



جامعة المنصورة
كلية السياحة والفنادق

الوجود المصري في بعض الموانئ الصومالية خلال الفترة (١٨٧٠-١٨٨٤م)

إعداد

أ.د. محمد أحمد عبد اللطيف أ.د/ السيد على فليفل

أستاذ الآثار الإسلامية والقبطية - كلية استاذ التاريخ الحديث والمعاصر -
السياحة والفنادق - جامعة المنصورة العميد الأسبق لكلية الدراسات العليا
الأفريقية - جامعة القاهرة

أ/ أحمد عبد الوارث محمد غانم

معيد قسم الإرشاد السياحي
كلية السياحة والفنادق - جامعة المنصورة

المخلص

تتمتع الصومال بموقع استراتيجي متميز وتمتد سواحلها على جنوب البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، مما جعلها مطمعا للدول الأوروبية وخاصة بريطانيا التي سعت جاهدة للسيطرة عليها ، وبدأ البريطانيون في عدن يتدخلون في الشؤون الداخلية لموانئ الصومال منذ عام ١٨٦٨م، لذلك رأى الخديوي اسماعيل ضرورة التدخل لحماية هذه الأراضي التي كانت تابعة للدولة العثمانية، وطلب من الباب العالي ضم ميناءي زيلع وبربرة إلى ولايته وأجيب إلى طلبه عام ١٨٧٥م، وصدر فرمان بإحالة الميناءين وملحقاتهما للإدارة المصرية، وبذلك تحقق لإسماعيل ما أراد واستطاع السيطرة على ساحل البحر الأحمر الأفريقي بالكامل.

وعلى الرغم من أن فترة الحكم المصري لهذه الجهات لم تستمر طويلا إلا أنها تركت بصمة واضحة وساهمت في إعمار هذه البلاد وتطوير موانئها وإدخال بعض مظاهر التحضر

والمدينة، وعنيت الإدارة المصرية بتأمين الطرق وتسهيل حركة القوافل، ورتبت خطوط ملاحية منتظمة للربط بين زيلع وبربرة وبين السويس وغيرها من موانئ البحر الأحمر، ولكن بريطانيا لم تتوان عن احتلال هذه الموانئ عقب احتلالها لمصر، وفي عام ١٨٨٤م تم إجلاء آخر قوة مصرية من الصومال، ويتناول البحث دراسة أهمية موانئ الصومال وسياسة الحكومة المصرية في موانئ بربرة وبلهار وزيلع، وأهم أعمال العمران فيها، والسياسات التي اتبعتها بريطانيا للإستيلاء على هذه الموانئ.

الكلمات الدالة: الخديوي إسماعيل، موانئ الصومال، بربرة، بلهار، زيلع.

Abstract

Somalia has an Important strategic location and Its coasts overlook the south of the Red Sea, the Gulf of Aden and the Indian Ocean, That's why European countries looked forward to occupying this country, and the British Army in Aden began to interfere in the internal affairs of the ports of Somalia since 1868, Therefore Khedive Ismail decided to protect these lands, which belonged to the Ottoman Empire, and asked the Ottoman Sultan to include the ports of Zeila and Berbara in his state, The Sultan granted his request in 1875, Ismail achieved what he wanted and was able to take full control of the African Red Sea coast.

Although the Egyptian rule of these ports did not last long, it left a clear mark and contributed to the reconstruction and development of these ports, But Britain did not hesitate to occupy these ports after its occupation of Egypt, in 1884 Egyptian forces was evacuated from Somalia, The research examines the importance of Somalia's ports and the Egyptian government's policy in the ports of Berbara, Balhar and Zeila, its most important

urbanization work, and Britain's policies to seize these ports.

Keywords: Khedive Ismail, Somalia ports, Berbara, Bulhar, Zeila.

المقدمة

اتبع اسماعيل سياسة توسعية للسيطرة على موانئ البحر الأحمر والذي تزايدت أهميته بعد افتتاح قناة السويس للملاحة البحرية (خريطة ١)، وأظهر اهتماما ملحوظا بتنشيط الحركة التجارية في هذا المجرى الملاحي، وقد لاحظت الحكومة المصرية نشاط قناصل بريطانيا وفرنسا في الساحل الأفريقي للبحر الأحمر وفي الأراضي الصومالية^(١) التي كانت تابعة للدولة العثمانية، ومحاولتهم لاستمالة زعماء القبائل المحليين لكسب

(١) تقع الصومال في شرق أفريقيا في المنطقة المعروفة باسم القرن الأفريقي، ويحدها شمالا البحر الأحمر وخليج عدن، وشرقا المحيط الهندي، ومن الغرب والجنوب الغربي إثيوبيا وكينيا، وتتمتع الصومال بموقع استراتيجي هام بسبب طول سواحلها، حيث تطل على المحيط الهندي بساحل طوله ١٨٠٠م، وعلى خليج عدن بساحل طوله ٢٠٠كم، كما تشرف على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب)، إبراهيم عبد المجيد محمد: الاستعمار البريطاني في الصومال في الفترة من ١٨٨٤ وحتى ١٩٢١م، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الدراسات العليا الأفريقية، جامعة القاهرة، ١٩٩٧م، ص ١.

ولائهم، ولم يكن من سبيل أمام الدولة العثمانية لوقف هذه المحاولات سوى إلحاق إدارة هذه الجهات للحكومة المصرية.

مشكلة البحث

تناولت بعض الدراسات الأجنبية فترة الوجود المصري في موانئ الصومال بوصفها ممارسات استعمارية فاسدة، لذا يتناول البحث دراسة مدى صحة هذه الادعاءات، ودراسة أهم الأحداث التاريخية والحركة المعمارية خلال فترة الوجود المصري في موانئ بربرة وبلهار وزيلع.

أهمية البحث

تتمثل أهمية دراسة هذا الموضوع فيما يلي:-

- أهمية منطقة القرن الأفريقي الاستراتيجية، والتي يجب التعرف على تاريخها كجزء من دراسة كافة الجوانب العلمية المتعلقة بها، نظرا لأهمية التواصل الحضاري مع هذه البلاد.

- أهمية دراسة تاريخ موانئ البحر الأحمر خلال هذه الفترة التاريخية التي شهدت التنافس الاستعماري الأوروبي للسيطرة عليها، خاصة بعد تزايد أهمية البحر الأحمر كمجرى ملاحى عالمى بعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م.

