

التوجه الانكليزي - الالمانى لموانئ دول شرق افريقيا حتى عام 1914

م. م. علي عبد الخضر جبار علي

المديرية العامة لتربية بابل

استلام البحث: 19-03-2026 مراجعة البحث: 25-04-2026 قبول البحث: 09-05-2026

الملخص

ركز التواجد الانكليزي في موانئ شرق أفريقيا خلال القرنين التاسع عشر والعشرين على السيطرة الاستراتيجية على طرق التجارة، ولا سيما مومباسا (كينيا) وزنجبار، مما شكل حلقة وصل حيوية بين بريطانيا والهند وطموحها في "الوصول من رأس الرجاء الصالح إلى القاهرة"، وبحلول عام 1890، رسخت بريطانيا نفوذها المهيمن من خلال المعاهدات، والدوريات البحرية لمكافحة الرق، والسيطرة الإدارية والبنية التحتية والتجارية، وخاصة في شرق أفريقيا البريطانية (كينيا وأوغندا وتنزانيا) في حين بدأ التوغل الالمانى في المنطقة عام 1884 على يد وكلاء تجاريين ألمان، وخضعت مناطق شرق أفريقيا، الى الإمبراطورية الألمانية، والتي ضمت دول رواندا وبوروندي الحاليين، والجزء القاري من تنزانيا، وجزءًا صغيرًا من موزمبيق، واعترفت القوى الأوروبية الأخرى بالوجود الألماني فيها، وبعد ان تأسست شركة شرق أفريقيا الألمانية عام 1887، ازداد التوغل الالمانى في مناطق شرق افريقيا، وجعلت الحكومة الالمانية مدينة باغامويو عاصمةً لمستعمرتها، سُميت المستعمرة بـ"دويتش-أوستافريكا" (شرق أفريقيا الألمانية). رُسمت حدود المستعمرة بموجب معاهدات مع بريطانيا (كينيا، أوغندا، روديسيا الشمالية)، وبلجيكا (الكونغو البلجيكية)، والبرتغال (موزمبيق)، متجاهلةً مصالح السكان الأصليين. انطلاقًا من الساحل، توغل الألمان في البلاد وفرضوا سيطرتهم، واعترفت بريطانيا بمطالبة ألمانها بما أصبح يُعرف لاحقًا بـشرق أفريقيا الألمانية.

الكلمات المفتاحية: التوجه الانكليزي، التوجه الألماني، موانئ شرق أفريقيا، التنافس الاستعماري، شرق أفريقيا الألمانية.

Abstract:

The British presence in East African ports during the 19th and 20th centuries focused on strategic control of trade routes, particularly Mombasa (Kenya) and Zanzibar, which formed a vital link between Britain and India and its ambition to "reach from the Cape of Good Hope to Cairo." By 1890, Britain had consolidated its dominant influence through treaties, naval patrols to combat slavery, and administrative, infrastructural, and commercial control, especially in British East Africa (Kenya, Uganda, and Tanzania).

While German penetration into the region began in 1884 through German trading agents, parts of East Africa fell under the German Empire, encompassing present-day Rwanda and Burundi, the mainland of Tanzania, and a small portion of Mozambique. Other European powers recognized the German presence. Following the establishment of the German East Africa Company in 1887, German expansion in East Africa intensified. The German government established Bagamoyo as the capital of its colony, which was named Deutsch-Ostafrika (German East Africa). The colony's borders were drawn by treaties with Britain (Kenya, Uganda, Northern Rhodesia), Belgium (Belgian Congo), and Portugal (Mozambique), disregarding the interests of the indigenous populations. Starting from the coast, the Germans advanced into the country and consolidated their control. Britain eventually recognized Germany's claim to what became known as German East Africa.

Keywords : English Orientation, German Orientation, East African Ports, Colonial Rivalry, German East Africa.

امتازت ولاتزال القارة الافريقية بأهمية تاريخية واقتصادية وسياسية وجغرافية كونها تطل على مجموعة من البحار والمحيطات فضلاً عن كونها تعد مصدراً مهماً من مصادر الغذاء و الطاقة على حد سواء، بالإضافة الى تعد الاغنى بين قارات العالم باحتياطها من المعادن المختلفة على مستوى العالم، وهي فوق ذلك تعد منطقة ربط بين قارة اسيا واوربا والقارة الاسترالية من الجنوب، لذلك أصبحت موضع اهتمام الدول الاوربية الكبرى والتي بحثت عن موطنٍ قدم لها للحصول على تلك الثروات فضلاً عن اعتبارها منافذ اسواق لتصريف منتجاتها المختلفة، وإذا اخذنا بنظر الاعتبار تنافس القوى الكبرى وعلى رأسها بريطانيا والمانيا والبرتغال وفرنسا وغيرها من الدول، لبات من الواضح اننا امام تسابق استعماري للسيطرة على ممتلكات تلك القارة، وجاء مؤتمر برلين الذي عقد بمباركة الدول الاستعمارية الكبرى المانيا وبريطانيا ليرسخ عملية تقسيم القارة الافريقية بين تلك الدول، وطبقاً لمؤشرات التجارة الخارجية التي أصبحت ساحة للصراع الدولي كان على بريطانيا والمانيا ان تبحثا عن موطنٍ قدم لهما في موانئ شرق القارة الافريقية لتكون نقطة الوصل بين المناطق الداخلية في دول شرق القارة وبين سواحلها التي أنشأت الموانئ بالقرب منها او عليها، وكن محور الصراع بين الدول الكبرى هي (تنجانيقا) وبعض السواحل في دول تلك المنطقة، فأصبحت بمثابة المفتاح الذي فتح جميع الابواب الموصدة بوجه التجارة الخارجية، وبالقابل كان لتلك الموانئ الاثر الكبير في تحسين صناعة الدول الكبرى لتجد بالنهاية اسواقاً لتصريفها، او لتوريد ما تحتاج لها المصانع من مواد خام وأولية جاءت اليها عن طريق تلك الموانئ والسواحل، وبالنظر لصعوبة وعدم امكانية الوصول الى المكتبات العامة ومكتبات الجامعات العراقية وخاصة في العاصمة بغداد، فقد عانينا كثيراً في تغطية موضوع البحث واقتصرت المعلومات التي حصلنا عليها على التغلغل الالمانى في موانئ شرق القارة الافريقية .

