



حركة التجارة والحجاج في ميناء جدة عام ١٣٤٠هـ/ ١٩٢٢م: دراسة وثائقية من خلال الوثائق البريطانية (يوميات جدة)

د. جبر محمد الخطيب*

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تعرف التجارة في ميناء جدة خلال عام ١٣٤٠هـ / ١٩٢٢م، بعد أن أصبح الحجاز دولة مستقلة، وبعد أن أصبحت التجارة في البحر الأحمر آمنة، عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى، وأصبح الحج آمناً، وبذلك شهد الميناء حركة نشطة في تلك الفترة من خلال السفن العالمية. وقد اعتمدت في الدراسة الوثائق البريطانية التي رصدت حركة الميناء، وهي مادة مهمة بوصفها مصدراً أولياً، وتمت مناقشة هذه الدراسة من خلال المنهج النظري والتحليلي.

مقدمة:

تعالج هذه الدراسة النشاط الاقتصادي، وحركة الحجاج في ميناء جدة في بدايات القرن العشرين بعد قيام مملكة الحجاز وانفصالها عن الدولة العثمانية^(١) في ٩ شعبان ١٣٣٤هـ / ١٠ حزيران ١٩٦١م، وهي فترة مهمة في تاريخ الميناء بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى ١٣٣٦هـ / ١٩١٨م. فقد عانى الميناء

* أستاذ مساعد، قسم التاريخ، جامعة اليرموك، المملكة الأردنية الهاشمية.

(١) ورث العثمانيون السيادة على ميناء جدة من المماليك بعد أن قدم شريف مكة الولاء للسultan سليم الأول عام ١٥١٧م. للمزيد من ذلك انظر: رافق، عبدالكريم. (١٩٧٤). العرب والترك ١٥١٦-١٩١٦م. (د.ن). دمشق. ط ١. ص ٦١-٦٥.

من الحصار البريطاني خلال بدايات الحرب العالمية الأولى، وتوقفت حركة التجارة ونقل الحجاج عام ١٣٣٣هـ/١٩١٥م، وتضرر الميناء والمدينة من الحرب، حتى قيام الثورة العربية ٩ شعبان ١٣٣٤هـ/ ١٠ حزيران ١٩١٦م، وحتى بعد انفصال الميناء عن الدولة العثمانية لم يعد النشاط بشكل كامل كما كان قبل الحرب^(٢)، بل عاد بشكل تدريجي حتى انتهاء الحرب العالمية الأولى. اعتمدت الدراسة على المصادر الأساسية والمهمة، وهي يوميات جدة، ويمكن تعريف: "يوميات جدة The Jeddah diaries" بأنها مجموعة كبيرة لتقارير المسؤولين البريطانيين الملحقين بميناء جدة من قبل إدارة الانتداب البريطاني على مصر، ومقرها القاهرة، وهي من مقتنيات وزارة الخارجية البريطانية تحت مسمى "Public Record Office"، جمعها الباحث البريطاني "روبرت جيرمان Robert Jarman"، سنة ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م تحت مسمى "يوميات جدة"، وقد عنيت تلك اليوميات بالشؤون السياسية والاقتصادية والاجتماعية لمدينة جدة، كما اهتمت أيضاً بشؤون الحجاز بين سنة ١٣٣٧-١٣٥٩هـ/ ١٩١٩-١٩٤٠م.

احتوت المجموعة المكونة من أربعة مجلدات ٣٢٢ تقريراً أو وثيقة، اهتمت جميعها بشأن ميناء جدة، والوضع السياسي العام في الحجاز والجزيرة العربية، ولا سيما العلاقات بين الهاشميين والبريطانيين من جهة، والعلاقات بين الهاشميين وآل سعود من جهة أخرى، كما سلطت تلك الوثائق الأضواء على الوضع التجاري والاقتصادي لمدينة جدة ومينائها من نقل الحجاج والبضائع من البلدان كافة إلى الديار المقدسة. وهذه الدراسة تركز على حركة نقل البضائع

(٢) شهد الميناء خلال الفترة العثمانية نشاطاً في استقبال البضائع والحجاج، فعلى سبيل المثال استورد الميناء عام ١٩١٠/١٩١١م، نحو (٦٤٣١٩٨) طنّاً من البضائع، للمزيد انظر: الشعفي، محمد بن سعيد. التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني. (١٨٤٠-١٩١٦م). (٢٠٠٧). (دن). الرياض. ص ٧٧.

والحجاج عبر البواخر والسفن من موانئ العالم إلى ميناء جدة، وذلك من خلال تقارير القناصل البريطانيين في مدينة جدة في سنة ١٣٤٠هـ / ١٩٢٢م على وجه التحديد.

أولاً - ميناء جدة:

يقع ميناء جدة في الحجاز على السهل الساحلي الشرقي للبحر الأحمر، وهو أقرب ميناء لمكة المكرمة، يقع على خط عرض ٢١-٣٠ درجة شمالاً، وخط طول ١١-٣٩ درجة شرقاً^(٣). وظهرت أهمية الميناء في عهد الخليفة عثمان بن عفان في سنة ٢٦هـ / ٦٤٦م^(٤)، وازدهر الميناء خلال تعاقب الدول الإسلامية وبخاصة في العصر المملوكي^(٥)، ثم في العصر العثماني حتى قيام الحرب العالمية الأولى. وخلال بدايات الحرب العالمية الأولى شهد الميناء فترة ركود؛ بسبب توقف قدوم الحجاج؛ لأن الحج أصبح غير آمن^(٦)، وازدهر الميناء بعد نهاية الحرب العالمية الأولى عام ١٣٣٦هـ / ١٩١٨م بعد استقلاله عن الدولة العثمانية، وهو ما لاحظناه من خلال جريدة القبلة التي رصدت في تلك الفترة حركة الملاحة التجارية، ونقل الحجاج إلى ميناء جدة؛ حيث رصدت بشكل دقيق

(٢) The Hamlyn Pictorial Atlas of The World. (1976). John Salt University Of London, Published by Hamlyn, London, p158.

(٤) ابن فرج. (لندن ١٩٨٤). السلاح والعدة في تاريخ جدة. تحقيق: أحمد الزيلعي. مركز دراسات الشرق الأوسط. ص١٣. الكردي، محمد طاهر. (٢٠٠٠). التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم، بيروت: دار خضر. ص٣٠٥.

(٥) حول ازدهار الميناء من الناحية الاقتصادية انظر: العناقرة، محمد محمود. (٢٠٠٦). الحياة الاقتصادية في الحجاز في عهد دولة المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م). الرياض: دار الملك عبدالعزيز.

(٦) صفوة، نجدة فتحي. (١٩٩٦). الجزيرة العربية في الوثائق العثمانية. ج١. بيروت: دار الساقى. ص ٥٦٢،

Joshua telbaum. (2003). The Rise and Fall of Hashemite kingdom of Arabic. London, p200.

ومفصل - وعلى مدار أسبوعي - تلك الأنشطة، وقامت بنشرها على صفحاتها خلال صدورها يومي الاثنين والخميس من كل أسبوع^(٧).

