

الخلفية التاريخية للاحتلال البريطاني لعدن

★ سلطانة ناجية

مقدمة

كثيرا ما تعزو كتب التاريخ سبب احتلال بريطانيا لعدن في ١٩ يناير ١٨٣٩ الى حادثة السفينة (داريا دولت) التي تحطمت بالقرب من ساحل عدن في ٤ يناير ١٨٣٧ وكيف انه نتيجة لما تعرضت له تلك السفينة وركابها من نهب واهانة قام البريطانيون بعد ذلك بالاستيلاء على عدن . كذلك فاننا نجد ان الكثيرين ممن يتعرضون للكتابة عن تاريخ اليمن يجعلون من هذه الحادثة نقطة البداية لفترة تاريخ الوجود البريطاني في المنطقة بل ان الحماس يبلغ بيهضهم الى حد انكار وقوع الحادثة او تفسيرها تفسيراً غريباً لا ينم عن معرفة وفهم بحقائق التاريخ اليمني واطره الصحيحة .

ان ما ستبينه هذه الدراسة هو رسم حركة تطور السياسة البريطانية في اقليم اليمن عبر فترة قرنين من الزمن توصلنا الى يوم الاحتلال . وسنرى من خلال هذه الدراسة ان تبدل وتلون مطامع بريطانيا في المنطقة كثيرا ما كان يساير حالة الاوضاع الاقليمية او الدولية ، اذ ان اهمية موقع عدن الاستراتيجي عموما ما كان يخضعها لتأثيرات الظروف الخارجية . اما حادثة داريا دولت - التي سنعرف حقائق جديدة عنها فيما بعد - فلم تكن سوى عامل ثانوي ، وهي في اعتقادي كانت اشبه « بالقشة الاخيرة التي قصمت ظهر البعير » وعلى حد تعبير البروفسور جراهام، استاذ تاريخ الامبراطورية البريطانية في جامعة لندن ، فان حادثة داريا دولت «تعتبر من مصادفات التاريخ التي يزول فيها التردد وتحتم القرار السريع » . (١)

الرحلات التجارية

بدا اهتمام بريطانيا في المنطقة كجزء من المنافسة التجارية الاوربية في ذلك الحين وبالذات فيما يتعلق بتجارة البن ، وهذا عرض لاولى الرحلات التجارية التي قام بها الانجليز الى شواطئ اليمن في بداية القرن السابع عشر .

(١) في ١٦٠٨ كلفت شركة الهند الشرقية وليم كيلنج ان ياتي الى عدن ويؤسس فيها وكالة تجارية ، الا انه تخلى عن المحاولة وهو لا يزال في سقطرى .

(٢) في ٧ ابريل ١٦٠٩ ظهر الانجليز لأول مرة على شواطئ عدن ودخل شاربي الميناء على السفينة اسينشن وهي محملة بالحديد والرصاص والمعدن والقماش . فلما

★

محاضر التاريخ اليمني في كلية التربية العليا بـعدن .
عضو مجلس الادارة للمركز اليمني للابحاث الثقافية ، وعضو اللجنة التنفيذية لاتحاد الادباء والكتاب اليمنيين ، مدير الجهاز المركزي للخدمة اليمنية في عدن (سابقا)
يحمل الدبلوم العالي في الادارة التربوية من جامعة ريدنج - بريطانيا ، وبكالوريوس الاداب « تاريخ العرب » من الجامعة الامريكية في بيروت ، نشر له كتاب «بيليجرافيا تفسيرية عن اليمن » (طبع جامعة الكويت سنة ١٩٧٣) .

١
تعرض لمضايقات الحاكم التركي ووجد الحركة التجارية راكدة في عدن بعث بأثنين من ضباطه على احد القوارب المحلية الى المخا ليفحصا مستقبل التجارة هناك وخاصة في مادة الصباغ . فلم يجدوا الحالة مشجعة . أما جون جوردين الذي امره شاربي ان يتوجه الى الباشا التركي في صنعاء من اجل تسوية العشور على البضائـع المحجوزة في عدن فقد فشل هو ايضا في الحصول على ترخيص من السلطات العثمانية بتأسيس وكالة تجارية للشركة في اي من عدن او المخا . ومهما يكن الامر فقد خلف لنا جوردين مذكرات قيمة عن رحلته هذه . (٢)

(٣) في ١٣ نوفمبر ١٦١٠ وصل السير هنري ميدلتون الى المخا بعد ان ترك السفينة الرئيسية تريد انكريز في ميناء عدن . الا ان الاتراك سرعان ما اوقعوا به وقتلوا ثمانية من اصحابه وبعد ذلك قيدوه مع الباقين وارسلوهم جميعا الى باشا صنعاء عن طريق تمرز . وفي صنعاء اخبرهم الاتراك بأن اوامر الباب العالي كانت تقضي بأسر جميع النصارى الذين يرتادون البحار العربية . تم اضافوا « كيف تجراتم وانتم نصارى ان تاتوا الى الجزيرة العربية وتقربوا من المدينة المقدسة » (٢) . هذا وفي نفس الوقت الذي كان يستجوب فيه السير ميدلتون واصحابه قدم الى العاصمة جون فولر وثمانية عشر اخرون من ظهر السفينة تريد انكريز الراسية في عدن . وبعد بقائهم ما يقارب الشهر هناك سمح للجماعتين بمغادرة العاصمة بعد ان حذروا جميعا بأن لا يعودوا ثانية الى سواحل اليمن . فلما وصل السير ميدلتون الى بحر المخا وشعر انه يستطيع ان يقوم بالانتقام ضرب حصارا على الميناء وهدد الميناء بمدافعه . ولم يرفع التهديد عن الميناء الا بعد ان اجبر الحاكم التركي على ان يعيد جميع البضائع المنهوبة بالاضافة الى دفع مبلغ ١٨٠٠٠ ريال مقابل تعويض للارواح التي فقدتها بعنته . بعد ذلك توجه ميدلتون الى جزيرة كمران ، وفي السنة التي تلتها شوهده وهو يقوم بعملية نهب وسلب السفن الجوراثية في مدخل البحر الاحمر .

(٤) في ١٦١٢ جاءت الى المخا البعثة الرابعة بقيادة جون ساريس وجرى لسه استقبال افضل من سابقه . ومع ذلك لم يسمح للبعثة بالتجارة على الرغم من ان ساريس كان يحمل معه رسالة من الباب العالي في القسطنطينية تضمن لهم السلامة وتسمح لهم بحرية العمل في الجزيرة العربية . بعد ذلك لحق ساريس بالسير ميدلتون في البحر واخبره بأن ما يقوم به الاخير من نهب وسلب كان السبب في امتناع السلطات التركية والتجار اليمنيين عن الاتجار معه في المخا . ومن الطريف ان نعرف ان الاثنين بعد ان انتهيا من تبادل السبب والشتائم اتفقا في الاخير على تقاسم غنائم القرصنة بينهما .

