مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

البحرية الملكية الهولندية
ونشاطها في الخليج العربي في القرن السابع عشر الميلادي

تاريخ تقديم البحث: ٢٠٢٥/٥/٤
تاريخ قبول البحث: ٢٠٢٥/٥/٢٩

أ.د. يوسف سامي فرحان الدليمي (*)
م.م. دعاء أحمد فيّاض (**)

مقدمة

كانت المقاطعات الهولندية مشغولة بإثراء نفسها من خلال نشاطها التجاري، فقد تمكنت من السيطرة على جزء كبير من المستعمرات فضلاً عن تجارة النقل في العالم من خلال أكبر بحرية عسكرية في ذلك الوقت والتي كان يقدر عددها بحوالي عشرة آلاف سفينة، اعتمدت المقاطعات الهولندية على مخزون ضخم من البحارة المهرة وذات خبرة في وقت الحرب، وكانت لديها ساحات كثيرة لبناء السفن الحربية، الأخف وزنًا والأصغر حجمًا من سفن أعدائها وللتعامل في الوقت نفسه مع الموانئ الضحلة والضفاف الرملية، مما ساعد على تفوق البحرية الهولندية التي أولت اهتمام بأدق التفاصيل خاصة بصنع سفن ذات أشكال متعددة فضلاً عن الاهتمام بأنواعها وأسلحتها وملابس البحارة وتنظيم القوانين في البحار ساعد ذلك على تفوق البحرية الهولندية عن غيرها من الدول الأوربية.

أدى ذلك التفوق دوراً في التجارة نحو الشرق والبحث عن التجارة، وهكذا وصلت البحرية الهولندية إلى منطقة الخليج العربي، وأنشأت العديد من الوكالات التجارية بدعم ومساندة البحرية الملكية الهولندية التي كان لها الدور الأبرز في المنطقة ونجاح النشاط الهولندي في الخليج العربي، وبالتالي دخلت في منافسة شديدة مع البرتغاليين ومن ثم الإنكليز ومن بعدهم الفرنسيين للحصول على سطوة في منطقة الخليج العربي وهو ما حصلت عليه في النهاية، فقد تفوقت القوات البحرية الهولندية في منطقة الخليج العربي طيلة مدة القرن السابع عشر دون منازع الأمر الذي أدخلها في ثلاثة حروب شرسة مع الإنكليز أضعف من شوكتها في نهاية القرن السابع عشر الميلادي.

كان الهدف من اختيار موضوعنا الموسوم: (البحرية الملكية الهولندية ونشاطها في الخليج العربي في القرن السابع عشر الميلادي) يعود لقلة الدراسات التي تناولت البحرية الهولندي ونشأتها وأنشطتها على رغم من التطور الملحوظ للبحرية

(*) جامعة الأنبار / كلية التربية للبنات.
edw.dr.yousiffarhan@uoanbar.edu.iq
duaa.ahmed@uoanbar.edu.iq

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

الهولندية بين الدول العظمى ونجاحها في ذلك الوقت، تضمن البحث العديد من المصادر العربية والأجنبية التي أشرنا إليها في كافة أنحاء البحث، تناول المبحث الأول: نشأة البحرية الهولندية وتصنيفاتها وقوانينها، أما في المبحث الثاني: فقد تناولنا فيه نشاط البحرية الهولندية في منطقة الخليج العربي والتنافس الهولندي مع القوى البحرية الأخرى في الخليج العربي.

الأهداف: تهدف الدراسة إلى إبراز أهمية نشأة البحرية الملكية الهولندية عام ١٥٧٢ في الوقت الذي كانت فيه معظم دول أوروبا تمزق نفسها في حروب دينية شرسة، فقد كانت أحدى القوى البحرية التي يشار لها بالبنان، وهي من القوى البحرية العظمى، الأمر الذي مهد لها الطريق للتجارة مع الشرق، لاسيما منطقة الخليج العربي، إذ أدت القوى البحرية الهولندية دوراً كبيراً في نجاح النشاط الهولندي في الخليج العربي، تحديداً في القرن السابع عشر، ونافست القوى الأوربية الأخرى ومنها(البرتغالية والانكليزية) التي دخلت أساطيلها البحرية في صراعات مستمرة في منطقة الخليج العربي.

المنهجية: اعتمدت الدراسة على منهج البحث التاريخي لمعرفة الحقبة الزمنية التي صاحبت تطور البحرية الهولندية ونشأتها نشاطها الكبير في القرن السابع عشر، كما أستخدمنا المنهج الوصفي التحليلي لتتبع الأحداث والمعارك الحربية التي قادتها الأساطيل الهولندية في الخليج العربي، كذلك اعتمدت الدراسة على العديد من المصادر المتنوعة التي تتبعت أهمية البحرية الهولندية ونشاطها في الخليج العربي.

الكلمات الدالة: البحرية الهولندية، النشاط التجاري، الخليج العربي، القرن السابع عشر.

المبحث الأول

نشأت البحرية الملكية الهولندية وتصنيفاتها وقوانينها وأسلحتها

كانت هولندا من الأراضي المنخفضة التابعة للتاج الإسباني عام ١٥٥٥، وكانت العناصر الجرمانية قد احتلت الأراضي الشمالية، وشيدت فيها مدن تجارية مهمة مثل: هارلم وليدن وأمستردام وروتردام وأحاطتها بسور دفاعي حصين، أما في الجنوب فقد نهضت مدن عدة مثل: بركر وبركسل وأنتورب، واشتهرت جميع تلك المدن بالنشاط الصناعي والتجاري، ولحماية أنشطتها أنشأت هولندا أسطولاً بحرياً لنقل بضائعها التجارية فضلاً عن حمايتها من الاعتداءات الخارجية[1].

كانت الإمبراطورية الهولندية من أولى الإمبراطوريات الاستعمارية ظهوراً في الشرق، حالها حال القوى الاستعمارية الأخرى التي دخلت إلى منطقة الخليج العربي، فقد سبق

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

الهولنديون غيرهم بعمارة السفن ذات الحمولة الثقيلة سواء التجارية أم الحربية، وتنظيم القوافل التجارية البعيدة حتى كان الأسطول الهولندي يضم عشرين ألف سفينة، وكانت أمستردام عاصمة المال وبناء السفن والتجارة والصيارفة، وبالتالي قادة ذلك إلى تطور القوى البحرية لديهم باستمرار[٢]، الأمر الذي مكن البحرية الهولندية من تحقيق عدة انتصارات على الإسبان في عقر دارهم، واستطاعت سفن الأسطول البحري الهولندي خوض معارك بحرية ضارية في مضيق جبل طارق عام ١٦٠٧، وتمكنوا من إغراق سفن الأسطول الإسباني الشهير (الارمادا)[٣]، وبعد عامين تمكنوا من إجبار إسبانيا على توقيع معاهدة قضت بموجبها: حرية الملاحة للسفن الهولندية في شتى الموانئ العالم بما فيها الإسبانية، وبالتالي اكتسبت البحرية الهولندية سمعة عسكرية واسعة مكنتها من الرسو في مختلف موانئ العالم[٤].