ثانياً - الحجاج:

اشتملت يوميات جدة على الكثير من المعلومات التاريخية المهمة، التي تعتمد على الإحصاءات الدقيقة لعدد السفن والحجاج والبضاعة، التي وردت إلى ميناء جدة سنة ١٣٤٠هـ / ١٩٢٢م، فوثقت حركة الملاحة البحرية وأنشطتها لميناء جدة في ذلك العام، وهو ما جعل هذا الميناء من أهم الموانئ على سواحل البحر الأحمر والخليج العربي وأبرزها على مر العصور؛ وذلك بسبب قربها من المدن المقدسة في الحجاز، ومكة المكرمة، والمدينة المنورة.

الجدول (١)

يشير إلى الشهور وعدد الحجاج والحمولة خلال العام

الرقم	الشهر	عدد الحجاج	كمية البضائع
١	يناير	-	٣٤٤٠٥
٢	فبراير	١٩١٠	١٩٥٠٨
٣	مارس	٩٢٦٩	٦٢٩٤٤
٤	إبريل	١١٠٢٤	١٧٠٨٧
٥	مايو	٧٧٠٥	٥١١٠٧
٦	يونيو	٨٢٤٠	١١٢٦٩٣
٧	يوليو	١٤٧٦١	٣٨١٧٨
٨	أغسطس	٣٦٤٢٧	٧٢٣٩٧

(٧) القبلة: جريدة حجازية ناطقة باسم النهضة العربية، أصدرها الشريف الحسين بن علي بعد قيام الحركة العربية في الحجاز، صدر العدد الأول منها يوم الاثنين ١٥ شوال ١٣٣٤هـ / ١٥/أب/١٩١٦م، واستمرت بالصدور ثمانية أعوام، وكان آخر أعدادها العدد ٨٢٣ المؤرخ في ٢٥ صفر ١٣٣٤٣هـ / ٢٥ / أيلول / ١٩٢٤م، وهي موجودة في مركز الوثائق في الجامعة الأردنية على الميكروفيلم.

تابع / الجدول (١)
يشير إلى الشهور وعدد الحجاج والحمولة خلال العام

الرقم	الشهر	عدد الحجاج	كمية البضائع
٩	سبتمبر	٨٢٧٩	١٩٩١٤
١٠	أكتوبر	٢٤٨٣	١٤٩٩٧
١١	نوفمبر	١١١٠	٧٥٧١٦
١٢	ديسمبر	-	١٩٤٣٨
١٣	المجموع	١٠١٢٠٨	٥٣٨٣٨٤

احتوى تقرير الواردات في "يوميات جدة" على معلومات دقيقة، جاءت على شكل جداول وإحصائيات رقمية لعدد الحجاج والمعتمرين القادمين إلى الديار المقدسة في الحجاز؛ حيث بلغ سنة ١٣٤٠هـ / ١٩٢٢م ما يقارب (١٠١٢٠٨) حاجاً ومعتمراً^(٨)، علماً بأن التقرير كان يشير دائماً إلى الحجاج مع أن الحج يأتي في شهر ذي الحجة من كل سنة هجرية، إلا أننا نقرأ في التقرير عن استمرار توافد الحجاج إلى الأماكن المقدسة على مدار العام، باستثناء شهري ديسمبر ويناير اللذين لم يسجل فيهما أي حركة للحجاج^(٩)؛ مما يؤكد أن القناصل البريطانيين لم يكونوا يفرقون - وهم يوثقون حركة الملاحة البحرية في ميناء جدة - بين الحجاج القادمين لتأدية مناسك الفريضة والقادمين لتأدية مناسك العمرة، معتبرين أولئك جميعاً حجاجاً.

وبمقارنة عدد الحجاج في هذا العام مع الأعوام السابقة نتبين أن الزيادة طبيعية في عدد الحجاج، وهذا مؤشر على أن الحج خلال فترة الدراسة كان آمناً

(٨) انظر الجدول (١)، وتجدر الإشارة إلى أن الجداول في هذه الدراسة من عمل الباحث.

(٩) Jarman, Robert L. (1990). (ed). The Jeddah diaries, 1919-1940. London: Archiv. International Group. Vol, 2.

من الناحية الصحية والأمنية^(١٠)، بعكس بعض السنوات التي تأثر فيها بالأحداث السياسية؛ فقد قلت أعداد الحجاج خلال فترة الحرب العالمية الأولى؛ بسبب انعدام الأمن وعدم توافر وسائل للنقل^(١١)، كذلك تأثر الحج في عام ١٣٢٧هـ / ١٩١٩م نتيجة النزاع بين الحجاز ونجد^(١٢).

وبنظرة إلى الجدول (١) نلاحظ أن أكبر عدد للحجاج القادمين إلى الميناء كان في شهر أغسطس، الموافق لشهر ذي الحجة فبلغ العدد (٣٦٤٢٧) حاجاً^(١٣)، ولا غرابة في ذلك؛ لأن هذا الشهر يشهد أعداداً كبيرة من المسلمين في موسم الحج أكثر منها في غيرها، بينما سجل أكبر انخفاض في عدد الحجاج في شهر نوفمبر من العام نفسه فبلغ العدد (١١١٠) حاجاً^(١٤)، على الرغم من انقضاء موسم الحج. كما

(١٠) كان الحجاج يعاني في بعض مواسم الحج انتشاراً للأمراض الوبائية بسبب انتقالها مع الحجاج القادمين إلى الأماكن المقدسة، ويظهر هذه الأمراض المعدية في دولة ما ينعكس على أعداد الحجاج، حول ذلك انظر: المومني، نضال. (٢٠٠٨). مصر والأوضاع الصحية في الحجاز خلال مواسم الحج أواخر العهد العثماني ١٩٠٠-١٩١٨م. مجلة دراسات تاريخية. العددان ١٠١-١٠٢ آذار - حزيران. ص ص ٢٠٩-٢٢٦.

(١١) بلغ أعداد الحجاج القادمين عن طريق البحر في عام ١٩١٦م إلى ميناء جدة - بحسب تقديرات الوثائق البريطانية - نحو (٧٧٢٠) حاجاً. حول ذلك انظر: Records of the Hijaz 1798-1925 Documentary History, Edited by A.L.P. Burdett. (London: Archive Editions 1996) Vol, 7, P490.

وفي عام ١٩١٧م نحو (٧٩٣٦) حاجاً، وفي عام ١٩١٨م نحو (٧١٣٣) حاجاً، Joshua telbaum, The Rise and Fall of Hashemite kingdom of Arabic. انظر: London. p200.

(١٢) حدث نزاع بين الحجاز ونجد على واحة تربة والخزرة، حول ذلك انظر: الريحاني، أمين. (١٩٨٠). الأعمال الكاملة. م٥. تاريخ نجد الحديث. بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر. ص ٢٥١-٢٥٣. الشلول، محمد هزاع. العلاقات النجدية الحجازية بين عامي ١٩٠٨-١٩٢٦م. رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الأردنية. ص ص ١٥٠-١٢٢، ١٥٣.

Jeddah diaries. p49-100.

(١٣)

Jeddah diaries. 91.