قسم موضوع البحث الى مقدمة وثلاثة مباحث وخاتمة فضلاً عن قائمة بأسماء المصادر، ناقش المبحث الاول: التوجه البريطاني نحو موانئ شرق افريقيا لغاية عام 1914، وجاء المبحث الثاني ليدرس الاستعمار والتغلغل الألماني في موانئ دول شرق افريقيا لغاية عام 1914، في حين سلط الضوء في المبحث الثالث على اهم العوامل التي ساعدت على نمو التجارة الالمانية في موانئ شرق افريقيا لغاية عام 1914. وناقش المبحث الرابع من موضوع البحث اهم الموانئ التجارية والاستراتيجية في دول شرق افريقيا ووقع اختيار البحث على دولتي كينيا ودولة موزمبيق وسلطنا الضوء فيها على ميناء مومباسا وميناء بيبيرا .

المبحث الاول : التوجه البريطاني نحو موانئ شرق افريقيا

لغاية عام 1914

لم يبدأ اهتمام الدول الاوروبية بساحل أفريقيا الشرقي الا متأخراً، حيث أن البريطانيين كانوا يمارسون نشاطهم في الجهة الاخرى من افريقيا اي الساحل الغربي منها (شواطئ القارة الامريكية) منذ أكثر من ثلاثمائة سنة، على الرغم من ان لساحل الشرقي أهميته الحربية في المحيط الهندي، ويعد نقطة جذب المصالح البريطانية، حيث ان لبريطانيا روابط وثيقة مع الهند كونها مستعمرة بريطانية⁽¹⁾،

تعد بريطانيا صاحبة النفوذ الاكبر في القارة الافريقية اذا ما تمت مقارنة المناطق التابعة لها مع ممتلكات الدول الاوربية الاستعمارية الاخرى، إذ تمكنت بعد عقد مؤتمر برلين 1884-1885 والتسويات المنبثقة عنه من بسط نفوذها

(1) عزيز عبد الله مظلوم، سياسة بسمارك الدبلوماسية والتنافس الالمانى تجاه المستعمرات في افريقيا، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة سانت كليمنتس، 2012، ص 44

على مساحات شاسعة من القارة السمراء في الوسط والشمال والشرق والغرب، واستمرت سيطرتها تلك حتى منتصف القرن العشرين عندما بدأت عملية منح تلك الدول استقلالها الوطنية، ومما تجدر الإشارة إليه ان الحكومات البريطانية المتعاقبة كانت تدير تلك المستعمرات عن طريق الحكم غير المباشر مثل سياسة الاستيعاب وسياسة المشاركة وسياسة خذ وطالب (2).

هناك مجموعة من العوامل التي ساعدت بريطانيا في توجيهها نحو سواحل افريقيا الشرقية منها:

1- نجاح ثورة الاستقلال الامريكية ضد الحكم البريطاني عام 1783 بصورة شعرت معها الحكومة البريطانية بضرورة الاتجاه نحو سواحل افريقيا الشرقية لتعويض ممتلكاتها في القارة الامريكية.

2- تهديدات حكومة الثورة الفرنسية وحروب نابليون واطماعه، ومثال ذلك الصدام البريطاني - الفرنسي في ابي قير بالقرب من السواحل المصرية اثناء حملة نابليون بوناپرت على مصر عام 1798.

3- قوة الاسطول البحري البريطاني والذي كان سيد البحار دون منازع (3).

وقد بدأ اهتمام بريطانيا يزداد بالساحل الشرقي لأفريقيا في مطلع القرن التاسع عشر، بدافع من مصالحهم في الهند وتجارة المحيط الهندي، والحرص على أن تكون لهم السيطرة الكاملة على كل الطرق المؤدية إلى شبه القارة الهندية، التي كانت مصدراً هاماً للمواد الخام وسوقاً هائلة للبضائع البريطانية تفوق من حيث الأهمية السوق الأفريقية كلها. وكان من الطبيعي أن يركز الإنجليز أنظارهم على سلطنة زنجبار التي امتدت سيطرتها على الساحل الشرقي لأفريقيا. كما كان من الطبيعي أيضاً أن تتخذ بريطانيا من تجارة الرقيق ذريعة للتدخل في شرقي أفريقيا، بحجة العمل على إيقاف تلك التجارة، تمهيداً للسيطرة على الساحل والفوز بتجارته الغنية التي أسهب لفرنجنستون في وصفها عندما نشر نتائج رحلته في السبعينات من القرن التاسع عشر. كذلك كانت بريطانيا ترمي من وراء تدخلها في سلطنة زنجبار إلى تحويل المحيط الهندي إلى بحيرة بريطانية درع لمنافسة الفرنسيين الذين اتخذوا من مدغشقر قاعدة لهم في المحيط الهندي، واستعادوا بذلك وجودهم في المنطقة بعد أن نجحت بريطانيا في إبعادهم عنها عقب الحروب النابليونية (4).

