

## التنافس الإنجليزي - الهولندي على التجارة في بلاد فارس خلال القرن السابع عشر الميلادي

عبد الرزاق محمود المعاني\*، محمد عبد الهادي الجازي\*، مصطفى كمال المعاني\*

<https://doi.org/10.35516/jzha.v17i2.1346>

## ملخص

يعرض هذا البحث التنافس الإنجليزي - الهولندي على التجارة في بلاد فارس خلال القرن السابع عشر الميلادي، التي مهد لها ما كان موجوداً في القرن السادس عشر الميلادي. فالبرتغاليون الذين كانوا يهيمنون على مقدرات المنطقة سياسياً وعسكرياً وتجاريّاً أخذ نفوذهم يضعف بعد طردهم من هرمز عام 1622م، ثم تلاشى هذا النفوذ بعد طردهم من مسقط عام 1650م. كما أن هناك عاملاً مهماً له صلة مباشرة بالتغيرات التي حدثت وأثرت في طبيعة التجارة العالمية والآسيوية بشكل خاص، أو ما يعرف بتجارة الموانئ الآسيوية "Country Trade". إضافة إلى ما سبق، فقد تمّ التركيز على حجم التجارة وأنواع السلع التي كان يجري نقلها وتبادلها في المنطقة من قبل الشركات الأوروبية والصراع والتنافس التجاري الذي دار بين هذه القوى للاستئثار بالمواد والسلع الشرقية وفي مقدمتها التوابل والحريز، إضافة إلى سلع أخرى كثيرة، وحاجة بعضهم المُلحّة إلى أسواق يصرفون فيها منتجاتهم، مثل الصوف الذي أنتج منه الإنجليز كميات كبيرة فاضت عن حاجتهم.

الكلمات الدالة: الخليج العربي، التنافس التجاري، القوى الأوروبية، السلع التجارية.

## 1. المقدمة:

لم تنقطع الصّلات التجارية بين آسيا وأوروبا منذ أقدم الأزمنة، وكان الأوروبيون بحاجة مستمرة إلى كثير من سلع الشرق وفي مقدمتها التوابل والحريز، كما كان بعضهم بحاجة مُلحّة إلى أسواق يصرفون فيها منتجاتهم، مثل الصوف الذي أنتج منه الإنجليز كميات كبيرة فاضت عن حاجتهم.

وكما هو معلوم، فإنّ تجارة التوابل و السلع أخرى مع الشرق كانت من أعظم العوامل الدافعة للوجود الأوروبي في الشرق، وكان أول الأوروبيين القادمين إلى الشرق في العصر الحديث هم البرتغاليون الذين كان هدفهم المباشر هو الحصول على السلع الشرقية، خاصّة التوابل؛ وذلك لتلبية الطلب المتزايد على هذه السلعة في أوروبا. (أمين 1987: 50) لقد نجح البرتغاليون في أوائل القرن السادس عشر الميلادي في تحقيق ذلك الهدف، وصاروا -لسنين طويلة- الموردين للتوابل في أوروبا، إلا أنهم لم يستطيعوا التأثير في طبيعة التجارة الآسيوية تمثيلاً مع الامتيازات القديمة التي منحها السلطان العثماني لأولئك الأوروبيين؛ فقد بقيت هذه التجارة في جوهرها تبادلاً للسلع بين الموانئ الآسيوية نفسها، وتقوم بمعظمها سفن آسيوية وتجار آسيويين من عرب وفارس وهنود وأرمن وصينيين ويابانيين. ويعتقد "قان لر Van Leur"، أحد الكتّاب المحدثين، أنّ عدد السفن البرتغالية التي كانت تعمل في سواحل الهند لم يتجاوز في أي فترة من الفترات سدس السفن

\* قسم التاريخ والجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الحسين بن طلال، معان، الأردن.

تاريخ الاستلام: 2022/3/11، تاريخ القبول: 2022/9/5.

الآسيوية العاملة في تلك السواحل. (أمين 1987:52)

وتعد تجارة التوابل والفلفل بأنواعه من أهم التجارات التي أسست شركات الهند الشرقية الإنجليزية والهولندية للتجار بها، وفي هذا يقول بوكسر: "لقد تأسست شركة الهند الشرقية كشأن منافستها الإنجليزية للتجارة أساساً بالفلفل الأسود والتوابل، وظلت هاتان السلعتان تمثلان أقيم حمولاتها إلى أرض الوطن طوال النصف الأول من القرن السابع عشر الميلادي، بيد أن الطلب الأوروبي على المنسوجات الهندية والسلع القطنية وكذلك الحرير الصيني والبنغالي والفارسي أدى إلى رواج هذه السلع على الفلفل الأسود والتوابل، شراءً وبيعاً ابتداءً من مطلع القرن السابع عشر الميلادي". (بوكسر 1993:277)

وهكذا أعطى بوكسر التوابل والفلفل أولوية في مجال السلع التي جرى الطلب عليها منذ بداية القرن السابع عشر الميلادي، إلا أن شركة الهند الشرقية الإنجليزية<sup>(1)</sup> The English East India Company، "وعندما وجدت أن المنافسة قوية على هاتين السلعتين في أرخبيل الملايو انسحبت إلى مناطق أخرى من الهند وبلاد فارس، وأنشأت الوكالات في هاتين المنطقتين، وفي مناطق أخرى من الخليج العربي، بخاصة البصرة. (أمين د.ت: 18)

وفي أوائل القرن السابع عشر الميلادي وصل الإنجليز والهولنديون إلى المياه الآسيوية ممثلين بشركتيهما العملاقتين (شركة الهند الشرقية الإنجليزية، وشركة الهند الشرقية الهولندية)<sup>(2)</sup>. وقد أظهر الهولنديون -منذ البداية- اهتماماً خاصاً بتجارة الموانئ الآسيوية؛ إذ أدركوا أن هذه التجارة تجارة كبيرة وغنية وتزيد على التجارة الأوروبية، وتمكّنوا خلال سنوات قليلة من تحقيق نجاح كبير فيها، إلا أنهم على الرغم من ذلك، وعلى الرغم من الإجراءات التعسفية التي مارسوها ضد التجارة والملاحة الآسيوية، لم يتمكّنوا من تصفية الدور المهم للتجار الآسيويين في تجارة موانئهم، وخاصة أنهم (أي الآسيويين) مارسوا تلك التجارة على مدى آلاف السنين، حتى أصبحت جزءاً من حياتهم وتراثهم، ومن ثم فإن إيقافها أو احتكارها من قبل الأوروبيين لم يكن سهلاً أبداً. (المهيري 1991:51)

وشهدت العقود الأخيرة من القرن السابع عشر الميلادي تطوراً مهماً في مجال تجارة المواد الآسيوية، وهو ازدياد دور الأوروبيين في هذه التجارة، خاصةً الإنجليز الذين تمكّنوا في العقود التالية من تسجيل تفوق مطلق في هذا المجال،

(1) حصلت شركة الهند الشرقية الإنجليزية على امتيازها من الملكة إليزابيث الأولى عام 1600م، وكان هدفها خدمة شرف بريطانيا وعزتها ورفاه شعبها ونمو ملاحتها وتشجيع التجارة المشروعة وتوفير الفائدة لعموم المملكة المتحدة، وهذا الهدف الكبير الذي حددته وثيقة الامتياز أتاح للشركة بمرور الوقت تأسيس الإمبراطورية في الهند؛ إذ تضمن امتيازها الحق في احتكار التجارة الإنجليزية في البلدان الواقعة إلى الشرق من رأس الرجاء الصالح. ينظر: أمين 1987:85؛ الخطيب 1981.

(2) في الأصل تجمع عدة شركات غير مترابطة، كانت تُدعى بالهولندية: (Kamers)، وقد اتحدت في شركة واحدة كانت تسمى رسمياً: شركة الهند الشرقية المتحدة (V.O.C)، وجاءت إلى الشرق لتحقيق أهداف طموحة تتجاوز التجارة العادية المسالمة، وقد شجّعها على ذلك تفوق هولندا في أوروبا في مجال التجارة والملاحة والمال، كما عملت هذه الشركة بعد حصولها على الامتياز وازدياد عدد أساطيلها في الشرق على تنظيم نفسها تنظيمًا محكمًا، وكان رأسمالها عندما توجهت إلى آسيا يفوق رأسمال الشركة الإنجليزية بنحو عشرة أضعاف، كما أن سفنها كانت أكبر حجمًا وأكثر عددًا. بوكسر 1993:56؛ وأمين 1987:54-55؛ وسلوت 1993:77؛ ولمزيد من التفاصيل عن تأسيس الشركة الهولندية وظروف إنشائها، يُنظر: عوض 1991 ج1:181 وما بعدها؛ ويليوسون 1982:159.

وكان ذلك على حساب التجار الهولنديين بشكل خاص، وخاصة في تجارة الموانئ الآسيوية<sup>(3)</sup> المتجهة شرقاً (شرق السواحل الهندية باتجاه الصين). أما دورهم في تلك التجارة المتجهة غرباً (غرب السواحل نحو الخليج العربي والبحر الأحمر وشرق أفريقيا) فقد تراجع. (Furber 1976: 180, 190)

وقد أفاد البحث بالدرجة الأولى من المصادر والكتب والوثائق والأجنبية، فضلاً عن عدد من المصادر العربية التي تناولت منطقة الخليج والجزيرة العربية، وتحدثت عن نشاطها التجاري خلال الفترة قيد البحث، ومن أبرزها:

- الوثائق الإنجليزية التي نشرها وليم فوستر William Foster بعنوان: The English Factories in India 1618-1668، وتتألف هذه المجموعة من ثلاثة عشر جزءاً، مع مقدمة لكل جزء، ولهذه الوثائق فائدة كبيرة؛ لأنها لا تسلط الضوء على فعاليات الشركة الإنجليزية حسب، وإنما تركز أيضاً على بعض النشاطات العربية التي لا نجد لها ذكراً في المصادر المحلية العربية. كما تناولت المراسلات التي كانت تدور حول النشاط الهولندي في الشرق والخليج العربي.

- مؤلفات الرحالة الأوروبيين الذي زاروا المنطقة في فترات مختلفة هي مصادر مهمة لا يستغني عنها الباحث، وبخاصة المتعلقة بالقرن السابع عشر الميلادي - قيد الدراسة -؛ ذلك لأنهم عاصروا الأحداث، وكانوا شهود عيان لها خلال فترة الدراسة، ومن أبرز هؤلاء الرحالة:

1. رحلة تافرنيه (Tavernier)، التي ترجمها إلى اللغة العربية يعقوب سركيس، وعنوانها: (العراق في القرن السابع عشر الميلادي)، وله أهمية خاصة؛ لأن ما تُرجم منها لا يخص العراق فقط، وإنما يتطرق لبلاد فارس، ولهذه الرحلة فوائد كبرى في ما يتعلق بالسلع التجارية، وعلاقات الدول الأوروبية بالمنطقة.

2. رحلة جون شاردن John Chardin في كتابه Travels in Persia, London, 1927؛ فقد قدم وصفاً للصراع الهولندي - الإنجليزي من خلال أحداث شهداها في أثناء وجوده هناك وكانت فترة ازدهار التجاري أيضاً. وقد لاحظنا أن الرحالة (شاردن) يتحيز أكثر للإنجليز من خلال انتقاده للهولنديين والتركيز على إظهار مدى قوتهم في أحداث كثيرة.

3. تعدّ مصنّفات الدكتور عبد الأمير محمد أمين من الكتب العربية التي أغنت البحث، وكانت خير معين لنا، وذلك من خلال تقديمها الخطوط العريضة للموضوع، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر كتاب: (دراسات في النشاط التجاري والسياسي في آسيا)؛ إذ إنه رغم تركيزه على نشاط الأوروبيين التجاري في آسيا تضمن كثيراً مما له علاقة بموضوع البحث، وبشكل خاص ذلك الجزء الذي يتناول السلع التجارية والتنافس التجاري الأوروبي في الخليج بشكل عام وبلاد فارس بشكل خاص، وغيرها من المصادر الأجنبية والعربية التي امتازت بالدقة والموضوعية أُشير إليها في توثيق المعلومات وقائمة المصادر والمراجع.