(١٤)

سجل في شهر سبتمبر قديم نحو (٨٢٧٩) حاجاً^(١٥)، وفي شهر أكتوبر نحو (٢٤٨٣) حاجاً^(١٦).

وبالرجوع إلى جريدة القبلة نلاحظ أنها لم تُشير إلى البضاعة القادمة إلى ميناء جدة، بل كان جل اهتمامها نحو توثيق عدد السفن التي تحمل حجاجاً^(١٧)، وخلافاً للتقرير الوارد في "يوميات جدة" نلاحظ أيضاً أن جريدة القبلة كانت تشير إلى عدد الأطفال المرافقين لنزولهم في موسم الحج، وبالمقارنة مع تقرير "يوميات جدة" نجد تطابقاً في أعداد الحجاج بين اليوميات وجريدة القبلة. فعلى سبيل المثال، ذكرت الجريدة أن الباخرة "رندو" Rondo وصلت من داغستان^(١٨) وعليها ٨٧ حاجاً، منهم طفلان^(١٩)، كما وصلت باخرة قادمة من ميناء سنغافورة^(٢٠) وعليها نحو (٥٥٥) حاجاً، منهم ٦٥ طفلاً، كما وصلت الباخرة عربستان من بتاوي وعليها نحو (١٢٠٨) حاجاً، منهم ٢٩ طفلاً، وكذلك وصلت الباخرة "خواجة" Hwahjah من بتاوي محملة بنحو (٨٧٣) حاجاً، منهم ٢٥ طفلاً^(٢١)، ووصلت الباخرة "أنتي تولدس" Antilochus من سنغافورة وعليها (٥٩٤) حاجاً، منهم ٥٠ طفلاً، كما وصلت الباخرة "صوترا" من بتاوي وعليها ٣٩ حاجاً^(٢٢).

كان الحجاج - بعد نزولهم في ميناء جدة - يدفعون رسوماً للحجر

Jeddah diaries. 79. (١٥)

Jeddah diaries. 67. (١٦)

انظر: القبلة، الأعداد خلال عام ١٩٢٢م. (١٧)

جمهورية داغستان: تقع في وسط القوقاز، وهي إحدى جمهوريات روسيا. للمزيد انظر: arabic.rt.com/info (١٨)

القبلة ١١. رمضان. ١٣٤٠هـ/ ٨ مايو ١٩٢٢م. العدد ٥٨٣. (١٩)

ميناء سنغافورة: تم إنشاء الميناء في عام ١٨١٣م، وكان من المستعمرات البريطانية، وأصبح مركزاً لتصدير الفلفل والأرز. للمزيد انظر: ar.wikipedia.org/wiki (٢٠)

القبلة. العدد ٦١٠، ٢٣ من ذي الحجة ١٣٤٠هـ/ ١٣ أغسطس ١٩٢٢م. ص ٣. (٢١)

القبلة. العدد ٥٨٨، ٢٥ رمضان ١٣٤٠هـ/ مايو ١٩٢٢م، ص ٣. (٢٢)

الصحي، مقداره ٣٧ قرشاً^(٢٣)، ثم يدفعون ضريبة رسم التصديق على جواز السفر، مقدارها ١٠ قروش للكبار والصغار والأغنياء والفقراء^(٢٤) كما فرضت بلدية جدة تسعيرة على نقل الحجاج من جدة إلى مكة المكرمة؛ حيث استخدم "الشقادف"^(٢٥)، وكان مقدار ما يدفعه الحاج الواحد للشقادف ١١٠ قروش^(٢٦). ويقطع الحجاج الطريق من جدة إلى مكة المكرمة خلال يوم أو يومين^(٢٧). كما يلاحظ من الجدول (١) أن عدد الحجاج القادمين من موانئ "هامبورغ" Hamburg^(٢٨) بلغ نحو (١٤٠٠) حاج، ومن أمستردام^(٢٩) نحو (٧٣٤٦) حاجاً، ومن روتردام Rotterdam^(٣٠) نحو (٣١٨٣) حاجاً، ونلاحظ أن الأعداد

(٢٣) القبلة. (٣٠ آذار ١٩٢٠م)، العدد، ٣٨٨. (٧ شباط ١٩٢٢م) العدد ٤٥٨. ص ٣.

(٢٤) القبلة. (أيلول ١٩١٨م). العدد، ٢١٠. ص ٣.

(٢٥) الشدق: هو المركب الذي يوضع على ظهر الجمل ويركب عليه الحاج، انظر: السباعي، أحمد. (١٩٨٤). تاريخ مكة (دراسات في السياسة والعلم والاجتماع والعمارة)، نادي مكة الثقافي. مكة المكرمة. ط ٦. ص ٢٢١، فكان يؤخذ من الحاج أجرة الجمل الذي ينقله من جدة إلى مكة المكرمة ريالاً للشريف وريالاً لمتعهد الجمل، ويبقى لصاحب الجمل ثلاثة ريالات، انظر: الفوزان، إبراهيم فوزان. (١٩٠٠). إقليم الحجاز وعوامل نهضته. (الرياض: مطابع الفرزدق. ١٩٨١م) ص ٩٣. رفعت، إبراهيم. مرات الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية. (د. ن). ص ٦٥-٦٦.

(٢٦) القبلة، ١٥ شعبان ١٣٤٤هـ/ ١٩٢٢، العدد ٥٧٧.

(٢٧) شاهين، عزت بنت عبدالرحمن بن محمد. (٢٠٠٦). خدمات الحج في الحجاز في العصر العثماني. (القاهرة: دار القاهرة، ط ٦). ص ١٧٨.

(٢٨) ميناء هامبورغ: يقع في ألمانيا وهو أكبر ميناء فيها، للمزيد انظر: الموقع الإلكتروني en.wikipedia.org/wiki

(٢٩) ميناء أمستردام: يقع في شمال هولندا، وأصبح من أهم الموانئ العالمية في القرن السابع عشر خلال عصر هولندا الذهبي، للمزيد انظر الموقع الإلكتروني en.wikipedia.org/wiki

(٣٠) ميناء روتردام: يقع في هولندا، ويعود تاريخه إلى القرن الرابع عشر وزادت أهميته في القرن التاسع عشر، للمزيد انظر: الموقع الإلكتروني en.wikipedia.org/wiki

مرتفعة كثيراً؛ إذ إن أكثرهم جاؤوا من بلدان شمال إفريقيا، والمغرب، وتونس، وليبيا، والجزائر، وموريتانيا، وذلك عن طريق البحر الأبيض المتوسط.

ثالثاً - البضائع الواردة إلى ميناء جدة:

شكلت الواردات التي ترد إلى ميناء جدة في أغلب مراحل عصورها، قديماً وحديثاً، عصب الحياة فيها؛ وذلك بسبب شح الموارد، وانعدام مصادر المياه والزراعة فيها، إضافة إلى ما يشكله وفود أعداد كبيرة من المسلمين من جميع أنحاء العالم الإسلامي لأداء مناسك الحج والعمرة من عبء ثقيل على موارد جدة ومكة المكرمة، ومن خلال مطالعة التقرير البريطاني لهذه السنة يلحظ أن كمية البضائع التي وردت إلى الميناء بلغت نحو (٥٣٨٣٨٤) صندوقاً أو طرداً^(٣١).

