



## القرصنة<sup>(١)</sup> الإنجليزية ضد السفن الهندية وأثرها في شركة الهند الشرقية خلال القرن الحادي عشر الهجري / السابع عشر الميلادي\*

د. مها علي آل خشيل\*\*

### ملخص:

شكل الطريق البحري بين الهند والجزيرة العربية، عبر المحيط الهندي فخليج عدن والبحر الأحمر، أهمية اقتصادية كبيرة منذ القدم، وقد عززت مكانة الهند التجارية وغناها بالثروات والمحاصيل والمنتجات الثمينة من أهمية هذا الطريق. ومع مطلع العصر الحديث دخلت عوامل جديدة أثرت في ميزان القوة في تلك المنطقة؛ حيث توافد الأوروبيون على منطقة المحيط الهندي، ووصل معهم الباحثون عن الثروة عن طريق نهب السفن المحملة بالثروات، وهم القرصنة، الذين وجدوا في تلك المنطقة من السفن الهندية العابرة إلى البحر الأحمر في رحلات منتظمة أهدافاً ثمينة.

وتهدف هذه الدراسة إلى دراسة هجمات القرصنة الإنجليزية على السفن الهندية العابرة للمحيط الهندي، والعوامل التي أدت إلى تفاقم خطرها، وموقف أباطرة المغول من تلك الهجمات، وتأثيرها في المصالح التجارية

(١) وقفت الباحثة على عدة تعريفات للقرصنة؛ فالقرصنة - بحسب تعريف دائرة

المعارف البريطانية - هي: أي أعمال سرقة أو عنف تنفذ لأغراض خاصة، دون إذن من سلطة عامة، تحدث في الجو أو البحر خارج نطاق السيادة الشرعية لأي دولة. "piracy" Encyclopedia Britannica Online, Encyclopedia Britannica Inc. Web, 22 feb. 2014, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/461493/piracy>.

\* أنجزت هذه الدراسة بتمويل من جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن، ضمن برنامج تمويل المشاريع البحثية لعام ١٤٣٥هـ.

\*\* أستاذ مشارك، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن، المملكة العربية السعودية.

لشركة الهند الشرقية البريطانية، خلال الفترة منذ تأسيس الشركة مع مطلع القرن السابع عشر الميلادي حتى نهاية عهدالسلطان المغولي أورانغ زيب عالمكير (١٠٦٨-١١١٩هـ/١٦٥٨-١٧٠٧م).

وظهر من نتائج الدراسة أن القرصنة كانت قضية مؤرقة شغلت منطقة المحيط الهندي، وأثرت في العلاقات بين المغول الهنود والإنجليز الذين كانوا يسيطرون على تجارة المحيط الهندي، وكان تأثيرها كبيراً في حركة السفن والبضائع والحجاج الذين سلخوا الطريق البحري إلى سواحل الجزيرة العربية. وقد ظهر مدى تأثير شركة الهند الشرقية البريطانية بهجمات القراصنة خلال القرن السابع عشر، الذي مثّل ذروة القوة لدولة المغول الذين تأثروا بهجمات القراصنة، ونتج من ذلك أن استخلصت الشركة لنفسها صلاحيات تخولها تتبّع القراصنة وفرض النظام والأمن، وتدرجياً نيط بها مسؤولية المحافظة على القانون والنظام في حدود مواقع امتيازها وتجارته، وهي المسؤولية التي اتخذت أبعداً أخرى في المنطقة في القرنين التاليين.

## المقدمة:

شكل الطريق البحري بين الهند والجزيرة العربية، عبر المحيط الهندي؛ فخليج عدن والبحر الأحمر، أهمية اقتصادية كبيرة منذ القدم، وقد عززت مكانة الهند التجارية وغناها بالثروات والمحاصيل والمنتجات الثمينة التي يتهافت التجار على شرائها ومن ثم تسويقها في جهات العالم المختلفة - أهمية هذا الطريق. ومن ناحية أخرى كان هذا الطريق طريقاً للتواصل البشري الثقافي والاجتماعي بين البلاد الواقعة على شواطئه. ومنذ دخول منطقة كجرات<sup>(٢)</sup> في حكم المغول عام ٩٨١هـ / ١٥٧٣م أصبح الطريق البحري مفتوحاً أمام الحجاج الهنود<sup>(٣)</sup>، وبذلك اكتسب هذا الطريق أهمية لقوافل الحجاج المسلمين القادمين سنوياً من الهند، والعائدين إليها بعد انتهاء موسم الحج.

(٢) شمال غرب الهند.

(٣) NaimurRehmanFarooqi. (2009). *Mughal - Ottoman Relations*. Idarah - iAdabiyat - iDelli. Delhi. p. 18.

ومع مطلع العصر الحديث دخلت عوامل جديدة أثّرت في ميزان القوة في تلك المنطقة؛ حيث توافد الأوروبيون على منطقة المحيط الهندي، فنجح البرتغاليون منذ عام ٩٠٤هـ / ١٤٩٨م في تأسيس مراكز لهم على سواحل الهند في كاليكوت<sup>(٤)</sup> وجوا<sup>(٥)</sup>، وسرعان ما وصلت أنباء المغنم الكثيرة التي حصلوا عليها من جراء تمركزهم في تلك المنطقة الحيوية ذات الأهمية الإستراتيجية الكبرى، فتبعهم الهولنديون والفرنسيون والإنجليز، حتى نجحوا في تأسيس شركات تجارية هدفها تجارة الهند والشرق.

نجحت شركة الهند الشرقية الإنجليزية منذ تأسيسها عام ١٠٠٨هـ / ١٦٠٠م في الحصول على امتيازات تجارية تدريجية في الهند، وتضمنت تلك الامتيازات السماح لها بافتتاح محطات ومراكز تجارية في المناطق الساحلية المهمة، مثل: سورات<sup>(٦)</sup>، وجوا، وهوجلي<sup>(٧)</sup>، ومومباي<sup>(٨)</sup>، كما مُنحت حرية التجارة في البنغال، وأُعفيت من الضرائب مقابل دفعها مبلغاً مالياً سنوياً مقطوعاً للسلطات المغولية، وتمكنت من الحصول على حصة من جمارك سورات عام ١٠٧٤هـ / ١٦٦٤م، بعد وقوفها إلى جانب السلطان أورانغ زيب في إحدى حروبه ضد أعدائه<sup>(٩)</sup>.

(٤) ميناء جنوب الهند، يقع على ساحلها الغربي المطل على المحيط الهندي.

(٥) ميناء على ساحل المحيط الهندي شمال كاليكوت.

(٦) ميناء يقع في ولاية كجرات، شمال غرب الهند، وكان ميناء سورات هو الميناء التجاري الرئيسي للهند في عهد المغول، وكان للتجار الأجانب الإنجليز والفرنسيين والهولنديين مراكز تجارية هناك، وكانت السلطات المغولية هناك تشملهم بالرعاية والحماية.

Charles Lockyer. (1711). An Account of the trade in India. London. p. 257.

(٧) شمال شرق الهند، على خليج البنغال.

(٨) على الساحل الغربي للهند، المطل على المحيط الهندي.

