

مقالة بحثية

تطور ميناء المكلا ودوره في التجارة البحرية من القرن التاسع عشر الى منتصف القرن العشرين

عبدالعليم غالب نصر مثني^{1*}

¹ قسم التاريخ والعلاقات الدولية، كلية الآداب، جامعة عدن، اليمن

* الباحث الممثل: عبدالعليم غالب نصر مثني؛ البريد الإلكتروني: abdulalim.ghaleb.arts@aden-univ.net

استلم في: 05 سبتمبر 2026 / قبل في: 23 سبتمبر 2026 / نشر في: 30 سبتمبر 2026

المُلخَص

يناقش هذا البحث تطور ميناء المكلا في حضرموت منذ نشأته وحتى منتصف القرن العشرين، بوصفه أحد المحاور التجارية والبحرية الحيوية في جنوب الجزيرة العربية. ويهدف إلى إبراز التحولات البنيوية والتجارية والإدارية التي شهدتها الميناء، وربطها بالسباق المحلي والإقليمي والدولي، مع إظهار أدوار القوى المؤثرة فيه، ولا سيما النفوذ البريطاني المتصاعد خلال الفترة المدروسة. وينطلق البحث من إشكالية جوهرية مفادها: ما طبيعة تطور ميناء المكلا بوصفه ميناء حضرمياً رئيسياً؟ وما الأبعاد السياسية والاقتصادية والإدارية التي شكّلت مسيرته في الفترة الحديثة؟ وقد جرى تناول هذه الإشكالية من خلال أربعة محاور رئيسة غطت الجوانب التاريخية المتكاملة للميناء. تناول المحور الأول النشأة التاريخية للميناء وعلاقته بالساحل الحضرمي، وظروف تشكّله كميناء محلي توسع مع الزمن ليؤدي أدواراً تجارية إقليمية. أما المحور الثاني فركز على التحولات الهيكلية والإدارية التي طرأت عليه، ولا سيما مع تزايد التعاملات التجارية، وتنظيم العمل الجمركي، وتعاقد الإدارات المحلية. وفي المحور الثالث، تُرست المسارات التجارية للميناء، وأنواع البضائع، ودور المكلا في الربط البحري مع موانئ عدن، وبومباي، وزنجبار، والصومال، وجدة، مع بيان التأثير المتبادل بين النشاط التجاري والتحولات الاقتصادية في الداخل الحضرمي. وجاء المحور الرابع ليلسط الضوء على أثر النفوذ البريطاني، المباشر وغير المباشر، في تنظيم الميناء وتحديث مرافقه وإدارته، ضمن سياق التنافس الاستعماري في المنطقة، والتفاعل مع الدولة القبطية التي سعت إلى تعزيز استقلالها الإداري والمالي، رغم التدخل البريطاني. واعتمد البحث المنهج التاريخي التحليلي، مستنداً إلى طيف واسع من المصادر الأولية، في مقدمتها الوثائق البريطانية الأصلية المحفوظة بالمكتبة البريطانية والمتاحة عبر مكتبة قطر الرقمية، إلى جانب وثائق الأرشيف العثماني، والوثائق الرسمية المتعلقة بالدولة القبطية، وسجلات الميناء، ومؤلفات حضرمية معاصرة، فضلاً عن عدد من المراجع العربية والمترجمة المتخصصة في الملاحة والتجارة في المحيط الهندي، وهو ما منح البحث أصالة علمية، وأسهم في تقديم رؤية تاريخية أكثر دقة وشمولاً لتطور ميناء المكلا. ويخلص البحث إلى أن ميناء المكلا لم يكن مجرد منفذ ساحلي، بل كان فاعلاً في تشكيل البنية الاقتصادية والسياسية لحضرموت، كما شكّل ساحة للتفاعلات بين قوى الداخل والخارج، مما جعله شاهداً على تحولات حضرموت الحديثة.

الكلمات المفتاحية: ميناء المكلا؛ حضرموت؛ الملاحة؛ الموانئ؛ البوابك الملاحية؛ الخدمات اللوجستية؛ الدولة القبطية؛ النفوذ البريطاني؛ المحيط الهندي.

المقدمة:

شكلت الموانئ البحرية عبر التاريخ مراكز رئيسة للتبادل التجاري والاتصال بين المجتمعات والمناطق، واكتسبت موانئ جنوب الجزيرة العربية أهمية خاصة بحكم موقعها على طرق الملاحة في بحر العرب والمحيط الهندي والبحر الأحمر. وفي هذا الإطار، برز ميناء المكلا بوصفه أحد أهم الموانئ في ساحل حضرموت، إذ أسهم موقعه الجغرافي وارتباطه بشبكات التجارة الحضرمية في تعزيز صلته بالموانئ الإقليمية والدولية، ولا سيما عدن وبومباي وزنجبار وجدة.

وشهد ميناء المكلا منذ القرن التاسع عشر تحولات متدرجة في وظائفه البحرية والتجارية والإدارية، انتقل خلالها من مرفأ تقليدي محدود التجهيز إلى ميناء أكثر تنظيماً، ظهرت فيه مرافق جمركية ومخازن وأرصعة، وتطورت آليات تسجيل السفن والبضائع وتحصيل الرسوم، كما سعى إلى التكيف مع دخول السفن البخارية وتغير أنماط التجارة البحرية. وارتبط هذا التطور بنمو الدولة القبطية واتخاذها من المكلا مركزاً سياسياً واقتصادياً، وبنشاط التجار الحضارم الذين أسهموا في ربط الميناء بشبكات تجارية امتدت إلى الهند وشرق أفريقيا والبحر الأحمر.

وفي الوقت نفسه، جاء تطور الميناء في ظل تصاعد النفوذ البريطاني في جنوب الجزيرة العربية، ولا سيما بعد احتلال عدن سنة 1839م، ثم قيام علاقات الحماية مع الدولة القبطية. وقد ترك هذا النفوذ أثراً في إدارة الميناء وحركته التجارية، من خلال الرقابة السياسية والتدخل الإداري والتوجيهات الفنية، مع بقاء الميناء رسمياً تحت إدارة الدولة القبطية. ومن ثم، فإن دراسة تاريخ ميناء المكلا تتيح فهم التفاعل بين العوامل المحلية والإقليمية والدولية التي أسهمت في تشكيل دوره البحري والتجاري.

وتتمثل إشكالية البحث في الكشف عن طبيعة تطور ميناء المكلا من القرن التاسع عشر إلى منتصف القرن العشرين، والعوامل التي أسهمت في تشكيل بنيته ووظائفه، ومدى تأثير النشاط التجاري وشبكات التجار الحضارم والنفوذ البريطاني والتحويلات السياسية الدولية في مسيرته. ويتفرع عن ذلك بحث تطور بنيته الإدارية والمينائية، ومساراته التجارية، وأنواع السلع المتداولة، ودوره في الاقتصاد الحضري، وعلاقته بالدولة القبطية وبالقوى الخارجية.

واعتمد البحث المنهج التاريخي التحليلي، مستفيداً من مجموعة من المصادر الأولية، في مقدمتها الوثائق البريطانية المحفوظة في المكتبة البريطانية والمتاحة عبر مكتبة قطر الرقمية، ووثائق الأرشيف العثماني، والسجلات المتعلقة بالدولة القبطية والميناء، إلى جانب المراجع العربية المتخصصة في تاريخ حضرموت والملاحة والتجارة في المحيط الهندي.

ولتحقيق أهداف البحث، قُسم إلى أربعة محاور؛ يتناول الأول نشأة ميناء المكلا وموقعه وعلاقته بالساحل الحضري، ويبحث الثاني في تطور بنيته التحتية وإدارته ونظامه الجمركي وتكيفه مع السفن البخارية. أما الثالث فيتناول مساراته التجارية والسلع المتداولة ودور التجار الحضارم وتأثير التحويلات السياسية العالمية في نشاطه، بينما يخصص الرابع لدراسة أثر النفوذ البريطاني في الميناء والدولة القبطية، وحدود ذلك النفوذ وانعكاساته على تطور الميناء ومكانته التجارية.

المحور الأول: النشأة التاريخية لميناء المكلا وعلاقته بالساحل الحضري:

أولاً: الموقع الجغرافي وأهميته التاريخية:

يقع ميناء المكلا على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ضمن الامتداد الجغرافي لحضرموت، عند تقاطع دائرة العرض $13^{\circ}53'$ شمالاً وخط الطول $49^{\circ}5'$ شرقاً، في موضع متوسط بين موانئ عدن والحديدة غرباً، وزنجبار ومومباسا وكاراتشي وبومباي شرقاً، وهو ما أكسبه بعداً استراتيجياً في معادلة الملاحة الإقليمية⁽¹⁾، لقد منح هذا الموقع الجغرافي المتميز الميناء خصائص طبيعية نادرة؛ إذ يشرف على ساحل رملي عميق نسبياً، محاط بحماية من الرياح الموسمية الآتية من الشمال الشرقي والجنوب الغربي، ويفتح مباشرة على بحر العرب دون عوائق صخرية أو شعاب مرجانية⁽²⁾ ويُعد الخور الطبيعي الواقع غرب المدينة من أبرز خصائصه الجغرافية، لما وفره من مأوى طبيعي للسفن، خاصة خلال الفترات التي كانت فيها اضطرابات البحر تعيق الرسو في المرفأ المجاورة، الأمر الذي جعل الميناء موضع جذب للسفن العابرة منذ مراحل مبكرة⁽³⁾.

ويقع الميناء في وادٍ ساحلي ضيق تحيطه الجبال الصخرية من جانبيه، ما فرض على المدينة نمطاً عمرانياً محصوراً، إلا أن هذا الانحصار مكّنها من تركيز النشاط البحري والتجاري في مساحة ضيقة يسهل ضبطها وتنظيمها لاحقاً. ويتموضع الميناء في خليج محمي نسبياً، يمتد نحو الداخل عبر خور محصور بمرتفعات شمالية، ما وفر له حماية طبيعية ضد الرياح الموسمية التي كانت تعرقل الحركة في سواحل أخرى⁽⁴⁾.

