادَّعت أنَّ هذه المعدَّات موجَّهة إلى السُّلطات الإيرانية عبر ميناء باتومي الرُّوسي، فحاولت السُّلطات العثمانيَّة التَّحقُّق ممَّا ادَّعته الشَّركة عن طريق السَّفير الإيراني والسَّفير الرُّوسي في السَّلطنة، وبعد مُباحثات مُتواصلة اتَّضح أنَّ السُّلطات الإيرانية لم توكِّل الشَّركة بهذه المعدَّات، أما السُّلطات الرُّوسيَّة فأكَّدت على عدم وجود معلومات رسميَّة حول هذه المعدَّات، وبهذا فلم تعد السُّلطات الفرنسيَّة المعدَّات المُصادرة لأي جهة[51].

ومن الواضح أنَّ عمليات تهريب المعدَّات الحربيَّة عبر شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة بلغت ذروتها بين ثمانينيات القرن التَّاسع عشر وتسعينياته واستمرَّ حتى الحرب العالميَّة الأولى؛ لتكثيف عدد المُسلَّحين من الأرمن[52]، والأدلَّة على ذلك كثيرة ومُتعدِّدة، منها: أنَّه في 26 ربيع

الأول 1311هـ/ 7 تشرين الأول 1893م توجَّه خمسة عشر أرمنياً من ميناء مرسيليا إلى ميناء صامسون على متن إحدى السُّفن التَّابعة لشركة نيكولاس باكيت مُحملين بكميات هائِلة من المعدَّات الحربيَّة، وسعوا إلى التَّعاون مع المُهرِّبين لتفريغ المعدَّات المهربة في الميناء، لكنَّ سُلطات الجمارك اكتشفت مُحاولات التَّهريب، وألقت القبض عليهم، وصادرت المعدَّات الحربيَّة[53].

ومن الأدلَّة على العمليَّات التَّهريبية يُلاحظ ما قامت به إحدى السُّفن التَّابعة لشركة الشَّحن البحري في شهر رجب 1323هـ/ أيلول 1905م عبر شحن صندوق يحوي 6000 طلقة ناريَّة إلى ميناء ازمير، وبعد تفتيش سلطات الجمارك السَّفينة، عثر على الصُّندوق، وجرى تسليمه إلى قيادة المدفعيَّة في ازمير، فأرسل كل من السَّفير الفرنسي وشركة الشَّحن البحري عدَّة طلبات إلى السُّلطات العثمانيَّة؛ لاسترجاع الصندوق المُصادر، بحجة أنَّ الصندوق وصل عن طريق الخطأ إلى ميناء ازمير وأنَّ وجهته الرَّئيسة نحو ميناء بيرايوس (Piraeus – ميناء يوناني)، لكنَّ السُّلطات العثمانيَّة رفضت مطالبهم[54].

وقبل الختام من الضَّروري لفت الانتباه إلى مسألة مُهمَّة جداً تتعلَّق بأنَّ السَّلطنة العثمانيَّة كان لها العديد من المُخبرين في الموانئ الفرنسيَّة، كما كان لها في الدُّول الأوروبيَّة الأخرى، وخاصةً بعدما أسست في العام 1297هـ/1880م وكالة يلدز للاستخبارات (Yıldız İstihbarat Teşkilatı)، فكانت تصلها برقيات تلغراف تحتوي على معلومات حول البضائع والمعدَّات غير المشروعة المُهيئة للتصدير نحو السَّلطنة، ومن هذه البرقيَّات تمكَّنت السَّلطنة من مُصادرة كميات كبيرة من المعدَّات المُهربة، والأدلَّة على ذلك متعدِّدة منها: أنَّه في نهاية القرن التَّاسع عشر وصلت برقية إلى وزارة الدَّاخليَّة العثمانيَّة (İçişleri Bakanlığı) تؤكد تصدير كميات هائِلة من المعدَّات الحربيَّة على متن إحدى السُّفن التَّابعة لشركة الشَّحن البحري، وتبين أنَّ هذه السَّفينة سترسو عند ميناء إسكندرون، ثمَّ تتَّجه نحو ميناء استانبول مروراً بـ: ميناء مرسين، وميناء بيروت، وميناء ازمير، وعلى الفور أرسلت الوزارة برقيَّات إلى الموانئ المذكورة؛ لتنفيذ الإجراءات القانونيَّة في حال رسو السُّفن التَّابعة للشركة في إحدى هذه الموانئ، ومُصادرة البضائع المُهربة[55]، وفي 17 جُمادى الآخرة 1321هـ/ 10 أيلول 1903م ورد أنَّ هناك كميَّة من المعدَّات الحربيَّة صُدِّرت من ميناء أنتويرب لإيصالها إلى ميناء صامسون في السُّفن التَّابعة لشركة نيكولاس باكيت، وفور وصولها إلى الميناء أحبطت سُلطات الجمارك المساعي التَّهريبية، وصادرت المعدَّات[56].