أهداف البحث

- التعريف بأسباب امتداد الإدارة المصرية إلى موانئ الصومال، والسياسة المصرية في إدارة هذه الموانئ، وأهم المشروعات العمرانية التي نفذتها الحكومة المصرية.
- إلقاء الضوء على أهمية موانئ بربرة وبلهار وزيلع في حركة التجارة الدولية، والتنافس الاستعماري الأوروبي للسيطرة عليها، والسياسة التي اتبعتها بريطانيا لإجلاء القوات المصرية منها.

تساؤلات البحث

- ١- ما مدى تأثير الإدارة المصرية في تنشيط الحركة التجارية في موانئ الصومال؟
- ٢- ما مدى استفادة الحكومة المصرية من سيطرتها على موانئ الصومال؟
- ٣- كيف تأثر المجتمع المحلي في الصومال بالوجود المصري في هذه الجهات؟

منهجية البحث

يعتمد البحث على المنهج التاريخي لسرد الأحداث التاريخية خلال فترة الحكم المصري لبعض الموانئ الصومالية، بالإضافة إلى المنهج الوصفي لوصف العمائر التي تم إنشائها خلال هذه الفترة.

استند الخديوي إسماعيل في حركته الشاملة في أفريقيا على ما للسلطان العثماني من حقوق في المنطقة، ولا تزال كثير من الشواهد الحضارية والمعمارية تحيا شاهدا على ما قدمته مصر، وإذا كانت الحضارة المادية الملموسة تثبت شيئا فإن الاتصالات الحية والصلات الوثيقة بين مصر والصومال اليوم تثبت شيئا مماثلا، ولقد كان الوجود المصري في الصومال منسجما مع شعب المنطقة فهو وجود يمثل السلطان العثماني أعلى سلطة إسلامية آنذاك، وهو وجود مسلم لا يمسخ الثقافة الإسلامية الصومالية ولا يشوهها، ولا يستهدفها بعداء مثلما هو الحال مع الاحتلال الحبشي، بل إنه وجود يضيف للثقافة الإسلامية في المنطقة ويقويها^(٢).

(٢) السيد فليفل: مشكلة أوجادين بين الاحتلال الحبشي والانتماء العربي الإسلامي (١٨٨٧ - ١٩١٣)، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٨٧م، ص ١٧.

أولاً - أسباب امتداد الإدارة المصرية إلى موانئ الصومال

كان ميناء بربرة الصومالي منفذاً طبيعياً لتجارة المناطق الداخلية المحيطة بها مثل سلطنة هرر وغيرها، والميناء نفسه يحميه لسان من الأرض ممتد في الماء لمسافة طويلة فهو ميناء طبيعي ممتاز، وصالح لرسو السفن^(٣)، وفي عام ١٨٦٨/٥١٢٨٥م بدأ الإنجليز في عدن يتدخلون في شئون ميناء بربرة نظراً لأهميته الشديدة بالنسبة لهم، حيث كانوا يحصلون على تموينهم من المواشي وزيت المسلى النباتية من بربرة، فضلاً عن موقعها الهام على الساحل الغربي المقابل لميناء عدن (خريطة ٢)، وبسيطرتهم على بربرة يتحقق لهم التحكم كلياً في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، فأوفدوا تاجراً أصله من بربرة لكنه كان مقيماً في عدن ليتفاوض مع زعماء القبائل لإنزال علم الدولة

(٣) حمدنا الله مصطفى حسن: القرن الأفريقي بين الماضي والحاضر، ضمن كتاب العرب والاستعمار الأوروبي في أفريقيا، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٨م، ص ٩.

العثمانية ورفع العلم الإنجليزي ووعدهم بتعمير المدينة وبناء مساكن لهم، بعدها حدث خلاف بين قبيلتين من أكبر القبائل الموجودة هناك، أحدهما وهي قبيلة (بعيله) تمسكت برفع العلم العثماني بينما الأخرى وهي (بهوة) قالت بعدم رفع علم إحدى الدولتين، أدى ذلك إلى وقوع فتنة بينهم كان نتيجتها مقتل ثمانية أشخاص من قبيلة (بهوة)، فسافر وفد منهم إلى عدن وقدموا شكاوهم وقالوا أنهم من رعايا الإنجليز^(٤).

وعلمت الحكومة المصرية بالنزاع المستمر بين قبائل بربرة، وأن الإنجليز في عدن اتخذوا ذلك ذريعة للتدخل في شئون هذا الميناء الهام، وفي عام ١٨٧٠م وصلت لمصر استغاثات من شيوخ القبائل يطلبون المساعدة في وضع حد للفوضى المنتشرة في بلادهم، فتابعت الحكومة المصرية جهودها

(٤) شوقي الجمل: الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر (١٨٦٣-١٨٧٩)، مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، مطبعة لجنة البيان العربي، القاهرة، ١٩٥٨، ص ١٩٥-١٩٦، رسالة من الحاج أمان أغا محافظ مصوع إلى مهرداد خديوي.

لتوطيد النفوذ المصري على ساحل البحر الأحمر الغربي ووضع حد للتدخل الأجنبي في شئون هذه الجهات، وأرسلت أحمد ممتاز باشا (محافظ سواحل البحر الأحمر) عام ١٨٧١م لإجراء الصلح بين القبائل، ثم أرسل (رضوان بك) -أحد رجال البحرية المصرية- فاجتمع مع مشايخ وأهالي بربرة ، وأخبرهم بأنه سيحضر مأمور وعساكر لحفظ الأمن ومنع التعديات الواقعة من القبائل على بعضهم ووضع حد لتدخلات الدول الأجنبية، كما سيحضر موظفين لإدارة وتنظيم شئون البلاد^(٥).

ثانيا - ضم ميناء بربرة

وبدءا من عام ١٨٧٣م كانت الحكومة المصرية ترسل إلى بربرة مركبا حربيًا يرسو أمام سواحلها طوال فترة انعقاد السوق السنوي بها في الشتاء، وعلى ظهر هذا المركب كانت تقيم مجموعة من المهندسين المصريين، قاموا بعمل مسح طبوغرافي

(٥)آمال ابراهيم محمد: الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٩٩٣م، ص ٦١.

ورسم خريطة لبربرة وضواحيها، واختيار موقع وتعيين حدود المدينة الجديدة المزمع إنشائها، وتم اختيار منطقة تبعد عن المدينة القديمة بحوالي ألف متر^(٦).