وتجلى تميز المكلا مقارنة بموانئ حضرموت المجاورة، مثل الشحر وقصير، في توفر ظروف ملاحية أكثر ملاءمة؛ فقد كانت المرفأ الأخرى تقتصر على الحماية الطبيعية وتعاني من ضعف في الارتباط بالمدن الداخلية. وتبرز التحليلات الجغرافية لطبيعة الساحل الحضري أن الخصائص الطبوغرافية كانت عاملاً حاسماً في تطور النشاط الملاحي فيه، إذ اجتمعت عناصر الأمان البحري مع سهولة التواصل البري عبر ممرات قريبة نسبياً من الساحل⁽⁵⁾، ونتيجة لذلك، أتاحت المكلا عبر موقعها المفتوح على بحر العرب مجالاً للتواصل التجاري المباشر مع الموانئ الهندية والإفريقية، دون حاجة للمرور عبر محطات وسيطة، مما ساهم في بناء علاقات تبادلية متواصلة مع بومباي ومسقط، وعزز من دورها كمركز أولي لواردات مثل القماش والسكر والشاي، وصادرات مثل العسل والجلود والبن والتمور⁽⁶⁾.

ثانياً: التطورات المبكرة في البنية التحتية للميناء:

مع بدايات القرن التاسع عشر، بدأت ملامح مرفأ طبيعي تتشكل عند الساحل الذي عرف لاحقاً باسم الخيصة، حيث كانت ترسو السفن الشراعية لتفريغ حمولتها عبر قوارب صغيرة تُنقل بها البضائع إلى اليابسة. وقد شكّل هذا المرفأ البسيط ملاذاً بحرياً للنواخذ الحضارم الذين آثروا هجر الموانئ المجاورة كالحامي والشحر نتيجة اضطراب أمواجها وشدة الرياح فيها. في تلك المرحلة، كانت المكلا لا تزال تجمعا سكنياً محدوداً، غير أن استقرار بعض الأسر المحلية فيها، خصوصاً آل كساد، أسهم في تعزيز مكانتها بفعل ما عرف عنهم من حسن الإدارة والتعامل التجاري المفتوح مع الوافدين⁽⁷⁾ ولم تقتصر أهمية هذا الموقع الناشئ على التجارة وحدها، بل تعداها ليكون نقطة أمانة للملاحة الموسمية، خاصة للسفن القادمة من الهند وشرق إفريقيا، الباحثة عن مرفأ مستقرة خلال مواسم الرياح، ما عزز من حضوره كخيار ملاحي إقليمي متكرر⁽⁸⁾.

(1). عكاشة، محمد عبد الكريم، قيام السلطنة القبطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت، دار ابن رشد للنشر والتوزيع، عمان، 1985، ص 9، 10.

(2). نفسه، ص 13، 14.

(3). البكري، صلاح، تاريخ حضرموت السياسي، ج 1، مطبعة الحلبي، القاهرة 1936، ص 4.

(4). الجزيرة العربية: تقرير استخباراتي، المكتبة البريطانية، IOR/L/PS/12/2160B، مكتبة قطر الرقمية، ص 70، 71، 97.

(5). شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري، الطبعة الأولى، بيروت: دار العودة، 1981، ص 35.

(6). البكري، المرجع السابق، ج 2، ص 24.

(7). باوزير، سعيد عوض، صفحات من التاريخ الحضري، الطبعة الثانية، دار الهمداني للطباعة والنشر، عدن 1983م، ص 165.

(8). الخضر، سالم عمر وعبد بن بدر، المكلا عروس البحر الحضرمية، مركز عبادي للدراسات، الطبعة الأولى، صنعاء 1995، ص 45-49.

وتعززت مكانة الميناء خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر حين استخدمته السلطات البريطانية في الهند كمحطة تموين وتخزين فحم عام 1829م، وهي أسبقية تُبرز تفصيله على موانئ أخرى في المنطقة، مثل عدن، نظرًا لقربه من خطوط الملاحة البحرية التي تربط سواحل الجزيرة العربية بالهند⁽⁹⁾ وفي عام 1834م، أوفدت البحرية البريطانية الملازم "هينز" لإجراء مسح جغرافي لسواحل حضرموت، وقد وصف المكلا آنذاك بأنها مركز تجاري نشط يضم ميناءً طبيعيًا ملائمًا لرسو السفن، مشيرًا إلى كثافة القوارب والتجار القادمين من جنسيات متعددة، بما في ذلك وجود تجارة للرقيق، ما يعكس الطابع المتنوع للأنشطة المينائية. كما قُدِّر عدد سكان المدينة بنحو 4500 نسمة، وهو رقم يُعد مرتفعًا نسبيًا في ذلك الزمن، ويعكس حيوية الميناء كمركز حضري وتجاري مبكر⁽¹⁰⁾، وتجمع الروايات المحلية على أن الميناء، رغم بساطة تجهيزاته، كان يؤدي وظائف جمركية منذ منتصف القرن التاسع عشر، حيث تمارس فيه عمليات فحص للبضائع، وتسجيل السفن، وتحصيل ضرائب محدودة على بعض الصادرات مثل التمور والجلود⁽¹¹⁾.

ومع أن هذه الوظائف لم تكن خاضعة بعد لإدارة مؤسسية واضحة، فإن وجودها يشير إلى وعي مبكر بأهمية تنظيم النشاط الملاحي، أثبتت تقارير الاستخبارات البريطانية أن المكلا لعبت دورًا تجاريًا نشطًا قبل أن تحظى بتجهيز جمركي رسمي⁽¹²⁾، ويُعد دفتر الجمارك العثمانية لعام 1890م من أقدم الوثائق الرسمية التي تؤكد النشاط البحري المنظم في المكلا، إذ اشتمل على سجلات تُفصّل حركة السفن، وأنواع الصادرات، وكميات التمور المصدرة، والرسوم المحصلة⁽¹³⁾، وعلى الرغم من أن هذه السجلات لا تبين بنية الميناء بمعناه الكامل، فإنها تكشف عن وجود جهاز إداري جمركي في أواخر القرن التاسع عشر، يُمكن من تتبع الأنشطة البحرية والتجارية.

ومع تولي السلطان غالب بن عوض القيعطي الحكم (1902-1922)، بدأت تظهر ملامح التحول الإداري والتخطيطي للميناء، إذ شهد عام 1912م بناء أول بوابة رسمية للجمرك، إلى جانب إنشاء مخازن حجرية تعرف "بالبوابك"، بهدف استيعاب البضائع الواردة وتنظيم تخزينها⁽¹⁴⁾، جاءت هذه الخطوة ضمن خطة إدارية لتحديث الميناء، وقد شكّلت هذه المنشآت خطوة أولى نحو تحديث البنية التحتية للميناء، وربطها بجهاز إداري أكثر انضباطًا. ومع حلول العقد الثالث من القرن العشرين، امتد الرصف البحري من بوابة الجمرك حتى أطراف مسجد الروضة، ما زاد من قدرة الميناء على استقبال السفن المتنوعة ورافقت هذه البنية الناشئة توسعات لوجستية شملت تعيين موظفين جمركيين بمهام واضحة، وتفعيل سجلات للبضائع، وتحصيل ضرائب، وإصدار تصاريح، وهو ما مثّل تطورًا ملحوظًا في أداء الميناء⁽¹⁵⁾.

ثالثًا: دور الميناء في ربط حضرموت بالعالم الخارجي:

منذ بدايات القرن التاسع عشر، اضطلع ميناء المكلا بدور محوري في وصل حضرموت بالعالم الخارجي، وهو دور تعزز تدريجيًا حتى أصبح الميناء المعبر الرئيس لتدفق البضائع وتحركات الأفراد نحو الداخل الحضرمي. وتؤكد الوثائق البريطانية المبكرة أن المكلا مثّلت حلقة وصل نشطة بين مرفأ بمباي وعدن وزنجبار، وشكّلت نقطة توقف مهمة للسفن الشراعية ضمن شبكة التبادل التجاري في المحيط الهندي⁽¹⁶⁾، وتشير تقارير تعود إلى ثلاثينيات القرن التاسع عشر إلى أن الميناء كان يعجّ بحركة السفن والقوارب، ويشهد حضورًا كثيفًا للتجار من أصول متنوعة، شملت الهنود والعثمانيين والأفارقة والعرب⁽¹⁷⁾، وقد ساهم قرب المكلا من خطوط الملاحة المتجهة من الهند نحو البحر الأحمر في تعزيز مكانتها كمحطة عبور رئيسة نحو موانئ مثل جدة والسويس، لا سيما قبل ترسيخ السيطرة البريطانية على عدن. هذا الموقع الاستراتيجي مكنها من لعب دور مزدوج في عمليتي الاستيراد والتصدير، إلى جانب تحريك شبكة من الوكلاء التجاريين الذين ربطوا الميناء بنقاط بحرية أخرى مثل عدن والشحر. وهو ما مكّن حضرموت من بناء منظومة بحرية متكاملة على مستوى الإقليم، بعلاقات تبادل واسعة⁽¹⁸⁾، وتكشف سجلات الجمارك العثمانية لسنة 1890 عن حركة نشطة بين المكلا وموانئ الحجاز، ما يعكس ترابطًا تجاريًا وملاحيًا عميقًا بين حضرموت وبقية الجزيرة العربية⁽¹⁹⁾، وبحلول عام 1905م، سجّل تقرير إداري صادر عن سلطات الانتداب البريطاني أن ميناء المكلا كان يستقبل سفنًا تجارية بشكل منتظم، ويضم بوابة جمركية نشطة، إلى جانب مرافق أساسية للتفريغ والتخزين⁽²⁰⁾، ومع تطور البنية المينائية خلال العقود التالية، ازداد الميناء أهمية كمركز تصدير رئيسي، خصوصًا للتمور والبن الذي يعد سلعة مربحة في التجارة مع الخارج ولذلك فإن التجار الحضارم يأتون به من بعض مناطق زراعته مثل يافع، ومن خلال التبادل التجاري مع ميناء عدن والمخا والحديدة، وهما المنتجان الأكثر تداولًا في حضرموت في تلك الفترة.

وتبيّن تقارير الجمارك البريطانية للفترة من 1920 إلى 1925 أن عدد السفن التي دخلت الميناء سنويًا بلغ قرابة 185 سفينة، في مؤشر واضح على تنامي الحركة التجارية⁽²¹⁾ كما بلغت كمية التمور المصدرة نحو 8200 طن، بقيمة مالية بلغت 92,000 روبية، فيما بلغت صادرات

(9). عكاشة، المرجع السابق، ص 107.

(10). نفسه، ص 108.

(11). البكري، المرجع السابق، ج 1، ص 153، 154.