وممَّا سبق يمكن القول إنَّه لم يكن من المُمكن معرفة كميات المعدَّات الحربيَّة المُصدّرة نحو السَّلطنة العثمانيَّة عبر شَّركات النَّقل الفرنسيَّة، في حال عدم إلقاء القبض عليها؛ لأنَّ سجلات الأرشيف الفرنسي أو التَّقارير الخاصَّة بشركات النَّقل الفرنسيَّة وبطبيعة الحال لم تذكر أي معلومة عن العمليَّات التَّهريبية، أو عن مُساندتها السياسيَّة والعسكريَّة للأرمن، فاقتصرت معلوماتها على: مِقدار المُنتجات الغذائيَّة والصناعيَّة المُستوردة والمُصدرة، وحركة الركاب والاجتماعات العامَّة.

رابعاً: انعكاس مؤازرة شركات النَّقل البحريَّة للأرمن على السَّلطنة العثمانيَّة والأرمن:

انعكست مُؤازرة شركات النَّقل البحريَّة بمُعظمها سلباً على السَّلطنة العثمانيَّة ذلك لما نتج عنها من تفاقم الاضطرابات المحليَّة على المستويات السياسيَّة والاقتصاديَّة والاجتماعيَّة منذ العام 1294هـ /1878م وحتى الحرب العالميَّة الأولى، ولما نتج عنها من إضعاف الاستقرار وانعدام الأمن في ربوع السَّلطنة، أما بالانعكاس الايجابي الذي يمكن عدّه الانعكاس الإيجابي الوحيد من هذه المُؤازرات فقد تمثل في امتلاك السَّلطنة العثمانيَّة من خلال مُصادرة البضائع المُهربة لكميات هائِلة من المعدَّات الحربيَّة مجاناً، وعلى ما يبدو فقد انتفعت السَّلطنة من المعدَّات الحربيَّة في سد حاجتها في بعض أعمالها العسكريَّة، كما أنَّها قلَّلت من طلب وتأمين المعدَّات الحربيَّة من الدُّول الأجنبيّة.

وفي المُقابل فقد انتفع الأرمن بدرجة هائِلة من مُساهمات شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة في الأحداث الأرمنية داخل السَّلطنة وعلى كافَّة المُستويات في إغاثتهم ومُساندتهم في تسهيل تنقُّلاتهم وتأمين المعدَّات الحربيَّة، فعد الأرمن هذه المُساهمات إنسانيَّة بالدَّرجة الأولى، في حين كانت أهداف ومساعي الدُّول الأجنبيّة واضحة في السَّلطنة، فاتخذت الغطاء الإنساني في الأحداث الأرمنية؛ لتغطية مساعيها وأهدافها الاستعماريَّة عبر هذه المساهمات، ورغم هذه الأهداف إلَّا أنَّ هذه المُساهمات أرست علاقات الصَّداقة بين الفرنسيين والأرمن وعزَّزت الشُّعور بالتَّرابط والتَّضامن، ويلحظ ذلك من الاحتفالات السَّنويَّة بمُساعدات الفرنسيين للأرمن، ومن أحياء ذكرى ما يعرف بإبادة الأرمن في كل من فرنسا وأرمينيا.

خامساً: أثر مؤازرة شركات النَّقل البحريَّة للأرمن محلياً ودولياً:

من الواضح أنَّ مُشاركة شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة في مُعاضدة الأرمن في أثناء ثوراتهم ضد السَّلطنة العثمانيَّة خلق نوعاً من التَّوتُّرات السياسيَّة الدُّولية، وأدى إلى ازدياد تدهور العلاقات العثمانيَّة-الفرنسيَّة، ذلك لأنَّ السَّلطنة اعتبرت هذا الدّعم تدخُلاً في شؤونها

الدَّاخليَّة، وتحدياً لسيادتها، كما أنَّ مؤازرات شركات النَّقل الفرنسيَّة البحريَّة لفتت الانتباه الدُّولي للأحداث الأرمنية، وبالطَّبع ولاعتبار أنَّ كل دول أجنبية عدّت نفسها حامية للطوائف المسيحية في السَّلطنة، فقد وجهوا انتقادات وإدانة من المُجتمعات الدُّولية، فأثَّرت الدعاية السلبية والضرر الذي أُلحِق بالسَّلطنة على مكانتها في الساحة العالميَّة، فأفادت تحركاتهم الأرمن بجزء يسير جداً، ولو اعتبرنا أنَّ نسبة استفادة الأرمن من الدُّول الأجنبيّة ما يقارب 25% ، فيمكن القول أنَّ نصيب هذه الدُّول من هذه الأحداث لصالح أهدافها داخل السَّلطنة بلغ ما يعادل 75%.