(3) ظهر اصطلاح تجارة الموانئ الآسيوية "Country Trade" في أواخر القرن السابع عشر الميلادي، وظل شائعاً حتى أواخر القرن التاسع عشر، ويكاد يكون الدكتور عبد الأمير محمد أمين الوحيد بين الباحثين العرب من تطرّق إلى موضوع التجارة في السواحل الآسيوية في كتابه الموسوم بـ: (دراسات حول النشاط التجاري والسياسي الأوروبي في آسيا)، ويقصد به: تجارة الموانئ الآسيوية كلها من الخليج العربي والبحر الأحمر غرباً إلى سواحل الصين واليابان شرقاً. وتعبير تجارة الموانئ الآسيوية "Country Trade" مميّزة بين هذه التجارة الآسيوية وتلك التي كانت تُعرف بـ "Europe Trade"، والمقصود من هذا الاصطلاح الأخير التجارة المباشرة بين أوروبا وآسيا. المهيري 1991: 51؛ وأمين 1987: 50.

## 2.1. المنافسة الإنجليزية - الهولندية للبرتغاليين:

لو نظرنا إلى وضع القوى الأوروبية في ميدان تجارة الموانئ الآسيوية لوجدنا أن البرتغاليون هم أول الأوروبيين القادمين إلى آسيا في العصر الحديث. وقد اختفى وجودها بشكل يكاد يكون تاماً خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر الميلادي، وظل الوجود الأوروبي متمثلاً في الهولنديين والإنجليز والتنافس التجاري بينهما، ودخل ميدان المنافسة التجارية قوى أوروبية أخرى مثل الدنماركيين والفرنسيين الذين أسسوا شركة الهند الشرقية الفرنسية 1664م، إلا أن وجود هؤلاء لم يكن فاعلاً خلال فترة الدراسة مثل سابقهم، وخاصة أن وجودهم في المنطقة جاء متأخراً ونشاطهم التجاري كان محدوداً. (أمين 1987:81)

ويمكن القول في ما يتعلق بالبرتغاليين، خلال القرن السابع عشر الميلادي: إن نجاحهم في المجال التجاري كان محدوداً، وفشلهم في هذا المجال لم يكن يتلاءم مع الضجة الهائلة التي صاحبت وصولهم إلى الشرق عن طريق رأس الرجاء الصالح، فهم لم يطوروا تجارتهم مع آسيا للمشروع استثماري ذي طابع متميز، وقد يوصف البرتغاليون في الشرق بأنهم كانوا باعة متجولين (Peddlers). ولا بد في هذا السياق من التذكير بأن التجارة البرتغالية لم تكن سوى احتكار ملكي، وكان هم الملك -في أغلب الأحيان- جمع الضرائب حسب، حتى وصف بأنه أكبر جامع ضرائب في العالم. (أمين 1987:81-82:151:1974: Steensgaard)

وتجدر الإشارة إلى أن السفن البرتغالية لم تحصل على الفوائد التي توختها من اتصالها المباشر وخطوطها الملاحية الجديدة عبر رأس الرجاء الصالح، فبعد فترة وجيزة من الاندفاع البرتغالي العنيف والمرير استقر الأمر على وضع معين دون تبدلهم طيلة القرن السادس عشر الميلادي، ولم تشهد السنوات الأخيرة من القرن السادس عشر الميلادي انخفاضاً في عدد السفن البرتغالية التي اجتازت رأس الرجاء الصالح حسب، بل شهدت كذلك تدهوراً في كفاءتها، فخلال الثمانين سنة (1500-1580م) اجتازت 620 سفينة رأس الرجاء الصالح عاد منها سالمًا إلى البرتغال 325 سفينة وبقي 356 سفينة في الشرق، وفقدت 39 سفينة. وخلال الفترة 1580-1612م أبحرت 186 سفينة من البرتغال عبر رأس الرجاء الصالح إلى الشرق عاد منها 100 سفينة سالمة إلى البرتغال، وفقد 57 سفينة، وبقي 29 سفينة في الشرق. ويلاحظ من هذه الأرقام أن 93% من السفن البرتغالية رجعت سالمة خلال الفترة الأولى، بينما لم يرجع سالمًا منها خلال الفترة الثانية سوى 69% فقط. (أمين 1987:83). وقد ظل وضع البرتغاليين في تدهور مستمر، وانتهى الأمر بطرده ممن هرزم عام 1622م.

وهكذا نجد أنه عندما ضعف البرتغاليون في الشرق، وخاصة في منطقة الخليج العربي، وأصبحوا ضعفاء عسكرياً وسياسياً وتجاريًا، ومتردّين نفسياً ومعنويًا، وذلك منذ أوائل القرن السابع عشر الميلادي، أصبح سهلًا على القوى الأوروبية المنافسة، سواء كانت دولاً أم شركات، إزاحتهم من طريقها. وقد شكلت التحديات، وتصادم القوى المنافسة للبرتغاليين معهم وفيما بينها، والتحالفات التي واكبت ذلك أوضاعاً سياسية تمخّضت عنها في أوائل القرن السابع عشر الميلادي نتائج مهمة، كان القضاء على الوجود البرتغالي في المنطقة أبرزها.

ودخلت القوى الأوروبية الأخرى ممثلة بالشركات التجارية الصراع التنافسي في منطقة الخليج، وأصبحت طرفاً رئيساً من أطرافه، وكانت فكرة إيجاد طريق إلى الشرق قد راودت عدداً كبيراً من المسؤولين في أوروبا. وعندما اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح واحتكروه أخذ الأوروبيون يبحثون عن طرق بديلة، وكان الإنجليز في مقدمة هؤلاء (أمين 1980:2)، وتبعهم الهولنديون الذين أخذوا ينافسونهم وينافسون البرتغاليين أيضاً. (كريم دت: 153)

لقد انطلق الإنجليز في بحثهم عن طريق بديلة لرأس الرجاء الصالح إلى روسيا، فتعرفوها، وقرروا المتاجرة معها، وأسسوا شركة عُرفت باسم شركة روسيا Russia Company، وحصلت من الحكومة الإنجليزية على حق مطلق في المتاجرة مع روسيا سنة 1555م. (أمين 1980: 1-2)

وتوجّهت جهود الإنجليز بعد إنشائهم شركة روسيا إلى فتح باب المتاجرة مع الهند عبر روسيا وإيران، وأرسلوا خلال الفترة 1561-1600م حملات عديدة لتحقيق ذلك، غير أن حملاتهم أخفقت؛ إذ وجدوا أن الطرق البرية تكتنفها مصاعب يستحيل تجاوزها. (أمين 1963: 2-3).

ولم يستمر تعثر الإنجليز في إيجاد طريق لهم نحو الشرق، ففي نهاية القرن السادس عشر الميلادي نجحوا في فتح باب المتاجرة مع الدولة العثمانية، وأسسوا شركة لهذه الغاية سموها شركة الشرق الأدنى Levant Company، وحصلوا على امتياز من السلطان العثماني أعطاهم الكثير من التسهيلات في أرجاء الدولة، كما أعطتهم الحكومة الإنجليزية سنة 1581م الحق المطلق في التجارة مع تلك الإمبراطورية، ووسعت صلاحيات شركتهم التجارية سنة 1592م؛ حيث منحتها حق احتكار التجارة البرية مع الهند عبر الدولة العثمانية. (أمين 1980: 3؛ فهمي 1983: 13) وعلى الرغم من أهمية شركة الشرق الأدنى الإنجليزية وخطورة الدور السياسي والتجاري الذي قامت به، إلا أن هناك شركة إنجليزية أخرى كان دورها أهم K وهي شركة الهند الشرقية الإنجليزية. (أمين 1980: 3)

وكانت الشركات تُؤسس بموجب امتياز خاص من إحدى الحكومات، تخول تلك الحكومة بموجبه جماعة من رعاياها دون سواهم حق احتكار تجارة بلد ما في منطقة معينة من العالم، ويحق للشركة صاحبة الامتياز عادة ممارسة صلاحية واسعة في مجال الدفاع والإدارة والقضاء على رعايا بلدها في منطقة امتيازها، ولها الحق المطلق تقريباً في منع أي من أولئك الرعايا من ممارسة التجارة إلا بموافقتها وتحت إشرافها، وخولت الشركة صلاحية إقامة العلاقات مع الحكام والملوك في الشرق في منطقة الامتياز، وهي التي تتفاوض معهم، وتعدّ المعاهدات وتتسلم البراءات والفرمانات، بل وتشن الحروب وتعدّ الصلح، فقد كان لها جيوشها الخاصة بها ومواقعها وقلاعها وأساطيلها" (أمين 1987: 85)، وهذا يعني أن الشركة الاحتكارية لم تكن تقل من حيث قدراتها وصلاحياتها ومؤسساتها التنظيمية الإدارية والقضائية والعسكرية عن الدولة، وهي بهذه الصلاحيات الواسعة إنما كانت تشكّل الذراع القوية سياسياً وعسكرياً واقتصادياً للدولة التي انبثقت منها، وتمثل الشركتان الإنجليزية والهولندية هذه الحقيقة بوضوح.

وكان أول نجاح للإنجليز في الشرق قد تحقق مع بلاد فارس، وذلك في بداية القرن السابع عشر الميلادي؛ حيث وصل إليها المغامر الإنجليزي السير أنطوني شيرلي Sir Anthony Sherely وبصحبه أخوه روبرت مع ستة وعشرين رجلاً في سنة 1600م، وكان هدف زيارته تشجيع التجارة بين فارس وإنجلترا. وقد نجح في زيارته؛ إذ منحه الشاه عباس الأول (1588-1629م) - هو أول من تعامل مع التجار الأوروبيين من الأسرة الصفوية - فرماناً يضمن حماية التجار الأوروبيين الذين يتاجرون مع بلاد فارس (فهمي 1983: 13)، وكان ذلك العمل تنفيذاً لخطة وضعها بنفسه سعيًا وراء كسب ود أوروبا؛ وذلك لأنه أدرك "أنّ ودّها لا يكسب بالمجاملة وإنما يتطلب تجاوز ذلك"، ويكون ذلك بأوجه ثلاثة؛ الأول: معاداة الدولة العثمانية، والثاني: الامتيازات للأوروبيين، والثالث: التعاطف مع المسيحية. وما لبثت شركة الهند الشرقية الإنجليزية أن جعلت من بندر عباس على الخليج العربي مركزاً رئيساً لأعمالها في فارس ومنطقة الخليج سنة 1622م (أمين 1963: 8؛ سلوت 1993: 76) وكانت مساعدة الفرس في ضرب جزيرة هرمز التي كانت تعد المقر الرئيس للبرتغاليين في منطقة الخليج من أهم ما قامت به الشركة الإنجليزية في أوائل القرن السابع عشر الميلادي (أمين

14:1987؛ سلوت 1993: 76؛ Hawley 1970:75). ولم تكن تلك المساعدة هدفًا مقصودًا لذاته، وإنما كانت لها أسباب تتعلق بالإنجليز أنفسهم، أهمها القضاء على أي منافس تجاري لهم في الخليج، وكان منافسهم الأقوى في تلك الفترة هم البرتغاليون الذين أوجسوا خيفة في مستهل القرن السابع عشر الميلادي عندما دشنت الملكة إليزابيث الأولى الشركة الإنجليزية؛ فقد شعروا بالخطر، وأخذوا يستعدون للمواجهة في جميع المستعمرات البرتغالية في الهند وفي الخليج، ثم أخذوا يضايقون السفن الإنجليزية، ويمنعون أي سفينة من العبور إلى الخليج ما لم تحمل ترخيصًا من أحد الموانئ البرتغالية، وحاولوا منع السفن الإنجليزية من دخول ميناء جاسك<sup>(4)</sup>. (فهيم 1983:14، قلعي 1992: 379)