(12). ملخصات استخباراتية بشأن محمية عدن الشرقية، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص 264.

(13). رئاسة الأرشيف العثماني، دفتر جمارك ميناء المكلا 1890م، الوثيقة DH.MKT 2354/86. إسطنبول، الأرشيف العثماني، دت، ص 1.

(14). اليزيدي، مروان محمد سالم، ميناء المكلا بين الماضي والحاضر، الطبعة الأولى، دار حضرموت للطباعة والنشر، المكلا 2017، ص 35.

(15). الخضري، المرجع السابق، ص 40، 41.

(16). الجزيرة العربية: تقرير استخباراتي، المرجع السابق، ص 70، 71، 97.

(17). عكاشة، المرجع السابق، ص 107.

(18). باوزير، المرجع السابق، ص 65.

(19). رئاسة الأرشيف العثماني، المرجع السابق، ص 1-2.

(20). التقرير السنوي لإدارة ميناء المكلا، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص 17.

(21). تقارير الجمارك في ميناء المكلا (1920-1925)، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص 21.

البن 350 طنًا، بقيمة 10,500 روبية، وهو ما يؤكد الدور الاقتصادي الحيوي الذي اضطلع به الميناء في تصريف فائض الإنتاج المحلي نحو الأسواق الخارجية⁽²²⁾، وفي ضوء هذا النشاط، تجسدت العلاقة بين الميناء والدولة القيعية باعتبارها علاقة تكاملية؛ فقد اتخذت السلطنة من الميناء قاعدة اقتصادية مركزية، وعملت على دعم أنشطته من خلال تحديث الجهاز الجمركي وربطه بمختلف الإدارات، ما أسهم في تحويله إلى رافد رئيس للإيرادات ومركز لتدفق السلع الحيوية نحو حضرموت⁽²³⁾.

المحور الثاني: التحولات الهيكلية والإدارية لميناء المكلا:

أولاً: تطور البنية التحتية والمرافق المينائية:

شهد ميناء المكلا منذ أواخر القرن التاسع عشر تحولات تدريجية أعادت تشكيل بنيته ووظائفه، وجعلته ينتقل من مرفأ تقليدي إلى ميناء ذي طابع تنظيمي متصاعد. في تسعينيات القرن التاسع عشر، كشفت الوثائق العثمانية عن صورة أولية لبنى الميناء، حيث كانت تقتصر على نقاط بدائية لاستقبال السفن ومواقع تفريغ مفتوحة، تفتقر إلى الأرصفة أو المعدات اللازمة، ما جعل عمليات الإنزال مرهونة بظروف البحر، وتعتمد على قوارب صغيرة تنقل البضائع إلى اليابسة دون سقائف أو روافع⁽²⁴⁾، لكن مع بدايات القرن العشرين، بدأت السلطنة القيعية باتخاذ خطوات لتحسين هذا الوضع، حين أمر السلطان غالب بن عوض القيعي سنة 1912 بإنشاء بوابة جمركية في الطرف الغربي من الشاطئ، وتشديد مخازن حجرية لتخزين البضائع المستوردة قبل فحصها جمركيًا، وقد نُفذ هذا المشروع بإشراف مهندسين محليين وتوجيهات غير مباشرة من المسؤولين البريطانيين⁽²⁵⁾.

في ثلاثينيات القرن العشرين، بدأ الميناء يكتسب خصائص مادية جديدة؛ أُعيد رصف رصيفه البحري وزُود بأدوات بسيطة لتيسير عمليات الشحن، كما امتد هذا الرصيف من بوابة الجمرك حتى أطراف الخور، وأقيمت مصاطب حجرية لتثبيت القوارب في فترات المد والجزر، مع تخصيص جهة الشاطئ الشرقي لرسو القوارب الصغيرة تخفيفًا للضغط على الرصيف الغربي⁽²⁶⁾، وكان أثرًا كبيرًا حيث خفف الضغط على الرصيف الغربي الأكثر ازدحامًا.

كما شهدت الأربعينيات إدخال تحسينات إضافية مثل مراوح التثبيت في الأرصفة ومصابيح زيتية للإنارة الليلية، وهي خطوات تَمَّت بالتشاور مع البريطانيين، الذين ازدادت علاقتهم الإدارية مع الميناء مع تصاعد أهمية المكلا في تصدير البن والتمور⁽²⁷⁾، وعلى الرغم من محدودية الموارد، فإن هذه التحسينات مثلت نقلة نوعية مقارنة بما كان عليه الميناء في نهايات القرن التاسع عشر، حيث أصبح بإمكانه استقبال سفن أكبر حجمًا نسبيًا، وتوفير خدمات أولية لعمليات الملاحة.

ثانيًا: تنظيم إدارة الميناء وتطويره والنظام الجمركي:

وبالتزامن مع هذه التحسينات المادية، برزت الحاجة لتنظيم إدارة الميناء بما يتلاءم مع تطور الحركة التجارية. إذ كان من الصعب مواصلة الاعتماد على الأعراف أو الوساطة العشائرية في إدارة أنشطة جمركية وتجارية متنامية. ومنذ العقد الثاني من القرن العشرين، بدأت أولى ملامح الهيكلية الإدارية، بإنشاء وحدة جمركية تضم مشرفًا ومجموعة من الكتبة، وأمورًا لتقدير الرسوم، جرى إعدادهم عبر تدريب غير مباشر من الإدارة البريطانية في عدن⁽²⁸⁾ ومع اكتمال بوابة الجمرك والمخازن سنة 1912، صدرت لوائح أولية تنظم إجراءات التفتيش والتسجيل الجمركي، وتُحدث دوريًا لمواكبة التغير في نوعية السلع المتداولة، ولاحقًا توسع الهيكل الإداري ليشمل فصل المهام، بين موظفي الشحن، ومراقبي الرسوم، وعناصر الحراسة، حيث أصبحت هذه الأخيرة تتبع مباشرة للسلطة المحلية، في إشارة إلى تحول الميناء من مرفق مفتوح إلى مؤسسة تدار بأنظمة متعددة المستويات⁽²⁹⁾ وقد مثلت هذه التحديثات خطوة متقدمة مقارنة بما كان عليه الحال في أواخر القرن التاسع عشر، حيث كانت الإدارة في الغالب عُرْفية أو خاضعة لأعيان محليين.

وابتداءً من عشرينيات القرن العشرين، بدأت الإدارة الجمركية بتوثيق بيانات فصلية ترصد حركة السفن، تواريخ الوصول والمغادرة، الحمولات، والرسوم المفروضة، وهي بيانات تظهر بوضوح في سجلات تلك المرحلة⁽³⁰⁾، وفي هذا السياق، تطور ما يُعرف بنظام "الميناء"، وهو نظام داخلي غير مكتوب يشمل توجيهات للسلامة، وتعليمات العمل اليومي، ويبدو أنه تأثر بخبرة الموظفين البريطانيين العاملين آنذاك في عدن⁽³¹⁾.

(22). المصدر نفسه، ص22.

(23). عكاشة، المرجع السابق، ص114.

(24). رئاسة الأرشيف العثماني، المرجع السابق، ص2.

(25). اليزيدي، المرجع السابق، ص35، 36.

(26). الخضري، المرجع السابق، ص41.

(27). الجزيرة العربية "تقرير عسكري"، المكتبة البريطانية، IOR/L/PS/12/2160B، مكتبة قطر الرقمية، ص 100.

(28). تقارير عن موانئ وجمارك حضرموت (١٩١٥-١٩٢٥)، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٣-٥.

(29). اليزيدي، المرجع السابق، ص38-42.

(30). تقارير جمركية لميناء المكلا (١٩٢٠-١٩٢٥)، المصدر السابق، ص ٢١-٢٤.

(31). البكري، المرجع السابق، ج2، ص87.

ورغم استمرار الطابع التقليدي في بعض مظاهر التشغيل مثل استخدام أصحاب القوارب المحليين في عمليات النقل، أو الاعتماد على وسطاء في التخلص الجمركي فقد شكّل هذا النوع من التفاعل المحلي مرونة ساعدت على توافق الميناء مع أساليب حديثة، دون القطيعة مع البيئة الاجتماعية التي نشأ فيها⁽³²⁾.

ثالثاً: التكيف مع التغيرات البحرية الحديثة (السفن البخارية):

على المستوى التقني، واجه الميناء تحدياً كبيراً مع دخول السفن البخارية إلى مسرح التجارة البحرية. فخلال العقد الثاني من القرن العشرين، بدأت سفن قادمة من بومباي أو عدن باستخدام المكلا كمحطة توقف، إلا أن ضعف البنية التحتية، وعمق المياه غير الكافي، أجبر تلك السفن على الرسو بعيداً عن الشاطئ وتفرغ حمولتها عبر قوارب تقليدية⁽³³⁾، وعليه، سارعت السلطات المحلية إلى تنفيذ بعض التعديلات مثل تعزيز الرصيف الحجري، وتوسيع منطقة الرسو الغربية، وتخصيص محطة جديدة لرسو السفن الأكبر، وهو ما أتاح استقبال أنواع جديدة من السفن⁽³⁴⁾، وقد وصف تقرير استخباراتي بريطاني تم نشره سنة 1946 تلك الجهود بأنها ناجحة نسبياً، رغم استمرار محدودية الإمكانيات مقارنة بالموانئ الكبرى⁽³⁵⁾، وشمل التكيف مع السفن البخارية أيضاً تحديث بعض الجوانب الإدارية، حيث أدرجت سلع جديدة ضمن التعريفات الجمركية، شملت مواداً معدنية ومعدات صناعية، ما فرض تطويراً نسبياً للوائح الرسوم لتتناسب مع طبيعة الواردات الجديدة⁽³⁶⁾، هذا التحول أسهم في تعزيز أهمية المكلا، وسمح لها بمنافسة محدودة لموانئ أخرى كانت تسبقها تجهيزاً، خاصة مع تصاعد حجم التبادل التجاري بينها وبين موانئ الهند وشرق إفريقيا⁽³⁷⁾، ورغم أن الميناء لم يصل إلى مرحلة "الحدثة المينائية" بالمعايير البريطانية، إلا أنه حافظ على فعاليته كميناء إقليمي متوسط استطاع استيعاب التقنية البحرية الجديدة دون أن يفقد طابعه المحلي والجمركي الخاص، وهو ما اعتُبر إنجازاً في بيئة محدودة الإمكانيات.