لذلك كله يمكن القول: إنَّ السُّلطات الأجنبيّة ومنها الفرنسيَّة احتالت وخادعت القوى الدَّاخليَّة في السَّلطنة في سبيل أهدافها الاستعماريَّة والاقتصاديَّة على حساب أرواح السكان، وعلى حساب الاستقرار والسلام في السَّلطنة، مما أدى إلى خسائر بشرية كبيرة، وتدمير البنى التحتية، والممتلكات العامة والخاصة في الأراضي المُتضررة.

كما أنَّ مُؤازرات شركات النَّقل للأرمن عملت على تكثيف التَّوتُّرات العِرقيَّة والدينيَّة، وتسبَّبت هذه المُشاركة الفرنسيَّة في إشعال فتيل الصِّراع بين الأرمن والعثمانيين، وزادت من حدَّة الصِّراع والعُنف وقوضت الاستقرار في السَّلطنة، كما يُلاحظ أنَّ هذه المُؤازرات أجَّجت مشاعر العثمانيين المُعادية للأرمن وبعض شركات النَّقل البحريَّة الفرنسيَّة، الأمر الذي زاد من حدَّة العُنف والاضطرابات بين السُّكان.

الخاتمة:

نتج عن البحث جُملة من النَّتائج يمكن إجمالها حسب الآتي:

- بقيت مُعاضدة شركات النَّقل للأرمن سلاح ذو حدَّين، ففي حين أنَّها قدَّمت المُساعدة والإغاثة للأرمن في كافَّة مشاريعهم في السَّلطنة؛ بهدف نيل مطالبهم ومنها استقلالهم، فإنَّها أدَّت في الوقت ذاته إلى تسريع انهيار السَّلطنة، وتفاقم النِّزاعات الدَّاخليَّة، وإلى تعزيز التَّغلغل الأوروبي في الشُّؤون الدَّاخليَّة، وتوطيد أقدامهم في السَّلطنة بشكل أكبر.
- شكل التَّنقُّل غير المشروع في ظل الأحداث الأرمنية تهديداً كبيراً للسَّلطنة، وانعكس سلباً على سياستها؛ لأنَّها لم تكن قادرة على الحدّ من هذه الخروقات بالرَّغم من الإجراءات الصَّارمة في الموانئ، ويرجع السَّبب الرَّئيس في ذلك، إلى مُعاضَدَة السِّياسات الدُّولية للمُعارضين المحليين في السَّلطنة؛ من أجل قَضَاء مصالحهم من ناحية، وإلحاق أضرار فادحة في سياسة السَّلطنة وأمنها من ناحية أخرى.

- أغفلت المصادر والمراجع المؤرِّخة للتَّاريخ العثماني عن توضيح المُؤازرات الأمريكيَّة للأرمن، واقتصرت على تسليط الضَّوء على العلاقة الأرمنية مع البريطانيين فقط، ومعرفة سبب إغفال هذه الدراسات ربما يعود إلى صُعوبة العودة إلى جميع الوثائق العثمانيَّة، والوثائق الأرمنية المُتعلقة بالأحداث الأرمنية من جهة، واقتصار بعض الكُتاب والمؤرِّخين على اقتباس الأحداث من المصادر الأجنبيّة دون التَّحرّي عن مدى مصداقيَّتها، أو ما تطرحه من أفكار تكرّس السِّياسة الاستعماريَّة للوطن الأم الصَّادر عنها المصدر، أو اعتمادها على المصادر المُتعلقة بالموضوع المَعني من جهة أخرى.
- لجأت شركات النَّقل الفرنسيَّة إلى مُخالفة القوانين العثمانيَّة أثناء قيامها بنشاطها رغم الأضرار التي لحقت بها، ويعود ذلك لسببين، السَّبب الأوَّل: هو نتيجة السِّياسة الفرنسيَّة تجاه السَّلطنة، ورغبتها في إضعافها؛ أما السَّبب الثَّاني: يعود إلى طمع المسؤولين وجشعهم على نشاط هذه الشَّركات، وكسب المزيد من العوائد الماليَّة؛ لأنَّ أعداد العاملين على متن هذه السُّفن ليس بالقليل، وبالتَّالي، كان يمكن لبعض العاملين على متن السَّفينة تهريب من يريدون.
- تَجَلَّى من موقف السُّلطات الفرنسيَّة وشركات النَّقل الفرنسيَّة تحريض فرنسا الأرمن بوساطة الشَّركات التَّابعة لها ضد السَّلطنة، ومُعاضدتهم في ثوراتهم لنيل أهدافها الاستعماريَّة بالتَّضييق على السَّلطنة، والتَّدخُّل في شؤونها، وهذا ينفي ما أوضحته جُلّ المصادر والمراجع العربيَّة المُؤرِّخة للتَّاريخ العُثماني والمُقتبسة الأحداث من المصادر الأجنبيّة عندما ذكرت: ما أدَّته بريطانيا من دور ضخم في الأحداث الأرمنية وبقاء فرنسا في الخلفيَّة، والاكتفاء بالوقوف جانب الأرمن في مِحْنَتهم بنشر المقالات في الصُّحف الفرنسيَّة؛ لانشغالها في تأسيس إمبراطوريَّة استعماريَّة كبرى تابعة لها.
- من خلال ما سبق يُلاحظ أنَّه ينبغي توخّي الحذر وإدراك مخاطر تدخُّل الشَّركات الأجنبيّة في الشُّؤون الدَّاخليَّة في الموطن الأم، والعمل على حماية السِّيادة والاستقلال والهويَّة العربيَّة من أي تدخُّلات خارجيَّة تُهدِّد الاستقرار والأمن.