بيد أن الأصول الحقيقية لنشأت البحرية الهولندية تعود إلى حرب الثمانين[٥] عاماً (١٥٦٧_١٦٤٨)، وأن التأريخ الرسمي لتأسيسها كان في عام ١٥٧٢، فضلاً عن أساطيل أخرى قد تم أنشاءها بصورة محلية متعددة الأغراض أثناء تلك الحرب[٦] للدفاع عن أراضيها والحصول على الاستقلال من إسبانيا، إذ استمرت الحرب سنين طويلة انتهت بتوقيع معاهدة ويستفاليا[٧] التي نصت على استقلال هولندا من ١٥٩٨ إلى ١٦٢١ لتعود بعدها إلى إحضان إسبانيا بعد وفاة زوج ملكتها ايزابيلا(Esabella) التي لم تنجب وريث للعرش[٨]، لتخوض حرب جديدة انتهت باستقلال هولندا بشكل نهائي عام ١٦٤٨، وبعد أن نالت هولندا حريتها أسسوا اتحاداً كونفدرالياً حراً هدفه أن يكون على كل مقاطعة حاكم منتدب غالباً ما يكون من أحد التجار الكبار الذين قدموا الحماية التجارية والدعم الاقتصادي لهولندا التي كانت تحتوي على ثروات كبيرة، وبالتالي كانت مركز أوربا الاقتصادي ونقطة جذب للأموال والسلع، الأمر الذي أسهم في تأسيس بنك امستردام المالي عام ١٦٠٩ الذي انعش الاقتصاد الهولندي، وبذلك ازدهرت تجارتهم وأساطيلهم البحرية، التي كانت تجوب المحيط الأطلنطي، وبالتالي انتعش النشاط الهولندي كثيراً، وبدأت تنافس الدول الأوربية الأخرى بالنشاط التجاري البحري[٩]، الأمر الذي انعكس على تميز هولندا كثيراً في مجال صناعة السفن لقرون عديدة، أذ اظهر المهندسون الهولنديون براعتهم في الابتكارات المتطورة في صناعة أمهر السفن في العالم، وذلك لاهتمام هولندا بتلك الحرفة ومراحل تطورها بشكل كبير[١٠].

شهدت صناعة السفن الهولندية تطوراً كبيراً في بداية القرن السابع عشر الميلادي، وذلك لسيطرة هولندا على الأسواق التجارية الأوربية، والذي جاء بفضل تفوقها وتكاليف الإنتاج المنخفضة

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

وانتعاش التجارة والصناعة وتكدس الأموال حتى اطلق على القرن السابع عشر بالقرن الذهبي بالنسبة لهولندا حيث كانت السفن الهولندية تباع على نطاق واسع في أوروبا لتطورها واستخدامها الأساليب المتميزة في بناء السفن الأكثر كفاءة وتصاميم، والتي كانت افضل بكثير من الدول الأوربية، حيث اعتمد المهندسون على تقوية بناء الهيكل الداخلي مما أضاف لها قوة وصلابة، فضلاً عن انفتاح هولندا على الثقافات الأخرى والتفاعل معهم ساهم في تبادل الخبرات العلمية والمعرفة، مما أدى إلى تحسن واضح في بناء السفن وتكيفيها مع مختلف الظروف البيئية والجغرافية[١١]، وتبنت تقنيات كبيرة في بناء الهيكل على أسطح مسطحة قبل تعويم السفينة مما سمح لها في بناء السفن بسرعة وكفاءة عالية قياساً عن مثيلتها من الدول الأوربية الأخرى، وكان من أشهر أنواع السفن الهولندية هي:

أولاً/ الفلوت (Fluyt): كان تصميم السفينة المسماة الفلوت مبتكراً ويختلف عن باقي السفن، كونه أوسع من الوسط وضيق عن الأطراف الأمر الذي جعلها أكثر كفاءة في نقل البضائع بسبب استغلال المساحة، فقد كانت سفينة الفلوت تستطيع نقل كميات كبيرة من البضائع مع طاقم عمل صغير وساهم ذلك في تقليل التكاليف وزيادة الأرباح، وقد استخدمت الفلوت في التجارة عبر المحيطات لاسيما في الرحلات الطويلة في الشرق والخليج العربي[١٢].

ثانياً/ شوني (Shawnee): كانت السفينة شوني أصغر حجماً من سفينة الفلوت، وأسرع وتستخدم في التجارة الساحلية وفي الرحلات القصيرة.

ثالثاً/ الجاليون (Galleon): وهي سفينة حربية وتجارية كبيرة وتستخدم في النقل البحري في المحيط الأطلسي وتخدم في التجارة وفي الحروب أيضاً[١٣].

رابعاً/ الفرقاطة (Frigate): كانت الفرقاطات سفن متطورة وسريعة تكون متوسطة الحجم تستخدم للاستطلاع والهجوم ومزودة بمدافع ثقيلة، تستخدم بشكل عام وقت الحرب.

خامساً/ السفن ذات الأشرعة: وهي من السفن الكبيرة التي تكون لها ثلاثة أو أربعة أشرعه وصواري، ولها بنية فوقية عالية في مؤخرتها مزودة بعشرات المدافع الثقيلة على طابقين، وكانت تعتمد على تشكيل قتالي يسمى بالخط، وهو اطلاق متزامن لجميع الأسلحة على جانب واحد من السفينة، ويفوز بذلك التكتيك السفن التي تحمل أسلحة وذخائر أكثر، وتعد تلك السفينة العمود الرئيسي للأسطول الملكي الهولندي، وكان طاقمها يضم من ٦٠٠ إلى ٨٠٠ رجل، وتتكون بطارية السطح السفلي من ٣٠ مدفعاً أو أكثر، وقد دخلت

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

تلك السفن إلى المنافسة التجارية فضلاً عن دخولها في المعارك الحربية[١٤].

أما أبرز الأسلحة التي استخدمتها البحرية الملكية الهولندية فقد كانت المدافع جزءاً أساسياً من تسليح وتجهيز السفن الشراعية الهولندية، حيث استخدمت البحرية الهولندية مجموعات متنوعة من المدافع بأحجام وأشكال وقدرات مختلفة منها: البرونز والحديد، الأمر الذي مكنها من اطلاق قذائف يصل وزنها إلى ٢٤ رطلاً كانت مخصصة لحماية السفن ومهاجمة الأعداء خلال المعارك البحرية، وكانت تثبت على جوانب السفن، أما مدافع الكارونيد (carronade) فكانت قصيرة المدى تستخدم بشكل أساسي لأطلاق قذائف ثقيلة من مسافات قريبة لأحداث أكبر قدر ممكن من الأضرار بهياكل سفن الأعداء، وكانت الكارونيد سهلة الاستخدام ويمكن إعادة ذخيرتها بسهولة كبيرة، فضلاً عن مدافع الهاون البحرية التي كانت من ضمن التكتيكات القتالية للأساطيل الهولندية وتستخدم لأطلاق قذائف متفجرة على الأعداء في التحصينات الساحلية آنذاك[١٥]، أما فيما يخص البحارة فقد استخدموا السيوف القاطعة ذات نصل عريض ومقوس والخناجر والمسدسات للاستيلاء على سفن العدو والسيطرة عليها باستخدام الحبال والخطاطيف، فضلاً عن استخدام الدرع الهولندي الذي يكون فيه خنجر طويل يستخدم للقتال القريب، فضلاً عن المسدسات الأحادية والبنادق واستخدمت أيضاً القنابل اليدوية لتدمير الأعداء داخل السفن، وكانت تقذف يدوياً على أسطح السفن، وكان جنود البحرية يتلقون التدريبات القتالية المستمرة بانضباط عالي وتنظيم جيد، شكلت أنواع تلك السفن والأسلحة والتكتيكات المتطورة جزءاً مهماً من القوة البحرية الهولندية وتنظيمها، حيث ساهمت في تعزيز التجارة وحمايتها فضلاً عن بسط نفوذ الأسطول الهولندي في البحار العالمية،[١٦]، أما أماكن صناعة تلك السفن فكانت تسمى بأحواض بناء السفن، وكان من أشهرها حوض أمستردام، وكانت تلك الأحواض تساهم في تقليل التكاليف وتوفر الوقت لأصحاب السفن لأنجازها بشكل سريع، حيث كانت توظف حوالي تسعة عشر ألف عامل في أحواضها[١٧].