المحور الثالث: المسارات التجارية لميناء المكلا وعلاقته الإقليمية:

أولاً: المسارات التجارية الرئيسية (عدن، الهند، شرق أفريقيا، البحر الأحمر):

لعب ميناء المكلا منذ مطلع القرن التاسع عشر دوراً مهماً في رسم شبكة تجارية بحرية إقليمية، اتسعت لتربط حضرموت بعدد من الموانئ في جنوب الجزيرة العربية، والهند، وشرق أفريقيا، والبحر الأحمر. وقد عكس هذا الامتداد البحري موقع المكلا الاستراتيجي، والصلات التاريخية التي نسجها التجار الحضارم في هذه الموانئ عبر قرون طويلة من النشاط التجاري والحضاري، فأسهلوا في تحويل الميناء إلى نقطة تقاطع لحركة السلع والهجرات والعلاقات الاقتصادية المتبادلة بين حضرموت والعالم المحيط بها⁽³⁸⁾، ومن بين أبرز المسارات التي فعلت مكانة المكلا التجارية، كان المسار الرابط بينها وبين ميناء عدن، الذي تحول إلى المركز الملاحي والاقتصادي الأهم في جنوب الجزيرة العربية عقب الاحتلال البريطاني له عام 1839م.

ورغم الفارق الكبير بين الميناءين في مستوى البنية والتجهيزات، فقد استمرت العلاقات التجارية بين عدن والمكلا نشطة ومتصلة. إذ مثّلت عدن نقطة توزيع رئيسية للبضائع الأجنبية الواردة من أوروبا والهند، فيما اعتمدت المكلا على هذه المدينة كمصدر رئيس لوارداتها من السلع الاستهلاكية⁽³⁹⁾، وتُظهر الوثائق البريطانية أن السفن التي كانت ترسو في ميناء عدن كانت تعيد تصدير جزء من حمولاتها إلى المكلا، لا سيما السلع الشائعة مثل الأقمشة الهندية، والزيت، والسكر، والمعدات اليدوية. وقد تميّزت الحركة بين الميناءين بنشاط يومي تقريباً، حيث كانت القوارب الشراعية متوسطة الحجم تُبحر في رحلات تستغرق بين يوم ويومين، تبعاً لحالة الرياح والتيارات البحرية⁽⁴⁰⁾.

يُعد المسار التجاري نحو الهند من أقدم الخطوط التي ارتبط بها ميناء المكلا، حيث تعود العلاقات التجارية الحضرية الهندية إلى عصور ما قبل الإسلام، لكنها شهدت ازدهاراً لافتاً خلال القرن التاسع عشر، عندما برزت مدن مثل بومباي وكوجرات كمراكز اقتصادية رئيسية يقصدها التجار الحضارم. وقد كانت سفن المكلا تُبحر بشكل دوري إلى هذه المدن، حاملةً منتجات حضرموت والجلود، والتمور، وتعود محملة بالقماش، والتوابل، والمعادن، والمواد الغذائية والبن كأحد المنتجات المهمة التي يتم شرائها من خلال التجارة المناطق الداخلية والموانئ المجاورة⁽⁴¹⁾، وقد أسهم وجود عدد من التجار الحضارم في بومباي في تعزيز هذا الخط التجاري، حيث أسس العديد منهم وكالات تجارية دائمة، أنيطت بها مسؤوليات الإشراف على عمليات شحن وتفرغ السفن، وتحويل الأرباح، وضبط الحسابات. وقد أتاح هذا التنظيم للتجارة الحضرية قدرًا كبيراً من المرونة والاستقرار، كما وفّر ضمانات لتدفق البضائع، وساعد على بناء شراكة اقتصادية فعالة بين الطرفين، مكّنت ميناء المكلا من البقاء في صلب هذه الشبكة الممتدة⁽⁴²⁾ وقد ساعد هذا الارتباط في ضمان تدفق دائم للبضائع، وتكامل اقتصادي فعال بين الطرفين.

(32). باوزير، المرجع السابق، ص 165.

(33). السفن البخارية في ميناء المكلا (١٩١٢-١٩٢٥)، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٦.

(34). الخضر، المرجع السابق، ص 84.

(35). الجزيرة العربية "تقرير استخباراتي"، المصدر السابق، ص ٩٦.

(36). تحديثات التعريفات الجمركية (١٩٢٣-١٩٢٦)، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٩.

(37). عكاشة، المرجع السابق، ص 14.

(38). انجرامس، ديليو أتش، حضرموت 1934-1935م تقرير حالة حضرموت، ترجمة سعيد النوبان، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، دت، ص 77.

(39). نفسه، ص 81، 82.

(40). تقارير التجارة لميناء المكلا وعدن، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٥.

(41). انجرامس، المصدر السابق، ص 77-81.

(42). اليزيدي، المرجع السابق، ص 81.

وعلى الضفة الغربية من المحيط الهندي، ارتبط ميناء المكلا تجاريًا بموانئ شرق أفريقيا، وخاصة زنجبار التي كانت تحت الإدارة العثمانية، وشكلت منذ القرن الثامن عشر مركزًا لحضور التجار الحضارم. واستمرت هذه الصلة خلال القرن التاسع عشر والعقود الأولى من القرن العشرين، حيث كانت السفن القادمة من المكلا تنقل البضائع إلى زنجبار ومباسا، وتعود بالأخشاب والعاج والتوابل والفحم، في دورة تجارية موسمية متكررة (43)، وقد دعمت هذه العلاقات التجارية وجود جاليات حضرية مستقرة في زنجبار، كانت تقوم بإرسال البضائع إلى المكلا عبر شبكة من الوسطاء المحليين، مما رسخ العلاقة الاقتصادية المستدامة بين الطرفين. كما أن هذا المسار كان يمثل أحد الطرق الرئيسية لحركة الهجرة الحضرية إلى شرق أفريقيا، حيث اندمجت التجارة بالهجرة، وتشابكت المصالح الاقتصادية والاجتماعية، وساعدت في توسعة نفوذ التجار الحضارم في تلك السواحل (44).

أما المسار عبر البحر الأحمر، فقد شكّل بدوره محورًا مهمًا في التجارة بين حضرموت ومناطق الحجاز واليمن الأعلى، حيث كانت مدينة جدة بمثابة المحطة الأساسية لوصول السلع إلى الحجاج القادمين من حضرموت، فيما أدت الحديدية دورًا ميناويًا لتبادل البن اليمني والمواد الغذائية مع المكلا. وقد اكتسبت هذه العلاقة بعدًا جديدًا مع افتتاح قناة السويس عام 1869م، إذ بدأت بعض السفن القادمة من الهند تتوقف في المكلا، قبل أن تتابع طريقها نحو البحر الأحمر، مما منح المدينة دورًا وسيطًا في بعض خطوط التجارة والعبور (45)، وتُظهر سجلات الجمارك البريطانية للفترة ما بين 1920 و1925م أن معظم السفن التي دخلت ميناء المكلا خلال تلك السنوات كانت قادمة من أربعة موانئ رئيسية: عدن، بومباي، زنجبار، وجدة، وهو ما يعكس ثبات هذه المسارات بوصفها خطوطًا تجارية مركزية في خارطة الملاحة البحرية للميناء، ويؤكد دور المكلا كمحور تجاري إقليمي فاعل ضمن شبكة اتصالات بحرية منتظمة ومتشابكة (46).

ثانيًا: أنواع السلع المتداولة وحجم التجارة:

لم يكن ميناء المكلا مجرد نقطة رسو عابرة، بل مثل مركزًا تجاريًا نشطًا تميّز بتعدد السلع التي مرّت عبره، وهو ما يعكس تنوع الاقتصاد الحضرمي وامتداد صلاته التجارية الخارجية. وتشير الوثائق إلى أن نشاط التجارة في الميناء كان موسميًا، يتكيف مع أنماط الطلب في المحيط الإقليمي، كما أسهمت مرونة التجار الحضارم في التكيف مع تقلبات الأسواق، وهو ما جعل من الميناء محطة مهمة للتصدير والاستيراد، وركيزة اقتصادية للمنطقة ككل (47).

2.1: الصادرات الرئيسية:

تأتي التمور في مقدمة الصادرات التي خرجت من ميناء المكلا خلال النصف الأول من القرن العشرين، إذ تشير الإحصاءات البريطانية الرسمية للفترة ما بين 1920-1925م إلى تصدير نحو 8200 طن سنويًا، بقيمة تقديرية بلغت 92,000 روبية هندية. وقد توجهت هذه الكميات إلى عدن والهند، وإلى جدة بشكل خاص خلال موسم الحج (48)، يلي ذلك الثمن الذي جُمع من تجار مدن الوادي الحضرمي والمناطق الأخرى ونقل إلى المكلا تمهيدًا لتصديره، وقد بلغت كمياته السنوية نحو 350 طنًا، بقيمة قاربت 10,500 روبية. كما شملت قائمة الصادرات الأخرى الجلود، والصمغ العربي، واللبن، وهي وإن كانت بكميات أقل، إلا أنها وُقرت مصدرًا إضافيًا للدخل، وأسهمت في استمرار الحراك التجاري للميناء في محيطه الإقليمي (49) وقد كانت أسواق الهند والحجاز الوجهتين الرئيسيتين لهذا المنتج، لما يحمله من سمعة عالية الجودة.

2.2: الواردات الرئيسية:

من جهة الواردات، اعتمد ميناء المكلا بشكل كبير على تدفق السلع من الهند وعدن، حيث تصدرت الأقمشة القطنية والأرز الهندي قائمة المواد المستوردة. وتشير سجلات الجمارك إلى أن أكثر من 60% من البضائع التي دخلت الميناء خلال المدة 1920-1925م كانت من المنسوجات، تليها المواد الغذائية كالسكر والشاي والزيت. كما شملت الواردات أدوات معدنية، مثل المسامير والأدوات الزراعية، إلى جانب كميات محدودة من مشتقات النفط وبعض الأدوية والمستلزمات الطبية. وقد مثل اعتماد المكلا على الواردات الهندية نمطًا شبه دائم، مدعومًا بشبكة من الوكلاء الحضارم الذين كانت لهم فروع تجارية نشطة في بومباي وغيرها من الموانئ الهندية (50).

