

النشاط التجاري في موانئ الحجاز (1256 - 1337 هـ / 1840 - 1918 م)

باحثة دكتوراه- تاريخ حديث- جامعة الملك عبدالعزيز
جدة المملكة العربية السعودية

أ. سهى سعود محمد شحبان

المستخلص:

تهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على الحركة التجارية في موانئ الحجاز خلال فترة (1256 - 1337 هـ / 1840 - 1918 م) التي شهدت نشاطاً تجارياً واسعاً؛ نتيجةً لتطور في حركة النقل البحري بعد عام (1256 هـ / 1840 م) باستخدام السفن البخارية، وازدياد حركة نقل الحجاج والبضائع بحراً إلى الموانئ؛ إضافةً إلى اهتمام السلطات العثمانية بالموانئ والتبادل التجاري عبر الجمارك؛ لما فيه من تدعيم نفوذها الإداري والسياسي في المنطقة؛ إلى جانب أثر افتتاح قناة السويس عام (1286 هـ / 1869 م) على النشاط التجاري في الموانئ، وازدياد التنافس البريطاني والأوروبي حول مكاسب التجارة والنقل بواسطة السفن، وقد اعتمدت الدراسة على منهج البحث التحليلي التاريخي والاستقصائي القائم على استخراج المادة العلمية من الوثائق، والمصادر، والمراجع، والدوريات؛ بهدف الوصول إلى نتائج من أهمها: أن النشاط التجاري لموانئ الحجاز قد ارتبط بعدة عناصر أو مقومات مشتركة أثرت في وجود هذا النشاط ومُؤهه؛ ولعلَّ من أبرزها الموقع الجغرافي وأثره على نشاط السكان التجاري، وكذلك من العناصر والمقومات: مواسم الحج، والأسواق التجارية والمخازن، والجمرك، وتنوع التجارة ما بين داخلية وخارجية.

الكلمات المفتاحية: الدولة العثمانية، التجارة البحرية، جدة، ينبع البحر، مواسم الحج.

Maritime Commercial Activity in the Ports of the Hijaz (1256–1337 AH / 1840–1918 CE)

A.Souha Sauod Shaban

Abstract:

This study examines commercial activity in the ports of the Hijaz during the period 1256–1337 AH / 1840–1918 CE, an era of pronounced expansion in maritime trade. Several factors drove this expansion: the development of maritime transport after 1256 AH / 1840 CE through the use of steamships; the growing seaborne movement of Muslim pilgrims and merchandise to the ports; the attention of the Ottoman authorities to the ports and to commercial exchange through customs, as a means of reinforcing their administrative and political influence in the region; the impact of the opening of the Suez Canal in 1286 AH / 1869 CE on

commercial activity at the ports; and the intensification of British and European competition over the gains of trade and maritime shipping. The study adopts an analytical-historical and investigative method, drawing on documents, primary sources, secondary references, and periodicals. Its principal finding is that commercial activity in the ports of the Hijaz rested on several interdependent foundations that shaped both its emergence and its growth. Geographical location was foremost, shaping the commercial activity of the inhabitants. Further foundations included the Muslim pilgrimage seasons, the commercial markets and warehouses, the customs regime, and the interplay between domestic and foreign trade.

Keywords: Ottoman state; maritime trade; Jeddah; Yanbu al-Bahr; Muslim pilgrimage seasons.

أولاً/ الحجاز : وضعه الإداري وتطور التجارة البحرية:

استعادت الدولة العثمانية الحجاز على إثر انسحاب قوات محمد علي باشا منه بموجب معاهدة لندن في (15 جمادى الأولى 1256 هـ/ 15 يوليو 1840 م)؛ مع إبقاء بعض المناطق في الشمال من الوجه إلى العقبة تابعة للسيادة المصرية انتظاراً للبت في أمرها⁽¹⁾؛ لتبدأ بعدها فترة الحكم العثماني الثاني للحجاز الذي يمتد من عام (1256 هـ/ 1840 م) إلى عام (1334 هـ/ 1916 م) حيث انتهى بإعلان أمير مكة المكرمة الشريف حسين بن علي الثورة العربية الكبرى؛ سعياً وراء استقلال الحجاز عن الدولة العثمانية خلال الحرب العالمية الأولى⁽²⁾؛ ومع عودة الحجاز إلى سيطرة الدولة العثمانية مرة أخرى سعت الدولة إلى القضاء على كل المظاهر السلبية التي أوجدتها الأحداث السابقة والتغييرات التي قام بها محمد علي باشا في الحجاز من أوضاع أفقدت العثمانيين الشرعية الدينية والسياسية؛ ولهذا كان لابد من تغيير طبيعة الحكم العثماني للإقليم واتخاذها شكلاً مغايراً عن الفترة الأولى في مظاهر الحكم والإدارة⁽³⁾، وبموجب قانون الولايات الصادر عام (1281 هـ/ 1864 م) أصبح الحجاز ولاية عثمانية كبقية الولايات التابعة للدولة⁽⁴⁾؛ حيث تأتي تلك القرارات والإجراءات بالتزامن مع حركة التنظيمات الخيرية التي شهدتها الدولة العثمانية في منتصف القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي؛ والتي كانت تقتضي إعادة وضع إدارة عصرية للولايات تعتمد على المبادئ المركزية والإدارة المباشرة⁽⁵⁾.

ومع توجّه الدولة نحو المركزية في الولايات التابعة لها ازدادت أهمية التجارة البحرية والنقل والعبور بين الموانئ خلال تلك الفترة؛ نتيجة لتطور الملاحة ووسائل النقل البحري؛ كاستخدام السفن البخارية الكبيرة بعد عام (1256 هـ/ 1840 م)؛ والتي كانت تملكها الشركات الأوروبية؛ مما أدى إلى سرعة النقل، وانسياب حركة البضائع والسلع المختلفة بين الموانئ⁽⁶⁾؛ إلى

جانب ازدياد التنافس الأوروبي في البحر الأحمر للسيطرة على موانئه؛ حيث كانت التجارة ومكاسبها المحرك الأساسي للتنافس، وبالأخص بريطانيا التي فرضت عليها مصالحها الاقتصادية والسياسية والإستراتيجية الاهتمام بالبحر الأحمر لتأمين وصول سفنها إلى الهند - جوهرة التاج البريطاني-⁽⁷⁾ وقد زاد هذا الاهتمام بعد افتتاح قناة السويس عام (1286هـ/1869م)؛ حيث سهّل حركة انتقال السفن التجارية، ووفّر عاملي السرعة والوقت، وتقصير المسافات بين الشرق والغرب⁽⁸⁾.

ولقد أدركت الحكومة العثمانية أهمية التجارة البحرية خلال تلك الفترة ركيزة أساسية في الموانئ بما تقوم به السفن من دور في نقل التجارة المحلية والدولية عبر البحار، وكما هو معروف فإن كفاءة الموانئ وحُسن تنظيمها وسلامة إدارتها يجعلها مركزاً مهماً للصادرات والواردات من البضائع؛ نظراً لانخفاض تكلفة النقل بالسفن⁽⁹⁾، فأصدرت في (6 ربيع الأول 1280هـ/ 21 أغسطس 1863م) قانون التجارة البحرية الذي يتناول مسؤوليات أصحاب السفن وملأحيها وحقوقهم، وعمليات السفن التجارية من إيجار وشحن، ونقل وبيع عن طريق المحاكم التجارية؛ إضافة إلى أصول الإجراءات الخاصة بالعبور والتوقف في الموانئ، وتعرّض السفن للتلف والمخاطر وغيرها⁽¹⁰⁾؛ إلى جانب تمكّن الدول الأوروبية - وبالأخص بريطانيا - من الحصول على المزيد من الامتيازات التجارية⁽¹¹⁾ لرعاياها من الدولة العثمانية؛ مستغلة ما تمرّ به الدولة من أزمات سياسية وعسكرية خلال تلك الفترة؛ كإعفاء التجار الأجانب من دفع ضريبة نقل سلعهم (8 %) داخل الموانئ العثمانية - وجدة من أبرزها - بينما بقي التجار المحليون يدفعون الضريبة المذكورة⁽¹²⁾؛ وعليه فقد أصبحت الموانئ العثمانية عامةً وجدة خاصةً سوقاً اقتصادياً للدول الأوروبية بموجب تلك الامتيازات التي مثلت عبئاً ثقيلاً على الدولة العثمانية خلال تلك الفترة⁽¹³⁾.