(٥) في ابريل ١٦١٨ استطاع اندريو شيلنج قائد البعثة التجارية الخامسة الحصول على فرمان من السلطان العثماني سمح فيه للبريطانيين بأن يتاجروا في الموانئ اليمنية . ومنذ ذلك التاريخ تأسست اول وكالة تجارية بريطانية في المخا وبدأت التجارة البريطانية في اليمن بالازدهار ولم تصب بالركود الا اثناء فترة حرب التحرير اليمنية الاولى ضد الاتراك الغزاة (٤) .

(٦) في ١٧ فبراير ١٦١٩ ارسلت شركة الهند الشرقية بعثتها التجارية السادسة الى المخا ، فاستطاعت ان تبيع بضائعها في الميناء بفائدة ١٠٪ . وفي عام ١٦٢٢ ارسلت الشركة ثلاث سفن اخرى فكانت الصفقة مربحة ايضا .

وضع الوكالة التجارية البريطانية :

لم يأت عام ١٦٤٠ الا وقد اصاب الركود الحركة التجارية بين الهند والمخا وذلك بسبب اعمال القرصنة التي انتشرت كثيرا في تلك الايام . وفي عام ١٦٦٠ قررت الوكالة البريطانية في المخا ان توقف نشاطها وتحصل على البن من اماكن اخرى . الا انه في عام ١٦٦٣ بعد ان زادت اعمال القرصنة وبالذات هجمات القرصان الهولندي هوجو (٥) على المدينة قام وكيلها « بتفكيك محل الوكالة واقفال ابوابها بالمزلاج » . ثم اعيد فتحها من جديد واستمرت في اعمالها بين مد وجزر الى ان اغلقت نهائيا عندما احتل الانجليز عدن . وعلى الاجمال فمنذ ان تأسست الوكالة البريطانية في المخا الى ان تم اغلاقها ، استطاع الانجليز ان يحتكروا الشطر لأكبر من تجارة اليمن الخارجية وبالذات البن الذي كانوا يسوقونه الى اجزاء كثيرة من العالم . وعلى حد تعبير احد الضباط السياسيين « ما دام البريطانيون قد امتنعوا عن تكوين نفوذ سياسي او اقليمي في اليمن فقد نجحوا للغاية في اعمالهم ، بل واستطاعوا ان يمارسوا نفوذا ادبيا على ائمة صنعاء » (٦) .

تصدي نابليون :

في بداية القرن الثامن عشر ظهر التجار الفرنسيون على سواحل اليمن ، وبدوا في منافسة التجار الانجليز والهولنديين هناك . والواقع انه ما بين ١٧٢٠ و ١٧٣٠ بلغت التجارة الأوروبية ذروتها في اليمن ، وبعد ذلك بدأت تتدرج في الهبوط على مدى فترة ستين عاما بحيث اصبحت اخيرا محصورة بين الانكليز والفرنسيين فقط . فلما جاء الغزو الفرنسي الى مصر تحولت تلك المنافسة من ميدان التجارة الى ميدان المواصلات .

ومما لا شك فيه ان غزو نابليون لمصر في خريف ١٧٩٨ قد اصاب الحكومة البريطانية بالذعر ، ولا سيما عندما تبين لها انه كان ينوي غزو الهند . ونتيجة لذلك اقتضى الوجود الفرنسي ان تفكر بريطانيا جديا بعمل شينين هما :

اولا :-

ارسال قوة حربية الى الساحل الشرقي من مصر .

ثانيا :-

الاستيلاء على مركز استراتيجي في البحر الاحمر يمكنها منه مراقبة حركة سفن العدو والتصدي لها اذا ما دعت الضرورة .

بكلام اخر ، فبسبب ما طرأ على وضع الشرق الاوسط من تطورات ، كان على بريطانيا اذا ارادت المحافظة على مصالحها ان تتخذ خطوات جديدة تتناسب والوضعية الجديدة . وعليه لم يعد غريبا ان نرى كيف انها « بعد مضي قرنين كاملين من العلاقات التجارية المحضة مع اليمن اضطرت الى ان تتخذ عملا سريعا في الجزء الجنوبي العربي لشبه الجزيرة ، ويتغير اهتمامها من مجال التجارة الى مجال السياسة » (٧) وقد كلفت ثلاثة من الضباط البريطانيين القيام بتنفيذ مخططاتها الجديدة وهم الاميرال جون بلانكنت ، والسير هوم بوفهام وجون موري .

قاد موري حملة عسكرية بحرية مكونة من اربع سفن و ٨٠٠ جندي من الاوروبيين والهنود . فاحتلت الحملة جزيرة ميون في ٣ مايو ١٧٩٩ وبقيت فيها اربعة اشهر كاملة . الا انه بسبب قلة الماء في الجزيرة وعدم استطاعة المدافع التي بحوزتها السيطرة على مضيق باب المندب كله ، فقد قررت الحملة ان تخلي الجزيرة وتذهب الى عدن . وفي عدن قابل السلطان العبدلي موري بحفاوة بالغة واکرام وفادته ، بل اننا نرى انه يعرض تقديم الميناء لبريطانيا «كهدية» مقابل ان تتكفل بحمايته ضد غزو الوهابيين المرتقب وقوعه على الجنوب . الا ان الحاكم العام للهند اللورد ويليسلي لم يكن متحمسا لقبول تلك الهدية لاعتقاده انذاك بان عدن لم تكن تصلح ان تكون كمخزن تجاري او قاعدة حربية او بحرية . لقد اكتفت بريطانيا في ذلك الحين بوكالتها التجارية في المخا ، ولم تكن تعتقد ان عدن يمكنها ان تصبح جبل طارق الشرق (٨) . وبعد قضاء خمسة اشهر في عدن غادر موري الميناء في مارس ١٨٠٠ واجر نحو الهند .

اول معاهدة تجارية

بعد حوالي سنتين عين السير هوم بوفهام اول سفير سياسي لحكومة الهند في اليمن . وقد بعث في منتصف يوليو الدكتور برنجل من المخا الى صنعاء ليقاوض الامام بشأن عقد اتفاقية تجارية بين البلدين . الا ان رحلة الدكتور برنجل لم تكن ناجحة ، وقد تعرض السير بوفهام للاهانة عندما حاول ان يذهب بنفسه الى صنعاء للمفاوضة من جديد .