لقد شكل البرتغاليون تحديًا أمام الشركة الإنجليزية، إلا أنها -كما يبدو- لم تخش هذا التحدي، بل ربما كانت تستدرج البرتغاليين إلى مقاتلتهم، معتمدة على الصداقة التي أخذت عُراها تزداد قوة مع فارس، وخاصة مع الشاه عباس، الذي كان هو الآخر يتربح اللحظة التي يتمكن خلالها من تخلص هرمز من قبضة البرتغاليين. (قلعي 1992: 389)

وجاءت شركة الهند الشرقية الهولندية "The Dutch East India Company" إلى الشرق لتحقيق أهداف طموحة تتجاوز التجارة العادية المسالمة، وقد شجعها على ذلك تفوق هولندا في أوروبا في مجال التجارة والملاحة والمال (أمين 1987:54). ويذكر في هذا المجال أن رأسمال الشركة الهولندية عندما توجّهت إلى آسيا كان يفوق رأسمال الشركة الإنجليزية بنحو عشرة أضعاف، كما أن سفنها كانت أكبر حجمًا وأكثر عددًا. (أمين 1987: 55)

وقد تمكّنت الشركتان الإنجليزية والهولندية بعد سيطرتهما على البحر، وتخفيض أجور النقل عما كان يتقاضاه البرتغاليون، وبسبب معرفتهما بالأسعار العالمية تمكنتا من إحراز تقدم كبير في ميدان التجارة، ونقلتا التجار الهنود والفرس لقاء أجر، وتبادلتا السلع مع التجار المحليين، وأنشأتا نظامًا للتجارة الآسيوية وفق النظم الأوروبية، وشهد الخليج منذ بداية عهدهما فيه تجارة موسعة بين الشرق وفارس والعراق. (المعاني 2001: 98)

وما لبث التنافس بين الشركتين الهولندية والإنجليزية أن أصبح يشكل جانبًا مهمًا من مجمل الأوضاع التجارية في الخليج، وقد تعددت وتنوعت، فالهولنديون أخذوا يدفعون أسعارًا عالية للتوابل في الشرق وبييعونها بأسعار رخيصة في أوروبا بشكل لم يكن باستطاعة الشركة الإنجليزية منافستهم فيه، كما أن الهولنديين شوّها سمعة الإنجليز بين السكان المحليين، حتى أصبح الإنجليز يتعرّضون للمطاردة والمحاكمة والسجن والإعدام؛ مما اضطر شركتهم إلى الانسحاب من كثير من مواقعها في الشرق، وقصر نشاطها التجاري على ساحل الملبار وفارس. (المعاني 2001: 98)

ويشكل جانبًا من الأوضاع التجارية أيضًا فشل الهولنديين في القضاء على التجارة والملاحة الآسيوية رغم الإجراءات التعسفية الكثيرة التي اتخذوها ضد التجار الآسيويين، فقد ظل الآسيويون الذين مارسوا تلك التجارة منذ قرون طويلة يمارسون تجارتهم، وظلت سفنهم من مختلف الأنواع والأحجام ومن مختلف البلدان الآسيوية بما فيها منطقة الخليج العربي تجوب البحار، وتتنقل بين الموانئ. (أمين 1987: 62)

وقد برّر الهولنديون فشلهم في القضاء على دور الآسيويين في تجارة الموانئ الآسيوية بأن لدى الآسيويين خبرة عريقة في ميدان التجارة، إضافة إلى قناعتهم بالربح القليل. (Steensgaard 1974:411)

وكان الخليج العربي يمثل للشركة الهولندية مركزًا تجاريًا مهمًا في خطّ مواصلاتها الطويل؛ ولذلك عملت على توطيد نفوذها في ميناء بندر عباس وجزيرة قشم<sup>(5)</sup>، وقد مهّدت لذلك بمساعدة الإنجليز والفرس من أجل طرد البرتغاليين منه.

(4) ميناء على ساحل البحر يقع في هرمز جنوب بلاد فارس (<https://ar.wikipedia.org>).

(5) جزيرة قشم: تقع في مدخل الخليج العربي في مضيق هرمز وتتبع هرمز، ويسمّيها العرب جزيرة جسم أو الجزيرة الطويلة أو قسم،

(المعاني 2001: 100)

وقد جذب النفوذ الهولندي إلى منطقة الخليج العربي الرحالة فان لينسي هوتن Jan Van Linse Hoten؛ إذ قدم معلومات مغرية عن تجارة الهند الشرقية في نهاية القرن السادس عشر الميلادي (بوكسر 1993: 54). وكانت هولندا حينئذ قد تخلصت لتوّها من السيطرة الإسبانية، وذلك سنة 1581م؛ أي في الوقت الذي أخضعت فيه إسبانيا البرتغال، وجعلتها تابعة للعرش الإسباني. (كريم د.ت: 153؛ فهمي 1983: 17)

وبدأت هولندا ترسل أساطيلها إلى الشرق، كما عقد كبار التجار الهولنديين اجتماعاً في أمستردام سنة 1592م قرروا فيه إنشاء شركة للتجارة مع الهند. وأخذت هذه الشركة تزيد من عدد الأساطيل المتجهة إلى الشرق حتى بلغت بين سنتي 1598-1601م نحو خمسة عشر أسطولاً. (فهمي 1983: 17)

وعندما وصل الهولنديون إلى منطقة الخليج تحالفوا مع الإنجليز، واشتركوا معهم في الحرب ضد البرتغاليين؛ حيث تمكنت أساطيلهم المشتركة من هزيمة البرتغاليين في سنة 1625م. (فهمي 1983: 17)

وكانوا -عندما سقطت هرمز في يد الإنجليز والفرس سنة 1622م- قد أسسوا لهم مركزاً تجارياً في بندر عباس (فهمي 1983: 16)، وبدأت السفن الهولندية تتلاحق عبر طريق رأس الرجاء الصالح إلى المحيط الهندي، وأخذ الهولنديون يفرضون نفوذهم على البرتغاليين. (كريم د.ت: 53)

وإمعاناً من الهولنديين في إضعاف البرتغاليين استخدموا القرصنة ضدهم، كما استخدموا أسراهم في العمل كأجراء بأجور زهيدة لكي يخذلوا البرتغاليين (كريم د.ت: 154-155)، ولكي يأمن الهولنديون سخط القوى المحلية في الخليج لجأوا إلى سياسة التعايش السلمي معها. (سلوت 1993: 83-84)

وقد ألحقت السياسة التي اتبعتها الهولنديون أضراراً فادحة بتجارة البرتغاليين التي كانت محاصرة أيضاً بالنشاط الإنجليزي (كريم د.ت: 154)، وما لبث الهولنديون أن أظهروا تقوّفاً ملحوظاً ليس على البرتغاليين حسب، وإنما على الإنجليز أيضاً.

وحصلت كلٌّ من الشركتين الإنجليزية والهولندية على مواقع لها في الشرق، وأقامتا فيها مقرّات أو مراكز تجارية (Factories). وفي الوقت الذي كانت أوضاعهما تستقر وتتقوى كان وضع البرتغاليين يضعف (أمين 1987: 92-90)، ولم يعودوا يشكّلون تحدياً ذا بال لأيٍّ من الطرفين بعد الهزائم التي لحقت بهم على أيدي قواتهما المتحالفة. (سلوت 1993: 83-84)

وأياً كان الأمر فإن الإنجليز والهولنديين لم يتمكّنوا -بسبب التنافس المحموم بينهما- في السيطرة على الخليج -من تطهير المنطقة تماماً من البرتغاليين، كما أن الفرس عجزوا عن مطاردتهم بعد سقوط هرمز؛ فقد احتلوا موقعاً جديداً على ساحل الخليج العربي، هو مسقط، التي حصّنها تحصيناً قوياً، وجعلوها مركزاً لنشاطهم التجاري، وظلوا يمارسون نفوذهم فيها إلى أن طردهم منها العثمانيون بعد أن شكّلوا قوة لها شأنها بين القوى السياسية في المنطقة. (فهمي 1983: 21-20)

وهي أكبر جزيرة بالخليج العربي، وتبلغ مساحتها 1.491 كم مربع، ذكرها لوريمر في دليل الخليج، وقال إن عدد سكانها يبلغ 13.500 نسمة كلهم عرب ينتمون إلى قبائل في ساحل عمان المتصالح ما عدا 500 نسمة من الفرس ويسكنون معظمهم في منطقة قشم، وأن اللغة العربية هي لغة الجزيرة. (<https://ar.wikipedia.org>)

## 2.2 التنافس التجاري الإنجليزي - الهولندي:

لقد كان التنافس شديداً منذ البداية بين الشركتين الإنجليزية والهولندية، وأظهرت الأخيرة تفوقاً ملحوظاً على منافستها الإنجليزية وحقت خلال العقود الأولى من القرن السابع عشر الميلادي نجاحاً حاسماً في مجالين مهمين: أولهما في مجال احتكار تجارة التوابل النفيسة، وذلك بطرد جميع المنافسين من مناطق إنتاج هذه التوابل، وثانيهما في مجال تجارة الموانئ الآسيوية وحصولهما على نصيب كبير منها ونجاحها في تجارة الموانئ الآسيوية الكبيرة حقق لها أرباحاً إضافية كبيرة، وقد استثمرت تلك الأرباح في الأسواق الآسيوية، وذلك بابتياح السلع الشرقية وتصديرها إلى أوروبا دون أن تحتاج إلى استيراد المعادن الثمينة بكميات كبيرة من أوروبا لابتياح تلك السلع، وفي الحقيقة كان توفير الأموال اللازمة للتجارة الأوروبية الآسيوية من المشكلات الرئيسية التي واجهها الأوروبيون؛ فصادراتهم إلى الشرق لم تكن تضاهي من حيث الأهمية والقيمة وارداتهم منه. (أمين 1987: 9-10)

وقد استطاعت الشركة الإنجليزية بصعوبة تأمين الحصول على رخصة لتصدير (80.000) باونمن الفضة، و (40.000) باون<sup>(6)</sup> من الذهب عام 1629م؛ مما منحها فرصة ومرونة في الحصول على السلع الهندية وتمويل محطاتها التجارية برأس المال المطلوب، وقد شجع الوضع الجديد مجلس المديرين على إصدار تعليمات إلى موظفيه في الشرق في عام 1631م، يمنع فيها التجارة بين الإنجليز والشرق. (القيسي 1993: 132)

وكانت الشركة الإنجليزية قد بدأت تتوغل في الهند منذ عام 1613م، بعد الحصول على فرمان الإمبراطوري، بالموافقة على التجارة مع الهند، إلى جانب جهود الكابتن توماس بيست، قائد أسطول الرحلة الثامنة (1611-1612م)، وتوماس كريدج Tomas Kerridge، مدير محطة سورات التجارية وأول رئيس فيها (1616-1626م)، فكان لها دور مهم في تطوير التجارة مع الهند في هذه المرحلة المبكرة من نشاط الشركة (Bruce 1968: 167-168). وقد ساهم بيست في بداية النشاط التجاري للشركة الإنجليزية مع سورات وأنزل الأنسجة الصوفية الإنجليزية والبضائع الأخرى فيها، وحصل مقابل ذلك على الأنسجة القطنية الهندية وترك في سورات أربعة آلاف باون مع عشرة موظفين لشراء البضائع الهندية (Bruce 1968: 163). وقام كريدج بجهود مماثلة، ولا سيما بعد توليه منصب الرئاسة منذ عام 1618م، فعمل على توسيع التجارة على الساحل الغربي ومدها إلى الأقاليم، إلى جانب فتح المزيد من المحطات التجارية.