ثانيًا/ الحركة التجارية في موانئ الحجاز:

جدة:

تعزيزت الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية لميناء جدة بحكم موقعه الجغرافي المهم على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، فهو مرفأ⁽¹⁴⁾ الحجاز الرئيسي، ويتركز فيه الحكم والإدارة العثمانية في الحجاز كله⁽¹⁵⁾، منها إدارة الميناء والجمرك، ودار للبرق والبريد، وإدارتا البلدية والحجر الصحي، ووكالة لرعاية السفن، ومخافر للقوات الأمنية، ومقر للحكومة الذي يقع عند باب سور المدينة⁽¹⁶⁾؛ وبحسب التنظيم الإداري العثماني لولاية الحجاز فإن جدة قد أصبحت سنجقاً ويشرف على إدارتها هو قائم مقام⁽¹⁷⁾؛ حيث كانت سلطته واسعة تشمل إشرافه المباشر على الشؤون الإدارية، والأمنية، والمالية؛ إضافة إلى الاهتمام بشؤون الحجاج وضمان سلامتهم خلال مواسم الحج، كما كان عليه رفع الأمور والتقارير كافة إلى الوالي العثماني الذي يمثل السلطة العليا في الحجاز⁽¹⁸⁾ بالتزامن مع وجود عدد من القنصليات الأوروبية في جدة للحفاظ على مصالحها التجارية، وتقديم ما يلزم من مساعدات لرعاياها القادمين لأداء فريضة الحج، مع الحصول على مزيد من الامتيازات التجارية، وقد اكتسبت القنصلية البريطانية في جدة نفوذاً كبيراً؛ بسبب علاقاتها الوثيقة مع كلٍّ من الوالي العثماني وأمير مكة المكرمة⁽¹⁹⁾، وازدياد الدور التجاري لبريطانيا والهند بوصفهما شريكين تجاريين

للحجاز خلال تلك الفترة⁽²⁰⁾. وقد توافرت عدة عوامل أو مقومات ساعدت على ازدهار الحركة التجارية في جدة، وأن تحتل المكانة المتميزة بين بقية الموانئ في البحر الأحمر، ومن أهمها: موقع جدة الجغرافي والإستراتيجي على ساحل الشرقي للبحر الأحمر؛ مما جعلها مدينة مفتوحة للتبادل التجاري وكانت - إلى حد كبير - محطة لتوزيع البضائع وإعادة تصديرها؛ إضافةً إلى أنها طريق الحجاج إلى مكة المكرمة خلال مواسم الحج؛ فكان الممول الرئيس للحياة الاقتصادية بجدة هما: تجارة التصدير وإعادة التصدير (الترانزيت)، ومواسم الحج في الحجاز⁽²¹⁾.

وكانت البضائع والسلع المنقولة عبر البحر الأحمر متنوعة؛ فقد كانت تأتي من الهند، والشرق الأقصى، وجنوبي شبه الجزيرة العربية، وساحل إفريقيا الشرقي ومصر إلى موانئ الحجاز وتحديداً ميناء جدة، مثل موانئ: السويس، والقصور، وسواكن، ومصوع، وبربرة، وزيلج، والحديدة، والمخا⁽²²⁾. وتشمل البضائع التي كانت على قمة الواردات في الحجاز عبر جدة: (الأرز، والقمح، والشعير، والدقيق، والسكر، والبن، والأقمشة، والسجاد، والحريز، وريش النعام، والمسك، والأخشاب، والعطور، والصابون، والحلي) وغيره، ويبلغ دخله السنوي بمرور تلك البضائع عبر جمر ك جدة بخمسة أو ستة ملايين قرش عثماني؛ أما الصادرات فتشمل: (الجلود، والبن، والسمغ العربي، والحناء، واللؤلؤ، والأصداف، والمرجان، والعسل، والصبان) وغيره⁽²³⁾.

وقد كانت الحركة التجارية البحرية الداخلية بين ميناء جدة وبقية الموانئ في الحجاز مستمرة بواسطة المراكب الشراعية أو السنايبك⁽²⁴⁾ في عملية نقل البضائع بحسب قواعد العرض والطلب للسلع الموجودة المستوردة والمحلية⁽²⁵⁾.

التنوع السكاني واشتغالهم بالمهن والحرف المتعلقة بالتجارة؛ كصناعة السفن والمراكب، وصيد الأسماك، واستخراج اللؤلؤ، والملاحة الساحلية⁽²⁶⁾، وأيضاً مهن الحمالين والصرافين والمعداوين الذين ينقلون البضائع بمراكبهم الشراعية من السفن الكبيرة إلى الميناء⁽²⁷⁾، وقد كان للموقع الإستراتيجي المهم لميناء جدة أثره في توجيه سكاّنها إلى العمل التجاري والاتصال بالبحر؛ فقد امتلكت جدة أسطولاً تجارياً كبيراً تنوعت سفنه ما بين كبيرة وصغيرة، فمنها سفن اقتصرت حركتها على موانئ البحر الأحمر، ومنها سفن امتد نشاطها إلى الموانئ الواقعة خارجه؛ إذ كان يوجد سفن شراعية صغيرة قدر عددها بـ(200) سفينة، و تبلغ حمولتها (80) طنًا، وسفن شراعية كبيرة قدر عددها بعشر سفن، و تبلغ حمولتها من (600) إلى (1000) طن؛ أما ملاحوها فكانوا من أبناء جدة المهرة وأصحاب خبرة بالملاحة والطرق البحرية في المحيط الهندي وصولاً إلى الشرق الأقصى⁽²⁸⁾. وبما أن مدينة جدة مفتوحة للعالم الخارجي فإنها قد اجتذبت العديد من التجار والبيوتات العربية وغير العربية من حضرموت، ونجد، والهند، وإيران، وجنوب شرق آسيا؛ إضافة إلى الدولة العثمانية، والمغرب العربي، وإفريقيا، وأوروبا، للإقامة فيها ومزاولة مهنة التجارة⁽²⁹⁾؛ ومن ثم فإن سكاّنها كانوا خليطاً من جنسيات مختلفة؛ سواء أكانت عربية أو غير عربية؛ إضافة إلى سكانها الأصليين⁽³⁰⁾. أنها كانت ملتقى للطرق البحرية التي تربط بين ميناء جدة وبقية الموانئ في البحر الأحمر، والخليج العربي، والمحيط الهندي، وصولاً إلى الأناضول، وروسيا، وأوروبا، وشمال إفريقيا⁽³¹⁾؛ ومحطة

مرور لمعظم خطوط الملاحة العالمية لنقل البضائع والمسافرين عبر شركات السفن البخارية بشكل منتظم وخلال مواسم الحج؛ مثل: شركات السفن المصرية، والبريطانية، والفرنسية، والنمساوية، والهولندية، والعثمانية؛ ففي عام (1273هـ/1857م) تمت الموافقة من قبل الدولة العثمانية على طلب ولاية مصر لأجل تأسيس شركة سفن بخارية؛ بهدف تنشيط الحركة الملاحية بين موانئ الحجاز وبقية الموانئ في البحر الأحمر والخليج العربي⁽³²⁾ لتبدأ نشاطها عام (1274هـ/1858م) باسم الشركة المجيدية، ثم أعيدت تسميتها لاحقاً باسم الشركة العزيرية⁽³³⁾ عام (1280هـ/1864م)؛ حيث بدأت نشاطها الملاحي عبر خطها ما بين السويس وموانئ البحر الأحمر⁽³⁴⁾، من ضمنها جدة التي كانت إحدى المحطات التجارية للشركة⁽³⁵⁾، ثم اشترى الخديوي إسماعيل (1279 - 1296هـ/1863 - 1879م) عام (1281هـ/1865م) الشركة وحول اسمها إلى شركة البوستة الخديوية (Khedivial Mail S.S Company)⁽³⁶⁾، أما باقي السفن الأوروبية فكانت تستفيد من التسهيلات التي تقدمها سلطات الميناء في الشحن والتفريغ للبضائع؛ لذا كانت تستخدم جدة أحياناً محطة لتوقف السفن البخارية وبالأخص البريطانية منها خلال مدة الدراسة⁽³⁷⁾.

المنشآت التجارية في ميناء جدة كالأسواق، والوكالات، والخانات التي يسكنها التجار⁽³⁸⁾؛ غير أن الأسواق قد اكتسبت الأهمية الكبرى خلال تلك الفترة لتنوع البضائع والسلع القادمة من الموانئ الهندية، والمصرية، واليمنية، والأوروبية، أو ما يصل إليها من الإنتاج الداخلي من قرى وبواديها، أو حتى أطراف شبه الجزيرة العربية؛ فكانت تلك الأسواق مزدهرة ومتنوعة بأنواع كثيرة من السلع التجارية⁽³⁹⁾ لسد احتياجات سُكَّانها ومن جاورهم؛ فكان من أشهر تلك الأسواق: سوق الندي، وسوق الجامع، وسوق البُنْط، وسوق الخاسكية⁽⁴⁰⁾، وسوق العصر، وسوق البدو، وسوق البرادعة، وسوق السبحية وسوق الرقيق وغيرها من الأسواق القديمة التي كانت تمتد بجانب البحر⁽⁴¹⁾.