اتجه بوفهام بعد ذلك الى عدن التي كانت مستقلة انذاك عن العاصمة صنعاء ، فاستطاع ان يعقد مع سلطانها احمد عبد الكريم اول معاهدة تجارية في ١٨٠٢ ، وبموجب تلك الاتفاقية اصبح الميناء مفتوحا امام البضائع الانجليزية ، وحددت بالتفصيل مقادير العشور المفروضة على مختلف البضائع وقد التزم السلطان من جانبه بان لا يزيد من مكوس الجمرك او المراسي . كذلك فقدضمنت الاتفاقية توفير الحماية الخاصة للرعايا البريطانيين وسمحت للبريطانيين ان يؤسسوا لهم وكالة تجارية في عدن . كما انها احتوت على تفاصيل اخرى كثيرة كالسماح للبريطانيين ببناء مقبرة خاصة بهم ، وباستطاعتهم ركوب « الخيل والبغال والحمير والمواشي الاخرى دون ان يتعرضوا لاذى » . وبمقابل هذا كله التزم البريطانيون بتوفير الحماية لرعايا السلطان ضد اي هجوم فرنسي .

لقد اختلفت الاراء وتباينت حول اهمية هذه الاتفاقية ، فهارولد جاكوب مثلا يؤكد بان هذه الاتفاقية بالنسبة للانجليز كانت « رائعة » خاصة اذا ما ادخلنا في اعتبارنا الاطراف التي عقدتها والزمن الذي وقعت فيه (٩) . بينما يعتبر توم ليتل انها « اول تورط لبريطانيا في جنوب الجزيرة العربية (١٠) » . اما في نظر العرب فان تلك المعاهدة قد عقدت بين اطراف غير متكافئة وانها كانت في صالح بريطانيا وحدها ، وكان الغرض من عقدها هو من اجل جس نبض شعور ائمة صنعاء حول مدى صدق دعوهم بالسيادة على جميع ارض اليمن (١١) .

التحديات الوهابية والامريكية

كان لمفادرة نابليون ارض مصر اثره في اضعاف حدة المطامع البريطانية فسي منطقة البحر الاحمر ، ونتيجة لذلك كادت ان تهمل الاتفاقية التي ابرمها بوفهام مع سلطان عدن . اما في المخا فان مصالحها التجارية في تجارة البن قد فرضت عليها ان تبقى على وكالتها التجارية رغم المصاعب المتكررة التي تعرضت لها من جراء اعمال الغارات التي كان يقوم بها ضدها الوهابيون اثناء بقائهم في تهامة في الفترة ما بين ١٨٠٤ - ١٨٢٦ . وقد استطاع ابراهيم باشا اخيرا ان يخرج الوهابيين من ساحل اليمن ويعيد السلطة الاسمية للامام الزيدي مقابل جزية سنوية تدفع لسوالي مصر .

اثناء نشوب الحرب البريطانية الامريكية بين عام ١٨١٢ - ١٨١٤ عاد ، من جديد ، اهتمام بريطانيا بعدن . فنرى ان هنري سولت قنصلها العام في مصر يقترح على حكومته بأن ترسل الى عدن قوة من المدفعية لتكون هناك على اهبة الاستعداد ضد السفن الامريكية فيما لو توسعت الحرب خارج القارة الامريكية ، لقد كانت السفن الامريكية تتردد كثيرا على ميناء عدن في ذهابها وايابها من المخا وقد استطاع التجار الامريكيون ان يحتكروا الجزء الاكبر من تجارة البن بسبب ما كانوا يقدمونه من اسعار مرتفعة لشراء البن اليمني بالمقارنة بأسعار التجار البريطانيين مما اغاظ الآخرين وجعلهم يرون في المنافسة الامريكية تهديدا مباشرا لمصالحهم التجارية في المنطقة . فلما انتهت الحرب بين الدولتين وتم عقد معاهدة سلام بينهما ، تراخى من جديد اهتمام بريطانيا في ميناء عدن نتيجة لزال الخطر الامريكي .

وفي عام ١٨١٧ تعرض مقر الوكالة التجارية في المخا للنهب والشتم واهين بعض الرعايا البريطانيين هناك . وكان انتقام لتلك الاهانات قام الاسطول البريطاني عام ١٨٢٠ بالضرب على قلعة الميناء ففسفها ودمرها . وفي ١٥ يناير ١٨٢١ اضطر الامام الزيدي ان يبرم مع البريطانيين اول اتفاقية بينه وبين الشركة خفضت بموجبها الضرائب الجمركية على بضائع الشركة من ٣ ٪ الى ١ ٪ . اما في عدن فقد عرض السلطان احمد عبد الكريم ان يمنح الشركة الانجليزية ترخيصا لاقامة وكالة تجارية لها في الميناء مقابل ان تتكفل الحكومة البريطانية بحمايته من اي اعتداء يقع عليه من القبائل اليمنية المجاورة . الا ان الحكومة البريطانية في الهند لم تقبل ذلك العرض السخي لان الاوضاع الدولية كانت في صالحها ذلك الوقت ، ولم تكن فحاجة الى عقد اتفاقيات سياسية لانها كانت مهتمة حينذاك بتعزيز علاقاتها التجارية في المنطقة فقط (١٢) . مجمل القول ان البريطانيين لم يكونوا في ذلك الوقت يهدفون الى جعل اي من عدن او المخا مركزا لسيطرتهم السياسي او نشاطهم البحري ، منطقة البحر الاحمر .

البحث عن مخزن للفحم

في اواخر العشرينيات من القرن التاسع عشر ، وبعد ان اكتشف البخار ، اصبحت الملاحة البخارية ممكنة التحقيق ، ولم يكن ذلك مستبعدا بعد ان اصبحت اكتشافات الثورة الصناعية تكاد تلمس جميع مناحي الحياة . ولذا فقد اقترح حاكم بومباي ان يستخدم البحر الاحمر كطريق للمواصلات الامبراطورية بدلا من الطريق