الهوامش:

(1) - Berneron- Couvenhes (2007), P: 38-39. Carour (1968), P: 20. Daumalin, Raveux (2018), P: 223.

(2) -Berchon (1867), P: 57-59. Daumalin, Raveux (2018), P: 223-225. Uygun (2015), P: 27-28.

(3)- تأسست شركة روستاند على يد برونو روستاند (Bruno Rostand) (1193-1276هـ/ 1780-1860م) وابنه ألبرت روستاند (Albert Rostand) (1233-1308هـ/ 1818-1308م) بهدف تطوير الأعمال التجارية بين الموانئ الفرنسية وعدد من الموانئ التَّابعة للسَّلطنة؛ فأبحرت أول سفينة بخارية تابعة للشركة من مرسيليا باتجاه بعض موانئ شرق المتوسط وجنوب البحر الأسود في 17 رجب 1262هـ/ 11 تموز 1846م وبعد النجاح الملحوظ الذي حققته هذه الرحلة فقد ابتدأت الرحلات المنتظمة نحو السلطنة وحققت الشركة إيرادات جيدة، لكنها لم تتمكن من منافسة شركات النقل الأجنبية الكبرى فاضطرت إلى تخفيف رحلاتها، فكان من الضروري البحث عن طرق ووسائل جديدة للقدرة على الاستمرار.

Berneron-Couvenhes (2007), P: 54-58. Compagnie Generale Des Comptoir Levantins (1850), P: 18, 22, 25, 29, 34, 40. Giraud (1929), P: 37. Uygun (2015), P: 38-39.

(4)- أسس إرنست سيمون (Ernest Simon) شركة الشحن الوطنية في 1 صفر 1211هـ/ 6 آب 1796م لتوفير خدمات نقل الركاب وشحن البضائع، وبالفعل فقد باشرت في تقديم خدماتها وحققت عائدات مالية لا بأس بها، لكن تفعيل خطوط السكك الحديدية في الأراضي الفرنسية بحلول العام 1257هـ/1842م أفقد الشركة أهميتها وسبب خطراً على استمرارها؛ فتضاءلت عائدات الشَّركة بالتدريج، مما دفعها للبحث عن طرق لتطوير أعمالها البحرية.

.Carour (1986), P: 22-23. Uygun (2015), P: 39-40

Cozic (1884), P: 538-539.) -[5](

(6)- أشيل فولد: ولد في باريس، واشتغل في الأعمال المصرفية بعد اكتسابه المهارات المصرفية من والده، ثمَّ تولى عدة مناصب سياسية كان أهمها منصب وزير المالية في عهد الإمبراطور نابليون الثالث.

Bedoire (2004), P: 178. Proust (2018), P: 138.

(7) -Galisset (1852), Tome: 10. P: 685-690. Journal Du Palais (1851), P: 152-157. Jurisprudence Générale (1851), P: 124-128.

(8)- نابليون الثالث: ولد في باريس، وبعد تنصيبه إمبراطوراً أصدر دستوراً جديداً منح نفسه بموجبه سلطات مهدت له الطريق لإعلان الامبراطورية الثانية، لكن حروبه الخارجية تتابعت على جبهات مختلفة ولم تعطه فرصة لالتقاط الأنفاس، فأدت في نهاية المطاف إلى هزيمته في العام 1286هـ/1870م، ليتمكن الثوار الفرنسيون بعد هذه الهزيمة من إسقاط إمبراطوريته.

Burt (2001), P: 308.

([9]) -Annuaire-Chaix Les Principales Sociétés (1893), P: 309. Carour (1986), P: 111. L'économiste Européen (1913, 28, Mars), P:4. Les Notaires et Jurisconsultes (1861), P: 651. Travaux Publics (1899), P: 620.

(10)- نيكولاس باكيت: ولد في أنسيرفيل (Ancerville) في الشمالي الشرقي الفرنسي، واستقر في مرسيليا في الرابعة والعشرين من عمره، وظهر اهتمامه في الأعمال التجارية بدرجة ملحوظة وشغل عدة مناصب أهمها عضو في غرفة التجارة في مرسيليا.

Journal Officiel (1887, 22, Juillet), P: 214.

([11]) -Le Journal Des Débats (1926, 10, Septembre), P: 4.