3.2: حجم التجارة السنوية:

تُظهر تقارير الجمارك البريطانية أن عدد السفن الوافدة إلى ميناء المكلا تراوح سنويًا بين 150 و185 سفينة خلال العقد الثالث من القرن العشرين، وهو رقم يعكس حجمًا ملحوظًا من النشاط التجاري، خصوصًا عند مقارنته بموانئ إقليمية مجاورة كانت تتفوق على المكلا من حيث البنية التحتية. وقد بلغت الحمولة الإجمالية لهذه السفن في بعض السنوات أكثر من عشرة آلاف طن من البضائع المتنوعة، على الرغم من بساطة

(43). الخضر، المرجع السابق، ص56.

(44). جافن، روج، عدن تحت الحكم البريطاني 1839-1967م، ترجمة محمد المعمري، الطبعة الأولى، دار جامعة عدن للطباعة والنشر عدن للطباعة والنشر، عدن 2013م، ص190-191.

(45). عكاشة، المرجع السابق، ص14.

(46). سجلات الجمارك والسفن في المكلا (١٩٢٠-١٩٢٥)، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص٢١-٢٢.

(47). انجرامس، المصدر السابق، ص63، ص64.

(48). تقارير جمارك المكلا (١٩٢٠-١٩٢٥)، مرجع سابق، ص٢١.

(49). المصدر نفسه، ص22.

(50). اليزيدي، المرجع السابق، ص54.

الأرصفة ومحدودية أدوات الرفع والتفريغ المتوفرة في الميناء. ومن اللافت أن وتيرة التجارة في المكلا كانت ترتبط بمواسم محددة كحصاد التمر، وتوريد البضائع من الهند، وموسم الحج، مما منح حركة التجارة في الميناء طابعاً دورياً منتظماً⁽⁵¹⁾.

ثالثاً: دور التجار الحضارم وشبكاتهم التجارية:

لعب التجار الحضارم دوراً محورياً في ربط ميناء المكلا بالشبكات التجارية الإقليمية والعالمية، ليس فقط بصفتهم ناقلين للبضائع، بل بصفتهم وكلاء، وممولين، ومبادرين اقتصاديين أسسوا شبكات واسعة امتدت من حضرموت إلى الهند، وعدن، وشرق إفريقيا، والبحر الأحمر. وكان لتلك الشبكات أثر كبير في توسيع وظائف ميناء المكلا وتثبيت دوره كمحور تجاري حيوي في المنطقة.

1- التاجر الحضرمي كوسيط بحري:

اضطلع التاجر الحضرمي في المنظومة التجارية التقليدية بدور الوسيط البحري بين الداخل الحضرمي والأسواق الخارجية، إذ كان يتولى جمع المحاصيل المحلية، لاسيما البن والتمر، من مناطق وادي حضرموت، ثم ينقلها إلى ميناء المكلا لتصديرها نحو عدن أو الهند. وفي المقابل، كان يستورد السلع الأجنبية ويوزعها داخل الأسواق المحلية، مما جعله فاعلاً اقتصادياً مزدوج الوظيفة، يمارس الاستيراد والتصدير معاً. وقد امتلك بعض هؤلاء التجار سفنهم الخاصة، أو دخلوا في شراكات لامتلاكها، مما منحهم قدرًا كبيراً من التحكم في سلسلة التوريد والنقل. كما عُرفوا بدقتهم في إدارة الحسابات التجارية، سواء في مكاتبهم بالمكلا أو من خلال وكلائهم في موانئ أجنبية، وهو ما يعكس التنظيم الدقيق لأنشطتهم⁽⁵²⁾ (53).

2- الشبكات الحضرمية في الهند وشرق أفريقيا:

أقام عددٌ من التجار الحضارم وكالات تجارية نشطة في مدن هندية مثل بومباي وكوجرات وكاليكوت، تمثلت في متاجر ومخازن و فرق من الموظفين المحليين، كانوا يعملون تحت إدارتهم المباشرة. وقد لعبت هذه الوكالات دوراً حيوياً في تمويل السفن المتجهة إلى المكلا، وفي إدارة عمليات الشراء والتصدير، مما جعل الارتباط بين الميناء وتلك الوكالات مباشراً دون الحاجة إلى وسطاء أجانب. وفي شرق إفريقيا، وبوجه خاص في زنجبار وممباسا، ازدهرت أيضاً شبكات حضرمية قوية، امتلك أصحابها محلات تجارية وأراضٍ أرسلوا البضائع إلى المكلا بصورة منتظمة. كما استُخدم الميناء لنقل العائلات والعمال بين حضرموت وشرق إفريقيا، بل إن بعض هؤلاء التجار أسسوا علاقات سياسية غير رسمية مع سلاطين زنجبار وعدن، وشاركوا أحياناً في دعم مشاريع محلية في المكلا، مثل بناء المساجد أو الإسهام في توسعة الرصيف البحري⁽⁵⁴⁾.

3- أنماط التنظيم والتوثيق:

تميّزت التجارة الحضرمية بمستوى عالٍ من التنظيم، رغم اعتمادها على أدوات محاسبية تقليدية. فقد استخدم التجار دفاتر حساب مكتوبة بخط المسند المحلي، إضافة إلى شهادات مصادقة تُحرر بين التاجر ووكيله لضمان الالتزام بالشروط المتفق عليها. كما كان من الشائع توثيق عمليات الشحن والتفريغ في سجلات ثنائية اللغة، أي العربية والهندية. وتولى بعض التجار بأنفسهم التعامل المباشر مع الإدارة الجمركية في المكلا، محتفظين بعقود رسمية للاستيراد والتصدير، فضلاً عن إشرافهم على عمليات تفريغ البضائع. وقد اعتمدوا على "الحمالين" المحليين من أبناء المدينة لتنفيذ الأعمال الميدانية، مما أدرجهم ضمن منظومة شبه رسمية داخل البنية المينائية⁽⁵⁵⁾. هذا النمط من التوثيق والتشغيل خلق رابطاً قوياً بين النشاط البحري والحياة الاقتصادية والاجتماعية في المكلا، وساهم في ترسيخ مكانة التاجر الحضرمي كعنصر فاعل في الاقتصاد المحلي وركيزة أساسية في البنية التجارية للميناء.

رابعاً: تأثير التحولات السياسية العالمية على التجارة:

لم يكن النشاط التجاري في ميناء المكلا بمنأى عن التحولات السياسية الكبرى التي عرفها العالم والمنطقة خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين. فقد تأثرت حركة السفن وحجم التبادل التجاري بظروف الاستعمار البريطاني، والحربين العالميتين، وظهور عدن كميناء استراتيجي، وفرض معاهدات الحماية، وهي عوامل تركت أثراً مباشراً على ديناميكية التجارة في المكلا.

4.1: التأثير البريطاني وسياسة الموانئ المغلقة:

ومنذ أن فرضت بريطانيا سيطرتها على ميناء عدن في عام 1839، اتبعت سياسة تهدف إلى احتكار الموانئ الحيوية في جنوب الجزيرة العربية. وقد تركز هذا التوجه على تطوير ميناء عدن وجعله مركزاً استراتيجياً للتجارة والخدمات البحرية، في مقابل تهميش الموانئ الأخرى، مثل المكلا والشحر. ورغم العلاقات الجيدة التي احتفظ بها البريطانيون مع السلطنة القعيطية، إلا أن دعمهم لتطوير ميناء المكلا ظل محدوداً، واقتصر على ما يخدم مصالحهم السياسية والاقتصادية المباشرة، دون أن يشمل استثماراً حقيقياً في بنيته الأساسية أو خدماته الملاحية، كما أفضت معاهدات الحماية البريطانية، التي فرضت على السلطنة القعيطية ابتداءً من عام 1888، إلى تقييد قدرتها على نسج علاقات تجارية مستقلة مع أطراف دولية أخرى. فقد منعت تلك المعاهدات دخول أي نفوذ أجنبي إلى المنطقة دون إذن بريطاني، مما حدّ من إمكانيات السلطنة في التفاوض

(51). الجزيرة العربية والبحر الأحمر"، المكتبة البريطانية، IOR/L/PS/12/2160B، مكتبة قطر الرقمية، ص 96.

(52). انجرامس، المصدر السابق، ص 82.

(53). جافن، المرجع السابق، ص 190-192.

(54). الزبيدي، المرجع السابق، ص 54، 55.

(55). نفسه، ص 73.

مع شركات أو دول بحرية كبرى⁽⁵⁶⁾ هذا القيد انعكس على نشاط ميناء المكلا، إذ حُرِمَ من فرص تطوير مستقلة، وبات مرتبطاً بتوجهات بريطانيا التجارية، لا باحتياجات المنطقة أو طموحات تجارها.

4.2: الأثر البالغ للحرب العالمية الأولى:

أثرت الحرب العالمية الأولى على النشاط التجاري في ميناء المكلا، حيث انخفض عدد السفن القادمة من الهند وزنجبار نتيجة لتحويل مسارات الملاحة نحو موانئ أكثر أمناً. كما فرضت البحرية البريطانية رقابة صارمة على حركة الملاحة، وكانت تنتظر بريية إلى أي نشاط ملاحى لا يمر عبر عدن. ونتيجة لذلك، ارتفعت أسعار البضائع المستوردة بسبب صعوبة الوصول إلى الأسواق الآسيوية، في ظل غياب البدائل اللوجستية الفعالة. وقد اضطر التجار إلى تخزين بضائعهم في مستودعات الميناء لفترات أطول، مما أدى إلى تكديسها وارتفاع الرسوم الجمركية بصورة غير معتادة. كما تأخرت السفن القادمة من بومباي لأشهر أحياناً، وهو ما أضعف دور الميناء كمركز للإمداد البحري السريع⁽⁵⁷⁾.

4.3: الحرب العالمية الثانية 1939-1945م:

وعلى الرغم من أن المكلا كانت في موقع جغرافي بعيد نسبياً عن ساحات الحرب إلا أن آثار النزاع ظهرت جلية في حركة التجارة، فقد تم تقنين استيراد بعض السلع من قبل السلطات البريطانية في عدن، بحجة دعم المجهود الحربي، مما انعكس على تنوع البضائع الداخلة إلى المكلا كما ازداد الاعتماد على الأسواق المحلية لتوفير الغذاء، وانخفضت صادرات التمور نتيجة نقص وسائل النقل والتخزين. والتجار لجأوا إلى تسيير سفنهم الصغيرة دون تصاريح رسمية أحياناً، للتحايل على القيود البريطانية، وهو ما أدى إلى مشاكل جمركية لاحقة⁽⁵⁸⁾.