البحري الطويل حول رأس الرجاء الصالح . وقد وجد اقتراحه هذا مساندة قوية من قبل التجار البريطانيين والهنود على السواء ومن أجل تحقيق ذلك الهدف بدأت بريطانيا في البحث الجاد عن محطات مناسبة لتستخدمها في تموين سفنها المسافرة بين بومباي والسويس بالفحم . وقام بالمبادرة أول الأمر مايكل باجنولد المقيم والوكيل السياسي في المخا فساهم إلى عدن عام ١٨٢٧ لدراسة امكانية استخدام مينائه كمحطة . لقد كان باجنولد يرى ان موقع وطبيعة عدن يؤهلانها لان تصبح اصلح المحطات في طول الجزيرة وعرضها . وبالفعل استطاع باجنولد ان « يقنع السلطان محسن بأن يقدم الميناء والقلعة لبريطانيا بأبخص ثمن » (١٢) . وهكذا نرى ان اكتشاف البخار انعش من جديد مطامع بريطانيا في امتلاك عدن خاصة لكونها تقع في منتصف الطريق بين بومباي والسويس . وهذا ما كانوا يريدونه . في عام ١٨٢٩ قام البريطانيون بإجراء مفاوضات مع السلطان العبدلي من أجل استئجار مساحة من الارض ليخزنوا عليها شحنات من الفحم لتموين السفن التجارية المسافرة بين بومباي والسويس . وقد اجر لهم السلطان ما ارادوه على جزيرة مصيرة . بعدها قرر البريطانيون ايفاد الباخرة هيولندسي في رحلة تجريبية من الهند إلى السويس عن طريق عدن والمخا وجدة . وبالفعل غادرت السفينة بومباي في ٢٠ مارس ١٨٣٠ فوصلت عدن في ٢١ مارس من الشهر المذكور . الا انه بسبب قلة الايدي العاملة في عدن في ذلك الحين فان تموين السفينة بمئة وثمانين طناً من الفحم استغرق ستة ايام كاملة . بعد ان تبين للبريطانيين وجود مشكلة الايدي العاملة في عدن بدأوا في البحث عن اماكن أخرى غير عدن ، وفي عام ١٨٣٠ جربوا استخدام كل من المكلا والمخا كمحطتين مؤقتتين .

محاولة استخدام جزيرة سقطرى

في عام ١٨٣٠ تلقى القبطان س . ب هينس تعليمات من شركة الهند الشرقية بإجراء مسح للساحل الجنوبي للجزيرة العربية لمساحة يبلغ طولها حوالي ٥٠٠ ميلاً تمتد ما بين باب المندب في الغرب ورأس مصيعة في الشرق . وقد قاد القبطان هينس سفينة المسح بالينيوروس ، ورافقه في المهمة فريق ممتاز من الضباط الآخرين كان من بينهم ج . ر . ويلستدوس . ه . كروتندان اللذان يعتبران بحق من اوال الرواد الانجليز المكتشفين لجنوب الجزيرة . والى ويلستد (١٤) . بالذات يعود فضل اكتشاف نقش حصن الغراب في بير علي ، النقش الذي اثار رغبة العلماء الغربيين في العمل على حل رموزه ، وبالتالي حل الخط المسند (الحميري) ككل . وفي خريف ١٨٢٣ تسلم هينس تعليمات من بومباي تطلب منه ان يوقف عملية المسح ويحترقوا الى قش من أجل الحصول على موافقة السلطان المهري على السماح له بإجراء مسح لجزيرة سقطرى . حصل هينس على موافقة السلطان وبعد الانتهاء من عملية المسح توجه الى بومباي في عام ١٨٢٤ . وفي اكتوبر من نفس العام عاد هينس الى قش حاملاً معه عشرة الاف ريال ماريّا تريزا لليفافض السلطان بشان شراء الجزيرة من أجل ان يقيم عليها الانكليب محطة لتمويل سفنهم بالوقود . الا ان السلطان المهري رفض ان يساوم في بيع الجزيرة او يتنازل عنها وكما يؤكد لنا هينس نفسه في مذكراته فقد كان جواب السلطان كما يلي :-

اسمع يا قبطان هينس وحق رب العرش لن افرط في ذرة ارض الجزيرة لقد صباها الله المهريين فقط ، وسنبقى نتوارثها صغارنا عن كبارنا الى ما شاء الله .

الا انه في الوقت الذي كان فيه هينس يتفاوض مع السلطان نزلت قسوات اخرى بريطانية ارض الجزيرة دون رضى السلطان . ولكن ما ان وطئت اقدام جنود الاحتلال ارض الجزيرة حتى حلت بهم النكبات من كل جانب . فبادىء ذي بدء انقلب احد الزوارق المحمل بالجنود ففرق من فيه . ثم تفشت الحمى بين الجنود فهلك الكثيرون منهم ، وكانت نسبة الضحايا عالية بين صفوفهم بحيث وصف احد شاهدي العيان الحالة بقوله :-

« اصبح من الصعب العثور على من بقي به رمق ليحفر قبراً لنفسه او لزملائه . .
ولم ينج من الوباء الا القليلون الذين رووا للاخرين مأساة سقطرى ، (١٥) .
ولم يبق لبريطانيا والعاقبة هكذا الا ان تهجر مشروع سقطرى .

عدن من جديد

استمر الانجليز يبحثون عن مكان اخر فلما لم يعثروا عليه «قاد القدر القافلة من جديد الى عدن» (١٦) . لقد كان هينس كثير التردد على الميناء اثناء قيامه بمسح الساحل الجنوبي للجزيرة العربية وقد وصف حالة عدن انذاك حيث «لا يوجد الان في المدينة اكثر من تسعين من البنايات الحجرية الخربة ، وكل بقية المساكن عبارة عن اكواخ من الطين والقش بنيت على انقاض امينة القديمة الزاهرة في غير نظام واتساق . ان الزائر الناظر لهذه الاطلال لا يسمعه الا ان يشعر بالحسرة والالم لما الت اليه حالة هذه المدينة التجارية في غضون بضعة قرون . انها الان مجرد قرية بائسة بلا تجارة ، لا تزورها غير السفن المارة المحتاجة الى الرسو في مرفأها العظيم للحماية . اما سلطانها فكثير الاضطهاد لسكانها وبالذات الضعفاء منهم اما سكانها فهم لا يتعدون ستمئة شخص مئتان وخمسون منهم من اليهود وخمسون من الهنود والنصف الباقي من العرب » .

ولكن على الرغم من الصورة القاتمة التي رسمها هينس للمدينة فقد كان امله كبيراً في مستقبلها . وفي الواقع كان لتنبؤاته عنها وعن اهميتها ما اقنع حكومتها بالاستيلاء عليها بالذات . وها هو يسترسل قائلاً :-

« ان هذا المرفأ العظيم يمتلك من القدرات والامكانات ما لا يملكه ميناء اخر في الجزيرة العربية . ان ازدهاره سيقتضي ولا شك على ميناء المخا وبقية موانئ البحر الاحمر . فهو يحتل مركزاً تجارياً ممتازاً ولا شك انه انسب الموانئ الموجودة لمواصلات الامبراطورية عبر البحر الاحمر . وهو في وضعه الحالي صالح لاستقبال البواخر وتموينها في كل فصول السنة » (١٧) .