إن جدية مثل هؤلاء الموظفين إلى جانب اكتمال المساهمة الأولى بنجاح بين (1613-1616م)، دفع الشركة إلى تشكيل المساهمة الثانية (1616-1632م)، فجمعت رأسمال قدره 1.600.000 باون في عام 1617م، خُصص منه 800.000 باون وُرِعت على ثلاث رحلات، بواقع 200.000 باون للرحلة الأولى (1617-1618م) لتسيير تسع سفن، و200.000 باون للرحلة الثانية (1618-1619م) للتسيير ثماني سفن، و400.000 باون للرحلة الثالثة (1619-1620م) لتسيير ثماني سفن. (Bruce 1968: 192-193)

وكانت حصة الأسواق الهندية من هذه المساهمة 152.000 باون، ولم تُحمل سبائك في هذه الرحلات؛ حيث استنزفت قيمة البضائع وتجهيز السفن إلى جانب ما خُصص للهند من الرساميل كلها، فجاءت المساهمة الثانية أوسع من حيث حجم رأسمال وطول المدة الزمنية التي شغلها رحلاتها. إلا أنه مع ذلك لم تحقق الأرباح المرجوة؛ إذ بلغت 12% فقط، وهي قليلة جداً، حتى في حالة مقارنتها مع مساهمات سابقة للشركة. (Chaudhuri 1976: 22)

(6) الباون: هو الجنيه الاسترليني، ويُقال له أيضاً الباوند، وهو العملة الإنجليزية المتداولة، ويُشار له اختصاراً بـ £.



وقد يُعزى سبب قلّة نسبة الأرباح إلى طول الفترة الزمنية التي وُزعت عليها المساهمة؛ حيث استمرّت نحو خمسة عشر عامًا، إلى جانب تعرّض الشركة إلى خسائر كبيرة في هذه الرحلة، ولا سيّما في علاقاتها مع الشركة الهولندية التي زادت قوتها كثيرًا في الهند وأصبحت منافسًا خطيرًا للشركة الإنجليزية، فقاوم الهولنديون بعنف محاولات الشركة الإنجليزية إبدال بضائع الهند بسلع جزر الهند الشرقية.

وعلى الرغم من كل ما واجهته الشركة الإنجليزية من مصاعب في تجارتها مع الهند فقد أخذت بالاتساع وفقًا للامتيازات التي حصلت عليها منذ عام 1613م. فواصلت مقرات الشركة ارتباطاتها التجارية بين الهند وموانئ جزر الهند الشرقية وبلاد فارس. (Foster 1906-1927:108-120)، وكانت هذه المحطات تديرها محطة الشركة في سورات، التي تحولت إلى رئاسة من عام 1618م، وسيطرت على النشاط التجاري للشركة في الأقسام الغربية، ومع سيطرت رئاسة باننام على محطات الجزر وساحل كورمانديل<sup>(7)</sup>. (Chaudhuri 1976: 60)

أما بخصوص صادرات الشركة الإنجليزية في هذه الفترة فقد كانت قليلة إذا ما قورنت بالواردات؛ مما دفع إلى تصدير كميات كبيرة من الفضة والذهب سنويًا إلى الشرق لدفع مشترياتها من الأسواق الشرقية؛ لذلك صدّرت الشركة السبائك والعملات الذهبية والفضية، كالريالات الغسبانية<sup>(8)</sup> التي حصلت عليها من إسبانيا وهولندا وفرنسا، فكانت هذه العملات تصل إلى الأراضي المنخفضة وإنجلترا وتحصل عليها الشركة (القيسي 1993:86)، واستخدمت الشركة العملات المحلية، كالروبية الفضية في إمبراطورية المغول، والباكودا الذهبية<sup>(9)</sup>، كما سكت عملات إنجليزية خاصة بجزر الهند الشرقية بنفس قيمة الريال الإسباني. (Chaudhuri 1976: 126)

كما صدّرت الشركة، إلى جانب السبائك، كميات من الأنسجة الصوفية والرصاص والصفائح والخناجر والزئبق. وكان مع كل رحلة تقوم بها الشركة عددٌ من الهدايا، عبارة عن سيوف، أو سكاكين، وأنسجة صوفية موشاة بالذهب...، وكانت صادرات الشركة أقل بكثير من وارداتها من الهند؛ مما كان يدفعها -كما تقدّم ذكره- لتصدير السبائك لتعويض النقص. أما أهم مستوردات الشركة، فهي: الفلفل من كجرات وجاوة، إلى جانب التوابل والفلفل والنيلة والملح الصخري والسكر والأنسجة القطنية. وعلى الرغم من إنتاج أغلب هذه السلع خارج الهند فأنها كانت جزءًا لا يتجزأ من التجارة مع الهند ومرتبطة ارتباطًا وثيقًا بها. (القيسي 1993: 88)

ومع أن شركة الهند الشرقية الإنجليزية كانت صاحبة النصيب الأكبر في تجارة التوابل والفلفل منذ مطلع القرن السابع عشر الميلادي وحتى سقوط هرمز عام 1622م، إلا أن المبادرة لم تعد بيد الشركة الإنجليزية، وإنما أخذت تنتقل بصورة تدريجية إلى الشركة الهولندية، التي يمكن ملاحظة تفوقها من عدد السفن الهولندية التي كانت ترد موانئ الخليج العربي، وبخاصة ميناء بندر عباس، وهي محمّلة بالتوابل والفلفل. (المعاني 2002: 166)

وقد ورد في سجلات شركة الهند الشرقية الهولندية عن عدد السفن التي وصلت ميناء بندر عباس في موسم عام

(7) منطقة الساحل الجنوبي الشرقي من شبه القارة الهندية، ويحدها سهل أوتكال من الشمال، وخليج البنغال من الشرق، ودلتا كافيري من الجنوب، وجبال الغات الشرقية من الغرب، وبحلول أواخر 1530م أصبح ساحل كوروماندل موطن لثلاث مستوطنات برتغالية، وفي القرنين السابع عشر الميلادي والقرن الذي تلاه أصبح هذا الساحل مسرحًا للمنافسات بين القوى الأوروبية للسيطرة على التجارة الهندية. (<https://ar.wikipedia.org>)

(8) الريال: هو الدولار الإسباني، وكانت قيمته في أواخر القرن السابع عشر الميلادي تعادل خمسة شلنات إنجليزية. (أمين 1987: 57)

(9) الباكودا: عملة ذهبية تعادل نصف باون. (تافرنيه 1944: 2).

1638/1639م أنه "جاءت اثنتان منها مباشرة من بتافيا مع حمولة من التوابل، الفلفل بشكل خاص، و سلع أخرى من شرق آسيا، وجاءت سفينة أخرى من ساحل الملبار<sup>(10)</sup> بحمولة من الفلفل قيمتها 28.607 فلورين<sup>(11)</sup> (كلدر هولندي)، وتواردت سفن أخرى كثيرة إلى ميناء بندر عباس تحمل البضائع نفسها". "ووردت ميناء بندر عباس في الموسم التالي 1640/1639م ثلاث سفن من بتافيا وكانت حمولتها تتألف من 450.000 ليبيرة<sup>(12)</sup> من الفلفل وجوزة الطيب والقرنفل، وكمية من البضائع الأخرى". (أمين 1987: 59)

وتشير الأرقام إلى تفوق الشركة الهولندية على نظيرتها الإنجليزية في حجم التجارة الكلي خلال النصف الأول من القرن السابع عشر الميلادي؛ فقد أرسلت هذه الأخيرة بين عامي 1615م و1644م ثمان وأربعين سفينة فقط من الشرق إلى إنكلترا معدل حمولة الواحدة منها 500 طن، معدل قيمته 50.000 باون استرليني سنوياً. ولم يكن هذا المبلغ ليعادل إلا نحو نصف الأرباح التي كانت تجنيها الشركة الهولندية من تجارة الموانئ الآسيوية. (أمين 1987: 10)

ولم تقتصر تجارة التوابل والفلفل على ميناء بندر عباس وإنما امتدت إلى ميناء البصرة، خاصةً بعد أن تفوق الهولنديون على منافسيهم الإنجليز في منتصف القرن السابع عشر الميلادي، وهذا ما يمكن أن نستنتج مما قاله تافرنيه عام 1652م: "ويجلب الهولنديون إلى البصرة التوابل كل سنة، ويحمل إليها الإنجليز الفلفل وشيئاً من القرنفل، أما البرتغال فلا تجارة لهم معها". (تافرنيه 1944: 98).

إن الممتنع طبيعة التطورات التجارية في بلاد فارس في عهد الشاه عباس الأول (1588-1629م)، خاصةً منذ مطلع القرن السابع عشر الميلادي حتى سقوط هرمز عام 1622م، يجد أن هذه البلاد قد أفادت من المنافسة التي فتح الشاه عباس الأول أبوابها أمام الأوروبيين في بلاده؛ فقد ارتفعت أسعار الحرير وراجت تجارته كثيراً، ولكن هذا لم يتم دون أن يلحق أضراراً بفارس، وهذا ما أشار إليه الرحالة الفرنسي شاردن (Chardin) الذي قال: "مما لا شك فيه أن الشاه عباس عمل على توفير الرِّخاء والتقدم لبلاده، ولكن ما فعله قد بذر بذور المصائب في فارس". (Chardin 1927: 26).

ولعل ما يقصده شاردن في هذا المجال هو أن الانفتاح التجاري جعل من منطقة الخليج العربي إحدى مناطق الصراع بين قوى أوروبية عديدة، خاصةً الإنجليز والهولنديين، طوال معظم القرن السابع عشر الميلادي.

وزادت حدة الصراع بين القوى الأوروبية بعد وفاة الشاه عباس الأول عام 1629م ومجيء خليفته الشاه صفي الأول، الذي استلم الحكم عام (1629-1642م)؛ فالهولنديون لم يكتفوا بالامتيازات التي حصلوا عليها زمن الشاه عباس، وإنما استخدموا شتى الأساليب في سبيل طرد الإنجليز من فارس، ومن ذلك تقديم الرشاوى لرجال الحكومة الفارسية، ودفع أسعار مرتفعة للسلع الفارسية، وبيع سلعهم للفارس بأقل الأثمان، وإزاء هذه الضغوط انتقلت شركة الهند الشرقية الإنجليزية عام 1635 من بندر عباس إلى البصرة. (Saldanha 1986: IV)

<sup>(10)</sup> ساحل الملبار: الساحل الجنوبي للهند. (أمين 1987: 46)

<sup>(11)</sup> الفلورين: عملة هولندية عرفها الشرق، بما فيه منطقة الخليج العربي، وهي ذاتها الكلدر (Guilder) الهولندي أو الفلورين (Florin) الذي يزن 10-11 غراماً من النحاس الخالص، وذلك بعد عام 1601م. ويقول بوكسر: "أما العملات المحلية، فقد كان يجري تحويلها طبقاً للأسعار السائدة للعملة والتي كانت تتباين تبايناً كبيراً". (بوكسر 1993: 401)

<sup>(12)</sup> الليرة الهولندية تساوي 1.1 ليبيرة إنجليزية، في حين أن الليرة الإنجليزية تعادل باوئاً واحداً في الوقت الحاضر، وكان الحرير يُباع في إنكلترا بوزن الباوند الكبير المؤلف من 24 أونصة. ينظر: (أمين 1987: 11) Steensgard 1974: 415.