الخدمات البحرية وإرشاد السفن إلى مكان رسوها أو إخراجها بواسطة المرشد الملاحي⁽⁴²⁾؛ حيث اشتهر سكان جدة بعمل المرشدين في الميناء⁽⁴³⁾؛ إضافة إلى الإشراف المباشر في الميناء من حيث تطبيق الأنظمة والقوانين؛ كتحصيل إيرادات جمرك جدة من الرسوم والضرائب؛ فقد كان النظام المتبع في توزيع صافي حاصلات الجمرك مناصفةً بين الوالي العثماني وأمير مكة المكرمة⁽⁴⁴⁾، وكانت تُحدّد قيمة البضائع الواردة إلى الجمرك والصادرة منه بواسطة موظف من الجمارك يطلق عليه (الخردجي)؛ أي: المثمن⁽⁴⁵⁾، ولم يكن يُسمح لأصحاب السفن بالرسو في الميناء وتفريغ ما فيها من البضائع إلا بعد إذن من السلطات الرسمية⁽⁴⁶⁾، وكان ملاكو السفن إذا دفعوا رسوماً في جمرك جدة لا يدفعون رسوماً في موانئ الحجاز الأخرى⁽⁴⁷⁾؛ ولعل هذا الأمر زاد من أهمية جمرك جدة من الناحية المالية؛ نظراً لأن معظم السفن التجارية القادمة إلى ولاية الحجاز عادةً ما تأتي إلى ميناء جدة - أولاً - وتدفع جمركها بعد تفريغ حمولاتها، وقد كانت تزداد الرسوم بازدياد عدد السفن التجارية الواردة إليه، وخصوصاً خلال مواسم الحج. وقد قامت السلطات الرسمية بين الحين والآخر بإصلاحات اللازمة لتطوير الميناء والاستفادة من تجارتها البحرية؛ ففي عام

(1312هـ/1895م) افتتح رصيف جديد لميناء جدة لتنظيم حركة مرور الحجاج والمسافرين القادمين إليها⁽⁴⁸⁾، وفي عام (1315هـ/1898م) أرسلت ولاية الحجاز للحكومة المركزية بإستانبول بضرورة تأسيس رصيف وترسانة⁽⁴⁹⁾ في جدة لتأمين حركة مرور السفن القادمة والمغادرة من الميناء⁽⁵⁰⁾، كما قام الوالي عثمان نوري باشا⁽⁵¹⁾ بالإصلاحات اللازمة لتطوير ميناء جدة وتحسين أداؤه؛ كتنظيم حركة نقل الحجاج والبضائع بواسطة السنايك إلى الميناء، وعدم ترك البضائع والسلع على الأرصفة منعاً للتلّف، كذلك تسقيف الأسواق بالخشب والحديد لكيلا يتعرض التجار وسلعهم لحرارة الشمس؛ إلى جانب هدم العشش من الدكاكين والمقاهي حفاظاً على الصحة العامة⁽⁵²⁾.

لم تكن تجارة مدينة جدة ومينائها قاصرة على التجارة البحرية فقط؛ بل كان هناك التجارة البرية التي يمارسها تجار جدة مع الموانئ والمدن كافة في شبه الجزيرة العربية؛ حيث تعتمد تلك التجارة على طرق القوافل التجارية التي لا بدّ من توافر الأمن لنقل البضائع والسلع من جدة إلى باقي الموانئ والمدن الداخلية⁽⁵³⁾، وقد كان القبائل البادية هي المهيمنة على تجارة القوافل بصفة عامة، والتي كانت تنشط حركة القوافل أكثر خلال مواسم الحج، حيث كان لقبائل حرب وعتيبة وجهينة اليد الطولى في إعداد تجارة القوافل وتسييرها⁽⁵⁴⁾، وقد كانت تُمثل قوافل الحج للقبائل مصدراً رئيسياً للدخل، وفرصة للتجارة؛ فالتجار يذهبون بالقوافل إلى القبائل لبيعوا بضائعهم ثم يعودون لينضموا إلى الحجاج قبل رحيلهم من الحجاز⁽⁵⁵⁾.

ينبع البحر:

برزت أهمية ميناء ينبع البحر ميناءً رئيسياً للمدينة المنورة والتي كانت تُرسل إليها سنوياً من الدولة العثمانية أو من ولاية مصر المعونات الاقتصادية والعينية من الحبوب والقمح، ومخصصات الحرم المكي، ولوازم الحرم النبوي الشريف؛ إلى جانب أرزاق التكية المصرية، وما تحتاج إليه قافلة الحج المصري التي كانت تمرّ براً على مقربة من الميناء⁽⁵⁶⁾؛ فكان ميناءً مهماً وفاعلاً في النشاط الاقتصادي خلال تلك الفترة؛ حيث تعدّ التجارة والملاحة أهم الحرف والأنشطة الرئيسة لسكان ينبع البحر؛ إضافةً إلى صيد الأسماك واستخراج الصدف⁽⁵⁷⁾، وصناعة السفن والمراكب الشراعية⁽⁵⁸⁾؛ وقد قدّر عدد سكان ينبع البحر بين (5000) و (7000) شخص⁽⁵⁹⁾، وفي أواخر العهد العثماني قدّر عددهم بـ (12,000) شخص⁽⁶⁰⁾، معظمهم ينتمون إلى قبيلة جهينة الموجودين في المناطق المجاورة لمدينة ينبع التي تمتد شمالاً بطول ساحل الحجاز؛ لذا وُصفت ينبع أنها مدينة عربية تماماً لقلّة عدد الأجانب فيها؛ فكان لتجار ينبع نشاط بحري واسع ممتد بامتداد البحر الأحمر، وكان يرسو بميناء ينبع ما يقرب من أربعين أو خمسين سفينة لأجل التجارة⁽⁶¹⁾، ومن أهم الواردات التي كانت تصل إلى مينائي ينبع البحر ورابع: (الحنطة، والشعير، والقمح، والأرز، والعدس، والفول، والذرة والدقيق، والدخن، والسكر، والشاي والأخشاب)، وتشمل الصادرات: (التمور، والعسل، والملح، والجلود، والأغنام، والأقمشة الهندية، والفحم النباتي، والحناء)⁽⁶²⁾.

ولقد ارتبطت ينبع البحر بالتجارة الداخلية مع كلّ من المدينة المنورة، وجدة، ورابع، والوجه، والمويلح؛ والتي كانت تتمثل في الاستيراد والتصدير، وتوزيع البضائع، والنقل التجاري

البحري والبري؛ إذ كانت التجارة البرية بين المدينة المنورة وينبع البحر تتم بتسيير قافلة كل أسبوعين أو كل شهر - بحسب عدد الإبل الصالحة للسفر - لنقل البضائع والسلع⁽⁶³⁾، كما أن المراكب الشراعية قد أدّت دوراً مهماً في نقل البضائع والمسافرين بين ميناء ينبع البحر وبقية الموانئ في الحجاز. وحرصت السلطات الرسمية آنذاك على تأمين حركة النقل والعبور بين الموانئ؛ سواء عن طريق البحر، أو البر، وتأمين وصول قوافل الحجاج، وبحسب ما ذكره الرحالة المصري اللواء محمد صادق باشا الذي زار ينبع البحر عام (1297هـ/1880م) أنه كان يوجد في الميناء مخازن كبيرة لتخزين الغلال والمؤن التي كانت تُرسلها مصر خلال تلك الفترة، وأن معظم تجّارها كانوا من صعيد مصر؛ إلى جانب تجّار العرب الذين كانوا يزورون ينبع البحر خلال مواسم الحج، كما أن الحجاج كانوا يشترون ما يلزمهم من سوق ينبع⁽⁶⁴⁾، ويقع هذا السوق بجوار الميناء، وتباع فيه مختلف البضائع والسلع، وهو عبارة عن مجموعة من الدكاكين بينها طريق ضيق يسير فيها الناس، وهذه الدكاكين كانت مسقوفة بجذوع النخل⁽⁶⁵⁾؛ فقدّر عددها بـ(300) دكان⁽⁶⁶⁾، وبمرور الوقت ازداد عدد الدكاكين والمحلات التجارية؛ فتميز سوق ينبع بحركة تجارية واسعة ومستمرة طوال العام، وبالأخص خلال مواسم الحج⁽⁶⁷⁾؛ وبجانب السوق توجد المقاهي التي يتردد عليها التجّار والحجاج وغيرهم⁽⁶⁸⁾. وقد كان سكان ينبع البحر يستفيدون من تخزين حاجيات الحجاج من بضائع ومؤن مقابل مبلغ معيّن إلى حين عودتهم من الحج⁽⁶⁹⁾.

كما تقع مصلحة للجمارك في الجهة المقابلة للميناء الذي ترسو عليها السفن القادمة، ويتولى إدارة شؤون هذه المصلحة عدد من الموظفين الأتراك الذين كانوا يحصلون الرسوم على البضائع الواردة للميناء⁽⁷⁰⁾؛ إلى جانب مقر للحكومة والبريد، وصهاريج يجمع فيها مياه الأمطار، وبسبب موقع ينبع البحر الإستراتيجي، ووقوعها على طريق قوافل الحجاج والتجّار فإن الوالي عثمان نوري باشا قد بنى سوراً ثانياً لينبع حمايةً لها⁽⁷¹⁾، وكان يدير شؤون المدينة قائمقام خاص لمتابعة أوضاعها؛ حيث كانت تتبع إدارياً لسنجق المدينة المنورة⁽⁷²⁾، كما كان لينبع محافظ ونائب عنه، ومجلس إدارة يرأسه المحافظ ويتألف من ستة أعضاء، ثلاثة منهم منتخبون⁽⁷³⁾.

ولقد اهتمت السلطات العثمانية بإصلاح ميناء ينبع البحر وترميم أرصفته خلال تلك الفترة؛ بهدف تنشيط الحركة التجارية فيه؛ ففي عام (1321هـ/1903م) حيث أصدرت السلطات الرسمية أوامرها بضرورة ترميم أرصفة الميناء وإصلاحه لأجل حماية الحركة التجارية فيه، وعدم إتلاف البضائع والسلع الموجودة في المخازن⁽⁷⁴⁾.