كما اهتمت هولندا بصناعة السفن وتطويرها وتسليحها، فضلاً عن اهتمامها بالبحارة وأزيائهم، حيث كانت مصممة لتلائم الحياة على البحر وتضمنت عناصر مختلفة تعتمد على الوظائف والرتب، وكانت القبعات الواسعة منتشرة جداً بين صفوف البحارة الهولنديين آنذاك لحمايتهم من الشمس والقبعات الصوفية لحمايتهم من البرد القارس شتاءً في البحار والمحيطات، كانت قمصانهم قطنية بيضاء أو زرقاء اللون وتكون خفيفة للاستخدام اليومي، أما القمصان الكتان فكانت رسمية وتكون لها ياخة عالية وأزرار

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

والسراويل كانت أيضاً مصنوعة من القطن أو الكتان واسعة وقصيرة تصل إلى الركبة لتسهيل الحركة وهناك أيضاً سراويل جلدية ترتدى في الطقس البارد لحماية البحارة، كما كانت أحذيتهم جلدية طويلة فضلاً عن الأحذية القماشية الخفيفة للاستخدام اليومي على سطح السفينة، تميز الضباط والقباطنة والادميرالات بالملابس الرسمية ذات الأقمشة الأفضل جودة مع الوان وزخارف باللون الذهبي والفضي ويرتدون معها معاطف طويلة، وأحزمة جلدية في الوسط وأحذية عالية الجودة لبيان مكانتهم وثرائهم[١٨]، ومع ظهور ماكنة حياكة النسيج تطورت صناعة ملابس البحارة حيث كانت تصنع من مواد أكثر متانة مثل القماش المشمع والكتان المعالج، وصنعت معاطف جديدة ذات زخارف وتفاصيل وسترات الصوف الثقيلة التي تغلق بأزرار كبيرة وتوفر الدفْ للبحارة ولا شك أن صناعة الملابس البحرية، قد تأثرت بالتبادل الثقافي والانفتاح على ثقافات المدن المختلفة التي تعاملوا معها خلال رحلاتهم التجارية، أما صيانة الملابس فكانت من مهام البحارة انفسهم فيحملون أداوت خياطة بسيطة لإصلاح الأضرار مثل خياطة الثقوب وتثبيت الأزرار[١٩].

اعتمدت الحكومة الهولندية على أصحاب السفن التجارية في تنظيم شؤون التجارة وتدبيرها حيث كان اغلب رجال الأعمال وأصحاب السفن الهولندية شركاء في العملية السياسية للدولة، ويهيمنون على البحرية الهولندية وفي الحقيقية أن البحرية قد تم تقسيمها بعد عام ١٦٥٢ إلى خمسة أميرالات وهي:

اميرالية روتردام

اميرالية امستردام

اميرالية شمال هولندا

اميرالية زيلاندا

اميرالية فريزلاند[٢٠].

كان هؤلاء الاميرالات أعضاء في مجالس الأدارة، وكان مطلوب منهم التعاون مع قيادة الولايات العامة والأدميرال العام للبحرية الملكية الهولندية، تتكون الأساطيل التشغيلية من سفن حربية من عدد من الاميرالات وتتقاسم المسؤولية فيما بينها وأرسال قوة بحرية مسلحة إلى البحر فضلاً عن أن الاميرالات الخمسة كانت مسؤولة أيضاً عن جبي ضرائب وجمارك البحرية لهولندا، كما سمحت الحكومة الهولندية لهم ببعض الصلاحيات بسبب ارتفاع تكلفة تجهيز الأساطيل ودفع أجور البحارة والجنود والعاملين على متن السفن ألا أن الوضع لم يستمر طويلاً[٢١]، حيث أن الحكومة الهولندية بذلت جهوداً كبيرة خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر لتطوير الجيوش والأساطيل وأنشاء سلطة مركزية تتمتع

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

بصلاحيات رسمية كاملة، وأن جميع الاميرالات والنخب المحلية انضمت تحت لواء البحرية الملكية الهولندية وساعدتها في جمع الأموال وإخضاع البحارة للسلطات الحكومية، لذلك كانت الاميرالات الهولندية بمثابة البنية التحتية للمملكة الهولندية وبحريتها الحديثة والمتطورة، وعملت البحرية الملكية الهولندية إلى توظيف ضباط العلم والقباطنة، وأوكلوا لهم مهمة تجهيز السفن الحربية وإمدادها، وتم أنشاء هيئة دائمة من النقباء عام ١٦٢٦ فضلاً عن إنشاء فيلق بحري جديد وبناء سفن متطورة، وبذلك جعلت هولندا قوة بحرية كبيرة[٢٢]، لم تتوقف البحرية الهولندية عند ذلك الحد بل سعت إلى تفعيل نظام التأمين البحري وحقق تطوراً ملحوظاً في امستردام وتم تنظيم غرفة للتأمين والأشراف على تسجيل السندات وفض النزاعات بين التجار، وتم فرض ضرائب على التجار وأصحاب السفن، وبالرغم من تهرب بعض أصحاب السفن من دفع الضرائب، ونتيجة للتنظيم العالي فقد كان بمقدور هولندا أن ترسل إلى البحر أساطيل مزودة بأعداد ضخمة من الرجال يتراوح عددهم ما بين ١٦٠٠٠ إلى ٢٤٠٠٠ غالبيتهم من المتطوعين الهولنديين وقت الحرب وبأسرع وقت ممكن وبتنظيم عالي ومهني في الوقت ذاته[٢٣].