الجدول (٢)

يشير إلى عدد الحجاج وكمية البضائع الواردة من الموانئ إلى ميناء جدة

الرقم	الميناء	عدد الحجاج	كمية البضائع
١	بورت سودان	٦٣٨٢	٦١٧٢١
٢	السويس	٨٧٢٣	٧٧٧٧٧
٣	مصوع	-	٣٠٤٢١
٤	سواكن	٥٣٠	١١٥
٥	اليمن	٢٢٢	-
٦	عدن	١١٢	-
٧	العقبة	١٨٠	٥٢
٨	بيروت	١١٢٣	٢٨٦
٩	البصرة	٤١٣٣	٥٢٤٠٣
١٠	سنغافورة	٦٥٤٨	-
١١	باتافيا	١٧٨٠	-
١٢	بومباي	٥٣١٤١	٣٦٥٢٠

(٣١) انظر الجدول (٢).

تابع / الجدول (٢)

يشير إلى عدد الحجاج وكمية البضائع الواردة من الموانئ إلى ميناء جدة

الرقم	الميناء	عدد الحجاج	كمية البضائع
١٣	كلاكتا	-	١١٩٩٣٦
١٤	كراتشي	١٨٣١	٧١٥٧
١٥	جاوا	١١٥٢٩	-
١٦	نيويورك	-	١٥٠٠٠
١٧	هامبورغ	١٤٠٠	-
١٨	ليفربول	٥٨٣١	-
١٩	أمستردام	٧٣٤٦	-
٢٠	روتردام	٣١٨٣	-
٢١	تور	٢٥٦٧	-
٢٢	غير معروف	٦٥٩٣	٩٦

كما يلحظ أن أكبر كمية للبضائع وردت للميناء خلال شهر يونيو؛ حيث بلغت (١١٢٦٩٣) صندوقاً أو طرداً^(٣٢)، وهذا قبل موعد الحج بشهرين، إذ صادف شهر ذي الحجة أول شهر أغسطس^(٣٣)؛ فهذه الكمية الكبيرة كانت استعداداً لتلبية حاجات الحجاج القادمين إلى الأماكن المقدسة. أما أقل كمية وردت للميناء فكانت في شهر أكتوبر، إذ بلغت (١٤٩٩٧) صندوقاً أو طرداً، وهذا بعد انقضاء موعد الحج بشهرين^(٣٤). وقد أشار التقرير إلى أن ٢٢ ميناء كانت له علاقة مع ميناء جدة من حيث قدوم السفن، سواء في إنزال البضائع أو نقل الحجاج المعتمرين^(٣٥).

(٣٢) انظر الجدول (٢).

(٣٣) انظر الجدول (٢).

(٣٤) انظر الجدول (٢).

(٣٥) انظر الجدول (٢).

أما أكثر الموانئ العالمية التي ورد منها بضاعة للحجاز عبر ميناء جدة، فكان ميناء كلكتا Calcutta^(٣٦) في الهند، إذ بلغت نحو (١١٩٩٣٦) صندوقاً^(٣٧)، في حين كان ميناء نيويورك New York أقل الموانئ، إذ بلغت (١٥٠٠) صندوق أو طرد^(٣٨). أما أكثر الواردات من الموانئ التي تقع على سواحل البحر الأحمر الداخلية، فكانت قادمة من ميناء السويس، إذ بلغت (٧٧٧٧٧) صندوقاً أو طرداً، وأقل الواردات كانت من ميناء سواكن في السودان، فبلغت (١١٥) صندوقاً أو طرداً. أما موانئ اليمن وعدن، فنلاحظ أنه لم يرد منها أي بضاعة من خلال التقرير لسنة ١٣٤٠هـ/ ١٩٢٢م^(٣٩).

وورد من موانئ الحجاز الداخلية كمية من البضائع، بلغت (٥٢) صندوقاً أو طرداً، وهي أقل كمية للبضائع^(٤٠). أما موانئ البحر المتوسط فقد ذكر التقرير ميناء واحداً ارتبط بعلاقة تجارية مع ميناء جدة، وهو ميناء بيروت؛ حيث وردت منه بضاعة تقدر بنحو (٢٨٦) صندوقاً أو طرداً^(٤١)، كذلك ارتبط ميناء جدة مع ميناء البصرة في الخليج العربي، حيث وردت منه كمية من البضائع تقدر بنحو (٥٢٤٠٣) صناديق أو طرود^(٤٢).

أما موانئ شرق آسيا وبخاصة ميناء سنغافورة Singapore، وبتافيا^(٤٣)

(٣٦) ميناء كلكتا: يقع في شرق الهند، وأقدم ميناء فيها، وشيد من قبل شركة الهند

الشرقية البريطانية، انظر: en.wikipedia.org/wiki

(٣٧) انظر الجدول (٢).

(٣٨) انظر الجدول (٢).

(٣٩) انظر الجدول (٢).

(٤٠) انظر الجدول (٢).

(٤١) انظر الجدول (٢).

Jeddah diaries,55,60,67,79,91.

(٤٢)

(٤٣) ميناء باتافيا: في بداية القرن السادس عشر قام الهولنديون ببناء ميناء باتافيا التي

تعد حالياً شمال جاكرتا لتصدير التوابل إلى أوروبا، ومنذ ذلك الحين أصبحت

المدينة مزيجاً للتأثيرات الأوروبية والآسيوية. انظر: [www. Tunisia-sat-com](http://www.Tunisia-sat-com).

فلم يرد منها أي كمية من البضائع، بل كانت السفن التي ترفع العلم الهولندي لا تفرغ أية حمولة^(٤٤). أما الموانئ الأوروبية فيلاحظ من خلال التقرير أنه لم يرد أي كمية للبضائع من هذه الموانئ مثل هامبورغ Hamburg، وليفربول Liverpool، وأمستردام Amsterdam، وروتردام Rotterdam^(٤٥).

وهناك بعض الموانئ لم يذكرها التقرير، بل ذكر اسم السفينة ولم يذكر الميناء المتجهة إليه؛ فقد سجلت الحمولة الواردة منها نحو (٢٩٦) صندوقاً^(٤٦)، ونلاحظ أن التقرير لم يذكر نوع البضاعة الواردة إلى ميناء جدة، بل ذكر كمية البضاعة بالصندوق أو الطرد باستثناء مرة واحدة، ذكر فيها التوابل أو بشكل عام البضائع، ولا نعرف السبب في ذلك^(٤٧). وكذلك الحال بالنسبة إلى جريدة القبلة؛ فإذا تحدثنا عنها في هذه الفترة - أي سنة التقرير - فإنها لم تسجل أي ذكر لنوع البضاعة القادمة، كما كانت الحال في الأعداد الأولى لها^(٤٨)، بل كان تركيزها على السفن التي تنقل الحجاج وحسب.

أما أهم صادرات الحجاز الرئيسية فكان أبرزها الحيوانات، مثل الجمال، والأغنام والماعز، والصوف، وجلود الأبقار، والجمال، والأغنام، والسمن^(٤٩).

(٤٤) Jeddah diaries. p32, 41, 47, 67.