رابغ :

تقع رابغ على ساحل البحر الأحمر فيما بين ينبع البحر وجدة، وهي عبارة عن مرفأ صغير يبعد عن جدة سبعة أميال بحراً وثلاثين ساعة برّاً ناحية الشمال⁽⁷⁵⁾؛ لذا وُصفت رابغ أنها قرية تبعد عن ساحل البحر مسيرة ساعة على الجمال، ولم يكن بها مرسى للسفن؛ حيث كانت السفن تقف بعيدة في عرض البحر، لتتنقل بعدها السنايك البضائع والمسافرين إلى الساحل⁽⁷⁶⁾. وترجع أهمية رابغ خلال تلك الفترة في أنها أحد الموانئ الرئيسة لنزول قوافل الحجاج القادمة

إليها عن طريق البحر وخاصة من مصر والشام والشمال الإفريقي والإحرام منها ثم التوجه إلى مكة المكرمة؛ إلى جانب أنها إحدى محطات التموين الاقتصادي والعسكري للقوافل المارة بها⁽⁷⁷⁾؛ إذ يوجد بها سوق كبير

وقلعة تحتوي على مخازن للغلال وذخائر⁽⁷⁸⁾ كان قد بناها الوالي عثمان باشا⁽⁷⁹⁾ عام (1260هـ/1844م) بهدف حماية القوافل والتجار وغيرهم من اعتداءات بعض القبائل⁽⁸⁰⁾. وقد ازدهر هذا الميناء بحركته التجارية الداخلية التي ربطت بينه وبين ميناء جدة باستيراد كثير من البضائع التي تصل إلى جدة من الموانئ الهندية، وإعادة تصديرها إلى رابغ بواسطة المراكب الشراعية⁽⁸¹⁾، كما ارتبط بميناء ينبع البحر وبما يرد إليه من بضائع مصرية خلال تلك الفترة⁽⁸²⁾، وأيضاً بميناء الليث في جنوب جدة⁽⁸³⁾؛ إلى جانب ازدياد حركة البيع والشراء فيه خلال مواسم الحج عند مرور قوافل الحجاج⁽⁸⁴⁾، ومع تطور الحركة التجارية في رابغ قررت السلطات الرسمية تأسيس إدارة للرسوم الجمركية عام (1301هـ/1884م) إلى جانب مخازن لتخزين البضائع والسلع التجارية في الميناء؛ منعاً للتلف أو السرقة⁽⁸⁵⁾.

الليث :

يُعد ميناء الليث أحد أقدم الموانئ على ساحل البحر الأحمر، وهو ميناء صغير في جنوب جدة، قُدِّر عدد سكانه بـ (6000) نسمة⁽⁸⁶⁾، فسُمِّيت خلال تلك الفترة بالحميدية أو قائمقامية الليث (معمورة الحميدية) بحسب وضعها الإداري في ولاية الحجاز⁽⁸⁷⁾؛ وحظي باهتمام كبير خلال تلك الفترة لأسباب تجارية وعسكرية؛ حيث كان منفذاً بحرياً مهماً لكل من عسير وتهامة، يرتاده تجار عسير لقربه من ميناء القنفذة⁽⁸⁸⁾ الذي تربطه بالليث روابط التبادل التجاري المحلي؛ إلى جانب ميناء جدة الذي كانت تُرسل البضائع والتجارة الداخلية إلى الليث بواسطة المراكب الشراعية والسفن التجارية؛ والتي تجد رواجاً كبيراً في سوق الليث⁽⁸⁹⁾. ولم يقتصر نشاطه التجاري على ورود السفن من موانئ الحجاز فحسب؛ بل من خارجه كموانئ البحر الأحمر والخليج العربي والهند؛ فكان بها جمرك، وأمينها يُحصِّل الرسوم على بضائع التجار؛ سواء الواردة إلى الميناء، أو الصادرة منه؛ إضافةً إلى وجود كاتب للجمرك مهمته تسجيل الرسوم المقررة على البضائع⁽⁹⁰⁾.

ولقد شمل واردات ميناء الليث الكثير من البضائع والسلع المتنوعة مثل: (الدقيق، والبن، والشاي، والسكر، والتوابل، والزيت، واللبن، والمصوغات الذهبية والفضية، والسلاح)؛ حيث كانت تجارة السلاح خلال تلك الفترة مزدهرة لافتقار الناس إلى عنصر الأمن، وقد اعتاد تجار قبائل ألحع على ارتياد ميناء الليث لشراء ما يلزمها من السلاح، وقد ثُمِّلَت صادرات ميناء الليث في: (الجلود، والصمغ، والحبوب، والسمن البلدي، والتمر، والأصواف، والماشية)⁽⁹¹⁾.

ولما لميناء الليث من أهمية لموقعه الجغرافي المهم، ولأهميته التجارية والإستراتيجية على ساحل الحجاز؛ فإن الوالي عثمان نوري باشا قد قدَّم مذكرة إلى الحكومة المركزية بإستانبول في (19 ربيع الأول 1305هـ/ 15 ديسمبر 1887م) يطلب فيها تخصيص المبلغ المطلوب لإصلاح وإعمار، من بناء مقر للحكومة، وقلعة صغيرة، وعدة منازل⁽⁹²⁾، وبالفعل أُصلِح الميناء وعُمِّر بفضل جهود

الوالي العثماني خلال تلك الفترة⁽⁹³⁾، وقد ساعد على ازدهار الحركة التجارية في ميناء الليث وأسهم بفاعلية في تطويرها العمراني أنها كانت محطة لمرور قافلة الحج اليمني جنوباً أو بالقرب منها؛ حيث كان الحجاج يشترتون ما يحتاجون إليه من سلع ومواد الغذائية، ويبيعون بعض السلع والمصنوعات التي جلبوها معهم؛ مما يحقق منفعة كبيرة لسكان الليث والتجار خلال مواسم الحج⁽⁹⁴⁾.

موانئ شمال الحجاز: الوجه - المويلح - ضباء - العقبة:

بدأت الدولة العثمانية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (1293 - 1327هـ/1876 - 1909م) تطالب بضمّ الشريط الساحلي الممتد من الوجه جنوباً حتى العقبة شمالاً تحت الإدارة العثمانية في الحجاز وإنهاء السيادة المصرية لها؛ حفاظاً على الساحل الشمالي للبحر الأحمر⁽⁹⁵⁾؛ نتيجة لمتغيرات عدة في المنطقة، ومراسلات الوالي عثمان نوري باشا للحكومة العثمانية⁽⁹⁶⁾، من أبرزها الاحتلال البريطاني لمصر عام (1299هـ/1882م) وإبعاد الخطر البريطاني عن شمال الحجاز؛ لكون تلك المواقع والقلاع تمثل خطاً أولياً للأماكن المقدسة عبر طرق قوافل الحج المصري والشامي الواقعة إلى الداخل، وهو أمر أدركته الدولة العثمانية؛ لذلك وقفت بشدة أمام أي خطر يقترب من شمال الحجاز⁽⁹⁷⁾؛ وإبعاداً لهذا الخطر أرسلت الإدارة العثمانية في الحجاز (200) جندي وجهاراً إدارياً برئاسة قائمقام، ومعه موظفون للسيطرة على الوجه وإدارتها عام (1305هـ/1888م)⁽⁹⁸⁾، وفي (1 رجب 1309هـ/31 يناير 1892م) أصدرت الأوامر إلى ولاية الحجاز بضمّ مينائي المويلح وضباء تحت الإدارة العثمانية مباشرة⁽⁹⁹⁾، وفي العام نفسه ألحقت العقبة بولاية الحجاز بعد انسحاب القوات المصرية منها⁽¹⁰⁰⁾.

أما أهم ملامح ومقومات النشاط التجاري لتلك الموانئ فقد جاءت كالآتي:

الوجه: ميناء صغير على الساحل الشرقي للبحر الأحمر شمال الحجاز، قدر عدد سكانه بـ(2500) نسمة، وبحسب التشكيلات الإدارية لولاية الحجاز فقد أصبح الوجه قائمقامية من الدرجة الأولى نظراً لأهميته، ويوجد فيه مقر للحكومة، وثكنات عسكرية، وإدارة الحجر الصحي⁽¹⁰¹⁾، وقلعة عسكرية تحتوي على مخازن لتموين قوافل الحجاج، وبرج على الساحل لمراقبة حركة السفن⁽¹⁰²⁾، وقد عمل سكانها في صيد الأسماك والتجارة مع موانئ البحر الأحمر؛ حيث تصل البضائع والسلع من مينائي السويس والقصور؛ إلى جانب البريد عبر خط ملاحي السويس - الوجه كل خمسة عشر يوماً بواسطة مراكب الشركة الخديوية⁽¹⁰³⁾؛ أما صادرات الوجه الخارجية فكانت عبارة عن منتجات محلية كالسمن والصوف⁽¹⁰⁴⁾، وكذلك يوجد سوق محلي يقصده التجار والحجاج والقبائل البادية خلال مواسم الحج، وبلغ عدد دكاكين الوجه (20) دكاناً⁽¹⁰⁵⁾؛ فكان للقبائل البادية دور في تجارة الوجه حيث يبيعون الزبد واللبن وغيره، ويشترتون الأرز والبن⁽¹⁰⁶⁾.