ثم توجه منزجر بك^(٧) إلى بربرة عام ١٨٧٤م ومعه قوة عسكرية واتخذ ما يلزم لتأمين المنطقة وتطمين الأهالي، وقام بتعيين الحاج (أمان عبد القادر) مأمورا على أهالي الصومال

(٦) حسن محمد عبد الله: الحركة المعمارية المصرية في بربرة دراسة تاريخية حضارية للفترة (١٨٧٠ - ١٨٨٤م)، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الدراسات العليا الأفريقية، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤م، ص ٤٨.

(٧) فيرنر منزجر Werner Munzinger : مستشرق سويسري وصل إلى مصر عام ١٨٥٢م، بهدف عمل بحوث في الإثنوغرافيا (وصف الأعراق البشرية)، استقر في أفريقيا واندمج بعمق في الثقافات المحلية، ثم عمل في خدمة الحكومة المصرية، وتم تعيينه حاكما على مصوع وملحقاتها عام ١٨٧٢م، ثم عين محافظا على شرق السودان وسواحل البحر الأحمر، وأصبح أول حاكم عام لهذه المناطق، وشارك في الحملة المصرية على الحبشة وقتل فيها عام ١٨٧٥م.

Wolbert G. C. Smidt: Werner Munzinger Pascha, African art index project, Smithsonian Libraries, Washington, 2015, pp. 105-125.

ببربرة وبلهار وما يجاورهما وطلب منه إنشاء (اسكلة) بساحل ميناء بربرة لتسهيل شحن وتفريغ السفن، ثم عاد إلى مصوع وترك قوة صغيرة من ٣٠ جنديا لحفظ الأمن، وكتب تقرير عن حالة بربرة وملحقاتها جاء فيه أن أهالي الصومال يقاربون المليون وأسواقهم المشهورة هي في بربرة وبلهار وبضائعهم هي العاج وريش النعام والمسلى وبن القهوة واللبان والصمغ العربي.

ووصف ميناء بربرة بأنه ميناء عظيم وصالح لرسو السفن ولكنه مهمل ويحتاج إلى تطوير، والمياه في الميناء ممتزجة بالمرارة ولكن توجد مياه عذبة على مسافة ثمانية أميال في بلدة تعرف باسم (دوبار) ويمكن مد مواسير المياه بدون مشقة لكون الأراضي مسطحة^(٨).

وكان نقص المياه الصالحة للشرب سببا رئيسيا في غياب المساكن الدائمة، ففي عام ١٨٤٢م عندما زار المؤرخ الإنجليزي تشارلز جونستون مدينة بربرة، كانت تتكون فقط من عدد من

(٨) شوقي الجمل: الوثائق التاريخية، ص ٢٠٠-٢٠٣.

الأكواخ المؤقتة، مساكن البدو الرحل من الداخل، الذين ينزلون إلى الساحل في الفترة من سبتمبر إلى مارس، وهي فترة السوق السنوي، حيث يحملون معهم منتجات من الداخل ليقايضوا بها الأرز والتمر والقماش والسلع الأخرى، وفي ذلك الوقت - على حد قوله- لم يكن هناك أي مؤشر على وجود مساكن دائمة^(٩).

وبدأت الإدارة المصرية في تعمير بربرة، حيث تم بناء مخزن للفحم ومتعلقات الجمرك، ومسجد، ومستشفى، وديوان للحكومة، كما تم مد خطوط المياه من دوبار إلى بربرة وقد أثر هذا المشروع بشكل كبير في زيادة العمران في بربرة واصبحت المدينة عامرة بالسكان طوال العام بعد أن كانت الإقامة فيها تنزايد في فترة السوق السنوي فقط^(١٠). (لوحة ١ ، ٢)

(9) Johnston, Charles: *Travels in Southern Abyssinia*, V.1, J. Madden and Co, London, 1844, p. 18; Drake-Brockman, R.E : *British Somaliland*, Hurst and Blackett, London, 1912, p. 32,33.

(١٠) شوقي عطا الله الجمل: تاريخ السودان وادي النيل، ج٢، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٩م، ص ٢٠٥-٢٠٧.

منارة بربرة

هي إحدى منائر البحر الأحمر التي أنشئت في عهد الخديوي اسماعيل^(١١)، وتقع على بعد ثلاثة أميال ونصف غرب بربرة^(١٢)، وتم إنشائها في ٢٥ ذي الحجة ١٢٩٣هـ / ١٠ يناير ١٨٧٧م، وقد تم شحن المهمات اللازمة لإنشاء منارة بربرة بعربات السكة الحديدية إلى ميناء السويس، وقد أسندت عملية إنشاء المنارة إلى

(١١) كان لمصر من المنائر على ساحل البحر الأحمر قبل عهد إسماعيل منارة الزعفران، ومنارة زنوبيا، ومنارة الأشرفي ومنارة أبي كيزان، وكانت هذه المنائر الأربعة غير كافية لإرشاد السفن لكثرة صخور البحر الأحمر ومخاطر الملاحة فيه، مما دعا الحكومة المصرية لإنشاء منائر أخرى أدت إلى تسهيل حركة الملاحة في البحر الأحمر، فتم إنشاء منارة السويس، ومنارة رأس الغريب، ومنارة صخور الأخوين الشمالية، ومنارة الوجه على ساحل الحجاز، ومنارة جزيرة شدوان التي تمت عام ١٨٨٩م، وعلى ساحل المحيط الهندي تم إنشاء منارة بربرة، كما وضع مشروع إنشاء منارة جردفون بالصومال عام ١٨٧٨م ولكنه لم ينفذ لإنهاء حكم إسماعيل في السنة التالية؛ أحمد أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مطبعة المصري، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٢٣٩، ٢٤٠.

(12) Drake-Brockman, R.E : Op. cit, p.35.

المهندس (ريتمن ريكس) وذلك بناء على عقد تم عقده بينه وبين
مصلحة الموائى والمنائر المصرية^{(١٣)(١٤)}.

ثالثا - ضم ميناء بلهار

تقع بلهار على بعد ٥٠ كم إلى الغرب من بربرة، وتحتل
سهلا خصبا عند مصب نهر استوجان وهو وادي استراتيجي كان

(١٣) أنشئت مصلحة الموائى والمنائر في أواخر عام ١٨٦٨م، لتسهيل
عملية الإدارة وتحصيل رسوم الرصيف والحمولة والنور من السفن التي
تدخل الموائى المصرية، وكانت تابعة لنظارة المالية، وكان ازدياد العمل
بالموائى والمنائر في عهد الخديوي إسماعيل وراء إنشاء هذه المصلحة،
وكانت الإدارة العمومية لها في الإسكندرية ولها فروع في السويس ومرسى
مطروح، أما باقي الموائى فيوجد بها مندوبون؛ السيد أحمد توفيق: البحرية
المصرية خلال حكم الخديو اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩م، رسالة ماجستير
غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة طنطا، ١٩٨٥م، ص ٢١٢.
(١٤) محمد إبراهيم السعدني: الوثائق والسجلات العربية للموائى والمنائر
في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم المكتبات
والوثائق والمعلومات، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨م، ص ٣٤، ٣٥.