وبدأت بريطانيا أولى خطواتها للسيطرة على شرقي أفريقيا بعقد معاهدة مع السيد سعيد (عام 1822 حظرت على التجار العرب بيع الرقيق في البلاد التابعة لدول مسيحية. ورغم أن ذلك كان يعنى إغلاق المستعمرات البريطانية الفرنسية والبرتغالية في وجه التجار العرب، مما يضر بموارد سلطنة مسقط وعمان وزنجبار إلا أن سعيداً كان مجاملاً للإنجليز حين قرر لهم أنه رغم الخسائر الفادحة التي ستعود على بلاده من وراء المعاهدة إلا أنه على استعداد لتوقيعها حتى لو ترتب عليها خسائر أفدح إرضاء للحكومة البريطانية. وقد خولت المعاهدة للأسطول البريطاني حق تفتيش السفن العربية في المحيط الهندي وراء خط يقع على بعد سنتين ميلاً من ساحل أفريقيا الشرقي، وبذلك وضعت الملاحة العربية تحت الرقابة البريطانية، كما سمح لسفن البحرية التابعة لشركة الهند الشرقية بتفتيش السفن العربية (5).

ومن جانب آخر فقد قام النظام الإداري البريطاني في المستعمرات الأفريقية على مجموعة من الاسس اهمها ضرورة اقامة حالة من التعاون بين الزعامات المحلية والقبلية، فضلاً عن اشراك هذه الزعامات في المؤسسات الادارية على ان يبقى القرار النهائي في كل مستعمرة بيد الحاكم العام البريطاني والذي يمتلك سلطات واسعة في مجالات فرض الضرائب والتشريع

(2) احمد محمد طنش، اتفاقية بونيو 1955 - قراءة تحليلية لبنودها -، مجلة واسط للعلوم الانسانية، العدد (24)، المجلد (10)، 2014، ص112.

(1) عادل محمد حسين و خالد سعود كاظم، الاستعمار البريطاني - الفرنسي لشرق افريقيا في القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، مجلة جامعة تكريت للعلوم، المجلد (19)، العدد (4)، 2012، ص364.

(2) رؤوف عباس حامد، تاريخ افريقيا الحديث، القاهرة، مطبعة الآداب، د.ت، ص38.

(3) المصدر نفسه، ص39

والسماح بحمل السلاح والمصادقة على تولي السلطة من قبل الزعامات المحلية⁽⁶⁾، فضلاً عن ذلك فقد تميز نظام الحكم البريطاني في شرق أفريقيا بالترفة القانونية بين المستعمرة والمحمية ومنطقة الوصاية، واما مستعمرة التاج فتعتبر سكانها رعايا بريطانيين وتتبع اداريا لوزارة المستعمرات البريطانية، اما المحمية فيعتبر ابنائها اشخاصاً محميين أي أجنب في مناطق الامبراطورية خارج بلادهم، ومن هنا نشأ نظام الحكم غير المباشر لبريطانيا في ادارة مستعمراتها في شرق أفريقيا⁽⁷⁾.

والملاحظ في الواقع ان بريطانيا كانت في كثير من الاحيان قد سعت قبل التدخل العسكري المباشر لان تمهد للسيطرة الاستعمارية بواسطة جهات خاصة كالأفراد او الشركات الاهلية او الجمعيات التبشيرية او الاستيطان حتى يكون ذلك مبرراً بعد ذلك لسيطرتها السياسية بحجة الدفاع عن هذه المصالح، ولا شك ان هؤلاء المستوطنين والتجار والمبشرين كانوا يعملون كل في ميدانه لخلق مجموعات استعمارية تكون لها مؤسسات قانونية ومالية وادارية مرتبطة بالوطن الام، ويدل ذلك على تعدد اهداف الاستعمار المختلفة في شتى المجالات⁽⁸⁾.

ومما تجدر الاشارة اليه ان الحكومة البريطانية حتى اواخر القرن الثامن عشر لم تشعر بأهمية سواحل افريقيا الشرقية، على الرغم من اتساع حركة السفن التجارية والحربية البريطانية في المحيط الهندي على اثر سيطرة شركة الهند الشرقية البريطانية⁽⁹⁾ وتفوق نفوذها في الهند عقب انتصار بريطانيا على فرنسا في حرب السبع سنوات (1756-1763)⁽¹⁰⁾ و صلح باريس الذي انهى حالة الحرب بين الدولتين عام 1763⁽¹¹⁾.

ولغرض تنظيم الطموحات الاستعمارية بين الدولتين تم عقد معاهدة صلح بين بريطانيا وفرنسا سميت بمعاهدة عدن في السادس من ايلول عام 1783 تبنت بريطانيا من خلالها نظاماً تجارياً يقوم على اساس المنفعة المتبادلة بين الدولتين وابطال الرسوم التي كانت مفروضة على التبادل التجاري بينهما، في تلك الاثناء اكدت الحكومة البريطانية على اهمية ممراتها البحرية وخطوط مواصلاتها في سواحل افريقيا الشرقية فظهرت اولى الدعوات في مجلس العموم البريطاني على احتلال مصر بهدف تأمين المواصلات البحرية البريطانية، كما دافع رئيس الوزراء البريطاني وليت بيت امام مجلس العموم البريطاني عن معاهدة عدن لأنها تؤدي الى تحقيق حلم بريطانيا الاقتصادية والسياسية عن طريق الوصول الى سواحل افريقيا الشرقية⁽¹²⁾.