ومع تطور تجارة الوجه البرية والبحرية وبناءً على مذكرة أرسلتها إدارة الرسوم الجمركية في جدة عام (1313هـ/1895م) إلى نظارة الرسوم الجمركية بإستانبول تقرر تأسيس مقر لإدارة الرسوم الجمركية في الوجه على مساحة أرض (182) متراً مربعاً، وبتكلفة مالية (14,729) قرشاً عثمانياً

من خلال الرسوم والكشف المبدئي لمبان تلك الإدارة المزمع تأسيسها، وعلى ما يبدو فقد أصبحت إدارة الرسوم الجمركية في الوجه تابعة لإدارة الرسوم الجمركية في جدة بعد تأسيسها عام (1316هـ/1898م) ⁽¹⁰⁷⁾.

المويلح : ساعد موقع المويلح على طريق الحجاج في ازدياد الحركة التجارية فيها بحسب ما ذكره الرحالة الذين زاروها خلال تلك الفترة، وفي الوقت نفسه ارتبطت بعلاقات تجارية مع الموانئ المصرية وغيرها من الموانئ بواسطة المراكب الشراعية، حيث مثلت التجارة النشاط الرئيس لسكانها وما جاورهم من القبائل البادية ⁽¹⁰⁸⁾، وقد وقّرت قلعة المويلح متطلبات قافلة الحج المصري، وللتجّار والقبائل القاطنين حول القلعة ⁽¹⁰⁹⁾، وقد كان يوجد أمام القلعة سوق يباع فيها ما يحتاجه الحجاج والمسافرون من البضائع والسلع؛ كالحبوب، والخضروات، والعسل، والسمن وغيره ⁽¹¹⁰⁾، وكان التجّار الذين يقصدون المويلح يقيمون في أكواخ أو خيام، كذلك القبائل البادية لما لها من الأهمية بالنسبة لهم؛ لأنها أقرب بلدة إليهم يحصلون فيها على المؤن والبضائع ⁽¹¹¹⁾، وبحسب ما ذكره الرحالة المصري صادق باشا الذي مر بالمويلح عام (1297 هـ/1880م) أن بها مخازن لتجارة الفحم والحطب والمواد الغذائية ⁽¹¹²⁾.

ضباء: يعدّ أحد أقدم الموانئ على ساحل البحر الأحمر، وهو ميناء صغير يستقبل الحجاج عن طريق المراكب الشراعية ⁽¹¹³⁾؛ والبضائع والسلع من الموانئ المصرية؛ فمنذ أوائل عام (1300هـ/1883م) كانت هناك حركة الصادرات والواردات متبادلة بين ضباء ومصر بواسطة السفن الشراعية؛ إضافةً إلى علاقات تجارية مع موانئ البحر الأحمر نتيجةً لاشتغال سكانها بالتجارة البحرية؛ فضلاً عن حركة تجارية داخلية مع جدة وينبع والوجه، وبجانب هذه الحركة التجارية البحرية كانت تقوم حركة تجارية برية بين ضباء وبقية المناطق والمدن ⁽¹¹⁴⁾. وقد تمتعت مدينة ضباء بأهمية كبيرة خلال تلك الفترة؛ نتيجةً لموقعها الإستراتيجي لجميع الطرق التي تأتيتها من ولايتي الشام والحجاز وما إليهما ⁽¹¹⁵⁾، وقد كان فيها سوق تجاري يَمُون بعض المدن والمناطق القريبة من المواد الغذائية الضرورية التي يعتمد عليها السكان في حياتهم ⁽¹¹⁶⁾.

العقبة: هي مدينة صغيرة في رأس خليج العقبة على نحو (190) ميلاً من السويس بطريق البحر، ومن ثمّ فهي تحتل موقعاً متميزاً على رأس الخليج الضيق الذي أعطته اسمها؛ فعُرفت قديماً باسم (أيلة) ⁽¹¹⁷⁾، وقد عظم شأنها في العهد العثماني الثاني عندما جعلوها مركزاً لتموين جيشهم في اليمن، ومدوا إليها خط الهاتف من معان عام (1323هـ/1905م)، وكان من المقرر أن يمتد خط فرعي سكة حديد الحجاز من معان إلى العقبة، لكن لم يُنفذ؛ إلى جانب أنها كانت محطة من محطات قافلة الحج الشامي والمصري ⁽¹¹⁸⁾.

وقد برز دور العقبة الاقتصادي خلال تلك الفترة لكونها ملتقى للطرق التجارية البرية والبحرية؛ حيث شهدت المنطقة صلات تجارية مع كلّ من بلاد الشام ومصر عبر العديد من الطرق؛ مما ساعد على وصول السلع التجارية إليها، وتصدير بعض منها إلى خارجها؛ سواء كان ذلك إلى المناطق المجاورة، أو إلى بلدان المجاورة مثل بلاد الشام ومصر؛ إلى جانب كونها سوقاً تجارياً

كبيراً منذ انتظام مرور قوافل الحج المصري على الدرب البري إليها حتى عام (1301هـ/1884م) عندما اتخذت طريقاً بحرياً من السويس إلى جدة للوصول إلى الأماكن المقدسة، وقد كان للقبائل البادية دور في النشاط التجاري للعقبة بتقديم إبلهم وخدماتهم لقوافل الحج المارة، مقابل الأعطيات الممنوحة لهم، وأحياناً مرافقتها إلى مكة المكرمة؛ إضافة إلى تسويق منتجاتهم المحلية وشراء ما يلزمهم من المؤن والبضائع⁽¹¹⁹⁾. ومن الملاحظ أن موانئ شمال الحجاز كانت عبارة عن مرافئ صغيرة لتوقف المراكب الصغيرة ومرورها، لا السفن البخارية الكبيرة، مع محدودية النشاط التجاري والنتاج المحلي، ما عدا ميناء الوجه الذي اكتسب الأهمية الإدارية والسياسية والاقتصادية خلال تلك الفترة، إلى جانب أنها عبارة عن محطات لمرور قوافل الحجاج شمالاً إلى مكة المكرمة، وفي تقديم بما يلزم من الماء والمؤن. وقد استمرت الموانئ تمثل أهمية بارزة لمراكز للحركة التجارية لسكان ولاية الحجاز حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى؛ حيث توقفت الحركة التجارية للموانئ نتيجةً للحصار البحري البريطاني لساحل الحجاز⁽¹²⁰⁾، وفي (9 شعبان 1334هـ/10 يونيو 1916م) اندلعت الثورة العربية الكبرى بعد مراسلات (حسين - مكماهون)⁽¹²¹⁾ (3) لتكون جدة أول مدينة تقع في أيدي قوات الشريف حسين بن علي بعد أن سلمها العثمانيون لهم في (15 شعبان/ 17 يونيو) في ذلك العام، وأصبحت مستودعاً كبيراً ومخزناً للأسلحة والذخائر لعمليات قوات الشريف خلال الثورة العربية⁽¹²²⁾؛ أما باقي الموانئ فقد سلم بعضها أو كلها للثوار على إثر سقوط جدة؛ إما سلماً أو عسكرياً إلى أن سقطت العقبة بأيدي قوات الشريف عام (1335هـ/1917م)⁽¹²³⁾.

الخاتمة :

أسهم الموقع الجغرافي للحجاز على ساحل البحر الأحمر واتصاله ببلاد الشام شمالاً واليمن جنوباً، وبمصر براً وبحراً، ومقابلته للموانئ الإفريقية في تنشيط الحركة التجارية، وازدهار الأسواق بتنوع السلع القادمة إليه، كما ارتبطت الحركة التجارية في الحجاز بمواسم الحج ارتباطاً وثيقاً؛ فتكرار الشعيرة سنوياً فتح المجال أمام العديد من الأنشطة التجارية التي تتم عبر المنافذ الساحلية لهذا الإقليم؛ ومن ثم ارتكز النشاط التجاري لموانئ الحجاز على عاملين رئيسيين، هما: الموقع الإستراتيجي للإقليم على ساحل البحر الأحمر، وتدفق الحجاج سنوياً خلال مواسم الحج. وبعد العرض التاريخي للموضوع توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، من أهمها:

ارتبط النشاط التجاري لموانئ الحجاز بعدة عناصر أو مقومات مشتركة أثرت في وجود هذا النشاط ونموه؛ ولعل من أبرزها الموقع الجغرافي وأثره على نشاط السكان التجاري، مواسم الحج، الأسواق التجارية والمخازن، الجمرك، تنوع التجارة ما بين داخلية وخارجية.

أن جميع الموانئ في الحجاز قد ارتبطت ببعضها بواسطة المراكب أو السفن الشراعية الصغيرة لنقل البضائع والمسافرين، وأيضاً عن طريق قوافل الحج المارة بالقرب منها، والقبائل البادية الذين يقصدون الموانئ للبيع والشراء.

أن النشاط التجاري البحري في الحجاز كان مركزاً في موانئ بعينها على رأسها جدة وينبع البحر؛ مع تباين بقية الموانئ وتفاوتها في الأهمية التجارية والاقتصادية.