(٤٥) Jeddah diaries. p16, 67, 73, 79, 87.

(٤٦) Jeddah diaries, p.

(٤٧) نلاحظ أن التقرير كان يرصد معظم الكمية بالصندوق، وأحياناً بالطرد، وقليلاً كان يرصد الكمية بالطن مع أنه لم يذكر نوع البضاعة، ولكن بالرجوع إلى بعض المراجع نلاحظ أن التوابل والصابون، والشموع والحلي، والأواني الفخارية، كانت تنقل بالصندوق، أما المنسوجات، والقماش، فكانت بالطرد أو البالة. للمزيد انظر: الشعفي، محمد بن سعيد. (٢٠٠٧). التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني ١٨٤٠-١٩١٦م. (د.ن). ص ١٥٠-١٦٦.

(٤٨) Jeddah diaries. p 51, 55, 60, 67, 73 79, 80, 86, 91.

(٤٩) القبلة. العدد ٦٦. ١٠ جمادى الآخرة، ١٣٣٥هـ/٤/١٩١٧م. المومني، نزال. (٢٠٠٦). العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين مصر والحجاز خلال الفترة ١٩٠٨-١٩٢٥م. مجلة المنارة. م١٣. العدد ١. ص٦.

إضافة إلى البضائع الواردة من شرق آسيا التي يعاد تصديرها إلى ميناء السويس، مثل: البخور، والبن، والشمع الخام، والتوابل، والحناء، والتمر الهندي، والشاي التي يعاد تصديرها^(٥٠). وكانت الحكومة الحجازية تستوفي بعض الرسوم على السفن والبضائع الواردة إلى الميناء، مقابل الخدمات التي تقدمها، وقد قدرت الرسوم سواء على البضاعة المستوردة والمصدرة خلال هذه الفترة بـ (٢٠٠٠٠٠) جنيه سنوياً^(٥١).

رابعاً - رفع الأعلام على السفن:

تنوعت السفن التي وردت إلى ميناء جدة من الكبيرة إلى المتوسطة والصغيرة، كما تنوعت أعلام الدول التي رفعتها تلك السفن، فيلاحظ من الجدول (٣) أن هناك سفناً بريطانية، وهي أكثر السفن التي كانت تتردد على ميناء جدة سنة ١٣٤٠هـ/١٩٢٢م، سواء من سواحل البحر الأحمر أو القادمة من البصرة أو من شرق آسيا^(٥٢)؛ ذلك أن بريطانيا - منذ انتهاء الحرب العالمية الأولى ١٣٣٦هـ/١٩١٨م - أصبحت من أقوى الدول في العالم والإمبراطورية التي لا تغيب عنها الشمس، وكان لها مستعمرات في مصر والسودان وعدن والهند. ثم جاءت في الدرجة الثانية السفن التي ترفع العلم الإيطالي مثل (أسمره، مصوِّع)^(٥٣)، تلك التي كانت تتردد بشكل أسبوعي على ميناء جدة متنقلة بين مصوِّع وجدة والسويس، ثم العودة إلى مصوِّع في إريتريا^(٥٤).

(٥٠) الشعفي، محمد بن سعيد. التجارة الخارجية. ص ٢١٢.

(٥١) انظر: القبله. العدد ٥٧٧. ١٥ شعبان ١٣٤٠هـ/١٣/٤/١٩٢٢م.

Jeddah diaries. p7-100.

(٥٢) هذه السفن نسبة إلى مدن في إريتريا، فأسمرة تقع في إريتريا بناها الإيطاليون لتكون مستعمرة دائمة لهم، واهتموا بها وهي الآن عاصمة إريتريا. أما مصوِّع أو باضع فهي من الموانئ الرئيسية في إريتريا تقع على ساحل البحر الأحمر، وكانت تحت الحماية الإيطالية، وكانت عاصمة إريتريا زمن الحماية الإيطالية.

www.ar.wikipedia.org/wiki

Jeddah diaries. p 51, 55, 60, 67, 73, 79, 80, 86, 91.

(٥٤)

الجدول (٣)

يشير إلى علم الدولة الذي ترفعه السفن القادمة إلى ميناء جدة

الرقم	الشهر	علم الدولة	عدد السفن	عدد الحجاج	كمية الحمولة البضاعة	المجموع
١	يناير	بريطانيا	٧	-	٢٨٤٦٢	
		إيطاليا	٥	-	٥٩٤٣	
		هولندا	١	-	General	
٢	فبراير	بريطانيا	١١	٨٢٠	١٣٨٥٢	
		إيطاليا	٥	-	٥٦٥٦	
		هولندا	٣	١٠٩٠	-	
٣	مارس	بريطانيا	١٤	٢٩٢٦	٥٩٠٤٢	
		إيطاليا	٥	-	٣٩٠٢	
		هولندا	٥	٦٣٤٣	-	
٤	أبريل	بريطانيا	١٥	٦٥٢٩	١٤٩٥١	
		إيطاليا	٤	-	٢١٣٦	
		هولندا	٦	٤٤٩٥	-	
٥	مايو	بريطانيا	١٥	٥٣٦٧	٤٩٣٤٤	
		إيطاليا	٥	-	١٧٦٣	
		هولندا	٣	١٤٦٦	-	
		الحجاز	٢	-	-	
		الصين	٢	٨٧٢	-	
٦	يونيو	بريطانيا	١٦	٨٢٤٠	٩٠٠٩٣	
		إيطاليا	٢	-	٢٩٥٧	
		اليونان	١	١٩٦٤٣	-	
		الحجاز	١	-	-	
٧	يوليو	بريطانيا	٢١	١٣٠٣٩	٣١٢١٢	
		إيطاليا	٤	٤١٩	٦٦٨٥	
		فرنسا	١	٣٦١	٢٨٦	
		الحجاز	٢	-	-	

تابع / الجدول (٣)

يشير إلى علم الدولة الذي ترفعه السفن القادمة إلى ميناء جدة

الرقم	الشهر	علم الدولة	عدد السفن	عدد الحجاج	كمية الحمولة البضاعة	المجموع
	مصر	٢	٩٤٢	-		
٨	أغسطس	بريطانيا	٢٨	١٨٤٠٧	٧١٧٢٥	
		إيطاليا	٢	-	٦٨١	
		هولندا	١٤	١٤٣٢٥	-	
		الحجاز	٥	١٣٩٧	-	
		فرنسا	١	٤٠٩	-	
		مصر	٢	١٨٨٩	-	
٩	سبتمبر	بريطانيا	١٨	٣٨٧٥	١٩٧٦٨	
		إيطاليا	٣	-	١٤٦	
		هولندا	٣	٣١٩٢	-	
		الحجاز	٥	١٢١٢	-	
١٠	أكتوبر	بريطانيا	١٠	٢٠٤١	٩٧١٧	
		إيطاليا	٤	-	٤٩٩٤	
		فرنسا	١	٢٢٠	٢٣٤	
		الحجاز	٤	٢٢٢	٥٢	
١١	نوفمبر	بريطانيا	٨	١١١٠	٧١٨١٩	
		إيطاليا	٥	-	٣٨٩٦	
		الحجاز	١	-	-	
١٢	ديسمبر	بريطانيا	٥	-	١٦٧٧٢	
		إيطاليا	٤	-	٢٦٥٦	

ثم جاءت السفن التي ترفع العلم الهولندي وبخاصة من ميناء سنغافورة وباتافيا؛ حيث كانت إندونيسيا مستعمرة هولندية، لكن تلك السفن التي ترفع العلم

الهولندي كانت لا تحمل إلا حجاجاً فقط^(٥٥). ثم جاءت السفن التي ترفع العلم الفرنسي وتنقل - على الأغلب - حجاجاً من ميناء بيروت إلى جدة ثم العودة^(٥٦). ولم يشير التقرير إلى غير هذه الدول، ما عدا سفينتين، واحدة ترفع العلم الصيني وتحمل حجاجاً، وهي هواجه (Hwahjah)^(٥٧) وسفينة أخرى ترفع العلم اليوناني، وهي أندراماتشي (Andromachi)، وكانت تحمل حجاجاً فقط^(٥٨).