(1) احمد محمد طنش ، المصدر السابق، ص113

(2) عبد الرحمن احمد عثمان، أوجه الخلاف بين النظم الاستعمارية في افريقيا (بريطانيا - فرنسا - البرتغال)، مجلة دراسات افريقية، العدد (العاشر)، ديسمبر 1993، ص87.

(3) حسن سيد سليمان، ظاهرة الاستعمار في افريقيا والعالم العربي، مجلة دراسات افريقية، العدد الثاني، ابريل 1986 ، ص61.

(4) شركة الهند الشرقية البريطانية: كانت من ابرز مظاهر النمو التجاري البريطاني في منطقة الخليج العربي هو تأسيسها لتلك الشركة في آخر يوم من عام 1600 حينما طلب مجموعة من التجار البريطانيين من ملكة بريطانيا اليزابيث الأولى(1533-1603) انناً بالموافقة على ممارسة التجارة مع الشرق، وصدر بالفعل المرسوم الملكي بذلك التأسيس بتاريخ 31 كانون الأول عام 1600. وكان الهدف الرئيس للشركة الحصول على جزء من ثروات الشرق وتوفير التوابل والحريز والمنسوجات الشرقية للأسواق الانكليزية من المنافذ الشرقية مباشرة. للمزيد من التفاصيل: جلال يحيى، التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر حتى الحرب العالمية الأولى، الإسكندرية، مطبعة المكتب الجامعي الحديث، 1993، ص161.

(1) حرب السبع سنوات (1756-1763): كانت بداية النزاع محاولة النمسا استعادة اقليم سيليسيا الذي استولت عليه بروسيا عام 1748 وقد حصلت النمسا على مساعدة فرنسا وروسيا والسويد واسبانيا ومقاطعة ساكسوني ضد بروسيا التي انضمت إليها بريطانيا ومقاطعة هانوفر، بدأت الحرب عند مهاجمة بروسيا مناطق من ساكسونيا عام 1756 والاستيلاء عليها . في المرحلة الاولى من الحرب كانت الانتصارات لصالح بروسيا حيث دحر الفرنسيون في (روزباخ) ثم دحرت النمسا في(ليوتن) عام 1757 وانتصروا على روسيا في(زورندوف)عام 1758 وبدخول السويد الحرب اصبحت كل اوربا ضد بروسيا فتغير الموقف لصالح الدول الاخرى حيث وصل الروس الى شرق بروسيا وفرضوا سيطرتهم على برلين وفي هذا الوقت بدأت بريطانيا بتقديم المساعدات الكبيرة الى بروسيا وبدأ القتال يميل ثانية الى صالح بروسيا ضد فرنسا، ثم تبعها انسحاب السويد وروسيا عام 1762 عندما عقدت بروسيا معاهدة سلام مع روسيا، وفي الهند كانت بريطانيا هي المنتصرة ففي عام 1757 استطاع القائد الإنكليزي(روبرت كليف) من الاستيلاء على كاندر ناجور ثم دحر الفرنسيين في البنغال في معركة(بلاسي) وفي الجنوب فرض البريطانيون سيطرتهم على مدينة بون دكري عاصمة الفرنسيين في الهند عام 1761 فاحكموا سيطرتهم على الهند منذ ذلك الوقت للمزيد ينظر : يونس عباس نعمة، سياسة بريطانيا تجاه مستعمراتها في أمريكا الشمالية (1763-1776)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، 2006، ص44.

(2) عادل محمد حسين وخالد سعود كاظم ، المصدر السابق، ص365.

(3) شيما طالب عبد الله المكصوسي، السياسة البريطانية تجاه دول البحر الاحمر للفترة 1939-1957، اطروحة دكتوراه، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2002، ص 15 .

ورغبةً من الحكومة البريطانية في التوسع بتجارته الخارجية وخاصة مع دول افريقيا الشرقية قامت في عام 1832 بتوسيع وتحويل ميناء ليفربول التجاري والذي كان ميناءً رئيسياً لتجارة العبيد الى ميناءً مهماً لكثير من السلع التجارية وخاصة زيت النخيل، وبذلك فإن الشركات البريطانية ومنها شركة ليفربول لم تعد تستغل موانئ شرق افريقيا بنقل العمل الافريقي بدنياً الى مكان آخر من العالم وانما بدلاً من ذلك اصبحت تستغل العمل الافريقي والمواد الخام الافريقية داخل افريقيا ذاتها، ولذلك نجد ان هذا الميناء قد ركز وعلى امتداد القرن التاسع عشر على استيراد انتاج الفلاح الافريقي بدرجة كبيرة، كما كان يسيطر ويدعم من المناطق الصناعية في مانشستر ويوركشاير على نسبة كبيرة من تجارة بريطانيا واوربا مع جنوب وشرق افريقيا⁽¹³⁾، ومن اجل ضمان اكبر قدر من الارباح وجدت المؤسسات والوكالات التجارية البريطانية انه لا بد من تشكيل اتحادات احتكارية فيما بينها تقوم بتثبيت الاسعار التي تدفع الى المزارعين الافارقة، فضلاً عن توسيع نشاطها التجاري في سواحل افريقيا الشرقية ليشمل مناجم التعدين ومصائد الاسماك⁽¹⁴⁾