كما اهتمت هولندا بالقوانين المنظمة لجميع جوانب البحرية فكان مزيجاً من القوانين العرفية واللوائح الرسمية التي تطورت عبر الزمن ويشمل قانون ملكية السفن وحقوق وواجبات البحارة وكانت المحاكم البحرية تختص في القضايا المتعلقة بالنزاعات البحرية والقرصنة، كانت هناك لجان تفتيش وصيانة لضمان سلامة السفن وتأمين البضائع التي تنقلها السفن الهولندية[٢٤]، كما نظمت قوانين العمل بين أصحاب السفن والبحارة وتحديد ظروف العمل فضلاً عن تدابير الصحة والسلامة على متن السفن بما في ذلك توفير الغذاء والمأوى المناسب، بالرغم من أن قوانين البحرية الهولندية كانت معقدة لكنها كانت شاملة اهتمت بجميع الجوانب على سبيل المثال كانت هناك قوانين الانضباط لتنظيم سلوك البحارة ويتضمن عقوبات قاسية على جرائم العصيان والسرقة والتمرد مثل الحبس والجلد والإعدام في الحالات الشديدة، وقانون تحديد ساعات العمل والراحة لضمان كفاءة العمل والحفاظ على صحة البحارة وفق قانون الصحة الذي يتضمن تدابير النظافة الشخصية ونظافة السفينة وتوفير ملاكات من الأطباء والجراحين على متن السفن لمعالجة الأمراض والإصابات أثناء المعارك البحرية وكانت هناك قوانين صارمة للتعامل مع الأوبئة والأمراض المعدية، ونظمت هولندا قانون دولي يشترط فيه الحصول على أذونات وتراخيص من السلطات الهولندية لممارسة التجارة البحرية مع المستعمرات الهولندية، فضلاً عن قوانين الاشتباكات البحرية

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

الـذي نظم قواعد الاشـتباك مع السـفن والأسرى والغنائم وغيرها[٢٥]، الأمر الذي سـاعد هولندا أن ترسـل أسـاطيلها للأبحار والاستكشاف إلى جميع دول العـالم لاسـيما الـشرق الأقـصى ووصلـت إلى سـومطرة وإلى مضيق سـوندا وإلى جاوة وافتتحوا لهـم أسـواق لتصريف بضائعهم، بيـد أن تصرفات قائد الأسطول الهولندي كورنيليس دي هوتمان[٢٦] (Cornelis de Houtman) وسـلوك الطاقـم الفـض قد اثأر غضب حاكـم بانتن، فأجبرهم على المغـادرة والعودة إلى أمسـتردام، لكـن دي هوتمان لم يستسـلم فقد جهز الأسـاطيل مـن جديد لرحلة وصـل بها إلى إندونيسـيا، وبدأ يتاجر في التوابل مع جاكارتا ويرسـلها إلى هولندا، وأسس بذلك سوقاً مربحـاً وصلـت أرباحه إلى حـوالي ٤٠٠٪ مما حفز روح المنافسـة الهولندية، فبدأ بزيادة عدد الرحلات التجاريـة إلى كل مكان يمكن أن تصل اليه سـفنهم البحريـة وحصلـوا عـلى معاهـدات واتفاقيـات سـاعدتهم في بنـاء مسـتعمراتهم في مناطـق مختلفـة مـن العـالم[٢٧]، ونتيجـة للاستكشـافات المسـتمرة تعرضت الأساطيل البحرية الهولندية إلى اعتداءات القرصنـة البحريـة التي كانت شـائعه جـداً خلال القرنين السـادس عشر والسـابع عشر[٢٨]، وبالتالي مثل القرن السابع عشر عصراً ذهبياً بالنسبة لهولندا وذلـك بسـبب تفوق النشـاط البحـري والتجاري والازدهار الاقتصادي الكبير، إذ عد نموه طفرة في تاريـخ هولندا التي كانت في مقدمة الدول الأوربية منافسـةً في عالم البحار والتجارة، وكان للاحتكاك مع الثقافات المختلفة دور كبير في التطور الهولندي لاسيما بعد الهجرات الكبيرة من وإلى هولندا بسبب العوامـل الدينيـة والاقتصاديـة، لذلـك فـأن كل العوامل مجتمعة انتتجت ما يسـمى بالعصر الذهبي الهولندي[٢٩].

المبحث الثاني

نشاط البحرية الهولندية في الخليج العربي في القرن السابع عشر

بـدأت هولنـدا ترسـل أسـاطيلها البحريـة إلى الشرق ولاسـيما منطقة الخليج العربي، بعد التفوق الكبـير لهـا في القرن السـابع عـشر كما ذكرنـا، وقد عقد كبـار التجار الهولنديون اجتماعاً في أمسـتردام عاصمـة هولندا في عـام ١٥٩٢ وقرروا فيه أنشـاء شركة للتجارة مع الهند، وبالتالي أخذت الأساطيل البحرية الهولندية المتجهـة إلى الشرق بالتزايد حتى بلغت في بداية القرن السـابع عشر نحو خمسة عشر أسطولاً بمختلف السفن للاتجار مع الشرق[٣٠].

كانـت سلسـة النجاحـات الهولندية المسـتمرة في الـشرق، قد دعت التجـار الهولنديين إلى اجتماع عاجل بتاريخ ٢٠ أذار عام ١٦٠٢ وبتوجيه مباشر من الرئيس الهولندي جوهان فان أولدن بارنوفلت Johan van Olden Barnhevelt، وقـرروا من خلاله توحيد مؤسسـاتهم التجارية تحت اسـم شركـة الهنـد الشرقيـة الهولنديـة Dutch East India Company بـرأس مـال قـدره (٦,٥

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

مليـون فلـورن[٣١])، وتـم دعـم الشركة بمرسـوم أصـدره مجلس طبقـات الأمة الهولنـدي الذي منح بموجبـه الشركـة حق احتـكار التجـارة في الشرق وخولهـا بنفـس الوقـت سـلطات واسـعة في عقـد المعاهـدات والاتفاقيـات لاسـتعمار مـا تشـاء مـن الأراضي وتأسـيس قواعـد تجاريـة وعسـكرية لمدة أحـدى وعـشرون عامـاً[٣٢]، وبالتـالي أدى ذلـك إلى تحويـل الشركـة إلى أداة اسـتعمارية الأمـر الذي أدخلها في منافسـات شرسـة مـع القـوى الأوربية الأخرى[٣٣].

بـدأت شركـة الهند الشرقيـة الهولنديـة تمارس صلاحياتهـا وحقوقهـا، وكان لهـا مطلـق الحـق في أبداء رأيها في وقت الحرب والسـلم وتعيين الحكام والمجالـس التـي كان لهـا سـلطة القضـاء المـدني، ولم يمـضي وقـت طويـل حتـى كان للشركة جيش مؤلف من عـشرة الأف إلى اثنتي عشر ألف رجل، فضـلاً عـن قـوات بحريـة تكونت مـن ٤٠ – ٦٠ سـفينة وضعت تحـت تصرفها، الأمـر الذي جعل الشركة موضع ثقـة الحكومة الهولندية وعقد عليها أمـالاً واسـعة في زيادة ونمـو النشـاط التجاري في الشرق[٣٤].