سببا في نمو المدينة كميناء تجاري على الرغم من قربها من ميناء بربرة الميناء الرئيسي للأراضي الصومالية^(١٥)، وقد ذكرها الرحالة الإنجليزي بيرتون وذكر أنها تأسست عام ١٨٤٧م، بعد حدوث نزاع بين القبائل في بربرة نتج عنه إجبار قبيلة عيال يونس على الخروج من بربرة، فاتجهت القبيلة نحو الغرب وأسست بلدة بلهار^(١٦).

وكان ميناء بلهار مركزا تجاريا تفتد إليه السفن العربية بأعداد كبيرة، وكذلك سفن حضرموت واليمن حاملة الأرز الهندي، والتمر البصري، والأقمشة والتبناك والحديد الخام، والنحاس وأنواع الخرز، والقصدير حيث يقوم الأهالي بتصنيع بعض الأدوات البسيطة كالسيوف ورأس السكين وغيرها، وسوقها أوسع من سوق بربرة وذلك بسبب ورود قوافل (هرر) إليها لقربها منها، فيرد إليها سن الفيل، وريش النعام، والأقمشة من

(15) *Jorge de Torres et al, Bulbar: A Colonial Town in Somaliland. Report from the 2017 Excavations, NYAME AKUMA, No 87. June 2017, p. p. 55-61, p. 55.*

(16) *Burton. R: First footsteps in East Africa, V.1, Tylston and Edwards, London, 1894, p.78,79.*

شغل هرر والصمغ والمسلى والتمر واللبن والمواشي، وقدر عدد سكان بلهار بنحو خمسة آلاف نسمة^(١٧) وفي أراضيهم يتم زراعة شجر الصمغ واللبن وتتوفر بها المياه العذبة، وفي عام ١٨٧١م زار أحمد ممتاز باشا بلدة بلهار ومعه بعثة كشفية، وذلك لاستطلاع أحوالها وكتب تقريرا وافيا عنها^(١٨).

وبعد وصول القوات المصرية إلى بربرة قام الأهالي في بلهار بمخاطبة الحكومة المصرية للإنضمام تحت لوائها لتأمينهم وتأمين الطريق بين بربرة وبلهار ليستطيعوا الاتصال مع أهالي بربرة وتنشط تجارتهم، وأصدر الخديوي أمرا إلى جمالي باشا - المكلف بإدارة شئون بربرة- بتأمين الطرق بين بلهار وبربرة لتنشيط حركة التجارة وأوصاه بحسن معاملة الأهالي وتخصيص مرتبات لشيوخ القبائل^(١٩).

(١٧) حمدي السيد سالم: الصومال قديما وحديثا، ج ١، وزارة الاستعلامات بالجمهورية الصومالية، مقديشيو، ١٩٦٥م، ص ٤٣٨.

(١٨) السيد يوسف نصر: الوجود المصري في أفريقيا في الفترة من ١٨٢٠ إلى ١٨٩٩م، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨١، ص ٢٦٢.

(١٩) شوقي الجمل: الوثائق التاريخية، ص ١٩٨، ٢٠٩.

معظم المباني التاريخية في بلهار تعود إلى فترة الحكم العثماني المصري وفترة الحكم البريطاني (١٨٧٠-١٩٣٠م)، مع وجود بقايا منشآت تعود للقرن الثامن عشر، وتمتد أنقاض المدينة التاريخية لحوالي ١٥ هكتار، معظمها يقع غرب الوادي، ويوجد عدد من المباني الهامة في الجانب الشرقي، المنطقة المركزية للمدينة تتبع التخطيط الشبكي، وتغطي مساحة ٦ هكتار، ويوجد عدد من المباني الباقية كلياً أو جزئياً، مع اختلاف واضح بين المباني التي تعود لفترة الحكم المصري المبنية من الحجر المرجاني المغطى بالجص (لوحة ٣) والمباني الخرسانية البريطانية^(٢٠).

وقد زارها الجغرافي الإنجليزي دريك بروكمان في مطلع القرن العشرين وقدم وصفاً تفصيلياً عنها، وذكر أنها تأسست في منتصف القرن التاسع عشر وظلت عبارة عن مجموعة من الأكواخ حتى وصول المصريين في سبعينيات القرن ذاته، حيث بنوا منارة كانت عبارة عن منزل أقيمت فوقه قاعدة حجرية

(20) *Jorge de Torres et al, Op. cit, p. 55.*

صغيرة يعلوها مصباح، بالإضافة إلى أربعة مبان أخرى أهمها مبنى الجمرك الذي ألحقت به مخازن لاستلام المنتجات والمحاصيل المحلية لتصديرها، وكان هناك واحد أو اثنان من المنازل الحجرية الصغيرة، استخدمت كمسكن للمسؤولين والموظفين المصريين.

ولكن هذه المنازل تهدمت جميعها منذ فترة طويلة، وبقي منها وقت زيارة بروكمان مبنى واحد فقط هو بيت الحاكم الذي كان يعلوه المنارة (لوحة ٤)، وكان مبنيا من الحجر والطين وواجهته الخارجية مغطاه بالجير الأبيض، ومساحة المبنى ١٥ × ٢م، ويوجد في المنتصف أعلى السطح برج مربع صغير يبلغ ارتفاعه مترين ونصف تقريبا يعلوه مصباح يلبي الغرض من إنشاء المنارة، وكان كبير المسؤولين المصريين يسكن هذا المبنى أثناء الطقس الصيفي ويعود إلى بربرة مع بداية الخريف، حيث كانت الرمال تتراكم على المباني في بلهار وتغطيها حتى السطح بسبب العواصف الجنوبية الغربية التي تستمر أثناء الخريف (٢١).

(21) Drake-Brockman, R.E : Op. cit, p.40-43.