(٩) النمر، عبد المنعم. (١٣٧٨هـ / ١٩٥٩م). تاريخ الإسلام في الهند. دار العهد الجديد للطباعة: القاهرة. ص ٢٤١؛ والساداتي، أحمد محمود. (د.ت). تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم. ج ٢. مكتبة الآداب. القاهرة. ص ص ٢٤٨-٢٤٩. =

ومثلما توافد التجار الأوروبيون على هذه المنطقة، وصل كذلك الباحثون عن الثروة عن طريق نهب السفن المحملة بالثروات، وهم القراصنة، الذين وجدوا في تلك المنطقة من السفن الهندية العابرة إلى البحر الأحمر في رحلات منتظمة أهدافاً ثمينة.

وسرعان ما اصطدمت هجمات القراصنة، وخاصة الإنجليزية منها، بمصالح شركة الهند الشرقية البريطانية؛ فمعظم السفن العابرة للمحيط الهندي يملكها أناس من الهند، التي كانت تحت حكم المغول المسلمين، وأدى تزايد حالات الاعتداء على السفن الهندية إلى التأثير في المصالح الاقتصادية لشركة الهند الشرقية.

### أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى دراسة هجمات القراصنة الإنجليزية على السفن الهندية العابرة للمحيط الهندي، والعوامل التي أدت إلى تفاقم خطرها<sup>(١٠)</sup>، وموقف أباطرة المغول من تلك الهجمات، وتأثيرها في المصالح التجارية لشركة الهند الشرقية البريطانية، خلال الفترة منذ تأسيس الشركة مع مطلع القرن السابع عشر الميلادي حتى نهاية عهد السلطان المغولي أورانغ زيب عالمكير (١٠٦٨-١١١٩هـ/١٦٥٨-١٧٠٧م).

ويعود السبب في اختيار هذه الفترة الزمنية إلى عدة أسباب، هي:

- كان القرن السابع عشر عصر تنافس استعماري، ومثلت هجمات القراصنة في الفترة محل الدراسة وجهاً من أوجه التنافس بين الدول الأوروبية.

---

= The Cambridge History of India. (1963). vol. IV. The Mughul Period. S. Chand & Co, New Delhi. p.162-163.

(١٠) تعنى هذه الدراسة بهجمات القراصنة الإنجليزية على السفن الهندية، التي كان لها تأثير مباشر في شركة الهند الشرقية ومصالحها، وهي الموضوع الرئيس لهذا البحث.

- كانت تلك المرحلة مرحلة نمو شركة الهند الشرقية واستقرارها، في ظل عهد القوة للدولة المغولية.
- أدت المواجهة بين القراصنة وشركة الهند الشرقية إلى استحداث كثير من الإجراءات التي عززت سلطاتها في منطقة المحيط الهندي.

### الدراسات السابقة:

جذب موضوع القرصنة كثيراً من الكتاب الذين كتبوا بأسلوب أقرب إلى قصص المغامرات منه إلى الكتابة التاريخية التي يعتدّ بها، ولم تطلع الباحثة على دراسات سابقة تناولت الموضوع عدا ما يلي:

- Charles Grey: *Pirates of the Eastern Seas (1618-1723)*, London, 1933.
- Alfred George Course: *Pirates of the Eastern Seas*, London, 1966.

وهي دراسات شملت القرصنة في البحار الشرقية عامة، ومنها المحيط الهندي، واحتوت على سرد لعدد من حوادث القرصنة، وأبرز القراصنة من أوروبيين وغيرهم، وفيها تشابه كبير من حيث المحتوى. كما ركزت على تقديم أمثلة لحوادث القرصنة، دون أن تقدم شرحاً أو تفسيراً أو تتبعاً أو دراسة لهذه القضية. كما صدرت بعض الدراسات التي تناولت حياة قراصنة مشهورين، تتبعت تفاصيل حياتهم ونهايتهم، ومن هنا جاءت أهمية هذه الدراسة في استخلاص المعلومات من هذه الأمثلة والنماذج، بعد ربطها زمنياً بالأحداث الأخرى التي حدثت في الفترة نفسها، لتعرف العلاقة بينهم، وتأثير كل حدث في الآخر.

وقسمت هذه الدراسة إلى ثلاثة مباحث، هي:

- ١ - العوامل التي ساعدت على ظهور هجمات القراصنة الإنجليزي في تلك الفترة.
- ٢ - موقف سلاطين المغول من هجمات القراصنة.
- ٣ - تأثير شركة الهند الشرقية البريطانية بالقرصنة، وتصديها لها.

## أولاً - العوامل التي ساعدت على ظهور هجمات القراصنة الإنجليز في تلك الفترة:

كان البحث عن الثروة أهم العوامل التي أدت إلى تنامي حركة القرصنة ضد السفن العابرة للمحيط الهندي؛ فمع وصول الأوروبيين إلى البحار الشرقية إبان ما أطلق عليه "الكشوف الجغرافية" أصبح الطريق البحري الذي يربط بين الهند والبحر الأحمر معروفاً ومطروقاً، ومن الطبيعي أن تجذب الثروات التي كان الشرق غنياً بها أنظار الباحثين عن الثروة، سواء كانوا تجاراً أم مغامرين ولصوص بحر.

كانت السفن الهندية المبحرة خلال المحيط الهندي في طريقها إلى سواحل الجزيرة العربية والعائدة منها هدفاً ثميناً للقراصنة، لما تحمله هذه السفن من أشياء ثمينة، سواء كانت أغراضاً شخصية مثل الأموال الخاصة، والملابس الفاخرة، والمجوهرات والصناديق الخشبية التي تحفظ الأغراض وغيرها من المقتنيات الشخصية، أو ما تحمله هذه السفن من بضائع التجار الذين يرافقون موكب الحج سنوياً في طريقهم إلى مكة المكرمة لأداء الحج والتجارة، فكانت هذه السفن محملة بأنواع البضائع، مثل: البهارات والحريز والمنسوجات القطنية والأدوات المعدنية والتحف والمجوهرات والأحجار الكريمة، فضلاً عن أن هذه السفن المصنوعة من الأخشاب الجيدة كانت هي ذاتها مغنماً<sup>(١١)</sup>.

دأب القراصنة على ترصد السفن المغادرة أو الداخلة إلى البحر الأحمر، خاصة في أثناء موسم الحج. وكان مضيق باب المندب وخليج عدن هو الموقع المثالي للقراصنة المتربصين بالسفن<sup>(١٢)</sup>. فشهدت تلك المنطقة في فترة

(١١) Charles Grey. (1933). *Pirates of the Eastern Seas (1618-1723)*. London. p. 72 & Michael N. Pearson. (1996). *Pilgrimage to Mecca, Indian Experience 1500-1800*. Markus Wiener Publishers. Princeton. p. 142.

(١٢) أسهم موقع منطقة خليج عدن ومضيق باب المندب على خطوط التجارة والمواصلات البحرية العالمية في طمع كثير من القراصنة في الحصول على =

الدراسة توافد القراصنة الأجانب عليها من أوروبا وأمريكا الشمالية والوسطى، وكلهم يبحثون عن الثروة.