ففي اواخر الثلاثينات من القرن زادت المطالبة في ايجاد الميناء المناسب والتسهيلات البحرية الضرورية لطريق بومباي - السويس . وقد اعطى التقدم المضطرب في المواصلات البخارية اهمية خاصة للبحر الاحمر . وفي الوقت الذي بدأ التفكير الجدي في مستقبل عدن طرأ على الموقف شيء جديد عجل من رغبة بريطانيا في الاستيلاء على عدن .

تهديد محمد علي باشا

في الواقع ذهبت قوات محمد علي الى الجزيرة العربية من اجل القضاء على الوهابيين ، ولكن لا شك ان ارباح تجارة البن اليمني كانت احد الاسباب التي حدثت بمحمد علي ان يرسل قواته الى اليمن . وقد استند الباشا في مطالبته باليمن على فرمان كان قد تسلمه من السلطان العثماني . ولم تقف مطامع محمد علي عند سواحل تهامة بل انه كان في الحقيقة يسعى الى تأسيس امبراطورية عربية كبيرة ، ومن الواضح ان ذاك الهدف بحد ذاته كان يشكل خطرا كبيرا على بريطانيا ، لان سيطرته على جنوب وشرق الجزيرة ستعارض تماما والمصالح البريطانية التجارية في مياه تلك الجهات . وليس هناك أدنى شك بأنه كانت لمحمد علي خطط تتعلق بالاستيلاء على عدن ، وهذا ما دلت عليه التقارير الواردة الى لندن من القاهرة ، والقاتلة بأنه بخوي ان يقوم بهجوم مباغت فاذا ما نجحت الخطة سيكون في مركز يمكنه من قطع الطريق المؤدي الى الهند عبر البحر الاحمر (١٨) . وقد كتب روبرت جرانت حاكم بومباي قائلا : « ان مطامع محمد علي التوسعية في الجزيرة العربية يجب ان تكبح قبل ان يستفحل امرها » . وقد ابلغت الحكومة البريطانية الباشا في صيف ١٨٢٧ رسميا بأن عدن وضواحيها تقع داخل دائرة النفوذ البريطاني . وفي ٢٤ مايو ١٨٢٨ اضاف بالمستون : « ان بريطانيا العظمى لا يمكنها ان تقف موقف اللامبالاة امام اية محاولة من قبل محمد علي باشا لغزو او احتلال البلاد الواقعة في اوماوراء مدخل البحر الاحمر . كما وانها لا تريد ان ترى القوات المصرية تستمر في احتلال اليمن » (١٩) .

لقد كان اي توسع يقوم به محمد علي في الشرق الاوسط يضعف من مركز الامبراطورية العثمانية ، وكانت سياسة بريطانيا تقضي بمساندة العثمانيين والمحافظة على ممتلكات « رجل اوروبا المريض » كجزء من سياسة ميزان القوى الذي كانت تمارسها في ذلك الحين

عدن على مائدة السياسة الدولية

الحق ان عوامل شتى ادت الى التفكير جديا في الاستيلاء على عدن من قبل بريطانيا . فبالاضافة الى حاجتها الى محطة تموين وخوفها من ان يقع الميناء بيد جيوش والي مصر فقد كانت هناك اسباب اخرى اعمق واشمل ذكرها روبرت جرانت حاكم بومباي في خطابه المؤرخ ٢٧ فبراير ١٨٢٨ الموجه الى مجلس ادارة شركة الهند الشرقية حيث قال :-

« ان عدن بالنسبة لنا لا تقدر بثمن ، فهي تصلح كمخزن للفحم طيلة فصول السنة ، ويمكن ان تكون ملقح عام للسفن المستخدمة لطريق البحر الاحمر ، وقاعدة عسكرية قوية بواسطتها يمكننا ان نحمي ونستفيد من تجارة الخليج العربي والبحر الاحمر والساحل المصري المحاذي الغني بمنتجاته ، وعدن كجبل طارق ، متى ما اصبحت في ايدينا ستكون صعبة المنال من البر والبحر . انني انظر الى الموضوع بشمول وبعمق اكثر . هناك امتان كبيران تتآمران علينا وتودان القضاء على نفوذنا في الشرق ، الاولى روسيا وتتجه نحونا من خلال ايران ، والثانية فرنسا وهي آتية من خلال مصر . وحتى نتصدى لهذه التهديدات يتحتم على بريطانيا ان تعد لنفسها مراكز دفاعية خارج الحدود » (٢٠) .

الدين المواطن في بومباي ناخوذا ✱ للسفينة داريا دولت وهي ملك لسيدة هنديسة وحمولتها ٢٢٥ طنا . وقام تاجر عربي يدعى فريد نسوف - وهو ممثل للكايتنس هينس - بشحن السفينة بالبضائع .

وفي يوم ٢٦ ديسمبر ١٨٢٦ ابحرت السفينة من كلكتا وعلى ظهرها (ناخوذا) ✱ واحد ورئيس للشحن واثنان من الضباط واثنان وعشرون من البحارة ، وكذلك عشرة مسافرين قدموا لاداء فريضة الحج ، واتخذت السفينة طريقها الى جدة . وتوجهت الى ابي بناء على اوامر رئيس الشحن حيث وصلت اليها في العاشر من يناير ١٨٢٧ وبقيت هناك نحو من خمسة ايام وشحنت ببضائع اخرى كما انتقل اليها سبعة عشر مسافرا اخرين ، واصبحت حمولة السفينة بذلك زائدة عن الحد .

ثم تقدمت السفينة وتوقفت عند كشن حيث شحنت ببضائع اخرى ، ثم ابحرت الى جدة مساء يوم ١٧ فبراير . ونتيجة لخطا الضابط الاول للسفينة اقتربت السفينة الى الشاطئ عند عدن اكثر من المسافة المحددة لها ، ومن ثم ارتطمت بالشاطئ في الساعة الثالثة من صبيحة الثامن عشر من فبراير ، ولم يفعل احد شيئا لانقاذها وهرب ضابط السفينة وكل البحارة في سفينة الانقاذ الا انهم غرقوا جميعا بعد ذلك .

وفي حوالي الساعة الرابعة بعد ظهر نفس اليوم ، اتى قاربان صغيران من عدن وانتقل بحارتهما الى السفينة ونهبوا بضائع المسافرين ونقلوا الى القاربين بضائع من شحنة السفينة . ولم تلبث السفينة ان امتلأت بالمياه ، وانتقل بقية المسافرين الى اعلاها وامضوا هناك طيلة المساء .