رابعاً - ضم ميناء زيلع

تقع زيلع بالقرب من مدينة جيبوتي، وهي مدينة ساحلية شكلت طبيعتها الجغرافية ميناء بحريا طبيعيا، وازدهرت المدينة بفضل تجارة البخور والمر والذهب بالإضافة إلى تجارة العبيد، ونشطت تجارة هذا الميناء خاصة مع شبه الجزيرة العربية، وكانت زيلع الميناء الرئيسي لسلطنة هرر الإسلامية لقربه منها، وقد زارها الشاعر الفرنسي آرثر رامبو عام ١٨٨٠م وذكر أنها عبارة عن تجمع من التجار والبحارة والبدو، وبها حوالي ٤٠ منزلا مبنيا بالحجارة، و٤٥٠ كوخا لها سقف من القش، وذكر أن الرحلة من زيلع إلى هرر تستغرق ٧-٥ ايوما^(٢٢). (لوحة ٥)

كان ميناء زيلع خاضعا للدولة العثمانية ويتبع سنجق الحديدة، وتطلع الخديوي إسماعيل لضم هذا الميناء إلى سلطته

(22) Riichi Miyak, Rumi okazaki: *A Study on the Trading Routes Connecting the Red Sea and Ethiopia as Serial Heritages*, Bulletin of Fuji Women's University, Japan, No 49, Ser. II, 2012, p 28.

وأخذ يسعى في شراءه من الدولة العثمانية، وأجيب إلى طلبه في يناير ١٨٧٥م، وصدر فرمان بإحالة ميناءي زيلع وبربرة وملحقاتهما للإدارة المصرية مقابل زيادة تقدر بنحو خمس عشرة ألف ليرة عثمانية على جزية مصر السنوية^(٢٣).

وعنيت الإدارة المصرية بتأمين الطرق وتسهيل حركة القوافل بين زيلع وهرر لتنشيط التجارة في الميناء، وربت خطوط ملاحية منتظمة للربط بين زيلع وبربرة وبين السويس وغيرها من موانئ البحر الأحمر، ووضعت جداول دقيقة مرتبة لسير السفن، واجتهدت الحكومة المصرية في تنفيذ كافة المشروعات والخدمات إلى سكان هذه المنطقة، وتم إنشاء مرسى في زيلع على غرار ما تم إنشائه في بربرة، وتم تشييد كثير من المباني اللازمة لديوان الحكومة والمستشفى والجمرك (لوحة ٦) ، كما قامت الحكومة المصرية بترغيب السكان المحليين في الاستقرار في زيلع بدلا من السفر بحثا عن العمل في عدن ،

(٢٣) إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل باشا، ج ١، مكتبة مدبولي، ١٩٩٠م، ص ٤٨٥.

وأعطتهم أجورا مناسبة، وكانت جهود الإدارة المصرية في توفير المياه اللازمة وجلبها بانتظام من الآبار البعيدة من أهم دعائم الاستقرار في زيلع^(٢٤).

وقد وصف بروكمان مدينة زيلع ووصف مقر الحاكم المصري بها، وهو المنزل الذي أقام فيه الجنرال جوردون عند زيارته للمدينة عام ١٨٧٨م، وكان المنزل في حالة جيدة من الحفظ آنذاك، وذكر أنه منزل كبير به عدد من الغرف الصغيرة، وفي الطابق الأرضي يوجد دهليز وعلى جانبيه توجد الغرف التي كانت تقام فيها المحكمة لفض المنازعات وتحقيق العدالة للسكان المحليين، ويقع المنزل بين اثنتين من المنازل العربية في مواجهة رصيف الميناء^(٢٥). (لوحة ٧)

خامسا - نهاية الوجود المصري في الموانئ الصومالية

(١) احتلال بريطانيا لموانئ بربرة وبلهار وزيلع

(٢٤) حمدنا الله مصطفى حسن: مرجع سابق، ص ١٠.

(25) Drake-Brockman, R.E : Op. cit , p.26,27.

كانت موانئ الصومال وخاصة ميناء بربرة هي المصدر الرئيسي للمواد الغذائية وخاصة الماشية إلى ميناء عدن الذي سيطرت عليه بريطانيا منذ عام ١٨٣٩م، وبالنظر إلى الموقع الهام الذي تحتله هذه الموانئ في جنوب البحر الأحمر فإنه يمكن لبريطانيا التحكم كلياً في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر إذا قامت باحتلالها، وهو ما سعت إليه بريطانيا.

وكانت إنجلترا قد اعترفت رسمياً عام ١٨٧٧م بالسيادة المصرية على ميناء بربرة بالتبعية للدولة العثمانية، إلا أنه بعد أن تمكنت بريطانيا من احتلال مصر، أصدرت تعليماتها إلى الميجور هنتر أحد قادة الجيش البريطاني في الهند في ١٨/٦/١٨٨٤م بأن يعمل على إجلاء الإدارة الخديوية من سواحل الصومال، فتوجه إلى بربرة ومعه قوة عسكرية وقام بعقد الاتفاقيات مع شيوخ القبائل المحلية، واعترضت الدولة العثمانية على الاحتلال البريطاني ورفض الخديوي توفيق إجلاء قواته ولكن بريطانيا رفضت مطالب العثمانيين، أجبرت القوات المصرية على الانسحاب وتم ذلك في ١٩ / ٢ / ١٨٨٥م، ثم

تأسست مستعمرة بريطانية عرفت باسم الصومال البريطاني في الساحل الأفريقي المقابل لعدن (خريطة ٣) (٢٦).

وجاء إجلاء مصر للأراضي الصومالية تحت الضغط الاستعماري البريطاني بعد إخماد الحركة الوطنية وإخماد الثورة العربية، وقد تعلت بريطانيا في ذلك بحجة واهية هي توفير النفقات التي تنفقها مصر على إدارة المنطقة، بينما هي تعاني من أزمة مالية مستحكمة (٢٧).

(٢) موقف بريطانيا من احتلال فرنسا لساحل تاجورة

وقعت بريطانيا معاهدات صداقة متبادلة مع قبائل الساحل الصومالي منذ عام ١٨٢٧م، وعقدت شركة الهند الشرقية البريطانية معاهدة مع سلطان تاجوره عام ١٨٤٠م، وتعهد فيها سلطان تاجوره أن يراعي النصائح الودية التي يقدمها الساسة

(٢٦) أحمد برخيت مام: وثائق عن الصومال والحبشة وأريتريا، الطوبجي

للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٢م، ص ٢٠١، ٢٠٢.

(٢٧) السيد فليفل: مشكلة أوجادين، ص ٣٣.