كما نلاحظ من التقرير أن ثمة سفناً كانت ترفع أعلام دول عربية، وهي (الطويل) و(رشدي) التي كانت ترفع علم الحجاز^(٥٩)، وتم شراء البواخر الحجازية في شهر يوليو ١٣٤٠هـ/١٩٢٢م، واحتفل برفع علم الحجاز عليهما في ١٠ يوليو من العام نفسه، وعلى الرغم من أن الهدف من هذه السفن كان حمل الركاب والحجاج والطرود التجارية وغيرها، فإنها تعد صغيرة الحجم إذا ما قورنت بالبواخر القادمة إلى ميناء جدة^(٦٠)، ومن الملاحظ في التقرير أن هذه البواخر الحجازية كانت - في الغالب - لا يشار إليها في حمل البضائع أو الحجاج إلا قليلاً؛ حيث حملت البواخر الحجازية نحو (٢٨٩٣) حاجاً وحمولة من البضائع، بلغت (٥٢) صندوقاً أو طرداً، وكانت تنتقل بين الموانئ الحجازية وأحياناً تذهب إلى اليمن^(٦١). ورجوعاً إلى جريدة القبلة نجدها قد أشارت إلى وصول (رشيدي) من ينبع إلى جدة حاملة (٢١٨) حاجاً، منهم (٢٠٠) حاج هندي، وحاج بغدادي،

Jeddah diaries. p 51,55, 60, 67, 73, 79. (٥٥)

Jeddah diaries. p 73, 86. (٥٦)

Jeddah diaries. p 51. (٥٧)

Jeddah diaries. p 60.. (٥٨)

أصبحت الحجاز دولة مستقلة عن الدولة العثمانية، بعد قيام النهضة العربية في ٩ شعبان ١٣٣٤هـ / ١٠/٦/١٩١٦م. للمزيد من ذلك انظر: وهيم، طالب محمد. (١٩٨٤).

مملكة الحجاز ١٩١٦-١٩٢٥م. دراسة في الأوضاع السياسية. (جامعة البصرة: منشورات مركز دراسات الخليج العربي. ص ٦٢-٦٤.

(٦٠) القبلة. العدد ٥٩٣، الاثنين ٢٣ شوال ١٣٤٠هـ/١٩/٦/١٩٢٢م. ص ٣.

(٦١) القبلة. العدد ٦٢٥ الاثنين ١٨ صفر ١٣٣٤هـ/٩/١٠/١٩٢٢م. ص ٣.

واثنان من المصريين، وثمانية صبيان، وثمانية من كابل^(٦٢)، ومن الممكن أن التقرير لم يشر إلى نقل البضائع والحجاج من الموانئ الحجازية.

كذلك أشار التقرير إلى السفن التي رفعت العلم المصري، مثل بيرك شيرا (Berkshira) التي وصلت إلى ميناء جدة مرتين، أما السفينة أمازونيا (Amazonia) فقد وصلت مرة واحدة تحمل حجاجاً من ميناء بيروت إلى جدة.

ونجد في التقرير أن جنسية السفن التي كانت ترفع العلم البريطاني قد وصلت إلى الميناء (١٦٧) مرة، وهي أكثر السفن تردداً على الميناء، ثم جاءت السفن التي كانت ترفع العلم الإيطالي (أسمره) و(مصوع)؛ حيث ترددت على الميناء (٤٩) مرة، ثم جاءت السفن الهولندية التي ترددت على الميناء (١٥) مرة، ثم السفن الفرنسية، وبعدها العربية واليونانية والصينية^(٦٣).

وتشير التقارير البريطانية إلى أن بعض السفن التي كانت تأتي إلى ميناء جدة لم تكن تحمل معها حمولة ولا حجاجاً، في حين لم يشر التقرير إلى الحجاج المغادرين إلى أوطانهم^(٦٤)، ولم يشر التقرير إلى صادرات الحجاج، بل أشار فقط إلى الواردات؛ لأن كمية الصادرات كانت قليلة، ومن ثم فإن هناك عجزاً كبيراً في الميزان التجاري يميل إلى صالح الواردات، وهذا يعطينا مؤشراً على أن تجارة الحجاج كانت مرتبطة مع عدد الحجاج دائماً.

خامساً - الموانئ التي كانت ترتبط بميناء جدة:

تعكس دراسة التقرير وتحليله من خلال الاطلاع على الموانئ أن الميناء ارتبط بشكل كبير بالموانئ الداخلية للبحر الأحمر، وبخاصة الموانئ المصرية (السويس)، والموانئ السودانية ولا سيما (بورت سودان)، (وسواكن)، وهذه الموانئ كانت تخضع بشكل مباشر لبريطانيا؛ لأنها أعلنت الحماية عليها بعد قيام

(٦٢) القبله. العدد ٦٢٥ الاثنين ١٨ صفر ١٣٣٤هـ/٩/١٠/١٩٢٢م. ص ٣.

(٦٣) انظر: الجدول (٣).

Jeddah diaries, p 60.

(٦٤)

الحرب العالمية الأولى، إضافة إلى ارتباط التجارة تاريخياً بمصر من حيث الاعتماد على تصدير البضائع، زد على ذلك الأوقاف التي أوقفها الدول الإسلامية المختلفة: العباسية، والأيوبية، والمملوكية، والعثمانية، للحرمين الشريفين^(٦٥).

ويتبين من الجدول (٤) أن أكبر كمية للبضائع الواردة إلى ميناء جدة من موانئ البحر الأحمر كانت من ميناء السويس، ثم ميناء بورت سودان، ثم مصوع في إريتريا التي كانت مستعمرة إيطالية. أما الموانئ الأخرى، سواء في اليمن أو عدن أو العقبة أو سواكن فكانت لا تذكر، فعلى سبيل المثال ورد من ميناء سواكن (١١٥) صندوقاً أو طرداً، ومن العقبة (٥٢) صندوقاً، أما من اليمن وعدن فلا يوجد؛ لأن هذه الموانئ كانت تنتقل فيها السفن الصغيرة، على الأغلب، مثل (الطويل) و (شجاع)، وهي سفن ترفع العلم الحجازي^(٦٦)، كذلك ارتبط الحجاز بموانئ البحر المتوسط الشرقية وبخاصة ميناء بيروت في نقل البضائع والحجاج، وعلى الأغلب كانت السفن تلك ترفع العلم الفرنسي؛ لأن سوريا ولبنان كانتا تحت الانتداب الفرنسي بعد سيطرة فرنسا على سوريا عقب معركة ميسلون ١٩٢٠م^(٦٧)، كما ارتبط الميناء بعلاقة تجارية مع ميناء البصرة في الخليج العربي^(٦٨).