من ناحية ثانية، تزامن وصول الأوروبيين إلى الهند ونمو مصالحهم التجارية هناك مع تطورات سياسية في أوروبا نفسها، فظهرت دول أوروبية قوية دخلت في خضم الصراع العالمي بحثاً عن القوة والثراء، فتسابق الهولنديون والفرنسيون والبرتغاليون والإنجليز للاستيلاء على المستعمرات والاستقرار بإنشاء المراكز التجارية في البلاد ذات الموارد والمواقع الإستراتيجية، كما احتدم التنافس بين هذه الدول داخل أوروبا نفسها، فدارت خلال تلك الفترة حروب عدّة بين الدول الأوروبية الكبرى، مثل: حروب لويس الرابع عشر وتبعاتها على توازن القوى في أوروبا. وشهد ذلك القرن أيضاً تنامي القوة البحرية الهولندية والإنجليزية وتنافسهما. وتدرجياً انتقل تأثير هذه الحروب إلى البحار البعيدة؛ فاعتبرت بعض الدول أن الهجوم على سفن منافسيها الأوروبيين أمرٌ مشروعٌ، بل جزءٌ من حربها داخل أوروبا، ولذلك عمد بعض الملوك الأوروبيين إلى استئجار القراصنة ومنحهم الإجازات والتراخيص التي تبيح لهم الهجوم على السفن التابعة للدول المعادية التي تخوض حرباً ضدهم<sup>(١٣)</sup>.

= المكاسب المادية، وما زالت هذه المنطقة تعاني خطر القرصنة حتى اليوم. طه حسين عوض هذيل: القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي (من القرن السادس إلى العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى السادس عشر الميلادي)، مجلة جامعة نمار للدراسات والبحوث، ع ١٤، محرم ١٤٣٣هـ/يناير ٢٠١٢م، ص ٢٣١.

(١٣) Robert C. Ritchie. (1986). *Captain Kidd and the War against the Pirates*. New York. p. 11-13. & Patricia Risso: *Cross Cultural Perceptions of Piracy, Maritime Violence in the Western Indian Ocean and Persian Gulf Region During a Long Eighteenth Century*. (2001). *Journal of World History*. vol. 12. No.2. Fall. p. 295.

ومن الأمثلة على ذلك، ما قام به ملوك إنجلترا من أسرة ستيوارت Stuart من تشجيع لأعمال القرصنة، معتبرين أنها وسيلة لإخافة أعدائهم من جهة، ووسيلة لجمع الأموال من جهة أخرى. فقد أرسل ملك إنجلترا تشارلز الأول Charles I (١٠٣٤-١٠٥٩هـ/١٦٢٥-١٦٤٩م) الكابتن كويل Captain Quail في مشروع للقرصنة، وأصدر له إجازة ملكية في ١٠٤٠هـ/ ١٦٣٠م، وأعطاه سفينة فرس البحر Sea Horse، وسمح له بالتجول في أنحاء البحار لجني الثروات، من أي سفينة تابعة لبلد ليس له أي معاهدة سلام أو تحالف رسمي مع ملك إنجلترا<sup>(١٤)</sup>. وبمقارنة ذلك بعصر تشارلز الأول وما واجهه خلال حكمه، يتضح أنه كان يعاني في حكمه صعوبات مالية كبيرة، وصراعاً بينه وبين البرلمان، وكان بحاجة مستمرة إلى المال لمواجهة الثورة في إسكتلندا<sup>(١٥)</sup>. ولذلك وجد في دعم القرصنة وسيلةً للهجوم على أعدائه خارج إنجلترا من جهة، وجمعاً للثروة من جهة أخرى.

كذلك منح الكاردينال ريشيليو Cardinal Richelieu الفرنسي في عام ١٠٥١هـ/ ١٦٤١م القبطان ديفيد ديجارت David Digart تصريحاً بالقرصنة، فوصلت سفينته في شهر مايو إلى مدغشقر<sup>(١٦)</sup>، ومنها اتجه إلى البحر الأحمر، حيث واجهتهم عواصف لم تستطع السفينة مواجهتها، فاتجهوا إلى ساحل الهند<sup>(١٧)</sup>.

كما عمدت إنجلترا، في سبيل دعم موقفها أمام منافستها فرنسا في نهاية القرن السابع عشر، إلى إعطاء تصريحات وإجازات للقرصنة للقيام بحملات ضد

(١٤) John Biddulph. (1907). *The Pirates of Malabar*, London. p. 3-4 & Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p. 76-77.

(١٥) البطريق، عبد الحميد؛ نوار، عبدالعزيز. (دت). *التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة إلى مؤتمر فيينا*. دار النهضة العربية. بيروت. ص ٢٢٥-٢٢٧.

(١٦) جزيرة في المحيط الهندي قرب ساحل إفريقيا الشرقي.

Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p 91. (١٧)

السفن ومواقع التجارة الفرنسية الممتدة على سواحل إفريقيا، وبمهاجمة الفرنسيين براً وبحراً في أي مكان في العالم<sup>(١٨)</sup>. ومن ذلك ما حدث في عام ١١٠٣هـ/ ديسمبر ١٦٩٢م، حين أصدر حاكم جزر برمودا الإنجليزي السير جون ريتشر Sir John Richier تصريحاً خاصاً بالقرصنة لكل من الكابتن جورج ديو George Dew وتوماس تيو Thomas Tew، يخولهما بمقتضاه مساعدة الشركة الإنجليزية الملكية الإفريقية في حملة ضد الفرنسيين، تستهدف تدمير الحصون ومقار التجارة الفرنسية في ساحل غينيا<sup>(١٩)</sup>، والقبض على بعض الفرنسيين، وقد تطورت أعمال هؤلاء حتى وصلوا إلى المحيط الهندي<sup>(٢٠)</sup>.

إضافة إلى هذه الأهداف السياسية في تشجيع القرصنة جذبت المكاسب المالية من وراء مثل هذه الهجمات أنظار بعض الذين اختاروا استثمار سفنهم بتأجيرها لمثل هؤلاء القراصنة، أو بإعطائهم إجازات تبيح لهم القيام بأعمال الاعتداء والسلب، مقابل حصول هؤلاء المانحين على حصة من الغنائم<sup>(٢١)</sup>. ومن هؤلاء حكام المستعمرات الإنجليزية في أمريكا وبعض من نبلاء أوروبا الذين أبحر برعايتهم قراصنة هولنديون وفرنسيون وإنجليز<sup>(٢٢)</sup>.

وتدريجياً فإن هذه الإجازات شجعت القراصنة على مزيد من الهجمات على السفن، سواء كانت فرنسية أم غيرها، طمعاً في الثروة التي كانوا يجنونها منها، والحماية التي كانوا يحظون بها من دولهم. فخرج الأمر عن السيطرة، واستغلّ القراصنة هذه الإجازات لتحقيق مطامعهم الشخصية.

---

BL, IOR/H/36, Declaration From King William of England (copy, undated (١٨) attached to Company's Petition to the Admiralty. 26th Feb. 1696/7. & Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p.130.

(١٩) في غرب إفريقيا على المحيط الأطلسي.

Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p.126. (٢٠)

Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p.127. (٢١)

Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p. 14 & p. 72 & p. 130 & Patricia (٢٢) Risso: *Cross Cultural Perceptions of Piracy*. p. 298.