دور الوالي عثمان نوري باشا في إصلاح بعض الموانئ وتعميرها لتنشيط الحركة التجارية فيه وحمايته؛ إلى جانب دوره في استعادة الإدارة العثمانية لموانئ شمال الحجاز وإنهاء التبعية المصرية لها؛ نتيجة لمتغيرات وأحداث عدة في المنطقة.

التوصيات :

ضرورة اهتمام بالدراسات البحثية حول الوظائف والمهن المتعلقة بالتجارة البحرية في موانئ الحجاز والبحر الأحمر.

إلقاء الضوء على دور القبائل العربية بالحجاز من النواحي الاقتصادية والاجتماعية خلال فترات تاريخية متعاقبة.

إعداد دراسة تاريخية حول جهود الوالي العثماني نوري باشا في الولايات العربية (الحجاز، واليمن، وبلاد الشام).

ملحق رقم (1)، خريطة إقليم الحجاز وموانئه خلال فترة الدراسة⁽¹²⁴⁾ (*) :



الهوامش:

- (1) أحمد السباعي، تاريخ مكة دراسات في السياسة والعلم والاجتماع والعمران، ج2 (الرياض : الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على تأسيس المملكة العربية السعودية، 1419هـ/ 1999م)، ص 592 - 593 ، 635
- (2) عبد الرحمن سعد العرابي، التمردات الاجتماعية في مكة المكرمة إبان فترة الحكم العثماني للحجاز 1256 - 1334 هـ/ 1840 - 1916 م أسبابها وتأثيراتها من خلال المصادر المحلية المعاصرة، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، مج 18، ع 1 (1431هـ/ 2010م)، ص 4 ، 46 .
- (3) العرابي، التمردات الاجتماعية في مكة المكرمة، ص 17.
- (4) للاستزادة حول قانون الولايات الصادر من الدولة العثمانية عن الحجازانظر:
Saleh Muhammed Al - Amr, The Hijaz Under Ottoman Rule 1869 - 1914 : Ottoman
Vali, The Sharif of Mecca, and The Growth of British Influence, (Riyad: Riyad University,
1978), p 71.
- (5) تستند حركة التنظيمات أو حركة الإصلاح والتجديد العثمانية إلى مرسومين أساسيين صدرتا في عهد السلطان العثماني عبد المجيد الأول (1255 - 1278هـ/ 1839 - 1861م)، وقد كان لهما الفضل في إنقاذ الدولة من أزمات تعرضت لها، وسنّ قوانين وأنظمة تتماشى مع ظروف ذلك العصر وعلى المبادئ الأوروبية دون المساس بالشريعة الإسلامية، فُعرف الأول بخط شريف كلخانة عام (1255هـ/ 1839م)، والثاني بخط الهمايوني عام (1272هـ/ 1856م). انظر : أحمد عبد الرحيم مصطفى، أصول التاريخ العثماني، ط3 (القاهرة: دار الشروق، 1424هـ/ 2003م)، ص 198 - 213
- (6) مبارك محمد المعبدى، النشاط التجاري لميناء جدة خلال الحكم العثماني الثاني 1256 هـ- 1335/1840 - 1916م (جدة: النادي الأدبي الثقافي، 1413هـ/ 1993م)، ص 21، 259
- (7) آمال السبكي، الملاحاة البريطانية في البحر الأحمر 1881 - 1888م ، (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1985م)، ص 8، 14؛ سلوى سعد سليمان الغالبي، دور القنصلية البريطانية في جدة من خلال وثائق الأرشيف البريطاني (1297 - 1302 هـ/ 1879 - 1884 م)، الدرعية، السنة 14 ، العددان الثالث والرابع والخمسون، (1433هـ/ 2012م) ، ص 303
- (8) جميلة العيسى، الصراع البريطاني الفرنسي حول البحر الأحمر (1213 - 1286هـ/ 1798 - 1869م)، (الرياض: مكتبة العبيكان، 1421هـ/ 2001م)، ص 381 - 382.
- (9) المعبدى، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 145 - 146.
- (10) للاستزادة أكثر حول قانون التجارة البحرية الذي أصدرته الدولة العثمانية عام (1280هـ/ 1863م) انظر: نوفل أفندي نعمة الله نوفل، الدستور، مراجعة وتدقيق: خليل أفندي الخوري، مج1، (بيروت: المطبعة الأدبية، 1301هـ)، ص 266 - 322
- (11) الامتيازات التجارية: اسم يطلق على الاتفاقيات الخاصة التي نال بها الأجانب المقيمون في

- الدولة العثمانية حقوقاً تستثني رعاياها من سلطات التشريعات كالقضاء والضرائب، وكانت الامتيازات تتضمن إعفاء الأجانب من الضرائب، واحترام حرمة مساكنهم، وحمايتهم من القبض عليهم إلا من خلال أحد موظفي القنصلية التابع لها. انظر: أحمد عطية الله، القاموس السياسي، ط3، (القاهرة: دار النهضة العربية، 1968 م)، ص 118.
- (12) عبد الرؤوف سنو، تطوّر الاتجاهات الإسلامية في الدولة العثمانية: من التنظيمات حتى نهاية عصر السلطان عبد الحميد الثاني، مجلة المنهاج، ع4، (1417هـ/1996م)، ص 117 - 118.
- (13) محمد سعيد الشعفي، التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني 1840/1916م، (الرياض: دن، 1428هـ/2007م)، ص 41.
- (14) الفرق بين المرفأ والميناء أن المرفأ يُطلق على الجزء الهادي من الماء الذي يعدّ لحماية السفن؛ بشرط أن يكون ذا عمق كافٍ يسمح باستقبالها ورسوها؛ أما الميناء فيشمل المرفأ إضافةً إلى جميع المنشآت التي تستخدم في عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وزوارق الإرشاد وغيرها؛ ومع ذلك فليس كل مرفأ طبيعي يكون ميناء. انظر: ثريا أحمد العصيمي، المظاهر الحضارية لمدينة جدة من خلال كتب الرحالة الغربيين، (جدة: مركز تاريخ البحر الأحمر وغرب المملكة العربية السعودية، 1445هـ)، ص 91.
- (15) عبد الله بن سراج عمر منسي، جدة في التاريخ الحديث (923 - 1344هـ/1517 - 1926م)، (الناشر المؤلف، 1436هـ/2015م)، ص 97.
- (16) أيوب صبري باشا، مرآة جزيرة العرب، ترجمة وتعليق: أحمد فؤاد متولي والصّفصافي أحمد المرسي، (القاهرة: دار الآفاق العربية، 1419هـ/1999م)، ص 134 - 135.
- (17) قائم مقام: هو الشخص الذي يقوم مقام الغير في منصبه، مثل قائم مقام الصدارة وقائم مقام إستانبول، وهو أعلى منصب إداري في الأفضية؛ وفي جدة كان قائم مقام يمارس سلطته الواسعة بواسطة عدد من الموظفين والهيئات التي يرأسها، وكان تعتمد سلطته ونفوذه على شخصية والي الحجاز من حيث قوته أو ضعفه. انظر: سهيل صابان، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، (الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية، 1421هـ/2000م)، ص 170؛ إسماعيل، مرجع سابق، ص 21.
- (18) صابرة مؤمن إسماعيل، جدة خلال الفترة 1286 - 1326هـ/1869 - 1908م دراسة تاريخية وحضارية في المصادر المعاصرة، (الرياض: دار الملك عبد العزيز، 1418هـ)، ص 19، 21.
- (19) تهاني جميل الحربي، القنصليات الأجنبية في جدة (1252 - 1344هـ/1836 - 1925م) دراسة تاريخية وثائقية، (الرياض مركز الملك سلمان لدراسات تاريخ الجزيرة العربية، 1440هـ/2019م)، ص 341؛
- (20) Al - Amr, Op.Cit, p 169.
- (21) وليم أوكسنولد، الدين والمجتمع والدولة في جزيرة العرب الحجاز تحت الحكم العثماني 1840 - 1908م، ترجمة: عبد الرحمن سعد العراي، جدة: مركز النشر العلمي جامعة الملك عبد العزيز، 1431هـ/2010م)، ص 149.