كان ذلـك حافـزاً لتطـور البحريـة الهولنديـة ونشـاطها في الخليـج العـربي الأمر الـذي انعكس أيجابـاً في زيـادة عـدد كبـير مـن السـفن الحربيـة والتجاريـة، وقـد ذكـر مديرو شركة الهنـد الشرقية الهولنديـة في عـام ١٦٠٨ بأن لديهم أربعين سـفينة مجهـزة بخمسـة الأف رجـل في قـارة أسـيا حتـى وصلـت في عـام ١٦٤٤ إلى أكثـر مـن ألف سـفينة صالحـة للاسـتعمال الحـربي فضلاً عن ألف سـفينة شراعية لأغـراض تجارية، وأن تلك السـفن كانت مجهـزة بأكثر من ثمانين ألف رجل من أفضل وأمهر البحـارة في العـالم، ممـا يـؤشر عـلى سرعـة وتطور البحريـة الهولندية في القرن السـابع عـشر[٣٥]، ومما يدلـل عـلى قـوة وسـطوة الهولنديـون في الخليـج العـربي، فقـد اسـتطاعوا خـلال عامـي ١٦١٨– ١٦١٩ مـن خـلال مناوشـات بحريـة أسر أحدى وعشرون سـفينة إنكليزية، بينما لم يسـتطع الإنكليز أسر غـير واحـدة منها، ومـع ذلك فـأن الوفاق قد حصـل بينهـما في العـام ١٦١٩، أذ بموجبهـا وافق الهولنديـون على مسـاعدة الإنكليـز في تجهيز عشرة سفن حربية في الشرق لحماية التجارة، كما اشتركت القوتان الهولندية والإنكليزية عام ١٦٢٥ في محاربة العدو المشترك ولاسيما البرتغاليون بأسطول موحد خرج لمواجهة السفن البرتغالية، حيث دارت بينهما رحى معارك عنيفة لم يخرج منها أي من قادة السفن البرتغاليـة الحربية، وبالتالي سـارع رجـال البحرية الهولندية والبريطانية لاقتسـام غنائـم تلك المعركة بينهما[٣٦].

وقـد ذكر أحد الرحالة الهولنديون الذين زاروا مدينـة بنـدر عبـاس[٣٧] الفارسـية مركـز النشـاط التجـارة في منطقـة الخليج عـام ١٦٣٨ قائلاً: "أنه

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

كان يوجد في تلك المدينة وكالتان تجاريتان أحدهما هولندية والثانية إنكليزية، بل أن هولندا كانت بين عامي ١٦٣٩-١٦٤٠ تمتلك أكثرية البواخر والبضائع في ميناء بندر عباس"[٣٨]، مما يدلل صدقاً على سطوة البحرية الهولندية في الخليج العربي آنذاك.

قاد كل ذلك إلى دخول الهولنديين في منافسة شرسة مع الإنكليز في عدة ميادين، لذلك حاول الهولنديون إبعاد الإنكليز عن حلبة المنافسة وحرمان الأخير من أي حق في التجارة مع بلاد فارس ومياه الخليج العربي بطرق عدة: منها محاولة رفع أسعار المنتوجات الفارسية وبيع السلع المستورة بكلفة أقل والإساءة إلى سمعة الإنكليز في أكثر من زمان ومكان، وبالتالي أثر ذلك سلباً على الإنكليز تارة وسيطرة الهولنديون طيلة القرن السابع عشر تارةً أخرى، ولتعزيز ذلك الميدان، فقد أرسل الهولنديون في عام ١٦٤٠ أسطولاً مكوناً من ثمان سفن بحرية إلى البصرة وانزلوا جميع البضائع في منطقة المناوي، وبالتالي أثرت تلك الكميات في أسعار السلع الإنكليزية الموجودة في البصرة[٣٩].

تعاظمت قوة الهولنديين أكثر ونمى نشاطهم سواء البحري أو التجاري بشكل كبير في منطقة الخليج العربي، فقد كان لهم عام ١٦٤٥ عدة سفن بحرية حربية تجوب البحار ولاسيما في الخليج العربي فضلاً عن تأسيس الوكالات التجارية متعددة في اغلب مناطق الخليج العربي، وأنشاء أماكن للسكن ومصانع ومخازن لقطع غيار ومعدات السفن الحربية، بيد أن الحاجة للتوسع السريع دعا الوكالة الهولندية إلى بناء مقرات جديد لهم أشبه بمجمع للثكنات العسكرية يقع خارج ميناء بندر عباس وذلك لتعزيز هيمنة وقوة الهولنديين في الخليج العربي[٤٠].

كان استخدام القوة العسكرية هدف من الأهداف الهولندية التي اعتادت عليها في منطقة الخليج العربي، فقد قامت الأخيرة في عام ١٦٤٥ بأرسال أكبر حملة بحرية على الخليج العربي لتركيز نفوذهم، فقد قاد الكومودور بلوك Commodore Block أسطول ضخم، ووصل إلى الشواطئ الفارسية لإشاعة الخوف لديهم ولإبراز قوة وسطوة البحرية الهولندية في المنطقة[٤١].

وصل النشاط الهولندي ذروته في خمسينيات القرن السابع عشر الميلادي، ويدلل على ذلك الازدهار زيادة حجم نشاط التجارة الهولندية، وبالتالي استمر الأخير بالحصول على مزيد من الامتيازات من البلاط الفارسي عام ١٦٤٩، فضلاً عن زيادة في عدد السفن البحرية الهولندية في الخليج العربي، فقد وصل أسطول هولندي مؤلف من أحدى عشر سفينة في عام ١٦٥٠ محمل بشحنة كبيرة من السلع والبضائع لإظهار قوة

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

وسيطرة الهولنديون[٤٢]، ونتيجة للمنافسة الكبيرة بين الهولنديون والإنكليز في الشرق ولاسيما منطقة الخليج العربي، فقد اندلعت الحرب الهولندية – الإنكليزية الأولى عام ١٦٥٢ في صراع مرير أستمر عامين[٤٣] وكان السبب في اندلاع الحرب هو إصدار الإنكليز قانون الملاحة في العام ١٦٥١ من أجل تدمير تجارة الشرق الهولندية المتزايدة، فتصاعد بذلك الصراع والتنافس الإنكليزي – الهولندي[٤٤]، بيد إن هولندا عمدت أثناء الحرب إلى توسيع رقعة القتال، ونقل ساحات الحرب إلى ما وراء البحار ولا سيما في منطقة الخليج العربي، وتمكنت من أسر أكثر من سفينة إنكليزية وغنمت عدداً منها، كما وتمكنت مجموعة من السفن التابعة للبحرية الهولندية إلى إغراق مجموعة من السفن الإنكليزية[٤٥]، وأثناء الحرب الدائرة بين الطرفين قامت خمسة سفن هولندية أخرى بمهاجمة السفينة البريطانية (اندتفور Endeavour) وتم إحراقها عند ميناء بندر عباس، كما تم أسر السفينة الإنكليزية المعروفة (فالكون Falcon) وبذلك سيطر الهولنديون على المداخل الشمالية للخليج العربي، وبالتالي أضطر الإنكليز إلى غلق وكالتهم في البصرة، الأمر الذي انعكس سلباً على هيمنة الإنكليز في منطقة الخليج العربي بعد أن كان التفوق واضحاً للهولنديين[٤٦].