وفي عهد الملكة البريطانية فكتوريا (1837-1901)⁽¹⁵⁾ ازداد النشاط البريطاني في شرق القارة الافريقية إذ بدأت الحكومة البريطانية نشاطها مع سلطان عمان سعيد وعقدت معه معاهدة في عام 1839، اعطيت فيها بعض الامتيازات منها تعيين ممثل سياسي بريطاني في بلاط السلطان، ويعد ان اتخذ السلطان سعيد من زنجبار عاصمة له عينت الحكومة البريطانية السير همرتون ممثلاً لبريطانيا لدى السلطان، وبذلك استطاعت الحكومة البريطانية من التدخل في الشؤون الداخلية لعمان⁽¹⁶⁾

فضلاً عن القنصلية البريطانية في زنجبار كانت تحت وصاية حكومة الهند حتى عام 1883 ، مما يعد اعترافاً بأهمية الرعاية للهنود البريطانيين في التجارة في زنجبار فضلاً عن الاهمية المحتملة لموانئ شرق افريقي الواقعة على طريق الكيب" رأس الرجاء الصالح" الى الهند، وهو الطريق البحري المهم الى الهند، ويعتبر هذا الطريق حتى بعد فتح قناة السويس في نظر العديد من الاختصاصيين الطريق الاكثر اماناً في اوقات الازمات ومن جانب آخر، ان تجارة العبيد هي التجارة الاكثر انواع التجارة رواجاً في ذلك الوقت، بل اكثرهما ربحاً، وكانت بريطانيا بحكم وجودها في الهند تعمل بجهة طاقتها للمحافظة على طريق مواصلاتها اليها، كما ان بريطانيا ترى في موانئ شرق افريقيا الطريق الطبيعي اليها حيث ان سفنها في اغلب هذه الموانئ تجد لها كل ان بريطانيا تعد واحده من ابرز القوى الاوروبية التي ساهمت بالتسهيلات الممكنة في تجارة الرقيق خلال القرن الثامن عشر، كما ان سهمهم يعد الاكبر من هذه التجارة⁽¹⁷⁾، حتى القرن التاسع عشر، والأول على ذلك بلوغ عدد الرقيق الذين وصلوا الى امريكا بحدود (6132900) كانت حصة بريطانيا وحدها من هذا النشاط بحدود (2532300) الا ان ذلك لم يمنع من ظهور الحركات المضادة لتجارة الرقيق في بريطانيا نفسها من الجماعات التي عرفت بأسم "الانسانيون Humanitarians" ، ومن رجال الدين وغيرهم حتى بدأ المحاولات لسن قوانين تعتبر هذه التجارة محرمة، وبذل الجهود للقضاء عليها، وتألقت في بريطانيا سنة 1783 (جمعية مكافحة الرق)، ومن بين الذين برزوا اثناء هذه الحركة لإلغاء الرق عضو البرلمان البريطاني (وليم ويلبرنورس) الذي توجهت جهوده بموافقة البرلمان البريطاني على الغاء الرق في بريطانيا سنة 1807، مصدر مرسوم بريطانيا عام 1811 يحدد عقوبات معينة لكل من

(1) و . رودني، تاريخ افريقيا العام، المجلد السابع - افريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية (1880-1935)، بيروت، المطبعة الكاثوليكية، 1990، ص 200 - 203 .

(2) جاك ووديس، جذور الثورة الافريقية، ترجمة وتعليق احمد فؤاد وعبد الملك عودة، القاهرة، الهيئة العامة للتأليف والنشر، 1971، ص 313.

(3) الكسندرينا فكتوريا (1819-1901): هي الابنة الوحيدة لادوارد دوق كنت، ملك الامبراطورية البريطانية، الذي توفي وهي في الشهر الثامن من عمرها، فتولى اعامها الحكم، وفي عام 1830 تم اختيارها ولىة للعهد واصبحت امها وصية عليها، تولت العرش عام 1837 وتم تتويجها عام 1838، تركت اثرأ ايجابياً في السياسة البريطانية، طوال مدة حكمها، حيث استطاعت ان تعيد إلى بريطانيا هيبتها. امتلكت شخصية قوية ساعدتها في ايجاد توازن داخل الامبراطورية، إذ لم تظهر عداً ضد أي حزب سياسي طوال مدة حكمها. وكذلك حرصت على اقامة علاقات جيدة بين بريطانيا وبين الدول الأخرى من اجل مصلحة بلادها. لمزيد من التفاصيل ينظر: نيراس بلاسم كاظم الطائي، المهاتما غاندي ودوره في جنوب أفريقيا والهند 1869-1918، رسالة ماجستير، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2010، ص 26 .

(4) جعفر عباس حميدي، تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر، ط1، دار الفكر للطباعة والنشر، عمان، 2002، ص 99.

(1) عزيز عبد الله مظلوم، المصدر السابق، ص 44 .