ومع هذا، حافظ ميناء المكلا على علاقاته الإقليمية بفضل شبكات التجار الحضارم، وتكيفه مع الظروف المتغيرة، مما مكّنه من البقاء فاعلاً في التجارة الإقليمية حتى منتصف القرن العشرين.

خامساً: التحديات التي واجهت التجارة البحرية في ميناء المكلا:

على الرغم من النشاط التجاري الواسع الذي شهده ميناء المكلا خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين، فإن هذا النشاط لم يكن يخلو من معوقات لوجستية واقتصادية إلى التحديات البنوية السابقة الذكر، أثرت بشكل مباشر على فاعلية الميناء، وقدرته التنافسية أمام الموانئ الإقليمية، وعلى رأسها ميناء عدن. ويمكن تصنيف أبرز هذه التحديات كالآتي:

5.1: ظلّ الميناء يعاني من ضعف في بنيته الأساسية، حيث لم يكن مزوداً بأرصدة كافية أو عميقة تسمح باستقبال السفن الكبيرة، كما لم توجد مرافق متقدمة للتخزين أو الارتفاعات الميكانيكية الحديثة، كما أن السفن كانت تضطر للرسو بعيداً عن الشاطئ، ويتم نقل البضائع عبر قوارب صغيرة، مما أدى إلى تأخير العمليات التجارية ورفع التكاليف⁽⁵⁹⁾.

كما لم يشهد الميناء توسعات جوهرية خلال النصف الأول من القرن العشرين، باستثناء بعض التحسينات الجزئية في الرصيف، وهو ما جعل التجار يميلون لتقليص حجم الشحنات أو اختيار موانئ بديلة عندما تسمح الظروف⁽⁶⁰⁾.

5.2: غياب التمويل الخارجي والتحديث التقني: وبخلاف ميناء عدن، لم يحظ ميناء المكلا بدعم استثماري بريطاني مباشر، إذ اقتصر الحضور البريطاني على الإشراف السياسي والعسكري، دون تنفيذ مشاريع تحديث فعلية في البنية أو الخدمات، وأن هذا التباين في الاستثمار خلق فجوة واضحة بين الميناءين في نهاية الثلاثينيات⁽⁶¹⁾.

وكان من نتائج ذلك استمرار الاعتماد على أدوات تقليدية مثل القوارب الخشبية، وغياب شبكة اتصالات سريعة أو وسائل حماية بحرية كافية، وهو ما قلل من القدرة التشغيلية للميناء ومرونته التجارية.

5.3: محدودية القدرة على التنوع السلعي: وعلى الرغم من حالة نشاط التبادل التجاري، ظلت أنواع السلع المصدرة عبر المكلا محدودة، حيث اقتصر في الغالب على التمور والبُن وبعض الجلود، وهو ما جعل الميناء عرضة لتقلبات السوق الموسمية. كما أن وارداته كانت تتركز في عدد محدود من السلع الاستهلاكية، مما قلل من تنوعه كمنصة تجارية مرنة، وقد أدى هذا الوضع إلى تأثر الحركة التجارية بتقلبات إنتاج التمور أو بتغيرات الأسعار العالمية للبُن، وهو ما انعكس على عدد السفن الوافدة، وعلى ثقة التجار الخارجيين في الميناء كمركز تجاري دائم.

5.4: ضعف الحماية والتنظيم الملاحي: إذ لم تكن هناك إدارة متخصصة لحماية الملاحة أو مراقبة أنشطة السفن بفاعلية، فمعظم العمليات كانت تُدار عبر غرف تجاري تقليدي، بإشراف التجار المحليين ومأمور الجمر. وقد أتاح هذا النمط التقليدي أحياناً وقوع تجاوزات، مثل التهرب الجمركي أو تهريب السلع، خاصة من أطراف الميناء الغربية والشرقية⁽⁶²⁾، ورغم وجود بعض الحراسات المحلية، إلا

(56). عكاشة، المرجع السابق، ص219.

(57). تأثيرات الحرب العالمية الأولى على التجارة"، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص 4.

(58). الخضر، المرجع السابق، ص87.

(59). تقرير استخباراتي عسكري"، المكتبة البريطانية، IOR/L/PS/12/2160B، مكتبة قطر الرقمية، ص 9.

(60). البزدي، المرجع السابق، ص55.

(61). عكاشة، المرجع السابق، ص243.

(62). التقارير الأمنية لميناء المكلا (١٩٤٥-١٩٣٨)، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ١٢.

أن ضعف المعدات وعدم وجود قوات بحرية متخصصة جعل الميناء مكشوفاً في حالات الأزمات أو النزاعات، وهو ما لاحظته بعض المسؤولين البريطانيين خلال تقاريرهم في الأربعينيات⁽⁶³⁾.

ورغم كل هذه التحديات، فقد حافظ ميناء المكلا على وظيفته الأساسية بوصفه المعبر التجاري الأول لحضرموت، والميناء الذي حمل عبه الحضارم تجارتهم وهجراتهم وأحلامهم، واستطاع من خلال شبكاتهم وعلاقاتهم الحفاظ على مكانته حتى منتصف القرن العشرين.

المحور الرابع: أثر النفوذ البريطاني على ميناء المكلا والدولة القيعية وحضرموت

أولاً: بداية النفوذ البريطاني في حضرموت وميناء المكلا:

يعود ظهور النفوذ البريطاني في حضرموت، وبوجه خاص في ميناء المكلا، إلى بدايات القرن التاسع عشر، في سياق توسع الإمبراطورية البريطانية نحو المحيط الهندي وسواحل الجزيرة العربية. وقد ارتبط هذا التوسع بداية بأهداف عسكرية واستراتيجية، ثم تطور لاحقاً إلى أشكال متعددة من النفوذ السياسي والاقتصادي، انعكست بشكل مباشر على البنية الوظيفية لميناء المكلا، وعلى موقع الدولة القيعية في التوازنات الإقليمية، وأول استخدام مباشر للمكلا من قبل البحرية البريطانية كان في عام 1829م، حيث اعتُبرت الميناء خياراً مفضلاً عن عدن لاستخدامه كمحطة للتزود بالوقود ومخزن للفحم، نظراً لقربه من الطرق البحرية القادمة من الهند، وهدوء مياهه نسبياً⁽⁶⁴⁾، وكان قيام الملازم البحري جيمس هينز، بمهمة المسح الجغرافي لسواحل حضرموت عام 1934م، ونتائج المسح الذي تمت الإشارة إليه سابقاً يعكس الاهتمام البريطاني بميناء المكلا وحضرموت بشكل عام.

وفي هذا السياق وردت إشارات متعددة في مراسلات المقيم السياسي البريطاني في عدن إلى أهمية المكلا كمحطة بديلة أو احتياطية في حال تعرّض ميناء عدن لأي تهديد وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وتعرّزت العلاقة بين السلطات البريطانية والقيادة القيعية الناشئة، حيث سعت بريطانيا إلى إيجاد حليف محلي موثوق على ساحل حضرموت يضمن سلامة خطوط الملاحة، ويحول دون تنامي النفوذ العثماني أو العُماني في المنطقة⁽⁶⁵⁾ وقد ساعد تركز النفوذ القيعي في المكلا، وابتعادهم النسبي عن التأثيرات العثمانية، في تهيئة بيئة مناسبة للتقارب مع الإنجليز، مما مهّد لاحقاً لتوقيع اتفاقيات الحماية.

ثانياً: المعاهدات وتأثيرها على سيادة الدولة القيعية:

مثّلت معاهدات الحماية البريطانية التي وقّعت مع السلطنة القيعية في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين نقطة تحول جوهريّة في علاقة المكلا، والدولة القيعية عامة، ببريطانيا. فبينما وفرت هذه الاتفاقيات نوعاً من الاستقرار السياسي والأمني، فإنها جاءت على حساب السيادة الكاملة للدولة القيعية، وقيدت هامش قرارها في قضايا التجارة والموانئ والسياسة الخارجية.

2.1: توقيع معاهدة الحماية الأولى 1888م:

وقّعت بريطانيا أول معاهدة حماية رسمية مع السلطان عوض بن عمر القيعي في عام 1888م، بعد مفاوضات قادها المقيم السياسي البريطاني في عدن. وقد نصّت المعاهدة على حماية الدولة القيعية من أي اعتداء خارجي، شريطة عدم إقامة أي علاقات مع قوى أجنبية دون إذن مسبق من الحكومة البريطانية وقد ضمّت بنود المعاهدة بعض البنود المتعلقة بالموانئ، أبرزها منع استخدام الموانئ (ومنها المكلا) من قبل أي قوة بحرية غير بريطانية، أو إقامة منشآت أجنبية فيها. كما فُرض على السلطنة عدم السماح لأي شركة دولية بالعمل في الميناء إلا بموافقة بريطانية⁽⁶⁶⁾.

2.2: الحماية والسيادة المقيدة:

على الرغم أن الاتفاقية ضمنت للسلطنة نوعاً من الحماية من القوى العثمانية التي كانت تسيطر على شمال اليمن، فإنها عملياً قيدت سيادة السلطان، خصوصاً في الشؤون الاقتصادية. فلم يكن بمقدوره التفاوض مع شركات أجنبية أو طلب دعم فني لميناء المكلا إلا من خلال عدن أو ممثلي الخارجية البريطانية⁽⁶⁷⁾، أضف إلى ذلك أنها أوقفت كثيراً من مشاريع التحديث المحلية، مثل توسيع الرصيف البحري أو إنشاء إدارة مستقلة للميناء، وفرضت بدلاً من ذلك نظاماً من الرقابة السياسية تحت غطاء الحماية الأمنية⁽⁶⁸⁾.

2.3: تبعية المراسلات الخارجية لبريطانيا:

من نتائج الحماية أن أصبحت جميع المراسلات الدولية الصادرة من السلطنة تمر عبر عدن، بما في ذلك التعاملات مع الموانئ الهندية، والتصاريح البحرية، والتقارير التجارية. وقد سجّل التجار الحضارم ملاحظاتهم على هذا التقييد في عدة مناسبات، واعتبروه عاملاً معطّلاً

(63). المصدر نفسه، ص 12.

(64). عكاشة، المرجع السابق، ص 107.