وطبقا للرواية البريطانية ، اتى القاربان مرة اخرى من عدن في اليوم التالي . فطلب المسافرون من العرب ان ينقلوهم الى عدن او يعطوهم طعاما الا انهم رفضوا ذلك وشحنوا القاربين مرة اخرى بالبضائع مثل ما فعلوا في اليوم السابق .

وفي اليوم التالي صنع بعض المسافرين من الواح الخشب المتناثرة وسيلسة للانتقال الى شاطئ عدن ، وقبل وصولهم الى الشاطئ جاء بعض الاعراب والقوا بهم مرة اخرى في الماء ، ثم اخرجوهم وغروهم من ثيابهم واهانواهم شنيعة خصوصا النسوة منهم

وفي غضون هذه الفوضى جاء احد الفرسان العرب وهو السيد عيدروس وهو من كبار رجالات عدن ، ولما رأى حالة المسافرين هذه اعطاهم من الثياب ما سترتوا به عوراتهم ، وتقدم المسافرون بعد ذلك الى عدن حيث اعطاهم السيد عيدروس بعض الطعام والثياب . والتقى المسافرون هناك ببعض البحارة حيث علموا منهم ان بقية بحارة السفينة الغارقة قد غرقوا نتيجة انقلاب قارب الانقاذ بهم .

وارسل السيد عيدروس قاربيا لاحضار بقية المسافرين من السفينة ، بينما كان ركاب السفينة الغارقة في عدن قد وجدوا ان كل شحنة السفينة نقلت الى الجمرک حيث قسمت الى ثلاثة اقسام ، اخذ سلطان عدن قسمين واستولى رئيس الشحن في السفينة داريا دولت على القسم الثالث كما استولى السلطان - طبقا للرواية البريطانية - على مؤن السفينة وبقية الاشياء التي بها .

✱ المقصود نوخذا (المحرر)

حقا لقد كان الانجائز ، كما قال البروفسور جراهام استاذ تاريخ الامبراطورية البريطانية بجامعة لندن ، محتاجين الى مالمطة اخرى فى الشرق الاوسط وليس مجرد محطة لخزن الفحم او رصيف لترميم وتموين السفن . كانوا محتاجين الى قاعدة تاوي اليها سفنهم لتكون على اتم الاستعداد قرب الساحة اذا ما قامت ازمة تنذر بالحاق الضرر بمصالح بريطانيا وبتجاريتها الشرقية » (٢١) ثم يسترسل البروفسور جراهام قائلا :-

« من غير المحتمل ان يكون بالمرستون قد اتخذ قرار الاستيلاء على عدن لمجرد الحاجة الى محطة للفحم . ان القيم التجارية والحربية متشابكة فيما بينها ومن الصعب الفصل بين احتلال عدن وبين سياسات الامبريالية التجارية . صحيح ان عدن كانت محطة مهمة لتموين السفن بالوقود ونقطة تجمع لتجارة الشرق الاوسط ، لا انها تستمد اهميتها العظمى من موقعها الجغرافي كقاعدة للعمليات البحرية . ان تجارة بريطانيا الخارجية في حاجة الى خط مواصلات مضمون وذاك بدوره يعتمد على وجود قواعد ساحلية يحسن اختيارها ويقوم بحراستها الاسطول الملكي البريطاني الضخم . ان عدن تتبوأ محورا حيريا على طريق البحر الاحمر المؤدى الى الهند ، وقد ارادتها بريطانيا بسبب صلاحيتها كمحطة وكقاعدة عسكرية ولكن بسورة رئيسية من اجل منع اية قوة اخرى من السيطرة على منطقة استراتيجية حيوية » (٢٢) .

داريا دولت وما بعدها

نقف الان قليلا امام ذلك « الحادث المبرر » الذي وقع في صبيحة الرابع من يناير ١٨٢٧ ، لنعود بعده من جديد الى متابعة سلسلة المواقف التي نتجت عنه وادت في النهاية الى احتلال عدن .

كان بليفر اول من كتب عن الحادث وهذا هو نص روايته كما يظهر في صفحة ١١١ من كتابه الذي كتب في سنة ١٨٥٩ :-

« في صبيحة الرابع من يناير ١٨٢٧ جنحت السفينة المدراسية داريا دولت ، ملك البيجوم احمد ، ام نيسا ابنة اخت نواب الكرناتيك ، والتي كانت ترفع العلم البريطاني ، ثم غرقت في خوبة السيلان على بعد اميال قليلة من عدن . وكانت السفينة تحمل شحنة كبيرة من البضائع وعددا من الحجاج الهنود المتوجهين الى جدة . ومع بزوغ الفجر صعد جماعة من العرب الى ظهر السفينة ونهبوا ما استطاعت ان تصل اليه ايديهم . وعندما حاول الركاب ، وكانت من بينهم سيدات من ذوات المكاة العالية ، النزول الى البر على ظهر الواح الخشب غرق اربعة عشر منهم . اما الذين نجوا منهم فقد القى العرب القبض عليهم وعروضوا من ثيابهم ، وعرضوا النسرة منهم لاهانات وحشية وشنيعة . ولولا شفاعة السيد العدروس ، المنتسبي الى عائلة ذات نفوذ في عدن والذي قدم لهم القوت والملبس ، لكانوا جميعا اخذوا الى الداخل » .

الا انه قبل بضع سنوات ظهرت رواية الاستاذ الدكتور جادطه التي اعتمد فيها على الوثائق البريطانية ايضا ، وعلى الرغم من بعض الاضطراب البسيط الذي يبدو لي من رواية الدكتور جاد واطفاء اللغة الا انها جذيرة بان تثبت هنا لما تحتوي عليه من معلومات جديدة في الموضوع . يقول الدكتور جاد طه :

« وتفصيل تلك الحادثة انه في اليوم العاشر من ديسمبر ١٨٢٦ عين سيد نور

وبعد ان مكث ركاب السفينة خمسة عشر يوما في عدن نقلوا على ظهر قارب عربي صغير الى المخا .

الا انه بمجرد ابتعاد القارب نحو ستة اميال عن عدن جاء بعض رجال السلطان واقتادوا سيد نور الدين ناخوذا السفينة الفارقة الى عدن حيث قابل ابن سلطان لحج وعدن ، وهناك تحت التهديد - طبقا للرواية البريطانية - اضطر نور الدين الى ان يوقع على وثيقة تعهد بموجبها بعدم شكوى سلطان عدن لدى الحكومة البريطانية بالنسبة لحادث نهب السفينة ، (٢٣) .