يعمل في هذه التجارة، إلا أن ما يهنا القرار الذي صدر في عام 1833 قرر بتحريم الرق في كل أنحاء الإمبراطورية البريطانية، هذا الأمر، أن بريطانيا اتخذت من مسألة مكافحة تجارة الرقيق ذريعة لتحقيق أهدافها الاستعمارية في القارة الأفريقية⁽¹⁸⁾، لم يكن تفكير البريطانيين حتى عام 1880 في القارة الأفريقية وبحجمها الهائل وفي نظرهم سوى أنها طريقهم إلى الهند، وإذا كانت بريطانيا قد اهتمت بمصر في هذا الوقت فلم يكن ذلك بسبب قناة السويس حسب بل لكون مصر تشكل الجزء المهم من الدولة العثمانية والتي هي موضوع الاهتمام البريطاني في حوض البحر المتوسط، بل هناك أيضاً مواقع تشكل مراكز في طريق التجارة للهند مثل زنجبار، ولذا كانت حكومة بومباي هي التي تصرف أمورها وفقاً لمصلحتها وقد كانت هذه المصلحة تتمثل في إبعاد كل منافس أوروبي مخافة من أن يؤثر على أقرب طريق إلى الهند، لكن في عام 1882 تغير كل شيء فقد حدث انقلاب فجائي في العلاقات السياسية الأفريقية وذلك باحتلال بريطانيا لمصر عام 1882 والتي تعد سبب قناة السويس الطريق الأقصر إلى مستعمراتها في الهند، الأمر الذي أدى إلى احتكاك البريطانيين بالمسألة السودانية، وبسيطرتها على السودان المصري وقد وصلت بريطانيا جهودها الاحتلالية لفرض نفوذها الاستعماري على النيل كله من منبعه في البحيرات العظمى جنوب السودان، والتي تشكل منطقة غنية بمواردها المائية وخيراتها الزراعية والمواد الأولية المتوفرة فيها، حتى وصلت إلى جنوب أوغندا، فضلاً عن احتلالها إلى مناطق مصب النهر في البحر المتوسط شمالاً، وفي تفكيرها أي بريطانيا أرادت أن تحكم سيطرتها على هذه المنطقة الاستراتيجية سياسياً واقتصادياً وتجاريّاً وتجعلها بمثابة مصدراً ومورداً لكل خيراتها والتي هي بحاجة إليها لغرض تدوير آلتها الصناعية في أوروبا وإن اتمام هذا الطريق إلى الهند كان على قدر من الأهمية ما تطلب حمايته من كل الأخطار بغض النظر عما يكلف من ثمن وبما في ذلك الوسائل التي من خلالها يتم إخضاع القبائل في الداخل والمعادية جداً ومن جانب آخر، فإن تأريخ أوغندا أو شرق أفريقيا ربما لا يبدو لأول وهلة ذي علاقة بالمشروع الكبير لسكة حديد الكيب - القاهرة (بل لحظة تأمل توضح أهمية النتائج التي تتولد عن امتلاك الأراضي المحيطة بالبحيرات العظمى فكتوريا، البرت، وإدارد بالمشروع المزمع انشاءه، وكذلك قيمة البحيرتين المذكورتين كوسيلة سهلة للنقل الداخلي رغم طول المساحة⁽¹⁹⁾، لاسيما وأن خط الساحل لبحيرة فكتوريا يبلغ (1200) وإن هناك خاصية أخرى للاهتمام البريطاني خط الساحل لبحيرة البرت يبلغ (200) ميل في شرق أفريقيا، حيث إن السيطرة على الأراضي التي تحيط بالبحيرات العظمى في وسط أفريقيا يعطي بريطانيا بعداً أمنياً استراتيجياً ومن نواحي متعددة منها السيطرة على المياه الرئيسية لمعظم الروافد المهمة النهر النيل، وبذلك تمكن أعمال المستقبلية من الاحتفاظ بمياه الفيضانات لذلك النهر الحبوب مثل نهر النيل، ونتمكن بريطانيا دون عناء من المناورة يقطعانها ضد القوى التي ترى بريطانيا في المستقبل تعيق جهودها الرامية للاستيلاء على الأراضي الواقعة على مشروع خط سكة الحديد من الكيب إلى القاهرة، بالإضافة إلى ذلك وبسبب عامل المنافسة الدولية، وبعد اتمام عملية السيطرة على تلك البحيرات سوف تتمكن من السيطرة على أهم الموارد الاقتصادية في القارة فضلاً عن تعزيز القوة العسكرية اقتصادياً بسبب السيطرة على جزء كبير من المياه التي تغذي السودان ومصر⁽²⁰⁾.

وحتى عام 1888 حافظت بريطانيا على مصالحها في موانئ ومناطق شرق أفريقيا من خلال وضع سلاطين زنجبار تحت إشرافها السياسي والعسكري ودعم نفوذهم على طول سواحل شرق أفريقيا من إرشايك في الشمال حتى رأس دلغادو عند المستعمرات البرتغالية في الجنوب، وقد سيطر سلاطين زنجبار على طرق المواصلات التجارية في المنطقة التي تربط داخل أفريقيا بالساحل الشرقي، وفي المقابل عمل سلاطين زنجبار على تحقيق ثلاثة أهداف بريطانية رئيسية في المنطقة

(2) شوقي الجمل، كشف أفريقيا واستعمارها، النهضة المصرية، القاهرة، 1971، ص 133-134.

(1) عزيز عبد الله مظلوم، المصدر السابق، ص 44.

(2) المصدر نفسه، ص 45.