(65). تقارير الإقامة السياسية "عدن وحضرموت"، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص 3.

(66). عكاشة، المرجع السابق، ص 282، 283.

(67). نفسه، ص 283.

(68). جافن، المرجع السابق، ص 207.

لحريتهم الاقتصادية وبمعنى آخر أن كثيرًا من الوسطاء المحليين أصبحوا يخضعون لتوجيهات المقيم البريطاني في عدن أكثر من خضوعهم للسلطان، خاصة في الملفات المتعلقة بالميناء، والتعاملات الجمركية، والحركة الملاحية⁽⁶⁹⁾.

2.4: محدودية القدرة على جلب الاستثمارات:

قيدت بنود المعاهدة أيضًا قدرة السلطنة على جذب استثمارات عربية أو أجنبية في تطوير الميناء. فكل مقترح بإنشاء شركات شحن، أو خطوط تجارية، أو مرافق جمركية حديثة، كان يتطلب موافقة مسبقة من الحكومة البريطانية، وهو ما أبطأ أي تطور جوهري في البنية التحتية لميناء المكلا، كما أكدت تقارير حكومة عدن خلال ثلاثينيات القرن العشرين⁽⁷⁰⁾.

ورغم أن الحماية البريطانية أمنت نوعًا من الاستقرار السياسي، فإنها فرضت نموذجًا من التبعية المقيدة، وجعلت المكلا كميناء وحاضرة تدور في فلك السياسة البريطانية، دون أن تحظى بالاستثمار أو الدعم التنموي الذي نالته موانئ أخرى مثل عدن.

ثالثًا: التدخلات البريطانية في إدارة الميناء وتحديثه:

على الرغم من أن معاهدات الحماية البريطانية منعت الدولة القيعية من إدارة سياستها الخارجية والمينائية باستقلال، فإن بريطانيا لم تكن بعيدة تمامًا عن ميناء المكلا، بل إن العديد من الضباط والمقيمين البريطانيين قاموا بزيارات دورية للميناء، وشاركوا بشكل مباشر أو غير مباشر في رسم ملامح تنظيمه الإداري، وتوجيه قرارات تحديثه، خاصة خلال النصف الأول من القرن العشرين.

3.1: الإشراف غير المباشر على شؤون الميناء:

لم تكن بريطانيا تمارس إدارة رسمية مباشرة لميناء المكلا، كما هو الحال في ميناء عدن، لكنها كانت تمارس إشرافًا غير معلن عبر التوجيهات السياسية والمراسلات والمراقبة الميدانية. وتشير تقارير المقيم السياسي في عدن إلى زيارات منتظمة لمندوبين بريطانيين إلى المكلا، لتفقد أوضاع الميناء، وتقديم ملاحظات فنية حول المرافق الجمركية، وأساليب الشحن والتفريغ، وأداء الموظفين، كما كان يُطلب من السلطنة القيعية رفع تقارير فصلية عن حركة السفن والبضائع إلى مكتب المقيم في عدن، وهو ما جعل القرار الإداري المحلي خاضعًا للمراقبة، وأحيانًا للمراجعة أو التوجيه السياسي⁽⁷¹⁾.

3.2: دعم فني محدود وتوجيهات تقنية:

قدمت بريطانيا خلال ثلاثينيات القرن العشرين بعض الدعم الفني المحدود في مجال تحسين البنية التحتية، مثل الإشراف على تسوية الرصيف الحجري للميناء، وتقديم توصيات بشأن تصميم المخازن الجمركية، وتنظيم مداخل الميناء. غير أن هذه التوصيات لم تكن دائمًا تُنفَّذ، نظرًا لضعف الميزانية المحلية، وغياب التمويل البريطاني المباشر، وكان أحد الضباط البريطانيين الموفدين من عدن في عام 1934 أوصى بتوسيع منطقة الرسو البحرية إلى الغرب، وتقليص الاعتماد على الشاطئ الشرقي، لكن هذا المقترح لم يُطبق إلا بعد عقد كامل من الزمن⁽⁷²⁾.

3.3: ضبط النظام الجمركي وتدريب الكوادر:

كانت التدخلات البريطانية أكثر وضوحًا في مجال تنظيم العمل الجمركي، حيث تم تقديم دورات تدريبية قصيرة لموظفي الجمارك المحليين في المكلا، على أيدي مسؤولين من عدن أو عبر إرسال نماذج السجلات المحاسبية البريطانية للاستخدام المحلي، وهذه التوجيهات أدت إلى تحديث نسبي في طريقة توثيق حركة التجارة، واعتماد سجل يومي للبضائع والسفن، وهو ما ساعد في تحسين النظام الجمركي، لكنه أيضًا رسخ نوعًا من التبعية الإدارية لبريطانيا⁽⁷³⁾.

3.4: القيود على التواصل التجاري الدولي:

من أبرز مظاهر التدخل غير المباشر أيضًا أن بريطانيا قيدت وصول شركات غير بريطانية إلى الميناء، بل كانت ترفض منح تصاريح لبعض الخطوط البحرية أو المؤسسات التجارية الهندية التي لم تكن على علاقة مباشرة بالإدارة البريطانية في بومباي أو عدن⁽⁷⁴⁾ وهو ما انعكس على محدودية تنوع الشركاء التجاريين في المكلا، وقُلل من قدرة الميناء على التوسع أو التحديث، وفي ثلاثينيات القرن العشرين رفضت السلطات البريطانية مقترحًا من أحد التجار الحضارم للتعاقد مع شركة شحن ألمانية لتسيير خط مباشر بين المكلا وكينيا، بحجة أن المنطقة تحت الحماية البريطانية، ولم يسمح فيها بمثل هذا النوع من التعاون الخارجي غير المنسق⁽⁷⁵⁾.

وهكذا، كانت التدخلات البريطانية في إدارة الميناء متعددة الأوجه، تتراوح بين الرقابة والإشراف، والتوصيات الفنية، والقيود السياسية، دون أن ترقى إلى مستوى الإدارة الكاملة أو الاستثمار المباشر، وهو ما جعل الميناء واقعًا في منطقة رمادية بين الاستقلال النظري، والتبعية الفعلية.

(69). المراسلات التجارية بين السلطنة القيعية والهند، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٧.

(70). تقارير تطوير ميناء المكلا (١٩٣٣-١٩٣٨)، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٢٥.

(71). جافن، المرجع السابق، ص 356.

(72). اليزيدي، المرجع السابق، ص 36.

(73). جافن، المرجع السابق، ص 357.

(74). الشركات الأجنبية وموانئ السلطنة القيعية، المكتبة البريطانية، IOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٨.

(75). عكاشة، المرجع السابق، ص 135.

رابعاً: التحديات التي واجهت النفوذ البريطاني في المكلا:

على الرغم من أن النفوذ البريطاني في المكلا اتسم بقدر كبير من الفاعلية من حيث التأثير السياسي والرقابة غير المباشرة، إلا أن هذا النفوذ واجه تحديات عديدة حدّت من توسعه المطلق، وأبقت للمكلا هامشاً من الاستقلال المحلي، بل وخلقت أحياناً حالة من التوتر الصامت بين السلطنة القيعية والإدارة البريطانية في عدن. وتتوزع هذه التحديات بين البيئة الاجتماعية، والاعتبارات الجغرافية، ومحدودية النفوذ العسكري، ومقاومة التجار الحضارم لبعض السياسات المفروضة.

4.1: الوعي المحلي بسيادة السلطنة:

تمتع سلاطين الدولة القيعية، وخاصة السلطان غالب بن عوض، بشعبية نسبية وشرعية قبلية، وهو ما منحهم ثقة السكان في مواجهة بعض الضغوط البريطانية، وقد أدركت بريطانيا منذ وقت مبكر أن فرض نفوذ مباشر في المكلا، كما فعلت في عدن، قد يثير مقاومة مجتمعية أو حتى يهدد استقرار المنطقة كما أن المجتمع الحضرمي كان أكثر تمسكاً بأعرافه وتقاليده، ويميل إلى رفض السيطرة الأجنبية المباشرة، وقد ظهرت بعض الاحتجاجات المحدودة في المكلا والشحر عقب محاولات بريطانية لتوسيع تدخلها في شؤون القضاء والإدارة المحلية خلال الثلاثينيات⁽⁷⁶⁾.

4.2: صعوبة التوسع العسكري البريطاني في حضرموت:

رغم التواجد البريطاني الرمزي في بعض مناطق حضرموت عبر البعثات العسكرية الصغيرة أو زيارات البحرية، فإن بريطانيا لم تستطع إنشاء قواعد عسكرية دائمة في المكلا، بسبب الطبيعة الجغرافية الضيقة للميناء، وبعده عن مراكز السيطرة البريطانية الكبرى في عدن، إضافة إلى محدودية الموارد اللوجستية⁽⁷⁷⁾ ولذلك ظلت بريطانيا تعتمد في نفوذها على الدبلوماسية والحماية من خلال معاهدات، أكثر من الاعتماد على الاحتلال المباشر، وهو ما حافظ على مظهر من مظاهر السيادة القيعية، وأبقى إدارة الميناء تحت سيطرة محلية، وإن كانت مرهونة بالتوجيه السياسي البريطاني.

4.3: تحفظ التجار الحضارم من التدخل البريطاني:

لعبت الطبقة التجارية الحضرمية دوراً مهماً في الحدّ من توسع الهيمنة البريطانية على الميناء. فقد أبدى عدد من كبار التجار في المكلا تحفظهم على محاولات الإدارة البريطانية فرض رقابة أكبر على النشاط التجاري، أو إلزامهم بالتعامل عبر وكلاء معينين، وكان هؤلاء التجار يملكون شبكة واسعة من العلاقات التجارية في بومباي وعدن وزنجبار، مما منحهم قوة اقتصادية نسبية مكنتهم من مقاومة بعض السياسات، وكانت المقترحات البريطانية لإنشاء "نقطة تفتيش بحرية" داخل الميناء قوبلت برفض غير مباشر من وجهاء المكلا والتجار، بحجة أنها تعرقل انسيابية حركة السفن وتدخل في شؤون لا تمس بريطانيا بشكل مباشر⁽⁷⁸⁾.