- (22) أوكسنولد، مرجع سابق، ص 40، 42.
- (23) العصيمي، مرجع سابق، ص 102.
- (24) حجاز ولايتي سالنامه سي سنة 1309هـ/1892م ، (مكة المكرمة: مطبعة الحجاز ولايتي، 1309هـ)، ص 277 - 278؛ صبري باشا، مرآة جزيرة العرب، ص 133.
- (25) السنائيك: مفردها سنوك، وهي زوارق أو مراكب شراعية متوسطة الحجم، تحمل ما يزن مائة رطل فما فوق، وهي تنقل البضائع والمسافرين من السفن الكبيرة الراسية في البحر إلى الساحل؛ والواقع أن هذه المراكب الشراعية كانت لها أسماء مختلفة للتمييز بين أنواعها؛ فهناك سنوك وهو أكبرها، والهوري وهو عبارة عن زورق صغير يتسع لشخصين أو ثلاثة، وغالبًا ما يستعمله الصيادون، وهناك النوري وهو الوسط بين السنوك الكبير وبين الهوري الصغير. انظر: الأرشيف العثماني بإستانبول، 7/DH.MKT 1351، السفن الشراعية في جدة، عام 1303 هـ، محمد علي مغربي، ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر الهجري، (جدة: تهامة، 1982م)، ص 175
- (26) المعبدى، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 415 .
- (27) يقيم ريزفان، الحج قبل مئة سنة - عبد العزيز دولتشين ومهمته السرية في مكة عام 1898م، ترجمة: دار التقدم في موسكو، ط2، (بيروت: دار التقريب بين المذاهب الإسلامية، 1993م)، ص 179.
- (28) عبد الرحمن سعد العرابي، الحرفيون في جدة في القرن 13هـ/19م، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، مج 23، ع1، (1436هـ/ 2016م)، ص 35، 46.
- (29) حجاز ولايتي سالنامه سي سنة 1309هـ/1892م ، ص 277.
- (30) نورة إبراهيم نامي النامي، أثر النشاط التجاري على البيوت التجارية بجدة وعوامل استمرارها خلال الفترة الزمنية (1256 - 1335هـ/ 1840 - 1916م)، مجلة الدراسات العربية، مج40، ع 3، (2019م)، ص 1441.
- (31) إبراهيم رفعت باشا، مرآة الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، ج1 (القاهرة: مطبعة دار الكتب المصرية، 1344هـ/ 1925م)، ص 23
- (32) حجاز ولايتي سالنامه سي سنة 1301هـ/ 1884م ، (مكة المكرمة: مطبعة الحجاز ولايتي ، 1301هـ)، ص 274.
- (33) الأرشيف العثماني - التصنيف: A.MKT.UM 69/1981 -، عنوان الوثيقة : طلب ولاية مصر تأسيس شركة نقل بحري في البحر الأحمر، تاريخ الوثيقة: 5/ 6/ 1273هـ، دار الملك عبد العزيز، رقم السجل: 43215.
- (34) Ulrike Freitag, A History of Jeddah: The Gate to Mecca in the Nineteenth and Twentieth Century's, (Cambridge: Cambridge University Press, 2020), p 52 .
- (35) أحمد كمال الطوبجي، النقل البحري في مصر، (القاهرة: الدار القومية للطباعة والنشر، 1959م)، ص 65 - 69.

- (36) منسي، مرجع سابق، ص 99.
- (37) أكمل الدين إحسان أوغلي وآخرون، تاريخ مصر في العهد العثماني 1517 - 1914م، مج2، (إستانبول: مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، 1439هـ/ 2017م)، ص 633.
- (38) إسماعيل، مرجع سابق، ص 103.
- (39) جون لويس بوركهارت، ترحال في الجزيرة العربية، ترجمة: صبري محمد حسن، مراجعة: محمد صابر عرب، ج1، (القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2007م)، ص 35، 71.
- (40) مبارك محمد المعبدي، بعض ملامح أسواق جدة التجارية في القرن الثالث عشر الهجري، (جدة: دار العلم للطباعة والنشر، 1410هـ)، ص 13، 20.
- (41) أحمد محمد أحمد الحضراوي، الجواهر المعدّة في فضائل جدة، تحقيق: علي عمر، (القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، 1423هـ/2002م)، ص 50 - 53.
- (42) إسماعيل، مرجع سابق، ص 60.
- (43) عبير عثمان محفوظ الصبان، الحرف والصناعات في جدة في القرن 14هـ/20م، رسالة ماجستير، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، (1441هـ/2020م)، ص 78.
- (44) ريزفان، مرجع سابق، ص 179.
- (45) المعبدي، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 136.
- (46) إسماعيل، مرجع سابق، ص 122.
- (47) المعبدي، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 137.
- (48) Al - Amr ,Op.Cit, p 78.)
- (49) فيليب بيتريا، تاريخ مشترك مصادر فرنسية لتاريخ شبه الجزيرة العربية (الحجاز ونجد) 1839 - 1943م، ترجمة: المركز الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية (صنعاء: المركز الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، 2014م)، ص 157.
- (50) ترسانة: هي المنشأة التي تقام على ساحة واسعة فوق شواطئ البحار والأنهار عمومًا، وتحتوي على الورش التي تُنشئ السفن الحربية والتجارية، وتعمل على صيانتها وإصلاحها. انظر: صالح سعداوي صالح، مصطلحات التاريخ العثماني: معجم موسوعي مصور، مج1، (الرياض: دار الملك عبد العزيز، 1437هـ/2016م)، ص 368.
- (51) الأرشيف العثماني - التصنيف: 374 / 175 - Y.MTV، عنوان الوثيقة: طلب تأسيس رصيف وميناء بحري لجدة، تاريخ الوثيقة: 1315/11/29هـ، دار الملك عبد العزيز، رقم السجل: 45837.
- (52) عثمان نوري باشا: عيّن قائداً للحجاز برتبة فريق عام (1297هـ/1880م)، ثمّ ولياً على ولاية الحجاز وشيخاً للحرم عام (1299هـ/1882م)، وبقي في هذا المنصب حتى عام (1303هـ/1886م). مُنح رتبة المشيرية عام (1303هـ/1886م) تقديرًا للخدمات التي قدمها، وعُزل في السنة ذاتها. ثمّ نقل إلى حلب وبعدها إلى اليمن واليّا، كما عيّن مرتين لولاية بلاد الشام، وأعيد تعيينه

- لولاية الحجاز عام (1310هـ/1892م) وحتى عام (1311هـ/1893م) ، ثم عُزل منها، فعاش في إستانبول حتى وفاته. انظر : سهيل صابان، مداخل بعض أعلام الجزيرة العربية في الأرشياف العثماني، (الرياض: مكتبة الملك عبد العزيز العامة، 1425هـ/2004م) ص 133.
- (53) الحضراوي، مرجع سابق، ص 46.
- (54) لطيفة ناصر المطلق، النشاط التجاري في ميناء جدة الإسلامي في النصف الأول من القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي ، مجلة المؤرخ المصري ، ع 35، (2009 م)، ص 22 - 23
- (55) المعبدّي، بعض ملامح أسواق جدة التجارية، ص 12.
- (56) أوكسنولد، مرجع سابق، ص 46.
- (57) حمد الجاسر، بلاد ينبع لمحات تاريخية جغرافية وانطباعات خاصة، (الرياض: دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، 1967م)، ص 71؛ عدنان عيسى العمري، النشاط الاقتصادي في ينبع في العصر العثماني من خلال الوثائق والإشارات التاريخية، (المدينة المنورة: كرسي الملك سلمان بن عبد العزيز للدراسات تاريخ المدينة المنورة، د.ت)، ص 67
- (58) بوركهات، ترحال في الجزيرة العربية، ج2، ص 210؛ ريزفان، مرجع سابق، ص 177.
- (59) عبد الكريم محمود الخطيب، تاريخ ينبع، (الرياض: دن، 1405هـ/1985م) ، ص 186.
- (60) صبري باشا، مرآة جزيرة العرب، ص 152؛ رفعت باشا، مرجع سابق، ج1، ص 12.
- (61) شرف عبد المحسن البركاتي، الرحلة اليمانية لشريف مكة حسين بن علي، (لندن: دار الوراق للنشر، 2007 م)، ص 144
- (62) بوركهات، ترحال في الجزيرة العربية، ج2، ص 209؛ 210.
- (63) سميرة مبارك علي بلسود، مينائي ينبع ورابغ فيما بين عامي (1256 - 1373هـ/1840 - 1954م) دراسة تاريخية حضارية، رسالة دكتوراه، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، (1430هـ/2009م)، ص 242 - 253؛ العمري، مرجع سابق، ص 23 - 24
- (64) المعبدّي، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 420.
- (65) محمد صادق باشا، الرحلات الحجازية ، إعداد وتحرير : محمد همام فكري، (بيروت: بدر للنشر والتوزيع، 1999م)، ص 93 .
- (66) ريتشارد ف. بيرتون، رحلة بيرتون إلى مصر والحجاز، ترجمة وتعليق: عبد الرحمن عبد الله الشيخ، ج1، (القاهرة: الهيئة العامة للكتاب، 1994م)، ص 186.
- (67) الجاسر، مرجع سابق، ص 109.
- (68) العمري، مرجع سابق، ص 26.
- (69) بيرتون، مرجع سابق، ص 186.
- (70) العمري، مرجع سابق، ص 28.
- (71) بيرتون، مرجع سابق، ص 187.
- (72) رفعت باشا، مرجع سابق، ج1، ص 13.