وهي أولاً : عدم السماح لأية دولة في الحصول على موطن قدم على ساحل شرقي افريقيا، ثانياً : جعل بلادهم مركزاً تجارياً دولياً لتسهيل تجارة بريطانيا مع الهند، وثالثاً : منع تجارة الرقيق تحت شعار الانسانية التي رفعتها تلك الدولة (21) . وهكذا بقيت بريطانيا تسيطر على اجزاء من دول شرق القارة الافريقية لغاية ستينيات القرن العشرين حيث نالت معظم الدول الافريقية استقلالها عن الاستعمار الاوربي.

المبحث الثاني: الاستعمار والتغلغل الألماني في موانئ دول شرق افريقيا لغاية عام 1914.

ظلت المانيا حتى منتصف القرن التاسع عشر لا تملك اي موطن قدم لها في القارة الافريقية، الا انه في الوقت نفسه لا يعني ذلك ان الالمان لم يكن لهم نشاط يذكر في مجال الكشف الاستعماري الجغرافي، فقد كانت البعثات التبشيرية الالمانية، فضلاً عن الرحلات بقصد المغامرة او بقصد المتاجرة، فقد نشطت في بداية الامر في مناطق غرب افريقيا، حتى اصبح من المعتاد رؤية السفن الالمانية وهي تغادر موانئ افريقيا الغربية، وهي محملة بالذهب والرقيق، وقد شكل عدد من التجار الالمان شركات للتجارة، ففي عام 1861 أسس مجموعة من كبار التجار في ميناء (براند نبرك) شركة حملت اسم (شركة الاتجار مع الموانئ الافريقية، كما ألف كبار الرأسماليين الالمان شركة تجارية الخرى في ميناء همبورك) (Ham burg) (22).

في الوقت الذي بدأت في الرغبة الالمانية في الاستحواذ على المستعمرات تزداد بوضوح منذ ان تكونت الامبراطورية الالمانية بعد عام 1871 (23) اذ ان الشعور الذي استحوذ على الحكومة الالمانية قام على عدم الاكتفاء بان تكون حكومة الرايخ الالمانية دولة عظمى في اوربا فحسب بل يجب ان تكون لها مستعمرات اسوة بباقي الدول الاستعمارية الاخرى مثل بريطانيا وفرنسا واخذت هذه الرغبة تطبق عملياً عندما تأسست جمعية الاستعمار الالمانى عام 1882 (24)، اشرفت هذه الجمعية على عدد من الجمعيات الالمانية التي نادى بضرورة نزول المانيا الى الميدان الاستعماري (25)، الا انها ظلت محدودة التأثير على السياسة الخارجية الالمانية، فضلاً عن عدم تقديم اي مساعدة لها من قبل الحكومة الالمانية، إذ كانت وجهة نظر بسمارك تقوم على ضرورة تثبيت اقدام المانيا في اوربا لان نزولها الى ميدان التنافس الاستعماري ربما سيؤدي الى توحيد مواقف بريطانيا وفرنسا ضدها (26) .

في تلك الاثناء استمرت سياسة الحكومة الالمانية المتحفظة تجاه الحصول على مستعمرات حتى عام 1883، بعدها بعام واحد اي في عام 1884 اعلنت حمايتها على ما عرف فيما بعد افريقيا الجنوبية الغربية الألمانية وهي كل من نامبيا وتوغو والكاميرون خلا لمدة اربعة اشهر من نيسان حتى تموز من العام ذاته، وهنا ادرك بسمارك انه لا بد من ارضاء التطلعات الاستعمارية لدى البرجوازية الالمانية النامية، وبان الوقت قد حان لكي تشارك المانيا التسابق الاستعماري منعاً لاحتكار الدول الاوربية الاخرى للإمبراطوريات الاستعمارية، وقد أدرك ان استعمار افريقيا يجب ان يتم دون صدام مسلح

(1) عبد الرؤوف سنو، سياسة المانيا الاستعمارية في شرق افريقيا: محاولات استغلال النفوذ الديني للسلطان العثماني للتغلغل في زنجبار (1885 - 1889)، اعمال ندوة مصر والمانيا في القرنين التاسع عشر والعشرين في ضوء الوثائق، تحرير وجيه عبد الصادق، جامعة القاهرة، الناشر دار الثقافة العربية، 1997، ص 2 .
(2) جعفر عباس حميدي، المصدر السابق، ص 80 .

(1) عقدت هذه الاتفاقية في العاشر من أيار عام 1871 في مدينة فرانكفورت الالمانية، لمزيد من التفاصيل ينظر: و .أ. ج . جرانت، اوربا في القرنين التاسع عشر والعشرين 1789-1950، ترجمة بهاء فهمي واحمد عزت، القاهرة، مطبعة سجل العرب، د.ت، ص 514.
(2) احمد محمد طنش، تنجانيا والسياسة البريطانية في عهد الانتداب 1919-1945، اطروحة دكتوراه، كلية التربية، جامعة القادسية، 2004، ص 11.
(3) جلال يحيى، تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر، الاسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، 1999، ص 405.
(4) احمد محمد طنش، المصدر السابق، ص 11.