الجدول (1): يبين تجارة الشركة الهولندية من الحرير الفارسي مقارنة مع نظيرتها الإنجليزية للفترة من

1635-1616م

السنة	وزن البالة الواحدة (100) كغم	
	شركة الهند الشرقية الإنجليزية	شركة الهند الشرقية الهولندية
1626	105	352
1627	60	602
1628	938	350
1629	93	910
1630	186	297
1631	790	-
1632	350	750
1633	224	193
1634	110	784
1635	371	780
المجموع	3227	5018

تدل الأرقام التي أوردها ستينزغارد Steensgaard في الجدول (1) أعلاه على تفوق الشركة على نظيرتها الإنجليزية في تجارة الحرير الفارسي للفترة من 1635-1616م؛ فقد كانت بالات (13) الحرير التي اشترتها كلٌّ من الشركتين خلال تلك الفترة على النحو الآتي (Steensgaard 1974:156):

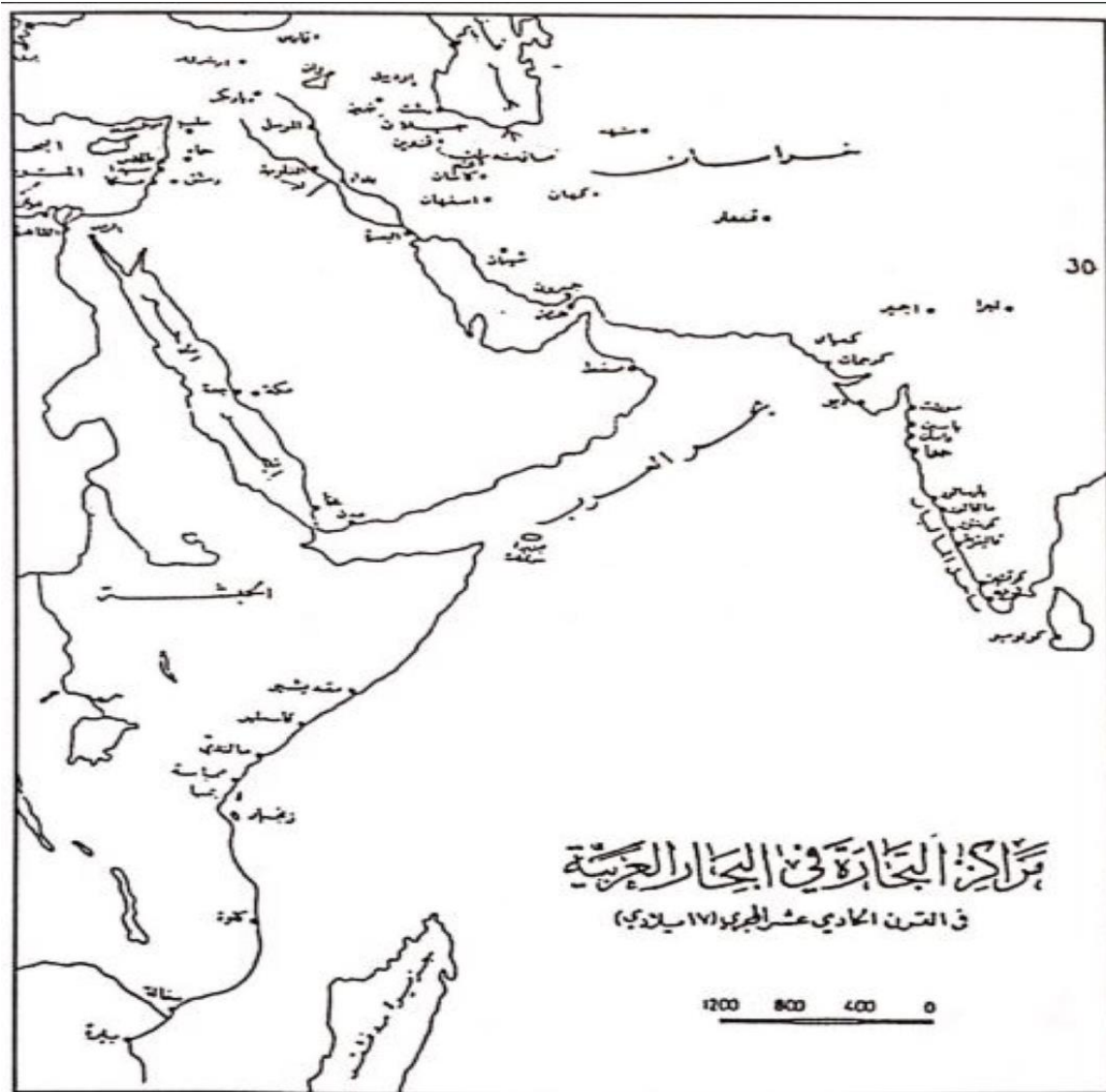
كما تدل هذه الأرقام أيضًا على تفوق الهولنديين على الإنجليز في معظم السنوات التي أُشير إليها؛ فلم يتحسن وضع الإنجليز إلّا في عام 1628م قُبيل وفاة الشاه عباس الأول.

وعلى الرغم من تذبذب الوضع التجاري في فارس في ما تبقى من الثلاثينيات وبداية الأربعينيات من القرن السابع عشر الميلادي، فإنَّ كُفَّةَ الهولنديين كانت هي الراجحة على كُفَّةِ الإنجليز، وقد اتبع الهولنديون أسلوب الاحتكار وإغراق الأسواق بالبضائع الهولندية وبيعها بأسعار زهيدة من أجل إخراج الإنجليز منها. (Bruce 1968: 280)

ولم يتورّع الهولنديون عن استخدام القوة في الحصول على مزيد من الامتيازات لصالحهم، وهذا ما حدث في عهد الشاه عباس الثاني (1642-1667م)، الذي ألغى كل العقود والامتيازات التي كانت في عهد الشاه السابق، جرياً على العُرف الذي درج عليه الصفويون، وهو انتهاء العقود والامتيازات وغيرها من الاتفاقيات بانتهاء الشاه الذي وافق عليها، وعدم الاستمرار بالعمل بها إلّا بموافقة الشاه الجديد. ولم يحصل الهولنديون على تثبيت امتيازاتهم في عهد عباس الثاني (1642-1667م) رغم الهدايا التي قدّموها للشاه وحاشيته، فبدأت تجارتهم بالتناقص، وهذا ما دفعهم إلى التفكير بأسلوب جديد لفرض هيمنتهم التجارية، وإجبار الشاه الجديد على منحهم الامتيازات. وفي هذا الصدد يقول بروس: "لقد حصل الهولنديون الآن على نصيب من التجارة الفارسية بواسطة المكائد والرشاوى، غير أنهم لجأوا إلى استخدام القوة لإجبار الشاه على إعطائهم امتيازات خاصة بالمتاجرة". (Bruce 1968: 414)

(13) البالة: وحدة وزن شاع استخدامها في وزن الحرير. والبالة (Bale) الفارسي كوحدة وزن تساوي 102.150 كيلو غرام (Steensgaard 1974:416)، كما استُخدمت في وزن البن والبنار.

ووصلت التجارة الهولندية ذروتها في خمسينات القرن السابع عشر الميلادي، ويدل على هذا الازدهار زيادة حجم التجارة الهولندية، واستمر الهولنديون في الحصول على مزيد من الامتيازات في البلاط الصفوي بعد عام 1649م، فضلاً عن ازدياد عدد السفن الهولندية الواصلة إلى الخليج العربي وبلاد فارس منذ سنة 1650م. ومما يذكر في هذا الصدد وصول أسطول هولندي مؤلف من إحدى عشرة سفينة في ذلك العام، وهي محملة بكمية كبيرة من السلع. وفي العام التالي وصل ميناء بندر عباس أسطول هولندي آخر مؤلف من إحدى عشرة سفينة أيضاً تحمل شحنة كبيرة من البضائع، اكتسح الهولنديون بها التجارة الإنجليزية في بلاد فارس والخليج العربي (Bruce 1968: 461-462).



خارطة تبين مراكز التجارة في البحار العربية خلال القرن السابع عشر الميلادي

### 3. التفوق التجاري الهولندي خلال النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي:

ظهر التفوق التجاري للشركة الهولندية واضحاً من خلال زيادة حجم التجارة والسفن الواصلة إلى الخليج العربي وبلاد فارس منذ عام 1650م (ويلسون 1982: 280)، التي تعدّ تعبيراً عن سعة الإمكانيات المادية والتجارية التي بلغتها الشركة الهولندية؛ حيث وصل إلى بندر عباس أسطول هولندي مكون من 10 سفن تُقدّر حمولته بـ 1.500.00 مليون رطل جرى بيعها بالحال كانت من الفلفل الأسود، فاستطاع الهولنديون دفع ثمن الحرير الذي اشتروه في بلاد فارس من الأموال التي حصلوا عليها من جزاء بيع الفلفل. وفي عام 1651م وصل بندر عباس أيضاً أسطول مؤلف من 11 سفينة تحمل شحنة من البضائع تُقدّر قيمتها بـ 100.000 ألف باون. (الربيعي 1989: 76-77)

وتظهر مقتطفات من رسالة وكيل الشركة الإنجليزية في فارس إلى رؤسائه في سورات أثر النفوذ التجاري للشركة الهولندية في فارس سلبياً في التجارة والمعاملات التجارية للشركة الإنجليزية، وتُبين حراجة الموقف التجاري الإنجليزي؛ إذ جاء فيها: "لا يمكن أن نلغي أهمية الحرير كسلعة أساسية في التجارة، ولكن الهولنديين أجبرونا على ذلك؛ لأن سعر البالة الواحدة بالجملة أكثر من 45 تومناً، فإن اشترينا الحرير بهذا السعر فبكم سنبيعه، علماً أنه بدون خصومات كالتى حصلوا عليها سرّاً من الصفويين، هذا إضافة إلى أنهم يراقبون السوق باستمرار، فإذا بعنا الحرير بـ (45) تومناً (14) باعوه بأربعين تومناً، وحاولنا استبدال الحرير بالصبغة ولكنهم سدوا هذا الطريق أيضاً لأنهم عودوا التجار الفرس على أن يستلموا منهم نقداً وألغوا المبادلة بالسلع. (Foster 1906-1927:8:180).

وقد شملت المنافسة التجارية بين الشركتين الهولندية والإنجليزية سلعا أخرى كالقفل الأسود، ويصف نيبور أحد الحوادث التي حصلت لسفينة إنكليزية محملة بالقفل الأسود؛ حيث يقول: وصلت سفينة إنجليزية محملة بالقفل، وبقيت راسية في الميناء أكثر من أسبوع؛ لعدم سماح السلطات الصفوية لها -باتفاق مع الهولنديين- بالنزول، وعندما نزل القبطان ليتأكد من الموقف وجد أن هناك سفينة هولندية قد نزلت وبيعت بضاعتها التي كانت فلفلاً أسوداً بأسعار مخفضة جداً؛ مما اضطرّ قبطان السفينة الإنجليزية إلى العودة من حيث أتى. (نيبور 1955: 29)

وقد وصف شاردين النفوذ الهولندي التجاري في عام 1664م، فقال: "كان الهولنديون في هذه الفترة هم سادة الموقف في التجارة الفارسية، ويأتي النفوذ الإنجليزي في الدرجة الثانية، ولا سيما أن الهولنديين قد حصلوا على حق شراء الحرير. (الربيعي 1989 : 81-82)

### الجدول (2): يبين قيمة السلع الداخلة إلى بلاد فارس من قبل شركة الهند الشرقية الهولندية عام 1669

#### مقارنة بالسنوات السابقة

المادة	القيمة بالكدر الهولندي بين 1650-1649م	القيمة بالكدر الهولندي بين 1650-1649م	القيمة بالكدر الهولندي بين 1669-1661م
المنسوجات	14.600 ألف /	36.46-	54.73-
الفضة	10.101.211	13.300-	14.210-
الذهب	-	4.060.919	10.488.214

(14) التومان: عملة ذهبية فارسية كانت قيمتها تعادل عند منتصف القرن السابع عشر الميلادي أكثر من ثلاث جنيهات استرلينية، وأخذت قيمتها في الانخفاض ولم تعد تساوي في أواخر القرن الثامن عشر الميلادي أكثر من جنيه إنجليزي واحد. (أمين 1987: 11)

المادة	القيمة بالكدر الهولندي بين 1650-1649م	القيمة بالكدر الهولندي بين 1661-1669م
التوابل	11.200-	12.053.00

(Glamann 1958:121)

تدل الأرقام الواردة في الجدول أعلاه على الارتفاع الحاصل في قيمه استيرادات الشركة الهولندية من السلع الداخلة إلى بلاد فارس؛ حيث سجلت الفترة من (1669-1670م) ازدياداً ملحوظاً مقارنةً بالسنوات السابقة، ويلاحظ أيضاً أن استيرادات الهولنديين في تلك الفترة حققت أرباحاً عالية من خلال استيرادها الحرير الفارسي الذي كان يُباع في أوروبا بسعر أعلى من الحرير البنغالي، ففي عام 1668م كان الهولنديون يشترون الحرير الفارسي بسعر 4.024 تومانا لكل 10 كيلو غرام؛ بينما يباع في أوروبا بـ 5.019 تومانا، لكل عشرة كيلو غرام، أما في عام 1669 فيُشتري بـ 5.017 تومانا، ويُباع بسعر 6.016 تومانا؛ مما يدل على أن سعر الحرير الفارسي يزداد سنوياً بنسب معقولة تبعاً للطلب، الأمر الذي دعا هولندا لاستغلال ذلك؛ حيث طلبت الحكومة الهولندية من وكالتها في بلاد فارس شراء كميات كبيرة من الحرير كل عام تكسب للسنة القادمة، وما إن لمس الهولنديون ارتفاعاً في سعر الحرير حتى باعوه في أوروبا بسعر السنة الماضية؛ كي يُقوّتوا الفرصة على غيرهم من أجل احتكار السلعة في أوروبا أيضاً. (Glamann 1958: 121).