البريطانيون وألا يدخل في أي معاهدات أو اتفاقات مع أي دولة دون علم السلطات البريطانية، وفي المقابل ستراعي حكومة بريطانيا المصالح الودية بين البلدين، ولم تدخل هذه المعاهدة حيز التنفيذ حتي عام ١٨٨٤م، عندما قام الفرنسيون بعقد معاهدة مشابهة مع سلطان تاجوره، وعلى الرغم من ذلك لم يبد البريطانيون اهتماما بأمر المعاهدة لأنهم كانوا مشغولين بعقد اتفاقيات ومعاهدات أكثر أهمية في المنطقة التي تضم زيلع وبربرة وبلهار، فتركت تاجورة للفرنسيين مقابل اعترافهم بالنفوذ البريطاني على ساحل الصومال الممتد من زيلع إلى بندر زيادة^(٢٨).

ولم تمنع إنجلترا في امتداد النفوذ الفرنسي إلى منطقة جيبوتي، حيث أنها لم تكن ذا أهمية كبيرة في تمويل عدن كما هو الحال في ميناءي زيلع وبربرة، وتبادل السفير الفرنسي في لندن مع وزير الخارجية البريطاني، خطابين تم فيهما الإتفاق بين

(٢٨) إبراهيم عبد المجيد: مرجع سابق، ص ١٣، ٢٧.

الدولتين بخصوص مصالحهما في منطقة القرن الأفريقي، وأعلنت جيبوتي عاصمة لما عرف بالصومال الفرنسي^(٢٩).

النتائج

- رأي إسماعيل ضرورة التدخل والسعي لضم بربرة إلى الإدارة المصرية، بعدما علم نوايا القوات البريطانية في عدن، والتي حرّضت بعض القبائل في بربرة على التمرد على الحكم العثماني ورفع العلم الإنجليزي.
- أثرت الإدارة المصرية في تنشيط الحركة التجارية في موانئ بربرة وزيلع وبلهار، وذلك من خلال تأمين الطرق بين بلهار وبربرة، وكذلك تأمين الطرق وتسهيل حركة القوافل بين زيلع وهرر، بالإضافة إلى تطوير أرصفة الموانئ وإنشاء أسكلة في بربرة وأخرى في زيلع، وإنشاء منارة في بربرة.

(٢٩) محمد عثمان أبو بكر: تاريخ إريتريا المعاصر أرضا وشعبا، (د.ن.)،

القاهرة، ١٩٩٤م، ص ١٢٤.

- أنفقت الحكومة المصرية أموالاً طائلة في سبيل تطوير هذه الموانئ وكان من المنتظر أن يعود تنشيط التجارة بالنفع على الحكومة المصرية، إلا أن الاحتلال البريطاني حال دون ذلك، ولم تجني مصر أي استفادة اقتصادية أو سياسية.
- أثرت فترة الحكم المصري في المجتمع المحلي خاصة في بربرة، حيث ساهم مشروع مد خطوط المياه في زيادة العمران في المدينة وإقامة مساكن دائمة، بعد أن كانت إقامة غالبية السكان في بربرة مؤقتة خلال فترة السوق السنوي فقط بسبب نقص المياه.
- أنشأت الحكومة المصرية عدد المنشآت الخدمية مثل المساجد والمستشفيات ومبنى الجمرک ومكاتب البريد والتلغراف، ونظمت خطوط ملاحية لربط موانئ الصومال بسواكن ومصوع وغيرها من موانئ البحر الأحمر.

التوصيات

- التعمق في دراسة تاريخ وحضارة منطقة القرن الأفريقي بهدف فهم طبيعة هذه الشعوب ومعرفة سبل تحسين العلاقات السياسية والاقتصادية معها.
- التعريف بتاريخ العلاقات السياسية والتجارية بين مصر ومنطقة جنوب البحر الأحمر، والتي تعود بدايتها لعصر المصريين القدماء الذين أرسلوا البعثات التجارية لبلاد بونت، واستمرت حتى العصر الحديث.

الخاتمة

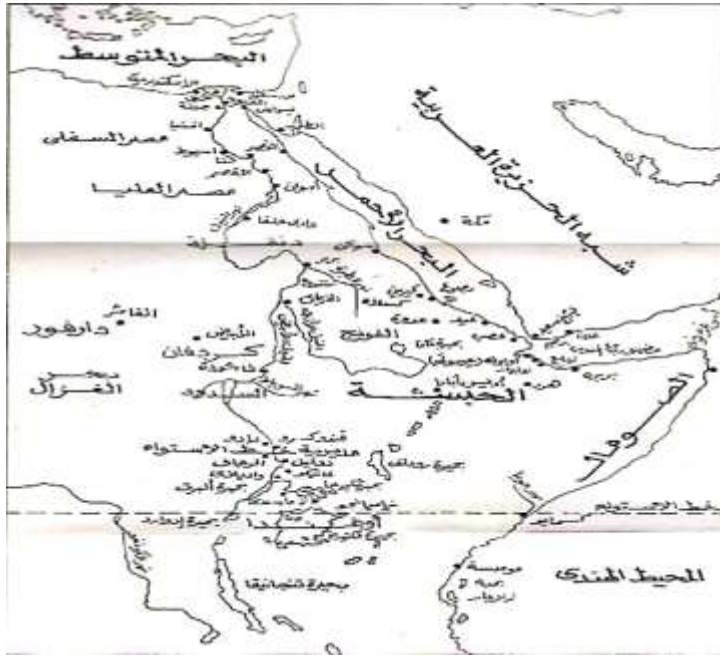
لاشك أن امتداد الحكم المصري إلى الموانئ الأفريقية كان لأهداف سياسية واقتصادية تخدم مصالح الحكومة المصرية في المقام الأول، ولكنه أثر بشكل واضح في إعمار هذه الجهات وأحدث نقلة حضارية، ونستدل على ذلك بمشروع توصيل المياه العذبة إلى ميناء بربرة الذي أدى إلى استقرار السكان في المدينة طوال السنة بعد أن كانت إقامتهم فيها تقتصر على فترة الموسم، وكذلك المنشآت الخدمية التي أنشأها المصريون مثل المستشفيات والمساجد ومكاتب البريد والتلغراف، كما قامت الحكومة المصرية بتعبيد الطرق الموصلة إلى الموانئ وتأمينها والضرب على أيدي قطاع الطرق والفاستدين، وبالرغم من أن الهدف الرئيسي لهذه العملية كان تنشيط تجارة الموانئ وزيادة مواردها المالية إلا أنها أفادت المجتمع المحلي، وسهلت حركة مرور القوافل التجارية.