وقد ذكر الرحالة الأوربيون عدة أسباب كانت وراء التفوق الهولندي في منطقة الخليج العربي ومنهم الرحالة بروس Bruce قائلاً: "لقد برزت مشروعات هولندا التجارية وفتوحاتها في جزر الهند الشرقية نتيجة؛ لعدم حصانة المؤسسات البرتغالية والإنكليزية، وكون الشركة الهولندية مدعومة بأموال كثيرة وأساطيل بحرية، إذ كانت على توافق تام مع الحكومة على عكس شركة الهند الشرقية الإنكليزية التي كانت أقل دعماً منها"[٤٧]

أستمرت المنافسة بين الهولنديين والإنكليز في منطقة الخليج العربي ولكن على نحواً أشد، وبالتالي أصدر الإنكليز قانون الملاحة الجديد في عام ١٦٦٤، وقد كان ذلك القانون يتعارض مع المصالح الهولندية في الشرق، وبالتالي أدى إلى اندلاع الحرب الهولندية – الإنكليزية الثانية في العام ١٦٦٧، والتي انتهت بعقد الصلح بين الطرفين، لكن انعكاسات تلك الحرب كانت واضحة المعالم في الخليج العربي[٤٨]، ونتيجةً لاستمرار الصراع والتنافس بين الدولتين، اندلعت الحرب الهولندية – الإنكليزية الثالثة في عام ١٦٧٢، بدعم ومساندة فرنسا لإنكلترا في حربها مع هولندا، وكانت لتلك الحرب تأثير كبير وعلى نطاق واسع في قارة أوربا وخارجها ولاسيما في الشرق، فقد كان شارل الثاني Charles II ملك إنكلترا يرغب بالتعاون مع لويس الرابع عشر Louis XIV ملك فرنسا، وذلك لإضعاف النشاط الهولندي في الشرق وكسر شوكتهم[٤٩].

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

كانت تلك الحروب إيذاناً بالتراجع الهولندي في منطقة الخليج العربي، فقد أسهمت عوامل كثيرة في تدهور النفوذ الهولندي في الخليج العربي منها: الحروب المتتابعة التي خاضتها هولندا ضد إنكلترا خلال مدة ١٦٥٢-١٦٧٤، فقد نتج عنها استنزاف شديد لقوة الهولنديين البحرية والعسكرية، وأزداد الأمر سوءاً الصراع الذي نشب بين هولندا وفرنسا في عام ١٦٧٤ ولاسيما حول ما ذكره جون فرير John Frere أحد الرحالة الأوربيون عن زيارته للخليج في العام نفسه، إذ بين التدهور المفاجئ للنفوذ الهولندي في الخليج العربي[٥٠].

وبعد اندلاع الثورة الجليلة[٥١] في إنكلترا عام ١٦٨٨، والتي كان من أهم نتائجها أقصاء الملك جيمس الثاني James II من العرش وارتقاء ابنته الأميرة ماري Marie وزواجها من وليم أورنج William Orange وتوجا كملكين مشتركين، وبالتالي اتحدتا مملكتا إنكلترا وهولندا مؤقتاً في تاج واحد، وبذلك تلاشت المصالح الهولندية وأصبحت تابعة للإنكليز، ومن ثم تحالفت إنكلترا وهولندا في العام ١٦٨٨ لمعارضة السياسة الفرنسية في قارة أوربا فيما بعد، بيد أن ذلك التحالف كان على حساب المصالح الهولندية في الشرق التي دفعت الثمن غالياً، وقد أثر ذلك التحالف على مركز هولندا التجاري والعسكري في منطقة الخليج العربي، وفقد الهولنديون بذلك تفوقهم شيئاً فشيئاً[٥٢].

لتنطوي بذلك صفحة مهمة من صفحات التفوق الاستعماري البحري الهولندي في الشرق ولاسيما منطقة الخليج العربي، فقد كانت للقوى البحرية الهولندية الفضل الكبير في التفوق التجاري والحربي، وبالتالي أقلقت القوى البحرية الهولندية مضاجع الإسبان والبرتغاليون ومن ثم الإنكليز والفرنسيون، وقد حقق النشاط الهولندي في الخليج العربي طيلة القرن السابع عشر الميلادي تفوقاً واضحاً، وكانوا سادة الموقف طيلة القرن السابع عشر أن صح التعبير.

الاستنتاجات

اهتمت هولندا منذ البداية بالبحرية وحاولت بشتى الوسائل تنظيمها وبناء سفن متعددة الأغراض سواء حربية أو تجارية وتنظيم البحارة وملابسهم، فضلاً عن تنظيم القوانين الداعمة لتقوية البحرية الهولندية.

كانت الحكومة الهولندية الداعم الرئيسي للبحرية الهولندية، وبالتالي انعكس ذلك بشكل ايجابي في التعزيز المستمر على تقوية البحرية الهولندية.

كانت البحرية الهولندية على درجة عالية من الانضباط، وتمتلك سفن متطورة ذات حمولات كبيرة وصغيرة وتستطيع الخوض في أي زمان ومكان متفوقة بذلك على مثيلاتها من الدول الأوربية.

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

حاولت هولندا كغيرها من الدول المستعمرة البحث عن مناطق للاستعمار ولاسيما الشرق، وهكذا اتجهت كل جهودها نحو ذلك الميدان.

كانت البحرية الهولندية قوى لا يستهان بها، وكانت أقوى من البحرية الانكليزية في القرن السابع عشر الميلادي أن جاز التعبير.

كان نجاح النشاط التجاري في منطقة الخليج العربي سببه الدعم اللامحدود الذي قدمته البحرية الهولندية من خلال أساطيلها المتواجدة دائماً لدعم التجارة الهولندية.

كان للمنافسة الشديدة بين الهولنديون والإنكليز دور في أضعاف النفوذ الهولندي في الشرق ولاسيما في ميدان التجارة.

أثرت الحروب المتتالية بين هولندا وإنكلترا على قوة ومكانة هولندا في الخليج العربي، فضلاً عن ظهور الفرنسيون الذين تحالفوا مع الإنكليز لإضعاف شوكة الهولنديون في الخليج العربي.

لا يمكن حصر النجاحات التي قدمتها البحرية الهولندية في منطقة الخليج العربي، فقد كانوا سادة الموقف في منطقة الخليج العربي طيلة القرن السابع عشر الميلادي.

تلاشى النفوذ الهولندي مع الثورة المجيدة في إنكلترا وأتحاد العرشين الإنكليزي والهولندي عام ١٦٨٨ لتكون مملكة واحدة، ولكن على حساب الهولنديون ونفوذهم في الشرق.

الهوامش

١. جفري براون، تاريخ اوروبا الحديث، ترجمة علي المرزوقي، ط١، بيروت، دار الأهلية للنشر، ٢٠٠٦، ص٢٠٥.

٢. محمد عدنان مراد، صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي وجذوره التاريخية وأبعاده، مراجعة شهيرة مراد، تقديم شاكر الفحام، دار دمشق، دمشق، ١٩٨٣، ص١٥٩.