([12]) -Camau (1905), P: 403.

([13]) -Archives Nationales De France (1908, 18, Août), P: 1. Cols Bleus (1949, 17, Juin), P: 5. Le Journal Des Débats (1926, 10, Septembre), P: 4.

([14])- سيبيريان فابر: ولد في مرسيليا، وهو الابن الثاني لقيصر فابر من زوجته إليزابيث لونغ (Élizabeth Long)، ويبدو أنه تلقى التعليم التجاري البحري من والده حتى تفوق عليه وبرع في الأعمال التجارية البحرية في مرسيليا وتمكن من نيل أهدافه.

Roland, Eliane, Pierre (1999), P: 142.

([15])- من أصول فرنسية، وقد ذاع صيتهما بعد اشتغالهما في الأعمال المصرفية في بنوك مرسيليا.

Uygun (2018, 16, Ekim), P:416.

([16]) -Uygun (2018, 16, Ekim), P: 416.

([17]) -Annales De La Chambre Des Députés (1887), P:523. Jurisprudence Générale (1851), P: 124-125. Vaillant (1856), P:43-44.

([18]) -C. Cervati (1891), P: 140. Cols Bleus (1949, 17, Juin), P: 5. Le Journal Des Débats (1926, 10, Septembre), P: 4. Le Temps (1890, 14, décembre), P: 3. Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1344, 1346.

([19]) -Revue Commerciale (1899, 30, Avril), P: 827-828. Revue Commerciale Du Levant (1899, 30, Septembre), P: 589-590.

([20]) -Camau (1905), P: 401-402. Giraud (1929), P: 67. Uygun (2018, 16, Ekim), P: 416.

([21]) -Çetinoğlu (2008), P: 1086. Sonyel (2009), 59-60, 92-93.

(22) -Saraç, Şeren (2022), P: 331-332. Sümer (2023), P: 288-289. Süreyya (2001), P: 26-27.

(23) -Düstur (1303, 13, Temmuz, 1310, 27 Şubat), Cild: 6. P:1530-1535. Ekinci (2021, Ocak), P: 311. Ertuğral, Arslan (2021), P:28. Yilmaz (2023), P:156-157, 163.

(24) -Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Dahiliye Nezareti: 01368. Mektubî Kalemi: 00100 (1303, 29, zilhicce), P:1.

(25) -Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Dahiliye Nezareti: 01379. Mektubî Kalemi: 00024 (1304, 20, Safer), P:1.

(26) -Uygun (2018, 16, Ekim), P: 434.

(27) -Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız Ilişkileri 1879-1918 (2002), Cilt: 1. P: 131-132.

(28) -Uygun (2015), P: 290-291.

(29) -Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız (2002), Cilt: 1. P: 100-102. Uygun (2015), P: 291.

(30) -Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız (2002), Cilt: 1. P: 131-132.

[31])-بول كامبون: دبلوماسي فرنسي، تولى بعض المناصب المرموقة منها سفيراً لفرنسا في استانبول إبَّان الأعوام (1312-1315هـ/1895-1898م).

Berridge, Lloyd (2012), P:42. Denizeau, Örmeci (2022), P: 279.

[32])-هنري دودلي بارنهام: دبلوماسي بريطاني، تولى عدد من المناصب البريطانية في السَّلطنة العثمانية منها كنقلاً في كل من حلب وآطن، وعين أيضاً ممثلاً بريطانياً في الأحداث الأرمنية الأولى.

Wh o's W ho 1901 (1901), P: 130.

[33])-مافرويني بك: سياسي عثماني، تولى عدد من المناصب منها قنصلاً للسَّلطنة العثمانية في مرسيليا.

Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız (2002), Cilt: 1. P: 62-63.

(34) -Aghassi (1894), P: 317. Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız (2002), Cilt: 1. P: 62-63.

(35) -Uygun (2015), P: 291.

(36) -Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1353.

([37]) -Akter (2001), P: 19-27.

([38]) -Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1357.

([39]) -Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1355- 1357.

([40]) -Uygun (2018, 16, Ekim), P: 436-437.

(41)- اللجنة الأرمنية الأمريكية: تعود جذور هذه اللجنة إلى حزب الاتحاد الثوري الأرمني، وقد أسست عدة فروع في الأراضي الأمريكية منذ أوائل تسعينيات القرن التاسع عشر؛ بهدف مساعدة الأرمن ضد السُّلطات العثمانية، وفيما بعد أطلق على هذه اللجنة (اللجنة الوطنية الأمريكية للأرمن).

Savelsberg (2021), P:80.

(42) -Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Yıldız Perakende Evrakı: 33. Başkitabet Dairesi Maruzatı: 00080 (1893, 7, Ekim), P:2. Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1348-1349.

(43) -Geyikdağı (2011), P: 71-73.

(44) -Tchitouny (1949, Septembre-Octobre), P: 358.