كما أسهم ضعف السلطة في المناطق الإسلامية المطلة على سواحل المحيط الهندي في ازدياد حركة القرصنة، فلم يجدوا من يتمكن من التصدي لهم أو يردعهم؛ خاصة في سواحل اليمن ومنطقة باب المندب ومدخل البحر الأحمر، وهي المنطقة التي كانت هدفاً للقرصنة.

### ثانياً - موقف سلاطين المغول من هجمات القرصنة على السفن الهندية:

كانت السفن الهندية تبحر بانتظام عبر المحيط الهندي، بغرض التجارة أو أداء فريضة الحج، وأولى سلاطين المغول تلك السفن عنايةً كبيرةً؛ منذ أن دخلت مدينة سورات في حكمهم، فقد كانت الميناء الذي تبحر منه سفن الحجاج المسلمين، فمنذ دخولها في حكم المغول في عهد السلطان جلال الدين أكبر (٩٦٣-١٠١٤هـ/١٥٥٦-١٦٠٥م) أبدى اهتمامه بمسألة سفن الحج، وأخذ من البرتغاليين عام ٩٨١هـ/١٥٧٣م - الذين كان لهم مركز تجاري هناك - تعهداً بعدم التعرض للحجاج المسلمين المسافرين عبر البحر<sup>(٢٣)</sup>.

وقد واجهت الباحثة مشكلةً قلة المعلومات في المصادر التي اطلعت عليها عن مدى تأثير موقف سلاطين المغول بهجمات القرصنة، وحاولت - قدر المستطاع - استخلاص موقفهم من خلال الوثائق والمصادر التي تناولت بعض حوادث القرصنة التي تعرضت لها السفن الهندية، ولم تطلع على معلومات توضح موقف سلاطين المغول من القرصنة بوضوح إلا في السنوات الأخيرة من القرن السابع عشر.

أدرك الإنجليز منذ بداية وجودهم في الهند حرص سلاطين المغول على تأمين سفن الحجاج، وما كان يسببه تعرض أي سفينة منها للاعتداء من غضب واهتمام، وتشير إحدى الحوادث إلى أنه في عام ١٠٢٢هـ/١٦١٣م تمكنت سفينة إنجليزية تابعة لشركة الهند الشرقية من طرد قرصنة كانوا يعترضون

(٢٣) النمر، عبدالمنعم. تاريخ الإسلام في الهند. ص ٢٠٤؛ والساداتي، أحمد محمود.

تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم. ص ١١٨.

طريق الحج إلى مكة بالقرب من ميناء سورات، وأدى هذا الانتصار إلى رضا السلطان المغولي جهانكير (١٠١٤-١٠٣٧هـ/١٦٠٥-١٦٢٧م)، ومنحه الإنجليز موافقته على بناء مركز تجاري لهم في سورات<sup>(٢٤)</sup>.

وتشير بعض المعلومات إلى أن أي اعتداء على السفن الهندية من قبل القرصنة الأجانب كان يقابله غضب من السلطات المغولية ينصب مباشرة على التجار الإنجليز في الهند؛ ففي عام ١٦٣٠م، حين منح الملك تشارلز الأول الكابتن كويل تصريحاً بالإبحار بهدف الاستيلاء على سفن أعدائه، أبحر هذا الأخير باتجاه المحيط الهندي ودخل البحر الأحمر؛ حيث نهب سفينة هندية، ووقع وزر عمله هذا على شركة الهند الإنجليزية؛ فأجبرها المغول على دفع تعويضات عن هذا الاعتداء. كما تكرر هذا الموقف مرة أخرى عام ١٦٣٥م حين اعتدت سفن إنجليزية أخرى على سفن هندية عند باب المندب، ودفعت شركة الهند الشرقية تعويضاتٍ عن هذه الاعتداءات<sup>(٢٥)</sup>.

كما تشير إحدى المعلومات إلى أن السلطان أورانغ زيب عالمكير قد عمد إلى إنشاء قوة بحرية عسكرية، يقودها أحد الضباط الأجانب، بعد ازدياد حوادث الاعتداء على السفن الهندية المتجهة إلى مكة المكرمة، وكان ذلك خلال عام ١٠٧٢-١٠٧٣هـ/١٦٦١-١٦٦٢م<sup>(٢٦)</sup>. وهذا يدل على أن سلاطين المغول قد تفاعلوا مع هذه المسألة، خاصة إذا أخذ في الاعتبار ما جرت عليه عادة سلاطين المغول من تجهيز سفن للحجاج الفقراء على نفقتهم الخاصة، إضافة إلى السفن التي كانت تضم عليّة القوم التي تهتم الدولة بسلامتهم وتتبع أخبارهم.

اتضح موقف سلاطين المغول مع حوادث الاعتداء المتكررة التي طالت سفن الحجاج الهنود المسلمين في نهاية القرن السابع عشر، وأبرزها حادثة

(٢٤) فارس، علي عبدالله. شركة الهند الشرقية البريطانية ودورها في تاريخ الخليج العربي (١٦٠٠/١٨٥٨م). ص ٤٦-٤٧.

(٢٥) John Biddulph. *The Pirates of Malabar*. p.4.

(٢٦) Charles Grey. *Pirates of Eastern Seas*. p.94.

الكابتن هنري إيفري Henry Every عام ١١٠٧هـ / ١٦٩٥م، والكابتن ويليام كيد William Kidd عام ١١١٠هـ / ١٦٩٨م، التي نتج منها خسائر مادية وبشرية ومعنوية أصابت الحجاج الهنود المسلمين؛ ففي المحرم ١١٠٧هـ / أغسطس ١٦٩٥م اعتدى قراصنة يبحرون تحت الراية الإنجليزية، بقيادة هنري إيفري، على السفينة فتح محمدي، التي يملكها التاجر الملا عبد الغفور، كما هاجموا السفينة جنسواي التي يملكها السلطان أورانغ زيب عالمكير، وكانت الخسارة التي تعرضت لها السفينتان كبيرة، مادياً ومعنوياً، وكان معظم المسافرين على متنها من النساء ومن أقارب السلطان.

وكانت نتيجة هذه الحادثة على الإنجليز في الهند خطيرة؛ حيث احتشدت الجماهير الغاضبة أمام مقرّ الشركة في سورات، مما استدعى أن ترسل السلطات المغولية قوات تطلب إلى الإنجليز الدخول إلى مقرّ الشركة وعدم الخروج، وعللوا ذلك بالخوف على أرواحهم من غضب الجماهير، وأصبح الإنجليز محاصرين في مقر الشركة، وطالت هذه الإجراءات الإنجليز جميعاً بغضّ النظر عما إذا كانوا من أفراد الشركة أم مستقلين عنها، واستمرّ احتجاج الإنجليز في سورات قرابة عشرة أشهر، من صفر ١١٠٧هـ / سبتمبر ١٦٩٥م، حتى ذي القعدة ١١٠٧هـ / يونيو ١٦٩٦م، تضرر الإنجليز خلالها، وأصيبوا بالأمراض.