٣. أسطول الارمادا: وهو اشهر الأساطيل الإسبانية وتعني تسميته بالارمادا الأسطول العظيم، وسمي أيضاً الأسطول الذي لا يقهر واستمر تجهيزه لعامين كاملين، ويتكون من: ١٣٠ سفينة و١٨٠٠٠ جندي وبحار، وكانت ٤٠ من سفنه حربية والباقي سفن نقل ومراكب أخرى خفيفة وبعد الاشتباكات البحرية بين الارمادا والأساطيل الهولندية تدعمها الأساطيل الإنكليزية تحطم الأسطول بالكامل، وبالتالي تحطمت أسطورة الارمادا.

Nathanil, The Armada the decisive battel, London, 1973, pp. 60_65

٤. عبد الله بن علي آل خليفة، التواجد الهولندي في قارة أسيا والخليج العربي في القرنين السابع عشر والثامن عشر، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، المجلد ١٣، العدد ٣، أب ٢٠٢٢، ص٣٥.

٥. حرب الثمانين: هي حرب خاضتها هولندا ضد إسبانيا عام ١٥٦٧ للتخلص من حكمها والحصول على الاستقلال، وكانت الأسباب متعددة منها ثقل الضرائب المفروضة ومصادرة الحريات الدينية وأسباب سياسة أخرى تبلورت جميعها لتنتج تمردات هولندية

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

قـادت إلى حـرب طويلة اسـتمرت لمـدة ثمانـين عام مع هدنـة لمـدة اثنتي عشر سـنة وحتى حصـول هولندا على استقلالها.

Federico Gallegos, LA Guerra De Los Paises Bajos Hasta La Tregua De Los Doce Anos, Aequitas Estudios Sobre historia, derecho,2014, pp. 168,169.

6. Anthony Bruce and Wiliam Cogar, Encyclopedia of Naval History, London, 1998, p 121.

٧. معاهـدة ويسـتفاليا: هـي معاهـدة أنهـاء حـرب الثمانـين عامـاً التـي خاضتهـا هولندا ضـد إسـبانيا ووقعت عام ١٦٤٨ بعد أن تفاوضا الطرفين في مؤتمري سـلام، سـاد فيهـا القانـون والتسـامح الدينـي ومنحـت هولندا حق الاستقلال، وأنشـأ المؤتمر أطاراً للعلاقات الدبلوماسية الدوليـة الحديثة، وتعد تلك المعاهدة من أهم المعاهدات في التاريخ الأوربي لما أنتجته من قوانين حددت بموجبها الحرب والسلم وضمان حقوق جميع الدول الأوربية.

Steven Patton, The Peace of Westphalia and it Affects on International Relations, Diplomacy and Foreign Policy, The Histories, volume10, Issue 1,2019, p,91.

٨. مفيـد الزيدي، موسـوعة تاريخ اوربـا الحديث والمعاصر عـصر النهضـة (١٥٠٠_١٧٨٩) ج٢، ط٣، عمان، دار أسامة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٩، ص٤٤١،٤٤٠.

٩. جويـس أبلبي، الرأسـمالية، ترجمة رحاب صـلاح الدين، ط١، مصر، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، ٢٠١٣، ص٤٨-٥١.

10. Darius Kersulis, Unveiling Netherland s Historic Ship bulding Legacy: From Traditional Craftsman Ship to Advanced Technolige, WWW.LINKEDIN.COM,2023,7,24.

11. Richard Unger, Dutch Shipbuilding in the Golden Age, published in History Today, volume 31, Issue 4, 4 April,1981.

12. James Joseph and John Woodward, 17th century developments, Encyclopedia Britannica, 30 Apr 2024.

13. Ernest Mcneil and John Guilmartin, The age of gun and sail, Encyclopedia Britannica, 20 Jun 2023.

14. James Joseph and John Woodward, 17th century developments, Encyclopedia Britannica, 30 Apr 2024.

15. Ernest Mcneil and John Guilmartin, The age of gun and sail, Encyclopedia Britannica, 20 Jun 2023.

16. Ernest Mcneil and John Guilmartin, The age of gun and sail, Encyclopedia Britannica, 20 Jun 2023.

17. The National Shipbulding Program, 1995 Ship Production Sxmposum, Paper NO 18 Analysis of competivtve-

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

damage to the life and health of seafarers, the Right series, volm 3, Issue 82, 2024, pp, 202_205.

25. Balslova, the shipowners liability for damage to the life and health of seafarers, the Right series, volm 3, Issue 82, 2024, pp, 202_205.

٢٦. كورنيليس دي هوتمان: ولد في هولندا عام ١٥٦٥، كان بحاراً ومستكشفاً نجح بالأبحار واستكشاف طريق تجاري من قارة أوربا إلى إندونيسيا، وساهم في كسر احتكار البرتغاليين لتجارة التوابل، وبدأت هولندا تشارك بتجارتها للتوابل وتحقق أرباح عالية وكانت رحلته الكبيرة إلى بانتن من أشهر رحلاته رغم الخسائر الكبيرة في الأرواح والأموال والسفن بيد أنها عدت ناجحة، لأنها أسست موطئ قدم في الشرق للهولنديين واستعمارها فيما بعد وتوفي عام ١٥٩٩.

Nibras Nailufar, Cornelis de Houtman: Jalur Pelayaran dan Akhir Hidupnya, Kompas, May 2021.

27. Dirk Teeuwen, The first Dutch shipping to the Indonesian archipelago 1595_1605, Library Dirk teeuwen, Holland, p. 6_23.

28. Anders Murteira, Dutch Privateeing against the carreira da India in the first Quarter od 17th century, conference paper, Apr 2008, pp. 3_13

29. JOOP de Jong, The Dutch Golden ness in commercial shipbuilding, U.S Department of the Navy, pp.4_18.

18. James M Volo, What clothes did sailors wear the later 16th century and 17th century, Encyclopedias History, 1998.

19. James M Volo, What clothes did sailors wear the later 16th century and 17th century, Encyclopedias History, 1998.

20. Jan Glete, The Dutch navy,Dutch state formation and the rise of Duch maritime supremacy, University of London,Institute of Historical Research, 2001, pp, 4_7.

21. Jan Glete, The Dutch navy,Dutch state formation and the rise of Duch maritime supremacy, University of London,Institute of Historical Research, 2001, pp, 4_7.

22. Jan Glete, The Dutch navy,Dutch state formation and the rise of Duch maritime supremacy, University of London,Institute of Historical Research, 2001, pp, 4_7.

٢٣. ك.د بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠_١٨٠٠م، ترجمة شوقي جلال، الأمارات العربية المتحدة، المجمع الثقافي، ١٩٩٤، ص٥١ وص١١١.

24. Balslova, the shipowners liability for

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

Age and Globalization: History and Heritage, Legacies and Contestation, p. 43_57.

٣٠. عبد الرزاق محمود المعاني وآخرون، التنافس الإنكليزي – الهولندي على التجارة في بلاد فارس خلال القرن السابع عشر الميلادي، المجلة الأردنية للتاريخ والأثار، المجلد ١٧، العدد٢٠٢٣،٢ ص١١٢.