4.4: محدودية المكاسب البريطانية من الميناء:

على الرغم من الموقع الجغرافي الجيد للمكلا، فإن بريطانيا لم تجد فيه منفعة اقتصادية كبيرة مقارنة بميناء عدن، فقد كانت البنية المحدودة، وحجم التجارة الموسمي، وضعف العوائد الجمركية عوامل تقلل من الحافز البريطاني للاستثمار الجاد في الميناء، وبالتالي ظل النفوذ فيه مرهوناً بأهمية حضرموت كمنطقة نفوذ سياسي لا اقتصادي⁽⁷⁹⁾، أن غياب الاستثمار البريطاني في المكلا يعكس قناعة سياسية بأن وظيفته تظل "مساعدة لوجستية محلية"، وليس نقطة ارتكاز بحرية رئيسية، مما جعلها تتجنب الانخراط الميداني المباشر في شؤونه.

وبذلك، يُمكن القول إن النفوذ البريطاني في المكلا ظل محدوداً في أدواته، مركزاً على السيطرة غير المباشرة، ومعتمداً على العلاقة السياسية مع السلطنة القيعية أكثر من سياسات الهيمنة الصلبة. وقد استطاعت السلطنة، رغم الضغط الاستعماري، أن تحتفظ بمساحة للمناورة، خصوصاً فيما يتعلق بإدارة الميناء، وعلاقاته التجارية، ونظامه الجمركي.

الخاتمة

خلص هذا البحث إلى أن ميناء المكلا لم يكن مجرد مرفأ طبيعي أو منفذ بحري، بل مثّل أحد المرتكزات الرئيسة للنشاط الاقتصادي والبحري في حضرموت، وأسهم موقعه الجغرافي المتميز وخصائصه الطبيعية في تعزيز دوره ضمن شبكة التجارة البحرية في جنوب الجزيرة العربية والمحيط الهندي.

كما أظهر البحث أن الميناء شهد تطوراً ملحوظاً في بنيته الإدارية والجمركية والتجارية، انعكس في تنامي حركة الصادرات والواردات واتساع شبكاته التجارية، ولا سيما مع موانئ عدن وبومباي وزنجبار وجدة، الأمر الذي عزز مكانته بوصفه مركزاً تجارياً مهماً في حضرموت خلال الفترة المدروسة.

(76). باوزير، المرجع السابق، ص 241-243.

(77). الاعتبارات العسكرية البريطانية في حضرموت، المكتبة البريطانية، TOR/L/PS/12/2160B، مكتبة قطر الرقمية، ص ٥.

(78). جافن، المرجع السابق، ص 192-193.

(79). تحليل الإيرادات، موانئ المكلا مقابل عدن"، المكتبة البريطانية، TOR/R/15/2/323، مكتبة قطر الرقمية، ص ٩. شؤون عدن مراسلة المقيم السياسي، المكتبة البريطانية، IOR/L/PS/5/487 (١٨٥٦)، مكتبة قطر الرقمية، ص ٨٣١.

وبين البحث أن النفوذ البريطاني كان ذا أثر مزدوج في تطور الميناء؛ إذ أسهم في بعض جوانب التنظيم والإدارة، لكنه في المقابل قيد استقلال الدولة القبطية وحد من تطوير الميناء بما يخدم مصالحها، في حين حافظ التجار الحضارم على حيوية النشاط التجاري بفضل شبكاتهم التجارية وقدرتهم على التكيف مع المتغيرات الإقليمية والدولية.

واستندت النتائج التي توصل إليها البحث إلى قاعدة وثائقية أصيلة، في مقدمتها الوثائق البريطانية الأصلية المحفوظة بالمكتبة البريطانية والمتاحة عبر مكتبة قطر الرقمية، إلى جانب وثائق الأرشيف العثماني والمراجع العربية والمترجمة المتخصصة، وهو ما عزز من أصالة البحث، وأسهم في تقديم معالجة تاريخية أكثر دقة وتوازنًا لتطور ميناء المكلا.

المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر:

1- الوثائق البريطانية

أ- ملفات India Office Records

(IOR/L/PS/12/2160B)، المكتبة البريطانية، متاحة عبر مكتبة قطر الرقمية.

الاعتبارات العسكرية البريطانية في حضرموت.

الجزيرة العربية والبحر الأحمر.

الجزيرة العربية: تقرير استخباراتي.

الجزيرة العربية: تقرير عسكري.

ب- ملفات India Office Records

(IOR/L/PS/5/487)، المكتبة البريطانية، متاحة عبر مكتبة قطر الرقمية.

شؤون عدن: مراسلة المقيم السياسي (1856).

ج- ملفات India Office Records

(IOR/R/15/2/323)، المكتبة البريطانية، متاحة عبر مكتبة قطر الرقمية.

● ملخصات استخباراتية بشأن محمية عدن الشرقية.

● التقرير السنوي لإدارة ميناء المكلا.

● تقارير الإقامة السياسية: عدن وحضرموت.

● تقارير التجارة لميناء المكلا وعدن.

● تقارير تطوير ميناء المكلا (1933-1938).

● تقارير عن موانئ وجمارك حضرموت (1915-1925).

● تحديثات التعرفة الجمركية (1923-1926).

● تأثيرات الحرب العالمية الأولى على التجارة.

● سجلات الجمارك والسفن في المكلا (1920-1925).

● السفن البخارية في ميناء المكلا (1912-1925).

● الشركات الأجنبية وموانئ السلطنة القبطية.

● المراسلات التجارية بين السلطنة القبطية والهند.

● تحليل الإيرادات: موانئ المكلا مقابل عدن.

2- الوثائق العثمانية.

رئاسة الأرشيف العثماني، دفتر جمارك ميناء المكلا سنة 1890م، الوثيقة DH.MKT 2354/86، إسطنبول، رئاسة الأرشيف العثماني، دبت.

ثانيًا: المراجع:

- [1] إنجرامس، دبليو هـ، حضرموت 1934-1935م: تقرير حالة حضرموت، ترجمة سعيد النوبان، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، د.ت.
- [2] باوزير، سعيد عوض، صفحات من التاريخ الحضرمي، ط2، دار الهمداني للطباعة والنشر، عدن، 1983م.
- [3] البكري، صلاح، تاريخ حضرموت السياسي، ج1-2، مطبعة الحلبي، القاهرة، 1936م.
- [4] جافن، روج، عدن تحت الحكم البريطاني (1839-1967م)، ترجمة محمد المعمرى، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 2013م.
- [5] الخضر، سالم عمر، بن بدر، عبده عبد الله، المكلا عروس البحر الحضرمية، ط1، مركز عبادي للدراسات والنشر، صنعاء، 1995م.
- [6] شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري، ط1، دار العودة، بيروت، 1981م.
- [7] عكاشة، محمد عبد الكريم، قيام السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت، دار ابن رشد للنشر والتوزيع، عمان، 1985م.
- [8] اليزيدي، مروان محمد سالم، ميناء المكلا بين الماضي والحاضر، ط1، دار حضرموت للطباعة والنشر، المكلا، 2017م.

RESEARCH ARTICLE

THE DEVELOPMENT OF THE PORT OF MUKALLA AND ITS ROLE IN MARITIME TRADE FROM THE NINETEENTH CENTURY TO THE MID-TWENTIETH CENTURY

Abdulaleem Ghaleb Nasr Mathna^{1,*}

¹ Dept. of History, Faculty of Arts, University of Aden, Yemen

* Corresponding author: Sam Saleh Ahmed Kara; E-mail: abdulalim.ghaleb.arts@aden-univ.net

Received: 05 September 2026 / Accepted 23 September 2026 / Published online: 30 September 2026

Abstract

This study examines the development of the Port of Mukalla in Hadhramaut from its establishment until the mid-twentieth century, considering it one of the vital commercial and maritime hubs in southern Arabia. It aims to highlight the structural, commercial, and administrative transformations that the port underwent and to relate these developments to the local, regional, and international contexts, while demonstrating the roles of the powers that influenced the port, particularly the growing British influence during the period under study. The study is based on the following central research problem: What was the nature of the development of the Port of Mukalla as a principal Hadhrami port? What were the political, economic, and administrative dimensions that shaped its development during the modern period? This research problem is examined through four main sections covering the integrated historical aspects of the port. The first section discusses the historical origins of the port, its relationship with the Hadhrami coast, and the circumstances surrounding its emergence as a local port that gradually expanded to perform regional commercial functions. The second section focuses on the structural and administrative transformations that occurred as commercial activities increased, customs administration developed, and successive local administrations assumed responsibility for the port. The third section examines the port's commercial routes, the types of goods traded, and Mukalla's role in maritime connections with the ports of Aden, Bombay, Zanzibar, Somalia, and Jeddah, while explaining the reciprocal relationship between commercial activity and economic transformations within Hadhramaut. The fourth section highlights the impact of both direct and indirect British influence on the organization, modernization, and administration of the port within the context of colonial competition in the region, as well as its interaction with the Qu'aiti State, which sought to strengthen its administrative and financial independence despite British involvement. The study adopts the historical analytical approach and is based on a wide range of primary sources, foremost among them original British documents preserved in the British Library and made available through the Qatar Digital Library, in addition to Ottoman archival documents, official records relating to the Qu'aiti State, port records, contemporary Hadhrami publications, and a number of specialized Arabic and translated references on navigation and trade in the Indian Ocean. These sources have provided the study with scholarly originality and contributed to presenting a more accurate and comprehensive historical interpretation of the development of the Port of Mukalla. The study concludes that the Port of Mukalla was not merely a coastal outlet but an active force in shaping the economic and political structure of Hadhramaut. It also served as an arena for interactions between internal and external powers, making it a witness to the modern transformations of Hadhramaut.

Keywords: Mukalla port; Hadhramaut; Navigation; Ports; Bawaik; Logistics; Qu'aiti sultanate; British influence; Indian ocean.

كيفية الاقتباس من هذا البحث:

قرع، س. ص. أ.، و عبدالله، أ. ق.، (2026). أثر استخدام استراتيجيات الخرائط المفاهيمية في تنمية مهارات التفكير التأملي لدى طلبة الصف الثالث الثانوي في مادة التربية الإسلامية. مجلة جامعة عدن الإلكترونية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، 7(3)، ص761-774.

<https://doi.org/10.47372/ejua-hs.2026.3.576>

حقوق النشر © 2026 من قبل المؤلفين. المرخص لها EJUA، عدن، اليمن. هذه المقالة عبارة عن مقال مفتوح الوصول يتم توزيعه بموجب شروط وأحكام ترخيص Creative Commons Attribution (CC BY-NC 4.0).