وتشير الوثائق التي تناولت هذه الحادثة إلى أن غضب السلطات المغولية على الإنجليز قد بلغ ذروته بعدها؛ لأنها لم تكن الأولى، فقد سبق أن اعتدى القراصنة على سفينة أخرى للملا عبدالغفور قبل عدة سنوات، وسارعت الشركة إلى مخاطبة السلطان والدفاع عن نفسها، نافية التهمة عنها، متوسلة للإمبراطور أورانغ زيب للإفراج عنهم وتفهم سوء حالتهم، وعرضت استعدادها لتوفير حماية دائمة لسفن الحجاج الهنود المتجهين إلى البحر الأحمر ومكة وجدة، عبر توفير سفن إنجليزية مجهزة للقتال مرافقة لهم، وتزويد كل سفينة هندية بعدد

من الإنجليز من موظفي الشركة لمرافقتهم، كما تعهدت الشركة بالبحث عن القراصنة والقبض عليهم ومعاقبتهم<sup>(٢٧)</sup>.

نتج عن تلك الحادثة أن طال الإنجليز غضب المغول في سورات ومومباي، وتهافت مكانتهم لدى المغول وتعطلت تجارتهم، وصودرت ممتلكاتهم، ومنعت السفن الإنجليزية من تفرغ حمولتها في الموانئ الهندية، وسرت الشائعات بأن السلطان سيأمر بطرد الإنجليز من الهند. وبعد جهود بذلها رئيس الشركة الإنجليزية صامويل أنسلي Samuel Annesley صدرت أوامر أورانغ زيب بأن يُعوّض الإنجليز - ممثلين بالشركة - المتضررين من هجوم القراصنة، وأن تلتزم شركة الهند الشرقية بحماية سفن الحجاج الهنود المسلمين عن طريق إرسال سفن إنجليزية ترافق الحجاج إلى المخا والبحر الأحمر حتى جدة.

وتكرر هذا الموقف الصارم من جانب المغول مرات أخرى مع نهاية القرن السابع عشر، منها ما حدث في ربيع الأول ١١١٠هـ/سبتمبر ١٦٩٨م، فقد تعرضت سفينة قادمة من الحجاز في طريقها إلى الهند للنهب من قبل قراصنة لم تحدد جنسيتهم، وكانت السفينة على متنها نحو ١٥٠ حاجاً هندياً، ومحملة بالبضائع الثمينة والخيول، وتعرض الحجاج للنهب والإهانة، وفور وصول تلك الأخبار بادر الإنجليز بالاختباء في مقر الشركة وأغلقوا الأبواب على أنفسهم، وبعثوا لحاكم سورات يخبرونه بأن السبب في ذلك هو تخوفهم من أن يهاجمهم العامة على خلفية الهجوم على السفينة الهندية، وقد شعر حاكم سورات بغضب الجماهير، وخشي أن يتفاقم الأمر، فأمر بمنع الحشود الغاضبة التي تطالب بالتأثر من الوصول إلى الإنجليز، ووضع حراسة على بيت القنصل الإنجليزي،

---

(٢٧) BL/IOR/E/3/51, No. 6113, Memorial by General Sir John Gayer to the Mogul relative to the Imprisonment of the Company's Servants at Surat, 16 September 1695. & No. 6146, Surat, Undertaken given by President Samuel Annesley to the Governor of Surat, 6 January 1696. & BL/IOR/E/3/52, No.6327. Surat, Obligation given by President Annesley to the Governor to furnish two Convoy Ships for Mocha and Judda. 20 January 1697.

وقد سارع قبطان السفينة بالتوجه إلى مقرّ المحكمة لتقديم شكوى ضد الإنجليز، وازداد الأمر تعقيداً حين انضم إلى الجماهير الغاضبة عدد كبير ممن سبق لهم أن تضرروا من هجمات القراصنة. وانتهت الأزمة حين ألزم السلطان المغولي الإنجليز والفرنسيين والهولنديين جميعاً بدفع تعويضات مالية كبيرة للسفينة المنهوبة، وأعلن الأمر في أنحاء سورات على وقع قرع الطبول، ليسمع جميع السكان ذلك وتهدأ ثورتهم<sup>(٢٨)</sup>.

وفي عام ١١١٠هـ/ نهاية ١٦٩٨م اعتدى القرصان الكابتن ويليام كيد على سفينة هندية ذات قيمة تجارية ومعنوية كبيرة، وكان على متنها عدد من رجال البلاط المغولي، وكان لهذه الحادثة كذلك تأثير كبير في شركة الهند والتجارة الإنجليزية في الهند، خاصة أن كيد نفسه رجلٌ إنجليزي، وكان يحمل إجازة وتصريحاً من الملك الإنجليزي<sup>(٢٩)</sup>، وهو ما أوقع الشركة في حرج شديد أمام المغول، وانتشر بينهم الخوف من تأثير هذه الحادثة في سمعتهم وتجارتهم. وما إن وصل ضحايا الاعتداء حتى اتجه قبطان السفينة الهندية إلى المحكمة ليقدم شكوى ضد الإنجليز، وأعلنت الشركة استعدادها لتتبع كيد، والسعي لاستعادة المسروقات. ويبدو أن هذه الحادثة على الرغم من أنها لم تكن الأولى، وجاءت بعد أن نجح المغول في إجبار الشركة على بذل جهودها لحماية الحجاج - فقد نجح الطرفان في تجاوزها، فقد عبر مالك السفينة المنهوبة الذي كان أحد رجال بلاط أورانغ زيب للشركة في رسالة بعثها إليهم عن رغبة الهنود في أن يعبر الإنجليز عن تعاونهم ودعمهم، مبدياً أسفه، لا لخسارته المادية

BL/ IOR/H/36, 450-454, Extracts of Letters from India regarding piracy, (٢٨) including Cap.. Thomas South's narrative of the piratical attack on the Judda fleet, 5 December 1698 & Extracts of Letters from India regarding piracy. 13 December 1698 & 22 June 1699 & 10 & 16 January 1699.

BL/ IOR/H/36, 461-2, Company's Petition to the Lords Justices regarding (٢٩) the piracies of William Kidd. 21 September 1699.

فحسب؛ بل للمتاعب التي سيواجهها الإنجليز من جراء ذلك؛ حيث يسود الاعتقاد لدى عامة الهنود بأن الإنجليز على علم بذلك<sup>(٣٠)</sup>.  
وبذلك يتضح أن المغول حملوا شركة الهند الشرقية مسؤولية هجمات القرصنة الإنجليزية على السفن الهندية، ولذلك كان لابد لهم من الضغط على الشركة التي تملك الإمكانات المادية والبشرية والصلاحيات التي تخولها مطاردة هؤلاء القرصنة، خاصة الإنجليز منهم، واستخدم المغول في ذلك الضغط على الإنجليز مستغلين نقطة ضعفهم، وهي الامتيازات التجارية التي منحها المغول للإنجليز، وقد أثبتت هذه الضغوط فاعليتها؛ حيث تعهد الإنجليز باتخاذ إجراءات شديدة للتصدي للقرصنة.