يبقى السؤال هل دبر البريطانيون او تعمدوا ان تجنح السفينة داريا دولة بالقرب من شاطئ عدن ؟

ان رأي الدكتور جاد طه في الموضوع هو :
« الاقرب الى الواقع في رأينا ان تحطم السفينة قد حدث اما لاهمال بحارتها وسوء شحنهم للبضائع كما جاء في شهادة الناخوذا نور الدين ، واما ان يكون بفعل الاحوال الجوية والامواج والصخور ، اي ان غرق السفينة قد تم دون اي تدبير او افتعال ، الا ان بريطانيا استغلت فرصة وقوع هذه الحادثة واعتبرتها نقطة البداية في تنفيذ اول ادوارها المرسومة في منطقة جنوبي الجزيرة العربية ، (٢٤) .

الا ان الحقائق الجديدة التي ظهرت عن الموضوع مؤخرا تغاير رأي الدكتور جاد هذا فقد بين كاتبان انجليزيان ، اعتمادا ايضا على الوثائق الانجليزية ، انه كانت هناك بالفعل مؤامرة بين ناخوذا السفينة ورئيس الشحن للجنوح بها الى الساحل واغراقها . وكان السبب في ذلك هو ان صاحب البضائع التي كانت تحملها السفينة قد امن عليها بمبالغ اكثر بكثير من قيمتها الاصلية وكان من مصلحته ان يحصل على نقود التأمين (٢٥) .

ما بعد داريا دولة

تلقى هينس اوامر حكومته بوقف اعمال المسح وبأن يتجه الى عدن لمطالبة السلطان بدفع التعويض المناسب لما لحق بالسفينة الفارقة وبركابها . وقد وصل هينس الى عدن في ٢٨ ديسمبر ١٨٣٧ . وبعد مفاوضات ومداولات طويلة اتفق الطرفان على ان تعاد البضاعة الموجودة الى هينس وبأن يحرر له السلطان صكاً بمبلغ ٤٠٠٠ ريال قيمة البضائع المفقودة وكان يمكن ان ينتهي الموضوع هناك مادام الطرفان قد توصلا الى ذلك الحل المرضي . ولكن ذلك لم يحدث لأن هدف بريطانيا كان ابعاد من المطالبة بالتعويض . لقد كانت تريد عدن ذاتها .

دخل هينس في مراسلات عديدة مع السلطان بشأن نقل ملكية عدن الى بريطانيا وعلى اساس تلك الرسائل ، وبالذات رسالة السلطان محسن المؤرخة في ٢٢ يناير ١٨٣٨ ، ادعت الحكومة البريطانية فيما بعد انه كان لها الحق في الاستيلاء على عدن . فماذا كان محتوى تلك الرسالة ؟

تشير الرسالة اول الامر الى اهمية عدن بالنسبة للسلطان وكيف انه يعتمد عليها في معيشته وفي دفع المرتبات والهبات لحلفائه من القبائل المجاورة . اما بالنسبة لمسألة نقل ملكية الميناء الى بريطانيا فيعد السلطان بأن الاجابة النهائية في الامر

سكنون في بحر شهرين بعد ان يعقد اجتماعا مع اعيان البلاد لمناقشة الموضوع ، وفي غضون ذلك فانه يمكن لهينس ان يذهب الى بومباي ويخبر حكومته بتفاصيل اتصاله بالسلطان . ثم تضيف تلك الرسالة بانه سيتمكن لهينس بعد عودته الى عدن ان يبني البيوت ويشيد القلاع لان المدينة سوف تصبح ملكه . الا انه عندما تصبح عدن في حوزة هينس فيجب ان يناصف السلطان حصيلة عوائد الضرائب الجمركية ، فاذا لم يقبل بذلك فليقرر له راتبا شهريا او سنويا شريطة ان يبقى اسمه مبهلا وكلمته نافذة على جميع رعاياه . (٢٦) .

وقد رد القبطان هينس بأن الحكومة البريطانية لن توافق على ان يكون للسلطان نصف العوائد الجمركية . وبعد اخذ ورد وافق السلطان على ان يقبل معايشا سنويا قدره ٨٧٠٠ ريال اذا ما تم بيع المدينة .

الا انه سرعان ما اتضح وجود معارضة قوية ضد مشروع بيع عدن ، وكان حامد ابن السلطان محسن على رأس المعارضين من اعيان البلاد . ولم يكتفوا بالمعارضة الكلامية بل انهم حاولوا القاء القبض على هينس وقتله بعد ان يستردوا منه رسالة السلطان والصك الذي وقعه بشأن التعويضات . ولكن هينس - بفضل جواسيسه - استطاع ان ينجو من الكمين الذي اعد له . فعاد في فبراير ١٨٢٨ الى بومباي باخبار « بشوبها الفشل والنجاح معا » وكما اغتبط المسؤولون في الهند لحادثة داريا دولت في السابق ، نراهم يغتبطون اكثر لهذا الحادث الجديد . فقد رحب جرائنت - حاكم بومباي - بالاهانة التي تعرض لها هينس واعتبرها « حدثا سعيدا للغاية » تبرر اجراء الانتقام . وكان ذلك هو شعور خلفه جيمس فاريس الذي رغب هو ايضا بالحداد ودعا الى اتخاذ الاجراءات السريعة للاستيلاء على عدن ولو قسرا .

وفي ٢٤ اكتوبر ١٨٢٨ عاد القبطان هينس من جديد الى عدن على ظهر السفينة كوت وكان بمعيته ضابط وثلاثون جنديا . وكانت تعليماته بأن يشعر السلطان بانه عاد من اجل اتمام ترتيبات نقل ملكية عدن الى البريطانيين حسب ما اتفق على ذلك سابقا ، وان تأجيل المصادقة على الضم سيكون من عواقبه ارسال حملة عسكرية للاستيلاء على المدينة بالقوة دون مقابل . الا ان تلك التهديدات لم تخف السلطان محسن وقد ابلغ هينس بصريح العبارة انه لن يتنازل قيد انملة عن قطعة من بلاده . وفي نفس الوقت ارسل ابنه حامد رسالة الى القبطان هينس يهدده فيها بقطع راسه ان هو تمادى وجاء الى باب عدن .