هذا على صعيد الموانئ العربية، أما الموانئ العالمية، فقد وردت بضائع

(٦٥) حول الأوقاف الموقوفة لمصر انظر: المومني، نضال. (٢٠٠٣). علاقة مصر

بالحجاز ١٩١٦-١٩٢٤. رسالة دكتوراه. جامعة عين شمس. ص ص ٣١٠-٣٢٦.

(٦٦) يتكون علم الحجاز من الألوان الثلاثة المتوازية: الأسود فالأخضر فالأبيض، ويشمل

الألوان الثلاثة مثلث ذو لون أحمر. للمزيد انظر: القبلة. العدد ٨٢. ص ٧ شعبان

١٣٣٥هـ/٢٩/٥/١٩١٧م.

(٦٧) أصبحت سوريا تحت الانتداب الفرنسي بعد مؤتمر سان ريمو عام ١٩٢٠م،

للمزيد عن مؤتمر سان ريمو انظر: دروزة، محمد عزة. (١٩٤٩). حول الحركة

العربية الحديثة، ج ١. بيروت: منشورات المكتبة العصرية. ص ص ١٣٦-١٣٥،

ومحافظة، علي. (١٩٨٥). موقف فرنسا وألمانيا وإيطاليا من الوحدة العربية

١٩١٩-١٩٤٥م. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية. ص ٨٨.

Jeddah diaries, p 73.

(٦٨)

وحجاج من موانئ شرق آسيا وبخاصة الإسلامية منها، كالموانئ الهندية والباكستانية، مثل ميناء كراتشي (Karachi)، وكلكتا (Calcutta)، وبومباي (Bombay)، والموانئ الإندونيسية مثل ميناء بتافيا، كما ارتبط مع ميناء جاوا. أما الموانئ الأوروبية، فقد ارتبط ميناء جدة مع موانئ أوروبية مثل: هامبورغ وليفربول وأمستردام إضافة إلى ميناء نيويورك - من حيث ورود البضائع بالذات -^(٦٩)، كذلك ورد في التقرير أسماء سفن جاءت إلى ميناء جدة لم يشر إليها التقرير من أي الموانئ قادمة، لكنه ذكر الميناء الذاهبة إليه، وبحسب حركة السفن يتبين أنها قادمة من موانئ إسلامية في شرق آسيا.

الجدول (٤)

يشير إلى الموانئ التي ترد منها البضائع والحجاج خلال العام

الرقم	الشهر	الميناء	عدد الحجاج	كمية البضاعة الواردة
١	يناير	بورت سودان	-	١٤٢٨٧
		السويس	-	١٢٤٤٣
		مصوّع	-	٥٢٥٦
٢	فبراير	بورت سودان	-	٧٠١٧
		السويس	-	٧٧٧٢
		مصوّع	-	٤٧١٩
		جاوا	١٥٤١	-
		سنغافورة	٣٦٩	-
٣	مارس	بورت سودان	-	٨٨٨٠
		السويس	-	٣٠١٦
		مصوّع	-	٣٤٩٨
		بومباي	-	٣٢٥٤٩
		نيويورك	-	١٥٠٠٠
		جاوا	٦٨٦٣	-
		سنغافورة	٢٤٠٦	-

تابع / الجدول (٤)
يشير إلى الموانئ التي ترد منها البضائع والحجاج خلال العام

الرقم	الشهر	الميناء	عدد الحجاج	كمية البضاعة الواردة
٤	أبريل	بورت سودان	٨٥١	٩٩٠٥
		السويس	-	٢٨١٠
		مصبوغ	-	١٧٠١
		جاوا	٦٥٤	-
		سنغافورة	٢١٠٢	-
		بومباي	٧١٢	٢٦٧١
		باتافيا	٩٠٨	-
٥	مايو	بومباي	١٢٠٨	٢٦٧١
		بورت سودان	١١٩٣	٩٩٠٥
		السويس	٤٧	٢٨١٠
		مصوِّع	-	١٧٠١
		جاوا	٢٤٨٠	-
		سنغافورة	١١٤٩	-
		باتافيا	٨٧٢	-
		كراتشي	٧٥٦	-
٦	يونيو	بومباي	٣٤٩٧	١٦٠٤٧
		سويس	١٨٢٢	٢١٧٠٧
		كراتشي	١٠٧٥	٧١٥٧
		البصرة	٨٠١	-
		سنغافورة	٢٨٠	-
		بورت سودان	٥٠٧	٧٥٤
		عدن	٢٥٨	٤٦٤٥
		كلاكتا	-	٥٩٦٩٣
		مصوِّع	-	٢٦٩٠

تابع / الجدول (٤)
يشير إلى الموانئ التي ترد منها البضائع والحجاج خلال العام

الرقم	الشهر	الميناء	عدد الحجاج	كمية البضاعة الواردة
٧	يوليو	السويس	٤٧٦٢	١٧٣٨١
		بومباي	٤٢٣٤	٨٧٤٥
		البصرة	٢٢٢٢	١٧٣٨١
		بيروت	١١٢٣	٢٠٨٦
		بورت سودان	١٦٧٦	١٢١
		العقبة	١٨٠	-
		سنغافورة	٢٤١	-
		مصوِّع	٢١٦	٢٠٠١
		عدن	١١٢	-
		بورت سودان	٧٥٨	١٥٨٩
		مصوِّع		٣٧٦
		السويس	١٨٧١	٩٩٠
		بومباي	١١٨٢	٨٨٠٢
		سنغافورة		-
		باتافيا		-
		البصرة		-
		الحديدة		-
	أغسطس	Tor	٢٥٦٧	-
		بيروت		-
		العقبة		-
		أمستردام	٥٨٢٩	-
		ليفربول	٤٦١٠	-
		هامبورغ	١١٠٣	-
		لا يوجد ميناء	١٤٠٠	٢٩٦

تابع / الجدول (٤)
يشير إلى الموانئ التي ترد منها البضائع والحجاج خلال العام

الرقم	الشهر	الميناء	عدد الحجاج	كمية البضاعة الواردة
٩	سبتمبر	بومباي	١٥١٦٠	١١٠٠٩
		بورت سودان	١٠٦٦	٨٤٢٦
		السويس	١٣٧٠	٣٣٠٢
		مصوّع		١٤٦
		روتريدام	٣١٨٢	-
		أمستردام	١٥١٧	-
		ليفربول	١١٤٣	-
١٠	أكتوبر	السويس	٢٢٠	٣٥٩٣
		مصوّع	-	٣٧٧٨
		بورت سودان	-	٧٥٧٤
		الين	٢٢٢	-
		ليفربول	٧٨	-
		سواكن	٥٣٠	-
		العقبة	-	٥٢
		غير معروف	١٤٣٣	-
		البصرة	١١١٠	٣٥٠٢٢
		السويس	-	٢٨٠٩
١٢	ديسمبر	مصوّع	-	٣٢٤١
		بورت سودان	-	١٧٨٧
		بومباي	-	٢٩٨٥٧
		بورت سودان	٣	٣٥٦
		سويس	-	٢١١٢
		مصوّع	-	١٣١٤
		بومباي	-	١٢٤٥١