### ثالثاً - تأثير شركة الهند الشرقية بالقرصنة وسعيها للتصدي لها:

منذ بداية نشاط الشركة في المحيط الهندي اصطدمت بمشكلة القرصنة، التي أثرت في نشاطها اقتصادياً ومعنوياً، وخاصة تأثرها بتعديات القرصنة ممن يرفعون الراية الإنجليزية، ووجدت الشركة نفسها في مواقف حرجة أمام المغول، الذين اعتبروا أن شركة الهند مسؤولة عن هذه الهجمات، وأخذت الشركة تدافع عن نفسها أمام المغول من جهة، وتتواصل مع السلطات العليا في إنجلترا للمساعدة في وضع حد أمام هجمات القرصنة، وأوضحت مدى تضرر التجارة الإنجليزية وسمعة الشركة من جراء هذه الهجمات المستمرة<sup>(٣١)</sup>.

(٣٠) BL/ IOR/H/36, No. 385, Advices from India regarding Capt. Kidd's behavior and its effects upon the Indian people and Government, 14 & 16 April 1698.

(٣١) BL/ IOR/H/36, 191, Company's Petition to the Lords Justices to take steps for protection of their trade against the pirate Henry Every & 228-9 Company's Petition to the Admiralty to empower the Company's ships to take pirates & 461-2 Company's Petition to the Lords Justices regarding the piracies of William Kidd, 21st Sept. 1699 & 467 & 473 Advices from India regarding the behaviour of the Mughal Governor of Surat and various acts of Piracy & BL/ IOR/H/36, From Blakborne To Vernon 30 November 1698. & John Biddulph: *The Pirates of Malabar*. p. 5-8.

اتخذت الشركة منذ البداية موقفاً حذراً من القراصنة؛ فتشير إحدى الحوادث إلى أنه في عام ١٠٢٦هـ/١٦١٧م استخرج رجلان إنجليزيان، هما روبرت ريتش Robert Rich وفيليب بيرنهاردي Phillip Bernhardi، إجازة من البحرية البريطانية للقيام برحلات للبحث عن الثروة، واستأجرا لذلك سفينتين، هما: فرانسيس وليون، وغادرتا إنجلترا في المحرم ١٠٢٦هـ/بداية يناير ١٦١٧م، ووصلتا ساحل الهند بحلول أغسطس من تلك السنة، وقد وصلت الأنباء إلى مقر الشركة في سورات بأن سفينتين ترفعان العلم الإنجليزي متوقفتان قرب مومباي في حال ترقب وانتظار لسفن المغول التي كانت في تلك الفترة في طريق عودتها من البحر الأحمر، وهناك تمكنت اثنتان من سفن شركة الهند الشرقية البريطانية من القبض على قراصنتهما، بينما كانوا يفتشون إحدى السفن المغولية التي تحمل على متنها حمولة ثمينة من التوابل<sup>(٣٢)</sup>. ولأن هذه الحادثة وقعت في عام ١٠٢٦هـ/١٦١٧م؛ فقد أشارت إلى ما يمكن أن تشكله القرصنة من خطر على الشركة الإنجليزية ومكانتها؛ مما جعلها تتحرك للدفاع عن السفن المغولية، خشية أن تقع ضحية لتلك الاعتداءات.

وكان أول ما واجهته الشركة في محاولاتها التصدي لتلك المخاطر المحتملة هو الاصطدام بالإجازات التي يحملها القراصنة من السلطات الإنجليزية، وصعوبة تتبع هؤلاء الأول؛ بسبب هروبهم إلى مناطق خارج نطاق عمل الشركة، نحو جزر الهند الغربية لبيع مسروقاتهم الثمينة من السفن المنهوبة، إضافة إلى تباطؤ السلطات العليا في إنجلترا في دعم الشركة والوقوف إلى جانبها في مسألة القضاء على تلك المشكلة إلا في العقد الأخير من القرن السابع عشر، حين تعرضت الشركة لوقف تجارتها تماماً مع الهنود إبان حادثة الاعتداء الذي قام به القرصان إيفري عام ١١٠٧هـ/١٦٩٥م. ومع ازدياد تضرر الشركة من القراصنة، ازداد تخوفها من عواقب هذه الأحداث على الشركة

Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p. 73.

(٣٢)

وتجارتها، خاصة مع السمعة السيئة التي ألحقها القراصنة بالإنجليز أمام المغول<sup>(٣٣)</sup>.

ومع تنامي خطر القرصنة كان لا بد للشركة من اتخاذ إجراءات للحد من هذه الظاهرة، فأتخذت الشركة عدة إجراءات، من بينها: تتبع أخبار القراصنة عن طريق جمع المعلومات عنهم، وتحذير السفن منهم، من خلال الحصول على أخبار تحركات القراصنة من عدة مصادر، من بينها دوريات السفن التي كانت تجوب خطوط الملاحة بين الهند والجزيرة العربية، ومراقبة أي تحركات مشبوهة لأي سفينة<sup>(٣٤)</sup>، وجمع المعلومات عن جميع السفن الأخرى، كالهولندية أو الفرنسية أو البرتغالية، إضافة إلى السفن الهندية ذاتها<sup>(٣٥)</sup>. ثم معالجة المعلومات بعدة طرق، منها تحذير بقية السفن الأخرى من أخطارها<sup>(٣٦)</sup>، أو تسجيل أسماء سفن القراصنة ومواصفاتهم، أملاً في القبض عليهم وتقفّي آثارهم، كما كانت ترسل تلك المعلومات إلى إنجلترا لتضييق الخناق عليهم<sup>(٣٧)</sup>.

كما عملت الشركة على استصدار ترخيص يخولها اتخاذ إجراءات صارمة ضد القراصنة، منها: القبض على القراصنة في حال تورطهم في أعمال نهب

---

BL, IOR/H/36, From East India Company to Lords of Justice. 16 July (٣٣) 1696. & John Biddulph: *The Pirates of Malabar*. p. 5.

BL, IOR/H/36, From East India Company to Lords of Justice. 16 July (٣٤) 1696.

BL/ IOR/H/36, (195-6 & 342 & 389 & 448-9 & 450-4. & **BL/IOE/3/50** No. (٣٥) 5939 Surat. Account, by Francisco de PassosVarella, Commander ofShip Aslma Mater, of a European Pirate Ship lately arrived on the Coast, and which for three successive years 1691, 1692, & 1693 plundered the Surat Vessels trading to the Red Sea, 14 November 1694. & **BL/IOE/3/51**, No. 6101, Bombay. Consultation by General Sir John Gayer, & Council. Resolving to send Ship Benjamin up to Surat, and also six Frenchmen, Pirates, according to the desire of the Governor, 22 October. 1695.

BL, IOR/H/36, (p. 195& 196) From Robert Blackborne about Cap. Every. (٣٦)

BL/ IOR/H/36, (195-6 & 342 & 389 & 448-9 & 450-4. & **BL/IOE/3/50** (٣٧) No. 5939 & **BL/IOE/3/51**. No. 6101.

للسفن في نطاق امتياز الشركة؛ ففي ذي القعدة ١٠٤٦هـ / أبريل ١٦٢٧م أصدرت الشركة تعليماتها، بعد ازدياد حوادث القرصنة ضد السفن الهندية في البحر الأحمر، بالقبض على أي شخص أو سفينة يشتبه في قيامها بأي عمل من أعمال القرصنة، وتنفيذاً لهذا، ما حدث في جمادى الأولى ١٠٤٩هـ / سبتمبر ١٦٣٩م، حين كانت إحدى سفن الشركة عائدة من المخا، ولاحظت وجود سفينة فرنسية تدعى Eendracht قرب باب المنذب، وحدثت مواجهة مسلحة بين الطرفين لاشتباه السفينة الإنجليزية بأن السفينة الفرنسية تهدف إلى مهاجمة السفن لنهبها<sup>(٣٨)</sup>.