ولكن الاحتلال البريطاني لم يمهل الحكومة المصرية حتى تجنى ثمار ما أنفقته، فاستفاد السكان المحليين من هذا العمران واستفادت بريطانيا وفرنسا ولم تستفد مصر، لذلك نجد أن التوسع

جنوب ميناء مصوع كان خطأ جسيما ارتكبه حكومة إسماعيل، خاصة في ظل مرور مصر بضائقة مالية، أدت إلى زيادة الاستدانة من الخارج، وكانت بدورها عاملا رئيسيا من عوامل زيادة التدخل الأجنبي ثم الاحتلال البريطاني لمصر، وما تبعه من احتلال الدول الأوروبية (بريطانيا - فرنسا - إيطاليا) لهذه الموانئ الأفريقية، وإجلاء القوات المصرية التي كانت موجودة فيها

ملحق الخرائط واللوحات

أولاً- الخرائط



خريطة (١) البحر الأحمر وأهم موانئه في القرن التاسع عشر

نقلا عن: جون مارلو: تاريخ النهب الاستعماري لمصر، ترجمة

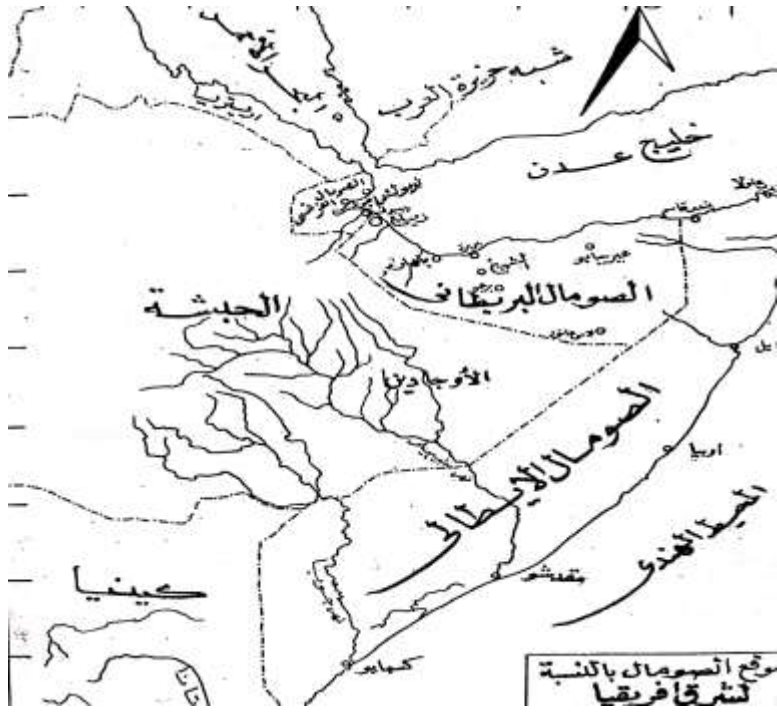
عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة،

١٩٧٦م، ص ٣٨٣.



خريطة (٢) توضح موقع موانئ بربرة وبلهار وزيلع

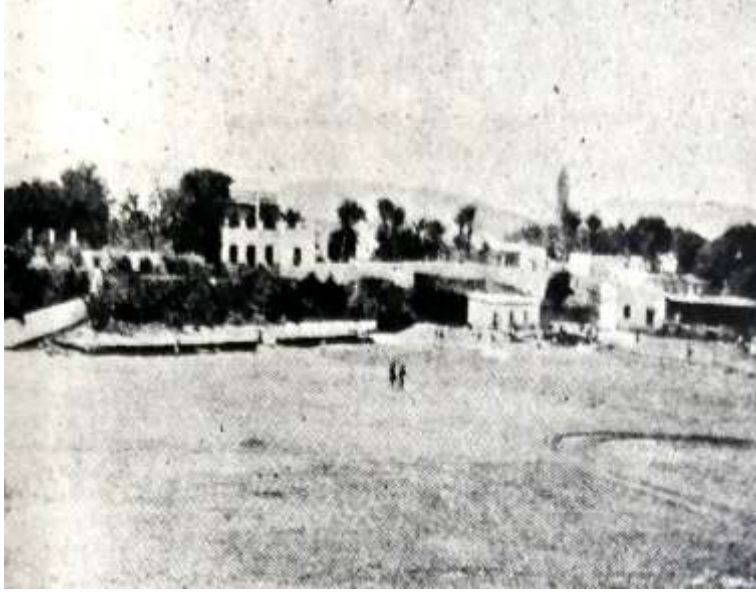
نقلا عن: محمد صبري: مصر في أفريقيا الشرقية (هرر وزيلع وبربرة)، مطبعة مصر ومكتبها، القاهرة، ١٩٣٩م، ص ٦٠.



خريطة (٣) توضح موقع الصومال البريطاني

نقلا عن: إبراهيم عبد المجيد: مرجع سابق، ص ٢٣٥.

ثانياً- اللوحات



لوحة (١) منظر في بربرة عام ١٩٠٤م

Drake-Brockman, R.E : Op. cit , p.32.



لوحة (٢) مقر الحاكم المصري في بربرة، الصورة تعود لعام

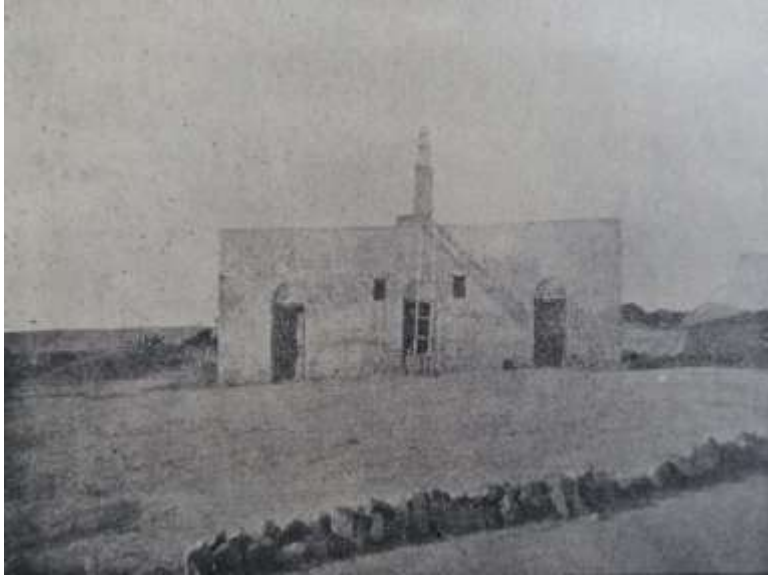
١٩٠٤م

Drake-Brockman, R.E : Op. cit , p.38.



لوحة (٣) بقايا أحد المنشآت المبنية بالحجر المرجاني في بلهار

Jorge de Torres et al, Op. cit , p. 56.