وشملت السلع التي كانت يستوردها الهولنديون في بلاد فارس: الحرير والذهب والملابس والسجاد والأعمال الجلدية والفواكه المجففة والصوف والمخمل والعنبر والتراب الأبيض والأحمر، أما المصدرة فكانت: الحرير المشجر والدمشقي والعاج والزنك والعطور والفلفل والتمور والتوابل والسمك. (الربيعي 1989: 83-84)

وقد استمرت نشاطات الشركة الهولندية بحيث بدأت تؤثر في تجارة الشركة الإنجليزية حتى أوشكت استثماراتها أن تتوقف، بينما ازدادت حركة تجارة الشركة الهولندية إلى أن وصل حجمها إلى 120000 باون سنوياً. (الربيعي 1989: 83-84)

**الجدول (3): استيرادات الهولنديين من الفلفل الأسود إلى بلاد فارس مقارنةً بالإنجليز خلال الفترة 1669-**

**1679 مقدرة بالفلورن**

السنة	هولندا	إنكلترا
1669	-2.264	359
1700	2.076	611
1701	-3.689	793
1702	-4.691	652
1703	- 2.2701	854
1704	-02.370	1347
1705	-	437
1706	-	1554
1707	-	-

السنة	هولندا	إنكلترا
1708	-	-
1709	-	-

(Glamann 1958: 84).

تشير الأرقام في الجدول (3) أعلاه إلى انخفاض بسيط في حجم تجارة الشركة الهولندية مقارنةً بالشركة الإنجليزية من خلال استيراداتهم مادة الفلفل الأسود في الفترة 1669 – 1679م، ويعود السبب إلى الحروب المتتالية التي شهدتها هولندا في الفترة (1652 – 1678م).

وقد استمر الهولنديون في زيادة تجارتهم في السلع الأخرى، ويؤيد ذلك ما جاء في وصف فراير؛ إذ قال: "كان الهولنديون يتاجرون بالسكر والنحاس إلى جانب صادراتهم من المخمل والحرير الخام والأقمشة والسجاد الفاخر، إضافة إلى أطنان من الذهب والفضة تُقدَّر بـ (50.000) ألف تومان". (Fryer 1912:1:23)

وشهد العقد الأخير من القرن السابع عشر الميلادي تراجعاً ملحوظاً للنفوذ الهولندي في الخليج العربي؛ حيث أدت الحرب الأخيرة التي حدثت في أوروبا عام 1688م إلى أن تصبح المصالح الهولندية تابعة للمصالح الإنجليزية، واستمر ذلك الوضع عام 1697م. وهناك عامل آخر زاد في ضعف النفوذ الهولندي، هو ظهور فرنسا منافساً آخر؛ حيث ركزت جهودها للمتاجرة مع الشرق وسلكت في ذلك سلوك البرتغاليين والإنجليز والهولنديين. (الربيعي 1989: 93)

إضافة إلى كل ما تقدم من أسباب، فقد كانت علاقته الهولنديين بالشاه سليمان سيئة نتيجة للأساليب العنيفة التي اتبعها الهولنديون مع بلاد فارس التي برزت للعيان في احتلالهم جزيرة قشم بالقوة من الصفويين عام 1645م؛ مما ولد حقاً كبيراً كان يعزُّ عن نفسه كلما سحنت بالصفويين الفرصة لردِّ الضربة. (لوريمر 1967: 47:1).

وعلى الرغم من محاولة الهولنديين مواصلة سياستهم التنافسية مع الإنجليز من أجل إحياء تجارتهم على الأقل فقد بدأوا يعيقون مبيعاتهم، ومع هذا فقد ظلت التجارة الهولندية في انخفاض حيث لم يتجاوز حجم صادراتهم في عام 1693م 150.000 ألف جنيه استرليني، في حين تجاوز حجم صادرات الإنجليز 250.000 ألف جنيه استرليني. وفي الرسالة الآتية من الوكيل الإنجليزي إلى مقرِّ الشركة الرئيسة في سوراتما يؤكد ذلك: (إنه من غير المناسب أن تصل في هذه الظروف كميات كبيرة من الأنسجة لاحتمال الخسارة؛ وذلك لأنَّ السفير الهولندي، وإن فشل في الحصول على احتكار صوف كرمان، قد استفاد من الشاهبندر والسماصرة في إعاقة مبيعاتنا في بندر عباس؛ حيث أجبرنا على إعادة البالات التي سبق وأن أرسلت من قبلكم إلى أصفهان لبيعها". (الربيعي 1989: 94)

وقد حاول الهولنديون بشتى الطرق المحافظة على مستوى نشاطهم التجاري وازدهاره حتى لو أدى ذلك إلى الخسارة من أجل البقاء على المستوى الذي شهده الجميع، وتشير الأرقام إلى أن تجارة الشركة الهولندية في بلاد فارس -رغم كل ما أصابها من تقلبات- قد استمرت مزدهرة حتى أوائل القرن الثامن عشر الميلادي.

**الجدول (4): يوضح مبيعات الشركة الهولندية في آسيا بضمنها بلاد فارس للفترة 1688 - 1701 مقدرةً****بالباون، ومقارنة مع مبيعاتها في مناطق أخرى**

اسم البلد	السكر المسحوق/ باون	السكر/ باون
اليابان	20.603.675	2.608.501
سورات	6.603.675	837.065
بلاد فارس	24.139.183	4.542.722
ملبار	217.403	27.582

(الربيعي 1989 : 98).

يوضح الجدول (4) أعلاه أن النشاط التجاري للشركة الهولندية استمر حتى عام 1701م، كما يظهر حجم مبيعات الشركة في آسيا من مادة السكر ومن ضمنها بلاد فارس خلال الفترة من 1680-1701 مقدرةً بالباون، مقارنةً مع مبيعاتها في مناطق أخرى. (Glamann 1958:161)

**4. السلع التجارية المحلية والأجنبية المتبادلة:**

هناك العديد من السلع التجارية التي استأثرت باهتمام الأوروبيين، وشكّلت معظم تجارتهم مع الشرق طوال النصف الأول من القرن السابع عشر الميلادي، وهي التوابل النفيسة والفلفل والحبر والنيلة، تلي هذه سلعٌ أخرى متفاوتة الأهمية، منها: الأنسجة القطنية والحريية والعمور والأحجار الكريمة والأعشاب الطبية والصمغ واللبن والفخار الصيني وغيرها، وهذه هي السلعُ نفسها التي كانت مثار اهتمام الأوروبيين خلال القرن السابق. (أمين 1987: 10)

تتصدر التوابل قائمة السلع الأجنبية، وهي أنواع كثيرة يُعدّ الفلفل أكثرها شيوعاً واستعمالاً وأرخصها ثمنًا، وقد تحدّث أحدُ الكُتّاب المحدثين عن الفلفل فقال: "لعلّه ليس للفلفل الآن أهمية كبيرة، بيدّ أنه كان في ذلك الوقت (يعني العصور الوسطى وبداية العصور الحديثة) يقف على قدم المساواة مع الأحجار الثمينة؛ فالناس كانوا يجابهون مخاطر البحار، ويقاتلون، ويموتون في سبيل الفلفل" (بانيكار 1962: 21)، ومما يدل على أن الفلفل كان سلعة نفيسة جدًّا ذلك القول الذي شاع في العصور الوسطى للتعبير عن الشيء النادر الثمين، فقد كان يُقال عن ذلك الشيء إنه "غالٍ كالقفل" (المهيري 1991: 75). وتنمو شجيرة الفلفل في بلاد الملبار على ساحل الهند الغربي وجاوه وسومطرة، وهناك أنواع قليلة الجودة منه تنمو في غربي أفريقيا (أمين 1987: 7-8). والفلفل نوعان: أسود، وهو المشهور، ويستخدم في تنبيل الأغذية والمشروبات، والأبيض، وهو نادر الوجود، وأغلى ثمنًا، ويدخل في صناعة الأدوية. (المهيري 1991: 75)

إضافة إلى الفلفل هناك ما يُسمّى بـ "التوابل النفيسة (The Fine Spices)"، وهي: القرنفل، وجوزة الطيب، وقشرة جوزة الطيب والقرفة (أمين 1987: 7)، ومصدر جوزة الطيب الهند وجزر الساحل الشرقي، وبعض الجزر المتناثرة في أرخبيل الملايو (فهمي 1973: 215)، وأحسن أنواعها تلك الأنواع الواردة من جاوة وسومطرة وبورنيو وجزر الهند الشرقية. ولثمرة جوزة الطيب قرون مثل القرنفل، وتستخدم كتوابل، كما تستخدم في الأغراض الطبية، وفي تحضير الخمور. (المهيري 1991: 76)

وكان الطلب على القرفة أو الدار صيني شديدًا في الأسواق العالمية؛ لكثرة منافعها، وتنمو أشجارها في الصين وفي



جزيرة سيلان وفي الملايو والحبشة، وتشبه شجرة القرنفل شجرة الصفصاف إلا أنها تفوقها ارتفاعاً، وتتمو في جزيرة سيلان والصين والملايو (أمين 1987: 8؛ عثمان 1990: 217). إضافة إلى التوابل المذكورة سابقاً هناك: الهيل، والزعفران، والزنجبيل، وهو كالفلل، شاع استعماله لدى الأوروبيين بعد أن أدركوا فوائده، فحرصوا على جلبه واستخدامه (هاو 1957: 1؛ عثمان 1990: 217). ويؤتى بالزنجبيل من الهند ومن نواحي الصين. وقد كانت مدغشقر وزنجبار من مناطق إنتاجه، ويزرع أيضاً في سمرقند وبعض البلاد العربية. غير أن أكبر كميات إنتاجه كانت من الهند. (أوليفيه 1988: 174-175).

وتحتل صبغة النيل (15) أهمية كبيرة في تجارة القرن السابع عشر الميلادي، ويظهر أن الشركة الإنجليزية بدأت - بعد أن خسرت في منافستها لصالح الشركة الهولندية - تركّز على تجارة النيل، وريحت من ذلك أرباحاً كثيرة، وأصبحت النيل تأتي في المقام الثاني بعد الفلفل (أمين 1987: 12)، وظلت من بين السلع التي كانت تجلب إلى الموانئ العُمانية وميناء البصرة في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي. (تافرنيه 1944: 98)

وكان المعدل السنوي لواردات شركة الهند الشرقية الإنجليزية من النيل خلال العشرينيات من القرن السابع عشر الميلادي ما بين (222) و (336) ألف ليبره، وفي الثلاثينيات استورد الهولنديون ما معدله (448) ألف ليبره سنوياً، وارتفعت هذه الكمية في عام 1642م إلى (896) ألف ليبره. (أمين 1987: 17)

وتجدر الإشارة هنا إلى أن أوروبا استوردت خلال النصف الأول من القرن السابع عشر الميلادي خمسة أسداس إنتاج الهند من النيل، وخلال النصف الثاني من القرن بدأت غواتيمالا وجزر الهند الغربية تنتج كميات كبيرة من هذه المادة، فتحوّل الأوروبيون إليها. (أمين 1987: 13)

واحتلت تجارة الحرير، الذي كانت فارس البلاد الرئيسة لها، أهمية خاصة بين السلع التجارية في القرن السابع عشر الميلادي، بل فاقت هذه السلعة كل السلع الأخرى في بعض السنين (أمين 1987: 13)، كما اشتد الطلب على هذه السلعة في أوروبا، وكانت تُجلب إليها من مناطق مختلفة في الشرق الأقصى والأدنى. وقد عرف الأوروبيون عن الصين تربية دودة القز أو صناعة نسج الحرير، ومع ذلك ظل الشرق هو المورد الأساسي لهذه السلعة.