الخاتمة:

أظهرت دراسة الوثائق البريطانية ممثلة بـ "Jeddah Diaries" مدى أهميتها في معرفة أحوال ميناء جدة في مطلع القرن العشرين، وتحديدًا سنة ١٣٤٠هـ / ١٩٢٢م؛ حيث كشفت النقاب عن حقائق تاريخية كانت إلى وقت قريب غائبة عن اهتمام الباحثين والمهتمين بتاريخ الحجاز والأماكن المقدسة، فأوضحت ارتباط ميناء جدة بالعديد من الموانئ العربية والعالمية، مثل موانئ البصرة والسويس وعدن وبورت سودان وسواكن، أما عالمياً فارتبط الميناء بموانئ هامبورغ ولفربول وأمستردام، إضافة إلى ميناء نيويورك، ومثل هذا الرابط التجاري والاقتصادي الحيوي مع هذه الأعداد من الموانئ دليل صارخ على أهمية ميناء جدة، ومدى تحقيقه لاحتياجات السكان المحليين من جهة، والحجاج القادمين لأداء مناسك الحج والعمرة من جهة ثانية، كما كان ليوميات جدة الفضل في الكشف عن عدد الحجاج القادمين من مختلف أنحاء العالم إلى مكة المكرمة عبر ميناء جدة الذي استوعب أعداداً كبيرة من أولئك الحجاج، كما أن هناك علاقة بين الواردات والحجاج القادمين إلى الأماكن المقدسة في الحجاز، فكلما زاد عدد الحجاج ارتفعت الواردات.

التوصيات:

أولاً: إجراء المزيد من الدراسات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في الحجاز بشكل عام ومدينة جدة بشكل خاص خلال فترة المملكة الحجازية؛ لأنها لم تنل الاهتمام الكافي من قبل الباحثين.

ثانياً: زيادة التجارة البينية بين البلاد العربية وتشجيعها.

ثالثاً: تشجيع قيام شركات تجارية عربية سواء على مستوى القطاع العام أو الخاص للاستيراد أو التصدير.

رابعاً: الكشف عن الوثائق المتصلة بتاريخ ميناء جدة، سواء الوثائق الأجنبية أو العربية خلال فترة مملكة الحجاز.

المصادر والمراجع

أولاً - الوثائق:

- Jarman, Robert L. (1990). (ed), The Jeddah diaries, 1919-1940. (London: Archive. International Group. Vol, 2.
- A.L.P. Burdett. (1996). Records of the Hijaz 1798-1925 Documentary History. London: Archive Editions. Vol, 7.
- صفوة، نجدة فتحي. (١٩٩٦). الجزيرة العربية في الوثائق العثمانية. ج١. بيروت: دار الساقى.

ثانياً - الصحف:

- جريدة القبلة: هي جريدة حجازية رسمية ناطقة باسم النهضة العربية كانت تصدر من قلعة أجياد من مكة المكرمة مرتين في الأسبوع: الاثنين والخميس، وبمعدل أربع صفحات، صدر العدد الأول للجريدة في ١٥ شوال ١٣٣٤هـ / ١٥ / آب / ١٩١٦م، واستمرت بالصدور ثمانية أعوام وأربعين يوماً تقريباً، وكان آخر أعدادها العدد (٨٢٣) المؤرخ في ٢٥ صفر ١٣٤٣هـ / ٢٥ / أيلول / ١٩٢٤م، تناولت الجريدة المواضيع السياسية والدينية والاجتماعية والاقتصادية، وتولى إدارتها محب الدين ابن الخطيب وآخرون.

ثالثاً - المصادر:

- ابن فرج. (١٩٨٤). السلاح والعدة في تاريخ جدة. تحقيق: أحمد الزيلعي. لندن: مركز دراسات الشرق الأوسط.
- رفعت، إبراهيم. (١٩٠٠). مرات الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية. (د. ن). (د. م).
- الريحاني، أمين. (١٩٨٠). الأعمال الكاملة، م٥. تاريخ نجدة الحديث. بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر.

رابعاً - المراجع العربية:

- دروزة، محمد عزة. (١٩٤٩). حول الحركة العربية الحديثة. ج ١. بيروت: منشورات المكتبة العصرية.
- السباعي، أحمد. (١٩٨٤). تاريخ مكة دراسات في السياسة والعلم والاجتماع وال عمران. مكة المكرمة: نادي مكة الثقافي. ط٦.
- شاهين، عزت بنت عبدالرحمن بن محمد. (٢٠٠٦). خدمات الحج في الحجاز في العصر العثماني. القاهرة: دار القاهرة. ط٦.
- الشعفي، محمد بن سعيد. (٢٠٠٧). التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني (١٨٤٠-١٩١٦م). الرياض: (د. ن).
- العناقرة، محمد محمود. (٢٠٠٦). الحياة الاقتصادية في الحجاز في عهد دولة المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م). الرياض: دار الملك عبد العزيز.
- العميرة، خالد محمد. (٢٠٠٧). موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م). الرياض: دار الملك عبد العزيز.
- الفوزان، إبراهيم فوزان. (١٩٨١). إقليم الحجاز وعوامل نهضته. الرياض: مطابع الفرزدق.
- الكردي، محمد طاهر. (٢٠٠٠). التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم. ج٣. بيروت: دار خضر.
- محافظة، علي. (١٩٨٥). موقف فرنسا وألمانيا وإيطاليا من الوحدة العربية ١٩١٩-١٩٤٥م. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية.
- وهيم، طالب محمد. (١٩٨٤). مملكة الحجاز ١٩١٦-١٩٢٥م. دراسة في الأوضاع السياسية. جامعة البصرة: منشورات مركز دراسات الخليج العربي.

خامساً - المراجع الأجنبية:

- telbaum, Joshua. (2003). The Rise and Fall of Hashemite kingdom of Arabic, London.

- The Hamlyn Pictorial Atlas of The World (1976) John Salt University Of London. Published by Hamlyn. London.

سادساً - دراسات وأبحاث:

- الشلول، محمد هزاع. (١٩٩٦). العلاقات النجدية الحجازية بين عام ١٩٠٨-١٩٢٦م. رسالة ماجستير غير منشورة. الجامعة الأردنية.
- المومني، نضال. (٢٠٠٨). مصر والأوضاع الصحية في الحجاز خلال مواسم الحج أواخر العهد العثماني ١٩٠٠-١٩١٨م. مجلة دراسات تاريخية. العددان ١٠١-١٠٢ آذار- حزيران.

سابعاً - المواقع الإلكترونية:

- ar.wikipedia.org/wiki
- www.ar.wikipcdia.org/wiki