لوحة (٤) المنارة وبيت الحاكم في بلهار

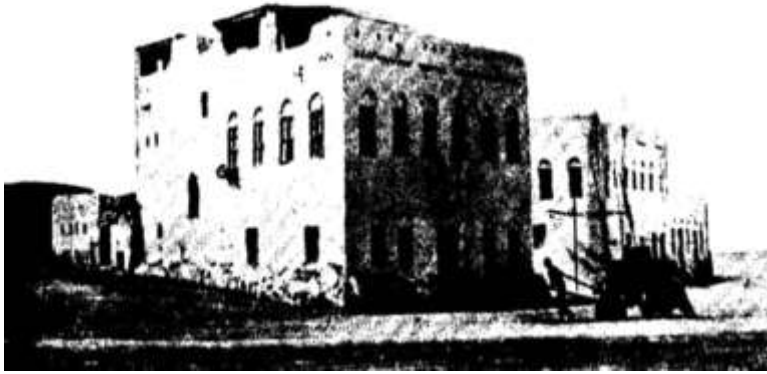
محمد صبري : مرجع سابق، ص ٥١.



لوحة (٥) زيلع في نهاية القرن التاسع عشر
Riichi Miyak, Rumi okazaki, Op. cit, p.28.



لوحة (٦) مبنى الجمرك في زيلع
Drake-Brockman, R.E : Op. cit , p.26.



لوحة (٧) مقر الحاكم المصري في زيلع

Drake-Brockman, R.E : Op. cit , p.26.

قائمة المراجع

أولا : المراجع العربية

- (١) إبراهيم عبد المجيد محمد محمد: الإستعمار البريطاني في الصومال في الفترة من ١٨٨٤ وحتى ١٩٢١م، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الدراسات العليا الأفريقية، جامعة القاهرة.
- (٢) أحمد أحمد الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مطبعة المصري، القاهرة، ١٩٦٧م.
- (٣) إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل باشا، ج١، مكتبة مدبولي، ١٩٩٠م.
- (٤) آمال ابراهيم محمد: الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٩٩٣م.

- (٥) أيمن أحمد عبد الفتاح عبد الواحد: الأطماع البريطانية في القرن الأفريقي (١٨٦٦ - ١٨٨٥) دراسة وثائقية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٩م.
- (٦) أحمد برخيت مام: وثائق عن الصومال والحبشة وأريتريا، الطوبجي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٢م.
- (٧) جلال يحيي، محمد نصر مهنا: مشكلة القرن الأفريقي وقضية شعب الصومال، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨١م.
- (٨) حسن محمد عبد الله: الحركة المعمارية المصرية في بربرة دراسة تاريخية حضارية للفترة (١٨٧٠ - ١٨٨٤م)، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الدراسات العليا الأفريقية، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤م.
- (٩) حمدنا الله مصطفى حسن: القرن الأفريقي بين الماضي والحاضر، ضمن كتاب العرب والاستعمار الأوروبي في أفريقيا، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٨م.

(١٠) حمدي السيد سالم: الصومال قديما وحديثا، ج ١،
وزارة الاستعلامات بالجمهورية الصومالية، مقديشيو،
١٩٦٥م.

(١١) حمدي طاهري: جيبوتي أمن البحر الأحمر، (د.ن)،
القاهرة، ١٩٧٧م.

(١٢) السيد أحمد توفيق: البحرية المصرية خلال حكم الخديو
اسماعيل ١٨٦٣-١٨٧٩م، رسالة ماجستير غير منشورة،
قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة طنطا، ١٩٨٥م.

(١٣) السيد فليفل: مشكلة أوجادين بين الاحتلال الحبشي
والانتماء العربي الإسلامي (١٨٨٧-١٩١٣)، مكتبة النهضة
المصرية، القاهرة، ١٩٨٧م.

(١٤) السيد يوسف نصر: الوجود المصري في أفريقيا في
الفترة من ١٨٢٠ إلى ١٨٩٩م، دار المعارف، القاهرة،
١٩٨١م.

(١٥) شوقي الجمل: الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر (١٨٦٣-١٨٧٩)، مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، مطبعة لجنة البيان العربي، القاهرة، ١٩٥٨م.

(١٦) شوقي الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٤م.

(١٧) شوقي الجمل: تاريخ السودان وادي النيل، ج٢، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٩م.

(١٨) عبد الرحمن الراجعي: عصر اسماعيل، ج ١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٣٢م.

(١٩) محمد إبراهيم السعدني: الوثائق والسجلات العربية للموائى والمنائر في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم المكتبات والوثائق والمعلومات، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨م.

(٢٠) محمد صبري: مصر في أفريقيا الشرقية (هرر وزيلع
وبربرة)، مطبعة مصر ومكنتبها، القاهرة، ١٩٣٩م.

(٢١) محمد عثمان أبو بكر: تاريخ إريتريا المعاصر أرضا
وشعبا، (د.ن)، القاهرة، ١٩٩٤م

(٢٢) محمد محمود السروجي: الجيش المصري في القرن
التاسع عشر، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية،
القاهرة، ٢٠١٢م.

ثانيا: المراجع الأجنبية المترجمة

(١) جون مارلو: تاريخ النهب الاستعماري لمصر، ترجمة
عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة،
١٩٧٦م.

(٢) ف. ويستنفلد: جدول السنين الهجرية بلياليها وشهورها
بما يوافقها من السنين الميلادية بأيامها وشهورها، مكتبة
الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٠م.

ثالثا: المراجع الأجنبية

- 1) Burton. R : *First footsteps in East Africa*, V.1, Tylston and Edwards, London, 1894.
- 2) Drake-Brockman, R.E : *British Somaliland*, Hurst and Blackett, London, 1912.
- 3) Johnston, Charles: *Travels in Southern Abyssinia*, V.1, J. Madden and Co, London, 1844.
- 4) Jorge de Torres et al, *Bulhar: A Colonial Town in Somaliland. Report from the 2017 Excavations*, NYAME AKUMA, No 87. June 2017, p. p. 55-61.
- 5) Riichi Miyak, Rumi okazaki: *A Study on the Trading Routes Connecting the Red Sea and Ethiopia as Serial Heritages*, Bulletin of Fuji Women's University, Japan, No 49,Ser.II,2012, p 23-38.
- 6) Wolbert G. C. Smidt: *Werner Munzinger Pascha, African art index project*, Smithsonian Libraries, Washington, 2015, pp. 105-125.