وتُعد الفترة 1618-1648م من أكثر فترات ازدهار تجارة الحرير الفارسي، وحصلت فيها الشركتان الإنجليزية والهولندية على أرباح طائلة، إلا أنها متفاوتة، فبينما حصلت الشركة الهولندية عام 1625م على 512 بالة من الحرير الفارسي فإن الشركة الإنجليزية لم تحصل إلا على 160 بالة، وفي عام 1634م حصلت الشركة الهولندية على 784 بالة والإنجليزية على 110 بالات، وفي عام 1641م حصلت الهولندية على 900 بالة والإنجليزية على 43 بالة فقط. (Steensgaard 1974:404)

وتظهر هذه الأرقام النقوّ الكبير الذي أحرزه الهولنديون على نظرائهم الإنجليز في تجارة الحرير الفارسي. وحقق الهولنديون في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي، خاصّة في الستينيات، نسباً عالية من تجارة الحرير الفارسي، وحصلوا على أرباح وافرة أيضاً، ففي عام 1668م كان الهولنديون يشترون الحرير الفارسي بسعر 4.024 تومان لكل 10 كغم، بينما يُباع في أوروبا بسعر 5.019 تومان لكل 10 كغم، أما في عام (كلمة عام خطأ؛ فالحصد

(15) مادة تستعمل في صباغة الأقمشة. وفي عام 1618-1619م استوردت الشركة الإنجليزية من النيل الهندية ما بين 250.000 ليبرة و 300.000، وقد استهلكت هذه الكمية خلال ثلاث سنوات. واعتبرت الشركة الإنجليزية النيل خلال العشرينيات من القرن السابع عشر الميلادي السلعة الرئيسة لتجارتها. (أمين 1987: 12)

هنا اسم منطقة على غرار هولندا وأوروبا؛ لذا يُراجَع الباحثُ بُغْيَةَ التصويب) فَيُشْتَرَى بـ 5.017 تومان، وَيُبَاعَ بِـ 6.016 تومان. (Glamann 1958: 21)

ويعتبر "الملح الصخري" Saltpeter من أهم السلع التي زاد استهلاكها واستيرادها من آسيا إلى أوروبا خلال الفترة قيد الدراسة؛ حيث يستفاد من هذه المادة في صناعة البارود، وكانت هذه المادة تستورد إلى غرب أوروبا من روسيا وشرق أوروبا خلال القرن السادس عشر الميلادي، ولكن الهند أصبحت مصدرها الرئيس خلال القرن السابع عشر الميلادي. (أمين 1987: 30؛ القيسي 1993: 125)

وهناك أيضًا من السلع التجارية: السكر والشاي في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي، الذي اشتهرت مناطق آسيا في كل من جاوة والبنغال والصين بإنتاجهما، وعمل الهولنديون على زيادة إنتاجهما وتصديرهما إلى الأسواق الأوروبية والآسيوية.

وهناك ذكر كثير لتجارة الأقمشة، خاصةً الأنسجة القطنية الهندية، التي عملت شركة الهند الشرقية الإنجليزية على شحنها في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي إلى أوروبا، وكذلك بعض مناطق آسيا. ولدنا إشارات أوردها تافرنيه حول وصول الأنسجة الهندية، خاصةً نسيج قاليقوت (أي كاليكوت)، إلى البصرة، وذلك عام 1652م. (تافرنيه 1944: 98)

وهناك سلعة تجارية بالغة الأهمية كانت منطقة الخليج العربي بحاجة ماسة إليها هي الأخشاب التي تتطلبها صناعة السفن؛ حيث المنطقة تفتقر إلى الغطاء النباتي الذي كانت مناطق الهند والشرق الأقصى غنية به، وأفضل أنواع الأخشاب اللازمة لبناء السفن هو خشب الساج المعروف بعدم تشققه في الماء، وهناك إشارات إلى أن العُمانيين -وفقًا لما ذكره جون فراير عام 1677م- كانوا يشترون الأخشاب من مناطق الهند لاستخدامها في بناء السفن، وإلى جانب الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن وفي الأعمال الإنشائية الأخرى جرى الاتجار أيضًا بالأخشاب العطرية، وأهم أنواعها ثلاثة: اللبان، والصندل، والعود. (المهيري 1991: 77-78)

ومن السلع التجارية: الطيوب، وأهمها المسك، والعنبر، والند. ويعتبر المسك أكثرها رواجًا، وهو من العطور النفّاذة الذكية الرائحة، وقد أكثر من استعماله الفرس والعرب، خاصةً عرب الخليج، ووصلت كميات كبيرة منه إلى أوروبا. (المهيري 1991: 77-78)

واحتلت القهوة مكانة مرموقة بين السلع التجارية في القرن السابع عشر الميلادي، ويمكن اعتبار دخولها ميدان التجارة في ذلك القرن ثورة تجارية (أمين 1987: 36)، ومع أن الموطن الأصلي للقهوة أو البن هو الحبشة؛ حيث تنمو شجيرات هناك من تلقاء نفسها، إلا أن تلك البلاد لم تعرف في البداية أي تبادل تجاري لسلعة القهوة، وإنما عرفت هذا التبادل منطقة جنوبي الجزيرة العربية (زكي 1970: 45). وظلّت اليمن -لفترة طويلة- هي المصدر الوحيد لتلك السلعة في العلم أجمع. وتزرع شجيرة البن في منطقة معينة في الأقاليم الداخلية من اليمن تُعرف بـ (بيت الفقيه)<sup>(16)</sup>، كما تكثر زراعتها أيضًا في بلاد حاشد وبكيل وقعطبة ويافع، وكانت تزرع في مناطق العدين وكسمى والجبي، ومن هذه المناطق

(16) تُقام سوق البن في بيت الفقيه على بقعة تشمل فناءين كبيرين تقوم على جوانبهما أروقة مسقوفة، وكان العرب يأتون من الريف إلى هذا السوق حاملين البن في خروج كبيرة من الحصير، ويجري شراء البن عن طريق السماسرة، وكان يوجد في صدر السوق أريكة مرتفعة يجلس عليها ضباط الجمر، وقد يجلس الحاكم نفسه في بعض الأحيان، وَيُسَجَّلُ هؤلاء الضباط وزن البن الذي يجري وزنه أمامهم، كما يُسَجَّلون ثمنه حتى تُستوفى حصة الحاكم منه. (المهيري 1991: 67)

كان يأتي معظم البن وأجوده، وبن العدين أفضل أنواعه. (Niebuhr 1792:143-154, 245) وكان البن يُنقل من السوق في (بيت الفقيه) بواسطة القوافل إلى الساحل؛ حيث يُصدّر عن طريق ميناءي اليمن: المخا والحديدة. وكانت السفن العربية تنقل البن من تلك الموانئ إلى الخليج العربي ومنه إلى العراق، وتركيا وأوروبا، كما ينقل إلى البحر الأحمر وموانئ الهند وإلى الشرق. (المهيري 1991: 67) وذكر نيبور أن ميناء الحديدة كان أكثر الموانئ اليمنية فعالية في تصدير القهوة، وكان الأوروبيون يفضلونه بصورة خاصة، كما لاحظ أن القهوة لم تكن ضمن السلع المعروضة في سوق صنعاء، وقد علق على ذلك بقوله: "ولعلها -أي القهوة- لم تكن من السلع المهمة. (Neibuhr 1792: 245).

وكانت تجارة البن تمر في ميناء المخا في اليمن إلى البصرة؛ حيث يجري توزيعها بواسطة القوافل. وكانت مسقط هي الملتقى التجاري الرئيس على هذا الطريق، ففيها يجتمع كل عام أسطول البن الذي يصل عدد مراكبه إلى خمسين، معظمها مراكب عمانية (لوريمر 1967). وكان ما يحمله هذا الأسطول من البن يكفي لتلبية الطلب عليه في بلاد فارس، وبلاد العرب، وبلاد ما بين النهرين، وكردستان، وأرمينيا والأناضول، ولسد جزء مما تحتاجه سوريا والقسم الأوروبي من الدولة العثمانية وألمانيا وبولندا وروسيا وشمالى أوروبا. (Saldanha 1986)

كما أن هناك سلعا أخرى كثيرة ورد ذكرها في قائمة منتصف القرن السابع عشر الميلادي، من بينها الأرز والعقاقير والأدوية والقصدير والرصاص والمرجان والخزف وغيرها، وتفصيل القول في هذه السلع ربما يحتاج إلى دراسة مستقلة.



خارطة لمناطق إنتاج القهوة في اليمن<sup>(17)</sup>

(أمين 1987 : 37 ; Chaudhuri 1976)

<sup>(17)</sup> هذه الخريطة مأخوذة من كتاب: أمين (1987) وقد وضع الباحث الأسماء العربية عليها. نقلاً من كتاب (Chaudhuri 1976) .

### الخاتمة والنتائج:

ما يمكن استنتاجه من التنافس الإنجليزي- الهولندي على التجارة الآسيوية يمكن تلخيصه بالآتي: أولاً: في ما يتعلق بالبرتغاليين نستنتج أن نجاحهم في المجال التجاري كان محدوداً، وفشلهم في هذا المجال لم يكن يتلاءم مع الضجة الهائلة التي صاحبت وصولهم إلى الشرق عن طريق رأس الرجاء الصالح؛ فهم لم يطوّروا تجارتهم مع آسيا إلى مشروع استثماري ذي طابع متميز.

ثانياً: وواجهت الهولنديين والإنجليز المشكلة ذاتها التي واجهت البرتغاليين من قبل، بل التي واجهت الأوروبيين في علاقاتهم التجارية مع آسيا منذ زمن بعيد، وهي أن الآسيويين ليسوا بحاجة إلى المنتجات الأوروبية، أو بعبارة أخرى لم يكن لدى الأوروبيين الشيء الكثير لتقديمه إلى الآسيويين، في الوقت الذي كان هناك الكثير جداً مما يحتاجه الأوروبيون من آسيا.

ثالثاً: أظهر الهولنديون اهتماماً خاصاً بتجارة الموانئ الآسيوية؛ إذ أدركوا أن هذه التجارة كبيرة وغنية وتزيد على التجارة الأوروبية، وتمكّنوا خلال سنوات قليلة من تحقيق نجاح كبير فيها، إلا أنهم على الرغم من ذلك، وعلى الرغم من الإجراءات التعسفية التي مارسوها ضد التجارة والملاحة الآسيوية، لم يتمكّنوا من تصفية الدور المهم للتجار الآسيويين في تجارة موانئهم.

رابعاً: إن هناك سلعا كثيرة ورد ذكرها وأثارت اهتمام الأوروبيين خلال القرن السابع عشر، وتفصيل القول فيها ربما يحتاج إلى أكثر من دراسة مستقلة.

## The Anglo-Dutch Rivalry over Trade in Persia during the Seventeenth Century

*Abd-Al Razzak Mahmoud Al-Maani<sup>1</sup>, Mohammad Abdul Hadi Al Jazi<sup>2</sup>,  
Mustafa Kamal Al Maani<sup>3</sup>*

### ABSTRACT

This paper examines the Anglo-Dutch rivalry over trade in Persia during the seventeenth century, following the rivalry that had existed in the sixteenth century. The Portuguese, who had dominated the region's political, military, and commercial capabilities, began to lose their influence after their expulsion from Hormuz in 1622, and then faded after their expulsion from Muscat in 1650. An important factor directly related to the changes that occurred and affected the nature of global and Asian trade is what is known as the Asian port trade or "Country Trade." The article also focuses on the volume of trade and the types of goods that were transported and exchanged in the region by European companies, and the conflict and commercial competition that took place between them to monopolize materials and goods from the east, foremost of which are spices and silk, in addition to many other goods, some of which urgently needed markets where they could exchange their products, such as wool, of which the British produced large quantities that exceeded their needs.

**Keywords:** *Arabian Gulf, Commercial Goods, Trade Competition, European Powers.*

---

<sup>1</sup> Corresponding Author, email: [almaani\\_1@yahoo.com](mailto:almaani_1@yahoo.com), (Abd-Al Razzak Mahmoud Al-Maani) Orcid number: <https://orcid.org/0000-0003-3050-531X> History & Geography Department, Faculty of Arts, Al Hussein Bin Talal University.