استمر تفاقم خطر القرصنة، وتأثيره السلبي على التجارة الإنجليزية، وعلى مكانة الإنجليز أنفسهم في الهند، ومن ثم طالبت الشركة، من خلال السلطات العليا في إنجلترا، السماح لها بتعقب القراصنة والقبض عليهم ومحاكمتهم وإنزال العقوبات بهم؛ مما سيسهم في الحد من ظاهرة القرصنة<sup>(٣٩)</sup>. ومع اتساع نشاط الشركة نمت مصالحها في المنطقة، ومع تجديد ميثاقها من قبل ملوك إنجلترا ازدادت سلطاتها، ومن ذلك أن ميثاق الثالث من شعبان ١٠٧١هـ / الثالث من أبريل ١٦٦١م أتاح للشركة أن تعقد المحاكم وتسبب القوانين، كما أعطى ميثاق السادس عشر من شعبان ١٠٩٤هـ / التاسع من أغسطس ١٦٨٣م الشركة سلطة الاستيلاء على سفن البضائع التي تتسبب بمشكلات للطرق التجارية البحرية للشركة من خلال أعمال القرصنة<sup>(٤٠)</sup>.

وفي العام نفسه ١٠٩٤هـ / ١٦٨٣م أصبحت شركة الهند الشرقية تمتلك الحق في إنزال العقاب القانوني بحق القراصنة الذين تقبض عليهم في نطاق الامتياز الممنوح لها، ومع ذلك كان معظم من يدانون بالقرصنة يرسلون إلى إنجلترا للمحاكمة؛ حيث نجح معظمهم في الفرار من العقاب، ولذلك كانت الشركة

Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. p. 90. (٣٨)

BL, IOR/H/36, (228-9), From Blackborne, 26 February 1696. (٣٩)

(٤٠) فارس، علي عبدالله. شركة الهند الشرقية البريطانية. ص ٧٩.

تطالب بأن يُحاكَم هؤلاء في محكمة بريطانية في الهند؛ فكانت أول محاكمة للقرصنة في مدراس<sup>(٤١)</sup> عام ١٠٩٧هـ / ١٦٨٦م، حين حوكم طاقم سفينة رويال جيمس في المحكمة البريطانية العليا في مدراس، وحكم عليهم بأحكام راوحت بين الشنق والرمي بالرصاص، والوسم بحرف P، والنفي، وفي عام ١١٠٠هـ / ١٦٨٩م حكم على قرصانين آخرين بالشنق والوسم، والجلد<sup>(٤٢)</sup>. إلا أن شركة الهند لم تكن تطبّق عقوبة الشنق إلا على القرصنة الإنجليزي الذين تقبض عليهم<sup>(٤٣)</sup>؛ مما يدل على خطورة هذه الجريمة.

كما طالبت الشركة بأن يُسمح لها اتخاذ إجراءات حازمة ضد القرصنة، والقبض عليهم عند مهاجمة السفن في منطقة عملها، مع إقامة محكمة للبحرية في تلك الجهات تختص بمحاكمتهم<sup>(٤٤)</sup>. كما طلبت الشركة توفير سفن تحت تصرفها، تكون مهمتها الخروج في دوريات تتبع للقرصنة وملاحقتهم والقبض عليهم في الجزر التي يقيمون فيها، واستعادة ما نهبوه من السفن المغولية، مع منح سفن الشركة الحق في تفتيش الموانئ على طول ساحل المحيط الهندي من سورات وساحل الهند وساحل الخليج العربي ومدخل البحر الأحمر<sup>(٤٥)</sup>. وعلى الرغم من أنها واجهت مسألة مهمة خلال تتبعها للقرصنة، وهي أن بعضهم يحملون إجازات من الملك الإنجليزي تبيح لهم الاعتداء على أي سفينة تابعة لبلد ليس بينه وبين الملك أي معاهدة سلام<sup>(٤٦)</sup>، فإن ذلك وضع الشركة في حرج بالغ أمام المغول، واتضح موقفها الصارم من هذه المسألة في قضية كيد، التي انتهت بالقبض عليه وشنقه في إنجلترا.

(٤١) جنوب الهند، على الساحل الشرقي للهند المطل على خليج البنغال.

(٤٢) Charles Grey. *Pirates of the Eastern Seas*. pp. 115-116.

(٤٣) Charles Lockyer. *An Account of the trade in India*. p. 6.

(٤٤) BL/ IOR/H/36, 228 -9.

(٤٥) BL/ IOR/H/36, 332-4. Application to the Council of Trade for men-of-war to suppress piracy, 7th March 1697/8.

(٤٦) BL/ IOR/H/36. 229.

وفي نهاية القرن السابع عشر، وإبان غضب المغول بعد حادثة إيفري، وموقف أورانغ زيب الصارم من الإنجليز، بادرت الشركة التواصل مع المغول لتبرئة ساحتها، وبادرت في الوقت نفسه إلى الاتصال مع السلطات العليا في إنجلترا؛ لإيجاد حلٍ ينهي القرصنة ويحمي الشركة والتجارة الإنجليزية في الهند. كما قامت الشركة بعد ذلك بإرسال سفن حراسة مرافقة لسفن المغول لحمايتها من القراصنة، خاصة أن سفن الشركة كانت ترفع الراية الإنجليزية؛ مما يجعلها في مأمن من مهاجمة القراصنة. كما أرسلت الشركة سفناً أخرى بهدف تقصي أخبار إيفري وسفينته فانسي، التي كان من المتوقع وجودها في مكان ما بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، خشية أن يكرر هجومه على سفن مغولية؛ مما يلحق الأذى بالإنجليز وتجارهم مجدداً، كما تمكّنت الشركة من إعداد قائمة بالرجال الذين يبحرون بمعيته للقبض عليهم<sup>(٤٧)</sup>.

وبعد حادثة اعتداء كيد، استجابت الشركة مباشرة وأرسلت على الفور سفناً للبحث عنه والقبض عليه، كما أبلغت السلطات الإنجليزية في إنجلترا إصدار مذكرة للبحث عنه والقبض عليه، كما استعان الإنجليز بالسفن الهولندية والفرنسية والبرتغالية لهذا الغرض<sup>(٤٨)</sup>. وأمام هذه الحادثة وأثرها في أوضاع الإنجليز في الهند، واستجابة لما رفعته الشركة أصدرت البحرية الإنجليزية تعليمات للقبض عليه وعلى أتباعه وإرسالهم إلى إنجلترا لمحاكمتهم، ووجهت تلك التعليمات إلى السلطات الإنجليزية في نيويورك - حيث تقيم عائلة كيد - وإلى جميع المناطق الخاضعة للتاج البريطاني، كما أرسلت البحرية الإنجليزية أسطولاً للبحث عنه<sup>(٤٩)</sup>.