(45) -Sémaphore Alagérien (1913, 6, Juillet), P: 2. Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1345.

(46) -Gelvin (2005), P:158. Hurewitz (1956), V:1. P: 110.

(47) -Boiteau (1863), P: 144.

(48) -Süslü (1990)' P: 57-59.

(49) -Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1349-1350.

(50) -Süslü (1990), P:57-59.

(51) -Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1351-1352.

(52) -Özkan (2016), P: 308.

(53) -Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Yıldız Perakende Evrakı: 33. Başkitabet Dairesi Maruzatı: 00080 (1893, 7, Ekim), P:1.

(54) -Uygun (2015), P: 276-277.

(55) -Bıyıklı (2019), P:79. Uygun (2015), P: 277. Tunç (2017), P: 127.

(56) -Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Bâbıâli Evrak Odası Evrakı: 2137-160230 (1903, 10, Eylül), P:1-2.

قائمة المصادر والمراجع

الوثائق العثمانية:

- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Bâbıâli Evrak Odası Evrakı: 2137-160230 (1903, 10, Eylül), P:1-2.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Dahiliye Nezareti: 01368. Mektubî Kalemi: 00100. (1303, 29, zilhicce). İstanbul: Türkiye. P:1.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Dahiliye Nezareti: 01379. Mektubî Kalemi: 00024 (1304, 20, Safer), P:1.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. Yıldız Perakende Evrakı: 33. Başkitabet Dairesi Maruzatı: 00080 (1893, 7, Ekim), P:2.

الوثائق والتقارير الفرنسية:

- Annales De La Chambre Des Députés Documents Parlementaires. (1887). Imprimerie Des Journaux Officiels. Tome: XX. P-P: 1-769. Paris: France.

- Annuaire-Chaix Les Principales Sociétés Par Actions Compagnies De Chemins De Fer Institutions De Crédit, Banques Sociétés Minières , De Transport, Industrielles Compagnies D'assurances, Etc. (1893). Paris: France. Imprimerie Chaix. Deuxième Année. P: 563.
- Archives Nationales De France. (1908, 18, Août). Paris: France. Série: LH. 2046. 73, P: 1.
- C. Cervati, Raphael. (1891). Annuaire Oriental Du Commerce. Paris: France. Encres D'imprimerie Ch. Lorilleux & Cie. 10ème Année.
- Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce Des Pays D'Europe. (1850). Paris: France. Impremerie Centrale De Napoléone.
- Galisset, C.M. (1852). Corps Du Droit Français Ou Recueil Complet Des Lois , Décrets , Ordonnances, Sénatus - Consultes, Messages, Arrêtés, Règlements, Avis Du Conseil D'état, Rapports, Instructions Ministérielles, Etc, Publiés Depuis 1789 Jusqu'a Nos Jours. Paris: France. Imprimerie Et Librairie Generale De Jurisprudence. Tome: 10.
- Revue Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople. (1899, 30, Avril). XIII: Année, No: 145. P-P: 1- 865. Constantinople: Sultanat Ottoman.
- Revue Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople. (1899, 30, Septembre). XIII: Année, No: 150. P-P: 1-658. Constantinople: Sultanat Ottoman.
- Vaillant, Le Maréchal. (1856). Rapport Présenté A L'empereur Sur L'organisation De L'armée D'orient, Librairie Pour L'art Militaire. Paris: France. Les Sciences et Les Arts.

الصحف الفرنسية:

- Cols Bleus. (1949, 17, Juin). Journal De Marine Française. Directeur Paul-Jean Lucas. P-P: 1-5. Paris: France.

- Journal Du Palais. (1851). Lois Dècrets, Règlements et Instructions D'intérêt Général Suivis D'annotations. Directeur Sstéph Cuënot et Th Gelle et A. Fabre. Tome: Iv. P-P: 1- 324.Paris: France.
- Journal Officiel De La République Française. (1887, 22, Juillet). Lois et Décrets. P-P: 1- 3401. Paris: France.
- Jurisprudence Générale Recueil Périodique et Critique De Jurisprudence, De Législation. (1851). Directeur et M. Dalloz Ainé. et M. Armand Dalloz. Son Frère. et M. Èdouaro Dalloz. P-P: 1-1039. Paris: France.
- Le Journal Des Débats. (1926, 10, Septembre). Politiques et Littéraires. P-P: 1-4. Paris: France.
- Le Temps. (1890, 14, décembre). Supplément Économique. P-P: 1-4. Paris: France.
- L'économiste Européen. (1913, 28, Mars). Rédacteur En Chef : Edmond Théry. 22: Année, №: 1107, Vol: 43. P-P:1-4. Paris: France.
- Les Notaires Et Jurisconsultes. (1861). Recubil Général Des Sénatus-Consultes Lois, Décrets Et Arrétés Depuis Le 2 Décembre 1852. Paris: France. A L'administration Du Journal Des Notaires Et Des Avocats.