<sup>2</sup> Email: [aljazym@yahoo.com](mailto:aljazym@yahoo.com), (Mohammad Abdul Hadi Al Jazi) Orcid number: <http://orcid.org/0000-0002-9006-810X>, History & Geography Department, Faculty of Arts, Al Hussein Bin Talal University.

<sup>3</sup> Email: [Mr6462@yahoo.com](mailto:Mr6462@yahoo.com), (Mustafa Kamal Al Maani) Orcid number: <https://orcid.org/0000-0002-1855-5608>, History & Geography Department, Faculty of Arts, Al Hussein Bin Talal University.

Received on 11/3/2022 and accepted for publication on 5/9/2022.

## المصادر والمراجع العربية

- أمين، عبد الأمير محمد (1963)؛ "التنافس بين الشركات التجارية الإنجليزية في منطقة الخليج العربي والأقطار المجاورة خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر". *مجلة الآداب، جامعة بغداد*، ع 6، صص 205-228.
- أمين، عبد الأمير محمد (1980)؛ "الشركات التجارية الاحتكارية في منطقة الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر". *مجلة المؤرخ العربي*، ع 12، صص 215 - 185.
- أمين، عبد الأمير محمد (1987)؛ *دراسات في النشاط التجاري والسياسي الأوروبي في آسيا 1600-1800*، عمان: منشورات الجامعة الأردنية.
- أمين، عبد الأمير محمد (د.ت)؛ "التفوق البحري والنفوذ السياسي والعسكري". بحث غير منشور مطبوع على الآلة الكاتبة.
- أوليفيه (1988)؛ *رحلة أوليفيه إلى العراق 1794-1796*، ترجمة يوسف جي، بغداد: مطبعة المجمع العلمي العراقي.
- بانيكار، ك.م. (1962)؛ *آسيا والسيطرة الغربية*، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، القاهرة: دار المعارف.
- بوكسر، ك. د. (1993)؛ *إمبراطورية هولندا البحرية 1600-1800*، ترجمة شوقي جلال، أبو ظبي: منشورات المجمع الثقافي، ط 1.
- تافرنيني، جون باتيست (1944)؛ *العراق في القرن السابع عشر*، نقله إلى العربية وعلق حواشيه بشر فرنسيس ويعقوب سركيس، بغداد: مطبعة المعارف.
- الخطيب، مصطفى عقيل (1981)؛ *التنافس الدولي في الخليج العربي 1622-1763*، صيدا-بيروت: المكتبة العصرية.
- الربيعي، هيفاء عبد العزيز (1989)؛ *غزة الخليج، الغزو الهولندي للخليج العربي والمقاومة العربية*، الموصل.
- زكي، أحمد (1970)؛ "في سبيل موسوعة علمية: البن والقهوة شرابه". *مجلة العربي*، ع 144، نوفمبر، صص 44-51.
- سلوت، ب. ج. (1993)؛ *عرب الخليج 1602-1784*، ترجمة عايدة خوري، أبو ظبي: المجمع الثقافي، ط 3.
- عثمان، شوقي عبد القوي (1990)؛ "تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية 611-1498". *سلسلة عالم المعرفة*، ع 151، الكويت.
- عوض، عبد العزيز (1991)؛ *دراسات في تاريخ الخليج العربي*، بيروت: دار الجيل، ط 1.
- فهمي، محمد عبد القوي (1983)؛ *القواسم نشاطهم البحري وعلاقاتهم بالقوى المحلية والخارجية 1747-1853*، رأس الخيمة.
- فهمي، نعيم زكي (1973)؛ *طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى*، القاهرة: الهيئة العامة للكتاب.
- قاسم، جمال زكريا (1985)؛ *الخليج العربي: دراسة لتاريخ الإمارات العربية في عصر التوسع الأوروبي الأول 1507-1840*، القاهرة: دار الفكر العربي.
- قلعجي، قدري (1992)؛ *الخليج العربي بحر الأساطير*، بيروت- لبنان، ط 2.
- القيسي، محمود عبد الواحد (1993)؛ *النشاط التجاري والسياسي لشركة الهند الشرقية الإنجليزية في الهند 1600-1668*. رسالة ماجستير غير منشورة في التاريخ الحديث مقدمة إلى جامعة بغداد، كلية الآداب، العراق.
- كريم، هيفاء عبد العزيز (د.ت)؛ "التنافس والصراع بين البرتغاليين والتحالف الإنجليزي الهولندي في الخليج العربي في القرنين السادس عشر والسابع عشر". *أبحاث ندوة رأس الخيمة، (الاستعمار البرتغالي في الخليج العربي وشرق إفريقيا)*، ج 2.
- لوريمر، ج. ج. (1967)؛ *دليل الخليج، القسم التاريخي والجغرافي*، ترجمة مكتب حاكم قطر، 14 مجلدًا، الدوحة: مكتب الديوان.
- المعاني، عبد الرزاق محمود (2001)؛ *التجارة والملاحة في الخليج العربي خلال القرن السابع عشر*، الشارقة: دائرة الثقافة والإعلام، ط 1.

- المهيري، فاطمة سهيل (1991)؛ *النشاط التجاري العربي في الخليج في القرن الثامن عشر*. رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، الجامعة الأردنية، المملكة الأردنية الهاشمية.
- نيبور، كارستن (1955)؛ *مشاهدات نيبور في رحلته من البصرة إلى الحلة سنة 1765*، نقلها إلى العربية سعاد هادي العمري، بغداد: دار المعرفة.
- هاو، سونيا ي. (1957)؛ *في طلب التوابل*، ترجمة محمد عبد العزيز رفعت، القاهرة: مكتبة نهضة مصر بالقاهرة.
- ويلسون، آرنولد ت. (1982)؛ *تاريخ الخليج*، ترجمة محمد أمين عبدالله، القاهرة: مطابع سجل العرب، ط2.

## REFERENCES

- Amīn, A. M. (1963); "Competition between English Commercial Companies in the Arab Gulf Region and Neighboring Countries during the Seventeenth and Eighteenth Centuries". *al-Ādāb Journal*, University of Baghdad, No. 6, Pp. 228-205.
- Amīn, A. M. (1980); "Monopolistic Trading Firms in the Persian Gulf Region during the Seventeenth and Eighteenth Centuries". *The Arab Historian*, No. 12, Pp. 185-215.
- Amīn, A. M. (1987); *Studies in European Commercial and Political Activity in Asia 1600-1800*, Amman: University of Jordan.
- Amīn, A. M. (no date); "Naval Sovereignty and Political and Military Influence", Unpublished manuscript.
- ʿAwad, A. (1991); *Studies in the History of the Arab Gulf*, Beirut: Dār al-Jīl, 1<sup>st</sup> ed.
- ʿOthmān, Sh. A. (1990); "The Indian Ocean Trade in the Age of Islamic Dominion 611-1498". *The World of Knowledge*, No. 151, Kuwait.
- Boxer, K. D. (1993); *Holland Maritime Empire 1600-1800*, Shawqī Jalāl trans, Abu Dhabi: Cultural Foundation Publications, 1<sup>st</sup> ed.
- Bruce, J. (1968); *Annals of the East India Company: From Their Establishment by the Charter of Queen Elizabeth, 1600, to the Union of the London and English East-India Companies, 1707-8*, London: Cox, Son and Baylis.
- Chardin, J. (1927); *Travels in Persia*, London.
- Chaudhuri, K. N. (1976); *The Trading World of Asia and the English East India Company 1600-1760*, London. *Countries in the East*, Rupert Heren tran., Edinburgh.
- Fahmī, M. A. (1983); *al-Qawāsīm, their Maritime Activities and their Relations with Local and Foreign Powers, 1747-1853*, Ras al-Khaimah.
- Fahmī, N. Z. (1973); *International Trade Routes and their Stations between East and West in the Late Middle Ages*, Cairo: General Book Organization.
- Foster, W. (1906-1927); *The English Factories in India 1618-1668*, 13 vols, Oxford: Clarendon Press.
- Fryer, J. (1812); *A New Account of East India and Persia 1672-1681*, London: Ri. Chiswell.
- Furber, H. (1976); *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*, Oxford.
- Glamann, K. (1958); *Rise of Portuguese Power in India 1407-1550*, London.
- Howe, S. Y. (1957); *In Request for Spices*, Moḥammad ʿAbd el-ʿAzīz Rifʿat, trans., Cairo: Maktabit Nahḍat Miṣr bi-al-Faggālah.
- Kareem, H. A. (no date); "Rivalry and Conflict between the Portuguese and the Anglo-Dutch Alliance in the Arabian Gulf in the Sixteenth and Seventeenth Centuries". *Researches of the Ras al-Khaimah Symposium*, (Portuguese Colonization in the Arabian Gulf and East Africa), 2 vols.
- al-Khaṭābī, M. A. (1981); *International Rivalry in the Persian Gulf 1622-1763*, Sidon-Beirut: al-Maktabah al-ʿAṣriyah.
- Lorimer, C. (1967); *Gulf Guide, Historical and Geographical Section*, Qatar Ruler's Office trans., Vol. 14, Doḥah: Diwān Office.
- al-Maʿānī, A. (2001); *Trade and Navigation in the Arabian Gulf during the Seventeenth Century*, Sharjah: Department of Culture and Information, 1<sup>st</sup> ed.
- al-Muhairī, F. (1991); *Arab Commercial Activity in the Gulf in the Eighteenth Century*. Unpublished Master's Thesis, College of Arts, History Department, University of Jordan.
- Niebuhr, C. (1792); *Travels through Arabia and Other Countries in the East*, Rupert Heren trans., Baghdad: Dār al-Maʿrifah.
- Olivier (1988); *Olivier's Journey to Iraq 1794-1796*, Youṣef J. tran., Baghdād: Iraqi Scientific Academy Press.
- Panica, K.M. (1962); *Asia and Western Domination*, ʿAbd el-ʿAzīz Tawfiq Javid trans., Cairo: Dār al-Maʿārif.



- al-Qaisī, M. A. (1993); *The commercial and political activity of the English East India Company in India 1600-1668*. unpublished MA thesis in modern history submitted to the University of Baghdad, College of Arts.
- Qal'ajī, K. (1992); *The Arabian Gulf, Sea of Legends*, Beirut, 2<sup>nd</sup> ed.
- Qāsem, J. Z. (1985); *The Arabian Gulf: A Study of the History of the Arab Emirates in the Era of the First European Expansion 1507-1840*, Cairo: Dār al-Fikr al-'Arabī.
- al-Ruba'ī, H. A. (1989); *The Gulf Raiders, The Dutch Invasion of the Persian Gulf and the Arab Resistance*, Mosul.
- Saldanha, J. A. (1986); *Selections From State Papers, Bombay, Regarding The East India Company's Connections with the Persian Gulf, With Summary of Events, 1600-1800*, (Archives Editions). Science, Carion Books.
- Sloot, B. J. (1993); *Arabs of the Gulf 1602-1784*, 'Aidah Khourī trans., Abu Dhabi: The Cultural Foundation in Abu Dhabi, 3<sup>rd</sup> ed.
- Steensgard, N. (1974); *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*, London.
- Tavernier, J. B. (1944); *Iraq in the Seventeenth Century*, Translated into Arabic and commented footnotes by Bishr Francīs and Jacob Sarkīs, Baghdad: al-Ma'ārif Press.
- 'Uthmān, Sh. A. (1990); "The Indian Ocean Trade in the Age of Islamic Dominion 611-1498". *The World of Knowledge*, No. 151, Kuwait.
- Wilson, A. T. (1982); *History of the Gulf*, translated by Muḥammad Amīn 'Abd Allāh tran., Cairo: Matābi' Sijill al-'Arab, 2<sup>nd</sup> ed.
- Zakī, A. (1970); "For a Scientific Encyclopedia: Coffee, coffee its drink". *al-Arabi Magazine*, No. 144, November, Pp. 44-51.