٣١. الفلورن أو يسمى الجليدر: هي عملة هولندية كانت تساوي واحد غرام، إذ كانت تصنع من النحاس، وتساوي كذلك واحد تومان فارسي. ناظم بوش خشان الجبوري، بندر عباس دراسة في التطورات السياسية والاقتصادية (١٦١٥-١٧٢٢)، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة المثنى، ٢٠٢١، ص٦٤.

٣٢. أحمد جلال التدمري، قراءات أرشيفية في الوثائق التاريخية الهولندية المكتشفة حديثاً وفي الصراع الدولي على الخليج العربي، مجلة المؤرخ العربي، بغداد، السنة ١٣، العدد ١٩٨٧،٣٤، ص٢١.

٣٣. علي فاروق الحبوبي، الصراع البرتغالي الهولندي في الخليج العربي (دراسة تحليلية)، المجلد ١٠، العدد ٤، ٢٠٢٠، مجلة جامعة ذي قار للعلوم الإنسانية، ص٤٤٩.

٣٤. محمود علي شاكر، موسوعة تاريخ الخليج العربي، ج ١، ط٥، دار أسامة للنشر والتوزيع، عُمان، ٢٠١١، ص١٨٣.

٣٥. عبد الرزاق المعاني، التجارة والملاحة في الخليج العربي في القرن السابع عشر، أطروحة دكتوراه غير منشورة مقدمة إلى كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ١٩٩٩، ص١١٧.

٣٦. محمود شاكر، المصدر السابق، ص١٨٧.

٣٧. بندر عباس: اشتهرت المدينة نسبة إلى ميناء بندر عباس الذي أنشأه الشاه عباس الأول لمنافسة ميناء هرمز الذي كان يعج بالتجارة والتجار، أما الأوربيون في القرنين السابع عشر والثامن عشر، فقد كانوا يعرفونها باسم جمبرون أو كوموران، وهي التسمية كما يقول هاميلتون أطلقت عليها للمرة الأولى على سبيل السخرية من جانب البرتغاليين فهي تعني في لغتهم برغوث البحر أو الجمبري، وثمة تفسير أخر يربط ذلك الاسم بالكلمة الفارسية جميوك التي تعني الضرائب الكمركية. ج. ج. لوريمر، دليل الخليج. القسم التاريخي، ج١، قطر، ص٢٩.

٣٨. سليم طه التكريتي، الصراع على الخليج العربي، وزارة الإرشاد والثقافة، بغداد،١٩٦٩، ص٤٣.

٣٩. علي فاروق الحبوبي، المصدر السابق، ص٤٥٠.

٤٠. عبد الله بن علي أل خليفة، المصدر السابق، ص٣٧-٣٨.

٤١. سليم طه التكريتي، المصدر السابق، ص٤٣.

٤٢. عبد الرزاق محمود المعاني، المصدر السابق، ص١١٧.

٤٣. فواز مطر نصيف الدليمي، التنافس البريطاني – الروسي في منطقة الخليج العربي ١٧٩٨-١٩٠٧، دار ومكتبة عدنان، بغداد،٢٠١٧، ص٢٨.

٤٤. ج. ج. لوريمر، المصدر السابق، ص٧٩.

٤٥. عبد الأمير محمد أمين، المصالح البريطانية في منطقة الخليج العربي ١٧٤٧-١٧٧٨، ترجمة هاشم كاطع لازم، مراجعة مكي حبيب المؤمن، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٧٧، ص١٩

مجلّة نصف سنوية محكّمة تصدر عن قسم الدراسات التأريخية في بيت الحكمة ـ بغداد
رقم إيداع مجلة دراسات تأريخية في دار الكتب والوثائق ٦٨٢ لسنة ١٩٩٩
رقم الإيداع الدولي ISSN 2223-6376
Info@baytalhikma.iq

٤٦. سليم طه التكريتي، المصدر السابق، ص٤٥.

47. Douglas A. Irwin, Mercantilism as Strategic Trade Policy: The Anglo-Dutch Rivalry for the East India Trade, The Journal of Political Economy, Vol. 99, No. 6, (Dec., 1991), The University of Chicago, p. 1298.

48. Stephen Bardle, The Second Anglo-Dutch War 1664–1667, Publisher: Oxford University Press, 2013.

49. John Fryer, A new account of east India and Persia 1672-1681, London, Vol 1, p. 153.

٥٠. جمال زكريا قاسم، الخليج العربي دراسة لتاريخ الإمارات العربية في عصر التوسع الأوربي الأول ١٥٠٧-١٨٤٠، دار الفكر العربي، القاهرة،١٩٨٥، ص١٦٧.

٥١. الثورة الجليلة: قامت الثورة الإنكليزية المعروفة باسم الثورة (الجليلة أو المجيدة) في العام ١٦٨٨ ضد طغيان الملكية واستبدادها في إنكلترا، وقد نجحت في عزل الملك جيمس الثاني، وتنصيب ابنته ماري وزوجها وليم أورنج اللذان تواجا كملكين على إنكلترا. أشرف صالح محمد، أصول التاريخ الأوربي الحديث، دار ناشري للنشر الإلكتروني، الكويت، ٢٠٠٩، ص١٧٠.

٥٢. محمد نصر مهنا، دليل الخليج العربي دراسة في تاريخ العلاقات الدولية والإقليمية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ص٩٧.

Semi-annual Quarterly journal issued by Department of Historical Studies In Bayt Al-Hikma
No.of deposit at Library and Archives(682)1999
ISSN.2223-6376
Info@baytalhikma.iq

The Royal Dutch Navy and its activities in the Arabian Gulf during the 17th century AD

Prof. Dr. Yousef Sami Farhan Al-Dulaimi

Ms. Duaa Ahmed Fayyad

Abstract

Objectives: The study aims to highlight the importance of the emergence of the Royal Dutch Navy in 1572 while most of the countries of Europe were tearing themselves apart in fierce religious wars, it was one of the naval powers that are referred to as Lebanon so that it was one of the great powers in the field of seas, which facilitated the way for trade with the East, especially the Arabian Gulf region, as the Dutch naval forces played a major role in the success of Dutch activity in the Arabian Gulf, especially in the seventeenth century, and the competition of other European powers, especially Portuguese and British, with which they entered into continuous conflicts in the seas of the Arabian Gulf through their naval fleets.

Methodology: The study relied on the historical research method to know and track the time period that accompanied the development of the Dutch navy and its great activity in the seventeenth century, and we also used the descriptive analytical approach to track the events and war battles led by the Dutch fleets in the Arabian Gulf, the study contained many diverse sources that tracked the importance of the Dutch navy and its activity in the Arabian Gulf.

Results: The study found the importance and speed of development of the Royal Dutch Navy compared to the great powers, especially Britain, as well as the role of the Dutch Navy and its fleets in supporting Dutch commercial activity in the East, especially the Arabian Gulf region, and this was the main factor in the secret of the superiority of Dutch activity in the Arabian Gulf in the seventeenth century.

Conclusion: The study revealed the distinguished role of the Dutch navy and its competition with the Spanish, Portuguese and British fleets in the east, and thus led it to naval wars in which Dutch superiority was evident in the Arabian Gulf region, which made it control trade in general in the seventeenth century.

Keywords: Dutch Navy, commercial activity, Persian Gulf, seventeenth century.