المصادر الفرنسية:

- Aghassi, Zeïtoun.(1894). Depuis les Origines Jusqu'a l'Insurrection de 1895 Traduction d'Archag Tchobanian. Paris: France. Edition Dv Mercvre de France. P: 320.
- Berchon, Ernest. (1867). En Steamer D'europe Aux Etats- Unıs Histoire, Souvenirs, Impressions De Voyage. Le Havre: France. Imprimerie Lepelletier.
- Boiteau, Paul. (1863). Les Traités De Commerce: Texte De Tous Les Traités En Vigueur. Paris: France. Librairie De Guillaumin Et Cie.
- Camau, Émile. (1905). Marseille Au Xxme Siècle Tableau Historique Et Statistique De Sa Population, Son Commerce, Sa Marine, Son Industrie Suivi D'indications. Marseille: France Paul Ruat.
- Cozic, H. (1884). La Bourse Mise A La Portée De Tous Ce Qu'elle A Été ... Ce Qu'elle Est ... Ce Qu'elle Sera. Paris: France. A La Librairie Illustrée.

المراجع الفرنسية:

- Berneron-Couvenhes, Marie-Françoise. (2007). Les Messageries Maritimes: L'essor D'une Grande Compagnie De Navigation Française, 1851-1894. Paris: France. PUPS.
- Carour, Roger. (1968). Les Routes De La Mer Avec Les Messageries Maritimes. Paris: France. Editions André Bonne.
- Daumalin ,Xavier, Raveux, Olivier. (2018). La Marine Marchande Marseillaise En Transition Énergétique (1831-1851) Origines et Enjeux D'un Choix Socio-Écosystémique. Cahiers De La Méditerranée. Numéros: 97/1. P-P: 223-239. Marseille: France.
- Giraud, Hubert. (1929). Les Origines Et L'évolution De La Navigation A Vapeur A Marseille (1829 – 1900). Marseille: France. Société Anonyme Du Semaphore De Marseille.
- Roland, Caty, Eliane, Richard, Pierre, Echinard. (1999). Les Patrons Du Second Empire Marseille. Paris: France. Picard Cénomane.
- Sémaphore Alagérien. (1913, 6, Juillet). Organe De La Ligue Maritime Française Du Commerce De L'industrie De L'agriculture Des Travaux Publics Des Mines. Rédacteur En Chet: A. Casteran. P-P:1-4. Paris: France.
- Travaux Publics, Ministere Des. (1899). Ports Maritimes De La France De Marseille A Menton. Paris: France. Imprimerie Nationale. Tome Septieme. 2°: Partie. P: 1075.

المراجع التركية:

- Akter, Ahmet. (2001). Tehcir Öncesi Anadolu 'dan Amerika ya Ermeni Göçü (1834-1915). Istanbul:Türkiye. IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Bıyıklı, Mustafa. (2019). Bati Isgalleri Karsisinda Turkiye'nin Ortadogu Politikalari Iki Dünya Savaşi Arasinda. Istanbul:Türkiye. Hiperyayın.
- Çetinoğlu, Oğuz. (2008). Açıklamalı - Yorumlu Kronolojik Kültür - Sanat - Tarih Ansiklopedisi. 2. CİLT (Nisan - Mayıs - Haziran). Istanbul:Türkiye. Bilgeoğuz Yayınları.

- Düstur. (1303, 13, Temmuz, 1310, 27 Şubat). Birinci Tertib. Ankara: Türkiye. Devlet Matbaasi. Cild: 6.
- Ertuğral, Sunamuğan, Arslan, Sezgi Gedik. (2021). Planli Kalkinma döneminde Rurizvi Plan Ve Politikalari. İstanbul: Türkiye. Yalin Yayıncilik.
- Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız Ilişkileri 1879-1918. (2002). Ankara: Türkiye. Basbakanlik Devlet Arşiveri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arsivi Daire Baskanlıgı. Yayın Nu: 58. Cilt: 1.
- Saraç, Özgür ,Şeren ,Gamze Yıldız. (2022). Ilkesiz Vergilere Tepkiler: Vergi Isyanlari. Istanbul:Türkiye. Efe Akademik Yayıncılık.
- Sonyel, Salahi Ramadan. (2009). Osmanlı Ermenileri: büyük güçler diplomasisinin kurbanları. Istanbul:Türkiye. Remzi Kitabevi.
- Sümer, Çağdaş. (2023). Düzenini Arayan Osmanlı: Eski Rejimden Meşrutiyet'e Osmanlı'da Siyasal Çatışma Ve Rejimler. Istanbul:Türkiye. Yordam Kitap.
- Süreyya, münir, (2001). Ermeni meselesinin siyasi tarihçesi (1877-1914). Ankara: Türkiye. Basbakanlik Devlet Arşiveri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arsivi Daire Baskanlıgı.
- Süslü, Azmi. (1990). Ermeniler Ve 1915 Tehcir Olayi. Ankara: Türkiye. Yüzüncü Yıl Üniversitesi Rektörlüğü Yayını.
- Tunç, Şafak. (2017). Son Evrensel Hükümdar Sultan II. Abdulhamid Han. İstanbul: Türkiye. Motto Yayınları.
- Uygun, Süleyman. (2015). Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914). İstanbul: Türkiye. Kitap Yayinevi.