BL/ IOR/H/36, 191 & 195 -6. (٤٧)

BL/ IOR/H/36, No. 389, 26 April 1698. & No. 391, 14 June 1698 & 19 November 1698. & No. 450-4, 5 December 1698. & No. 461-2. 21 September 1699. (٤٨)

BL/ IOR/H/36, No. 21 November 1698. (٤٩)

أسهمت هذه الإجراءات في ردع القرصنة إلى حدٍّ ما، وأشارت بعض الوثائق إلى تقارير في نهاية عام ١١١١هـ / ١٦٩٩م عن عودة السفن الهندية والسفن المرافقة بأمان<sup>(٥٠)</sup>، كما أشارت وثيقة أخرى إلى سرعة وصول أنباء أي هجوم يشنه القرصنة مباشرة إلى شركة الهند، نتيجة لما كانت تصدره من تحذيرات للسفن المغولية بتوخي الحذر وعدم مفارقة سفن الحماية الإنجليزية<sup>(٥١)</sup>.

### الخاتمة والنتائج:

شكّل وجود القرصنة والقرصنة قضية مؤرقة شغلت منطقة المحيط الهندي، وأثّرت في العلاقات بين المغول الهنود والإنجليز الذين كانوا يسيطرون على تجارة المحيط الهندي، وكان تأثيرها كبيراً في حركة السفن والبضائع والحجاج الذين سلّكوا الطريق البحري إلى سواحل الجزيرة العربية. وتوصلت الباحثة من دراسة هذا الموضوع إلى النتائج الآتية:

- ١ - أدى وصول الأوروبيين إلى الهند عبر الطريق البحري إلى نشوء القرصنة، وازدياد القرصنة الأجنبي الذين قدموا بحثاً عن الثروة.
- ٢ - ظهر مدى تأثير شركة الهند الشرقية البريطانية بهجمات القرصنة خلال القرن السابع عشر، الذي مثّل ذروة القوة لدولة المغول الذين تأثروا بهجمات القرصنة.
- ٣ - استخلصت الشركة لنفسها صلاحيات تخولها تتبّع القرصنة وفرض النظام والأمن، وتدرجياً نيط بها مسؤولية المحافظة على القانون والنظام في حدود مواقع امتيازها وتجارته، وهي المسؤولية التي اتخذت أبعاداً أخرى في المنطقة في القرنين التاليين.
- ٤ - أدى حرص الشركة على تأمين مكانتها وتجارته في الهند إلى تبنيها مسؤولية الحفاظ على السفن الهندية وحمايتها من اعتداءات القرصنة.

BL/IOR/E/3/52, No. 6316, 23 November 1696. &BL/ IOR/H/36, 22 March 1698. &BL/ IOR/H/36, No. 448-9. 23 June 1699.

BL/ IOR/H/36, No. 450-4. 5 December 1698. (٥١)

## مصادر الدراسة

أولاً - الوثائق غير المنشورة من أرشيف الهند في المكتبة البريطانية:

### **BL, IOR/H/36:**

- Declaration From King William of England (copy, undated attached to Company's Petition to the Admiralty, 26<sup>th</sup> Feb. 1696/7).
- Extracts of Letters from India regarding piracy, including Cap.. Thomas South's narrative of the piratical attack on the Judda fleet, 5 December 1698.
- Extracts of Letters from India regarding piracy, 13 December 1698 & 22 June 1699 & 10 & 16 January 1699.
- Company's Petition to the Lords Justices regarding the piracies of William Kidd, 21 September 1699.
- Advices from India regarding Capt. Kidd's behavior and its effects upon the Indian people and Government, 14 & 16 April 1698.
- Company's Petition to the Lords Justices to take steps for protection of their trade against the pirate Henry Every.
- Company's Petition to the Admiralty to empower the Company's ships to take pirates.
- Advices from India regarding the behaviour of the Mughal Governor of Surat and various acts of Piracy.
- From Blakborne To Vernon 30 Novemer 1698.
- From East India Company to Lords of Justice, 16 July 1696.
- From Robert Blackborne about Cap. Every.
- Application to the Council of Trade for men-of-war to suppress piracy, 7th March 1697/8.

### **BL/IOR/E/3/50:**

- No. 5939 Surat. Account, by Francisco de PassosVarella, Commander of Ship Aslma Mater, of a European Pirate Ship lately arrived on the Coast, and which for three successive years 1691, 1692, & 1693 plundered the Surat Vessels trading to the Red Sea, 14 November 1694.

### BL/IOR/E/3/51:

- No. 6113, Memorial by General Sir John Gayer to the Mogul relative to the Imprisonment of the Company's Servants at Surat, 16 September 1695.
- No. 6146, Surat, Undertaken given by President Samuel Annesley to the Governor of Surat, 6 January 1696.
- No. 6101, Bombay. Consultation by General Sir John Gayer, & Council. Resolving to send Ship Benjamin up to Surat, and also six Frenchmen, Pirates, according to the desire of the Governor, 22 October, 1695.

### BL/IOR/E/3/52:

- No. 6327. Surat, Obligation given by President Annesley to the Governor to furnish two Convoy Ships for Mocha and Judda, 20 January 1697.

## ثانياً - الكتب العربية والأجنبية:

### أ - العربية:

- الساداتي، أحمد محمود. (د.ت). تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم، ج ٢، مكتبة الآداب، القاهرة.
- البطريق، عبد الحميد؛ نوار، عبدالعزيز. (د.ت). التاريخ الأوربي الحديث من عصر النهضة إلى مؤتمر فيينا. دار النهضة العربية: بيروت.
- النمر، عبد المنعم. (١٣٧٨/١٩٥٩). تاريخ الإسلام في الهند. دار العهد الجديد للطباعة، القاهرة.
- فارس، علي عبدالله. شركة الهند الشرقية البريطانية ودورها في تاريخ الخليج العربي (١٦٠٠-١٨٥٨م).

### ب - الأجنبية:

- Charles Grey. (1933). *Pirates of the Eastern Seas (1618-1723)*. London.
- Charles Lockyer. (1711). *An Account of the trade in India*. London.
- John Biddulph. (1907). *The Pirates of Malabar*. London.

- Michael N. Pearson. (1996). **Pilgrimage to Mecca, Indian Experience 1500-1800**. Markus Wiener Publishers, Princeto.
- Naimur RehmanFarooqi. (2009). **Mughal - Ottoman Relations**. Idarah-iAdabiyat-iDelli. Delhi.
- Robert C. Ritchie. (1986). **Captain Kidd and the War against the Pirates**. New York.
- The Cambridge History of India. (1963). vol. IV. The Mughul Period. S. Chand & Co. New Delhi.

### ثالثاً - الدوريات العربية والأجنبية:

#### أ - العربية:

- هذيل، طه حسين عوض. (محرم ١٤٣٣ / يناير ٢٠١٢). القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي (من القرن السادس إلى العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى السادس عشر الميلادي). مجلة جامعة زمار للدراسات والبحوث. ع ١٤.

#### ب - الأجنبية:

- Patricia Risso. (2001). Cross Cultural Perceptions of Piracy. Maritime Violence in the Western Indian Ocean and Persian Gulf Region During a Long Eighteenth Century. **Journal of World History**, vol. 12. No.2. Fall 2001.