ومن رسالة السلطان محسن الى الشيخ طيب ابرانجي الوكيل البريطاني السابق في المخا ، والذي كان يرافق انذاك القبطان هينس على ظهر السفينة كوت ، يظهر لنا بوضوح ان السلطان محسن ينكر انكارا شديدا انه تعهد لهينس ببيع عدن ، واتهم الاخير بانه قد لفق الاكاذيب عليه عند حكومته . بل انه يتحدى هينس ان يبرر التعهد الذي يدعي انه يحمل ختمه بنقل ملكية عدن . فاذا استطاع ذلك فهو على استعداد لتنفيذه في الحال . وفي هذه الرسالة نستطيع ان نلمس الاسباب التي جعلت السلطان يعد هينس في السابق بنقل ملكية عدن . ولا شك في ان ذلك كان من باب التصويق والمعاملة لتجنب شره . وقد عبر السلطان عن ذلك بقوله : -

« اومن من قرارة نفسي ان وجه هينس كان ينذر بالحرب فلما رايت فيه ذلك حاولت ان اتملس واترك الموضوع معلقا مدة شهرين . . . وهذا الرجل يريد في قرارة نفسه ان يصبح سلطانا على عدن الا انه لن يصل الى بغيته الا على رقابنا » (٢٧) .

الا ان الرسائل المتبادلة بين السلطان والقبطان هينس (الذي ظل معزولا على ظهر السفينة كوت) لم تسفر عن شيء . وفي ٢٠ نوفمبر ١٨٢٨ ، صوب العرب طلقات نارية على السفينة وزوارقها الاستكشافية ، وبعد مناوشات متقطعة مع بطاريات السواحل فرض هينس الحصار على عدن حتى تصله التعزيزات من بومباي لضرب المدينة والاستيلاء عليها بالقوة .

المعركة

وصلت التعزيزات القادمة من بومباي الى مياه عدن في ١٦ يناير ١٨٢٩ وكانت مكونة من السفن الحربية فولاج (٢٨ مدفعا) وكروزر (١٦ مدفعا) و (ماهي) و(أن كريستن) . وكان مجموع القوة ٤٠٠ من المشاة الاوروبيين و ٢٠٠ من المشاة الهنود وكذلك مجموعة الجنود المهندسين وكثيرا من المعدات والالات اللازمة .

وفي صباح التاسع عشر من يناير ١٨٢٩ كانت الحملة البريطانية على امبسة الاستعداد ، وفي الساعة التاسعة والنصف تحركت فولاج وكروزر مع بقية القوارب لاختذ مراكزها امام بطارية مدافع المقاومة اليمنية التي كانت متمركزة في النقطة الشمالية من جزيرة مصيرة . ثم بدأت المعركة الا ان معظم طلقات المدافع اليمنية كانت تتجاوز سفن العدو ، التي كانت ملاصقة كثيرا للجزيرة ، وتذهب الى عرض البحر . بينما استطاعت مدافع العدو ، وكانت متحركة ان تصوب نيرانها وتسكت ، من اسفل ، البطاريات اليمنية . وفي الحادية عشرة والنصف بدأ الجنود البريطانيون ينزلون تحت وابل من رصاص المقاومين اليمنيين واستطاعوا ان يحتلوا المدينة . وقد شهد هينس نفسه ببسالة المقاومة العربية وقال لو كانت خطة دفاعهم احسن تنظيميا مما كانت عليه لكانوا اصلونا نارا حامية وبخاصة ان المدافع التي كانت بحيازتهم كبيرة وتستطيع ، فيما لو كانت متحركة ، ان تلحق بالسفن الغازية خسائر فادحة وهي تقترب من الجزيرة . اما عن حصاد المعركة فقد بلغت الخسائر البريطانية ١٥ رجلا بين قتيل وجريح ، اما خسائر اليمنيين فقد كانت فادحة وقد بلغ عدد القتلى ١٢٩ شهيدا ، بالاضافة الى عدد كبير من الجرحى ٢٥ منهم من الاسرى كانوا مصابين باصابات خطيرة من بينهم الشيخ العزيبي وعلي سلام ابن اخ السلطان . وهكذا سقطت عدن بأيدي البريطانيين في يوم التاسع عشر من يناير ١٨٢٩ .

Grahd. S. Graham, GREAT BRITAIN IN THE INDIAN OCEAN, 1810-1850. Oxford, 1967, p. 293.

John Jourdain, (of Hakluyt Series) W. Foster (ed.) ondon, 1905.

R.L. Playfair, A HISTORY OF ARABIA FELIX OR YEMEN. Bombay, 1859, p. 108.

استمر الغزو العثماني الاول لليمن من ١٥٢٨ - ١٦٢٥ . انظر رسالة دكتوراه بنفس العنوان للسيد مصطفى سالم ، نشر معهد الدراسات العربية ، القاهرة ، ١٩٦٩ .

S.B. Serjent, THE PORTUGUESE OF THE SOUTH ARABIAN COST. Oxford, 1963, pp. 126-29.

H. Ingrams, THE YEMEN — IMAMS AND REVOLUTIONS. John Murray, 1963, pp. 48-49.

- Eric Macro, **YEMEN AND THE WESTERN WORLD**. London: G. Hurst, 1968. pp. 16-17.
- Graham, **GREAT BRITAIN IN THE INDIAN OCEAN**, p. 293.
- Harold Jacob, **KINGS OF ARABIA**, Mill and Boon, 1923, p. 5.
- Tom Little, **SOUTH ARABIA-ARENA OF CONFLICT**. London, Pall Mall, 1968. p. 10.
- قحطان الشعبي : الاستعمار البريطاني ومعركتنا العربية في جنوب اليمن
دار النصر ، القاهرة ، ١٩٦٢ ، ص ٢٤-٢٦
- T.E. Marston, **BRITAIN'S IMPERIAL ROLE IN THE RED SEA AREA** Hamden, Connecticut, 1961. pp. 39-40.
- Harold Jacob, **KINGS OF ARABIA**, p. 6.
- J.R. Wellsted. **TRAVELS IN ARABIA**, 2 volumes, London, 1838. انظر
- Gordon Waterfield, **SULTANS OF ADEN**. John Murray, London 1968. pp. 22-23.
- Graham I bid., p. 291.
- A BRIEF SKETCH CONTAINING HISTORICAL AND POLITICAL INFORMATION ON ADEN.....** Aden Records, Vol. I, ii p. 41.
- T.E. Marston, **BRITAIN IN THE RED SEA**, p. 55.
- I bid., p. 60.
- Indian Office Records, **HOME MISCELANEOUS 841**, pp. 155-6.
- Graham, I bid., pp. 304-5.
- I bid., pp. 301-2.
- جاد طه . سياسة بريطانيا في جنوب اليمن (رسالة دكتوراه)
دار الفكر العربي : القاهرة ، ١٩٦٩ ، ص ٧٣ - ٧٥ .
نفس المرجع ، ص ٧٨ .
- See. Gordin Waterfield, **SULTANS OF ADEN**, p. 39 and D. Foster, **LANDSCAPE WITH ARABS** Clifton Book, 1969, pp. 18-19.
- Waterfield, I bid., pp. 42-43.
- I bid., pp. 63-64.