المراجع الإنكليزية

- Bedoire, Fredric. (2004). The Jewish Contribution To Modern Architecture, 1830-1930. Stockholm: Sweden Ktav Publishing House.
- Berridge, G. R, Lloyd, Lorna. (2012). The Palgrave Macmillan Dictionary of Diplomacy. 3nd Ed. New York: USA. palgrave macmillan. P:401.

- Burt, Daniel S. (2001). The Biography Book: A Reader's Guide To Nonfiction, Fictional, And Film Biographies Of More Than 500 Of The Most Fascinating Individuals Of All Time. Westport: Ireland. Oryx Press.
- Denizeau, Aurélien, Örmeci, Ozan .(2022). Turkish-French Relations: History, Present, and the Future. Cham: Switzerland. Springer Nature.
- Gelvin, James L. (2005). The Modern Middle East A History. Oxford: UK. Oxford University Press.
- Geyikdağı, V. Necla. (2011). Foreign Invesment In The Ottoman Empire International Trade And Relations 1854–1914. London: UK. & New York: USA. I.B.Tauris Publishers.
- Hurewitz, J.C (1956). Diplomacy in the Near and Middle East A Documentary Record: 1535 – 1914. New York: USA. D. Van Nostrand company Publisher. V:1.
- Özkan, Selim Hilmi. (2016). Arms Smuggling across Ottoman Borders in the Second Half of the 19th Century. Journal of Balkan and Near Eastern Studies. Vol: 18, Issue: 3. P-P: 297-312. Abingdon: UK.
- Proust, Marcel. (2018). The Guermantes Way. New Haven: USA. & London: UK. Yale University Press.
- Savelsberg, Joachim J. (2021). Knowing about Genocide: Armenian Suffering and Epistemic Struggles. Oakland: California. University of California Press.
- Who's Who 1901 An Annual Biographical Dictionary. (1901). Fifty-Third Year Of Issue. London: Uk. Adam And Charles Black.
- Yilmaz, Ilkay. (2023). Ottoman Passports: Security and Geographic Mobility, 1876-1908. New York: USA. Syracuse University Press.

المقالات الفرنسية:

- Tchitouny, D. (1949, Septembre-Octobre). L'Epopée Populaire Arménienne, Nouvelle Revue Des Traditions Populaires. Presses Universitaires de France. .T: 1, No: 4. P-P: 342-383. Paris: France.

المقالات التركية:

- Uygun, Süleyman. (2018, 16, Ekim). Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası (Compagnié Française De Navigation A Vapeur Cyrien Fabre) Ve Levant Limanlarındali Faaliyatleri (1868-1914). Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi. Cilt: 3. P-P: 412-448. Sakarya: Türkiye.
- Uygun, Süleyman. (2016, 15, Haziran). Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyasi (Compagnie De Navigation Paquet) Ve Osmanli Ermenileri. Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi. Sayı: 56. P-P: 1339 – 1363. Erzurum: Türkiye.

مجلة إكليل للدراسات الانسانية
التصنيف الورقي: العدد 19 /ايلول/2024
IASJ–Iraqi Academic Scientific Journals المجلد(5)- العدد(3)-الجزء(1)

The role of French maritime transport in the Ottoman-Armenian events 1294 -1332 AH / 1878- 1914 AM

Dr. Marah rafea Albarghash
Faculty of Arts
Damascus University- Syria
marah.rafea221@damascusuniversity.edu.sy

Dr. Saleema Sate' Muhammed
Humanities Education for girls
Al –Anbar university
edw.saleemasat@uoanbar.edu.iq

Keywords: Ottoman Sultanate, France, French transport.

Summary:

The French authorities adopted various methods and approaches to strengthen their penetration into the Ottoman Sultanate and impose their colonial policy, achieving their political and economic goals in the first place. The opportunity came to them with the modernized and developed means of maritime transportation produced by the Industrial Revolution that suited their policy. They began, through modernized naval transport, not only to strengthen Its commercial and economic activities with the Sultanate but rather to strengthen its interference in Ottoman internal affairs with the escalation of internal tensions there under the pretext of protecting minorities, including the Armenians.

Therefore, this research will reveal and clarify the role of French maritime transport in the Ottoman-Armenian events, as it is important in showing the mechanism of the role played by these companies and its tangible results on the Armenians in the Sultanate. In return, the extent of its impact on Ottoman peace and security on the one hand, as well as on Ottoman-Armenian and Ottoman-French relations on the other hand, then it explains the conclusion that includes the research results.