- (73) ريزفان، مرجع سابق، ص 179.
- (74) رفعت باشا، مرجع سابق، ج1، ص 13.
- (75) الأرشيف العثماني - التصنيف: S.D - 22/2266، عنوان الوثيقة: طلب ترميم وإصلاح رصيف ميناء ينبع، تاريخ الوثيقة: 7 / 8 / 1321 هـ - دار الملك عبد العزيز، رقم السجل: 41723.
- (76) صبري باشا، مرآة جزيرة العرب، ص 153.
- (77) رفعت باشا، مرجع سابق، ج2، ص 202 - 203.
- (78) نهلة شحات محبت، رابغ ووصف الرحالة لها في العصر الحديث، مجلة الجمعية التاريخية السعودية، السنة 19، ع37، (2018م)، ص 44 - 45، 52؛ الرويثي، مرجع سابق، ص 383 - 384.
- (79) صادق باشا، مرجع سابق، ص 95.
- (80) عثمان باشا: عمل واليًا على الحجاز بعد انسحاب قوات محمد علي باشا، وذلك في الفترة من عام (1256 هـ/1841م) حتى عام (1261 هـ/1845م) وهو المعروف بـ(تتار عثمان باشا). انظر: صابان، مداخل بعض أعلام، ص 130.
- (81) سحر علي محمد دعدع، ولاية الحجاز في العصر العثماني في الفترة (923 - 1287 هـ/1517 - 1870م) (دراسة تاريخية حضارية)، رسالة دكتوراه، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، (1433 هـ/2012م)، ص 343.
- (82) المعبدّي، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 416.
- (83) العيسى، مرجع سابق، ص 383.
- (84) المعبدّي، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 416.
- (85) حمد محمد القحطاني، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إقليم الحجاز (1297 - 1323 هـ/1880 - 1905م)، ط2، (بيروت: الدار العربية للموسوعات، 1429 هـ/2009م)، ص 136.
- (86) الأرشيف العثماني - التصنيف: I.SD - 3929/67، عنوان الوثيقة: طلب تأسيس إدارة جمركية ومخازن إلى ميناء رابغ، تاريخ الوثيقة: 1 / 4 / 1301 هـ - دار الملك عبد العزيز، رقم السجل: 41568.
- (87) البركاتي، مرجع سابق، ص 144.
- (88) البركاتي، مرجع سابق، ص 144؛ إسماعيل مرجع سابق، ص 19، 198.
- (89) ميناء القنفذة: هو مرفأ لإقليم عسير خلال الحكم العثماني، حيث تحولت عسير إلى متصرفية مركزها أبها، ويتبعها ست أقضية خلال مدة الدراسة. انظر: صلاح أحمد هريدي، عسير تحت الحكم العثماني (1289 - 1336 هـ/1872 - 1914م)، (الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية، 1999م)، ص 47.
- (90) المعبدّي، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 421.
- (91) سميرة مبارك علي بلسود، موانئ تهامة ومراسيها (الليث/القنفذة/حلي/البرك/القحمة/الشقيق/جازان) 1179 - 1351 هـ/1765 - 1932م (دراسة تاريخية حضارية)، (مكة المكرمة: نادي مكة الثقافي الأدبي، 1430 هـ/2009م)، ص 264.
- (92) بلسود، موانئ تهامة ومراسيها، ص 288 - 289؛ المعبدّي، النشاط التجاري لميناء جدة، ص 422.
- (93) الأرشيف العثماني - التصنيف: 119/DH.MKT - 1469، عنوان الوثيقة: إعمار ميناء الليث، تاريخ الوثيقة: 29 / 4 / 1305 هـ، دار الملك عبد العزيز، رقم السجل: 33726.

- (94) إسماعيل، مرجع سابق، ص 199.
- (95) بلسود، موائى تهامة ومراسيها، ص 309 - 310.
- (96) مطلق البلوى، العثمانيون في شمال الجزيرة العربية (1326 - 1341هـ / 1908 - 1923م) ، (بيروت: الدار العربية للموسوعات، 1427هـ/2007م)، ص 58 .
- (97) من أبرز تلك الأحداث والمتغيرات التي حدثت في البحر الأحمر افتتاح قناة السويس، وازدياد أهمية تلك الموانئ في شمال الحجاز بعد تبديل طريق الحج المصري البري بالطريق البحري إلى جدة؛ إضافةً إلى الاحتلال البريطاني لمصر، وتحذير الوالي عثمان نوري باشا للحكومة العثمانية من خطورة بقاء هذه الموانئ تحت الإدارة المصرية الخاضعة للسيطرة البريطانية، كما أن حدود ولاية الحجاز في السابق كانت تمتد حتى خليج العقبة شمالاً، انظر: داييل بن علي الخالدي، الإدارة العثمانية وأنظمتها في الحجاز في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (1293 - 1327هـ / 1876 - 1909م)، (الرياض: دار الملك عبد العزيز، 1435 هـ/2014م)، ص 92 - 93.
- (98) البلوى، مرجع سابق، ص 58.
- (99) الخالدي، مرجع سابق، ص 93 - 94.
- (100) الأرشيف العثماني بإستانبول، 36/Y.A.RES - 57، إخطار الحكومة العثمانية إلى ولاية الحجاز، عام 1309 هـ.
- (101) هند غسان أبو الشعر، تاريخ شرقي الأردن في العهد العثماني (922 - 1337هـ / 1517 - 1918م) ، (عمّان: اللجنة العليا لكتابة تاريخ الأردن، 2000 م) ، ص 17.
- (102) سالنامة ولاية الحجاز، سنة 1309هـ / 1892م، ص 258.
- (103) بيرتون، مرجع سابق، ص 175؛ صادق باشا، مرجع سابق، ص 33 - 34 .
- (104) محمد ليبب البتوني، الرحلة الحجازية، ط2 (القاهرة: مطبعة الجمالية، 1329هـ)، ص 223.
- (105) أوكسنولد، مرجع سابق، ص 43 .
- (106) صبري باشا، مرآة جزيرة العرب، ص 137.
- (107) القحطاني، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في الحجاز ، ص 137.
- (108) الأرشيف العثماني - التصنيف: 587 - 70/S.D، عنوان الوثيقة: تأسيس مقر للجمارك في ميناء الوجه، تاريخ الوثيقة: 16 / 1 / 1316 هـ، دار الملك عبد العزيز، رقم السجل: 38586 .
- (109) ليون روش، اثنتان وثلاثون سنة في رحاب الإسلام (مذكرات ليون روش عن رحلته إلى الحجاز)، ترجمة وتعليق: محمد خير محمود البقاعي، (بيروت: جداول، 2011م) ، ص 53؛ جورج أوغست فالين (عبد الولي)، صور من شمالي جزيرة العرب في منتصف القرن التاسع عشر، ترجمة: سمير سليم شيبلي، مراجعة: يوسف إبراهيم يزبك، ط2 (بيروت: منشورات أوراق لبنانية، 1991م)، ص 142 - 143.
- (110) أمل علي عابد البلادي، التنظيمات الإدارية والمالية لقلعة المويلح في العهد العثماني (1290 - 1295هـ/1870 - 1875م) دراسة وثائقية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية المصرية، مج2، ع2، (2017 م)، ص 399 .

- (111) القحطاني، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في الحجاز، ص 137.
- (112) فالين، مرجع سابق، ص 141 - 142.
- (113) صادق باشا، مرجع سابق، ص 275 - 276.
- (114) سميرة مبارك علي بلسود، دراسة حضارية وتاريخية للقيمة الاقتصادية لموانئ البحر الأحمر: مينائي ضياء وأملج نموذجًا، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، مج28، ع2، (2020م)، ص 160، 172 - 173
- (115) موسى مصطفى عبد القادر العبيدان، مدينة ضياء بين الماضي والحاضر (دراسة تاريخية)، (الرياض: مطابع الفرزدق، 1407 هـ/ 1987م)، ص 82 - 85.
- (116) فالين، مرجع سابق، ص 22.
- (117) العبيدان، مرجع سابق، ص 85.
- (118) أيلة: نال ميناء أيلة (العقبة) شهرة كبيرة خلال العصور التاريخية القديمة والإسلامية؛ حيث قدمت أيلة بخدمة متميزة في تجارة البحر الأحمر والشرق بحكم موقعها الجغرافي المهم المرتبط بطرق التجارة البحرية المتصلة مع الموانئ الأخرى، والبرية المؤدية إلى بلاد الشام ومصر؛ فضلًا عن مرور قافلة الحج المصري والشامي بها في طريق ذهابهم وإيابهم. انظر: خالد محمد سالم العميرة، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (648 - 923هـ/ 1250 - 1517م)، (الرياض: دار الملك عبد العزيز، 1428 هـ)، ص 53 - 54
- (119) نعوم شقيّر، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، تقديم: محمد إبراهيم أبو سليم، (بيروت: دار الجبيل، 1411 هـ/ 1991م)، ص 193 - 194 .
- (120) مأمون عبد الله أصلان بني يونس، الحياة الاقتصادية والاجتماعية في العقبة (1864 - 1925م)، دورية كان التاريخية، س4، ع13، (2011م)، 9 - 10.
- (121) Freitag, Op.Cit, p 222 .
- (122) السير آرثر هنري مكماهون (Sir Arthur MacMahon): وُلد عام (1278هـ/1862م). تخرج ضابطًا في الجيش البريطاني عام (1300هـ/1883م)، تنقل في المناصب الإدارية في الحكومة البريطانية، وفي عام (1332هـ/1914م) عُيّن أول مندوب سامٍ لمصر بعد إعلان الحماية، وحضر مؤتمر الصلح في باريس عام (1338هـ/1919م) مندوبًا عن بريطانيا. توفي عام (1368هـ/1949م). انظر: نجدة فتحي صفوة، الجزيرة العربية في الوثائق البريطانية، مج1 (1914 - 1915م)، (بيروت: دار الساقى، 1996م)، ص 117
- (123) الشعفي، مرجع سابق، ص 31.
- (124) حسين محمد نصيف، ماضي الحجاز وحاضره، (د.م: مكتبة ومطبعة خضير، 1349هـ/ 1930م)، ص 57 .
- (125) (*) القحطاني، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في الحجاز، ص 293 .