بين الدول الأوروبية (27)، ولمواكبة سباق الدول الأوروبية في الحصول على المستعمرات أدرك بسمارك انه يجب عليه عقد مؤتمر دولي فجاءت دعوته الى الدول الأوروبية لعقد مؤتمر في برلين وذلك في عام 1884، وهذه الدول هي بريطانيا وفرنسا وألمانيا والبرتغال وبلجيكا. والذي كان الهدف من وراء عقده هو تقسيم دول القارة الأفريقية بين الدول الاستعمارية الأوروبية (28)، وفي تشرين الاول من العام ذاته ارسلت (اربعة عشرة) دولة مندوبيها الى برلين للاتفاق على تقسيم القارة الأفريقية، وهي كل من النمسا وهولندا وبلجيكا والدنمارك والسويد واسبانيا والبرتغال وفرنسا وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية وروسيا وإيطاليا والدولة العثمانية (29)، وفي هذا المؤتمر حددت مناطق نفوذ الدول الأوروبية مستعمراتها في أفريقيا، وبقدر تعلق الامر بألمانيا فقد استطاعت ان تجد لها موطناً قدم في دول وسواحل شرق أفريقيا، وتمثلت مستعمراتها في تنجانيقا ورواندا والكامرون وتوكلاند (30)، في تلك الاثناء عملت الحكومة الألمانية على تعيين (جيرالد رولفس) قنصلاً عاماً لها في تنجانيقا،

فوصل هذا الى مقر عمله في الخامس والعشرين من كانون الثاني عام 1885 (31)، وبذلك اصبحت تنجانيقا دولة خاضعة لألمانيا في العام ذاته، وبعد مرور شهر تقريباً وبالتحديد في السابع والعشرين من شباط وقعت الدول المشاركة في مؤتمر برلين على القرار النهائي بوضع ألمانيا في مصاف الدول الأوروبية التي تمارس سيطرة فعلية على المستعمرات الأفريقية، لذلك وقع الامبراطور الألماني وليام الاول (مرسوم الحماية الامبراطوري) الذي استند الى معاهدات (كارل بيترز) مؤسس جمعية الاستعمار الألماني والتي عقدها مع بعض الزعامات الأفريقية (32) والتي بلغ عددها بحدود اثني عشر معاهدة نصت على تبعية اكثر من (60,000) ميل مربع للشركة الألمانية التي يمتلكها (33)، في الوقت الذي حرص فيه كارل بيترز على ان يكون هناك بنياً في تلك المعاهدات نصاً على ان زعماء تلك الاقاليم يتمتعون باستقلال تام وغير تابعين لسلطان زنجبار، (34) ثم عاد الى برلين حيث اعاد تنظيم الشركة واطلق عليها اسم شركة افريقيا الشرقية الألمانية (35)،

لقد وصف المرسوم بان هذه الاراضي تقع الى الغرب من امبراطورية زنجبار وخارج سيادة الدول الاستعمارية الاخرى، وتعهد بها الى شركة الاستعمار الألماني بإدارتها وتكون مسؤولة عنها اما الحكومة الألمانية، واشترط على هذه الشركة ان تظل ألمانية، وان يكون كل اعضاء مجلس ادارتها من الالمان ومنحها سلطة العمل في هذه المناطق بما تخوله هذه المعاهدات، وترك لنفسه حرية قبول اي حماية على مناطق اخرى في هذا الاقليم، من جهة اخرى جاء هذا المرسوم مطابقاً لنص وروح اتفاقية مؤتمر برلين (36)، في الوقت ذاته ادى صدور هذا المرسوم الى صدمة الى السلطان برغش سلطان زنجبار الذي كان يعول على صداقته مع بريطانيا كثيراً، في الحفاظ على ممتلكاته خاصة ان المنطقة التي تم اعلان الحماية الألمانية عليها كانت في غاية الاهمية، الامر الذي اضطر معه السلطان برغش الى رفع برقية احتجاج في السابع

(5) اسماء شمول ، التغلغل الاوروبي في افريقيا ومؤتمر برلين 1884-1885 (الكونغو نموذجا)، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر، 2015، ص43.

(1) John Alexander McConnell, The British in Kenya (1952-1960): Analysis of A Successful Counterinsurgency Campaign requirements for the degree of Master of Science in Defense analysis from the NAVAL Postgraduate School, June 2005 , P.2.

(2) عبد العظيم رمضان، تاريخ اوربا والعالم في العصر الحديث، ج2، القاهرة، الهيئة العامة للكتاب، 1997 ، ص75.

(3) زاهر رياض، استعمار افريقية، القاهرة، الدار القومية للطباعة والنشر، 1965، ص231.

(4) احمد محمد طنش، المصدر السابق، ص11.

(5) المصدر نفسه، ص12.

(6) محمود السيد، تاريخ افريقيا القديم والحديث، الاسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، 2006، ص131.

(1) احمد محمد طنش، المصدر السابق، ص 12 .

(2) محمود السيد، المصدر السابق، ص131.

(3) جلال يحيى، المصدر السابق، ص 407 .

والعشرين من نيسان عام 1885، الى الامبراطور الالمانى وليم الثاني اكد فيها على تبعية تلك المناطق لسلطته، في تلك الاثناء اصدر السلطان برغش اوامره بإرسال تعزيزات عسكرية الى اوساغرا، كما صدرت الاوامر الى ماثيوس قائد قوات زنجبار بقيادة حملة في بداية مايس 1885 لإخضاع المنطقة القريبة من كليمنجارو لسيادة السلطان، في الوقت الذي كانت فيه حملة ماثيوسش تؤدي عملها في المنطقة كانت هناك حملة المانية بقيادة (كارل أولخه) متجهة نحو كليمنجارو تقوم بعقد المعاهدات مع الزعماء المحليين، تكمن بعد ذلك ماثيوس خلال حملته التي استمرت حتى نهاية شهر مايس من الحصول على اعتراف صريح من تلك الزعامات اكدوا فيها على انهم وقبائلهم هم رعايا لسلطان زنجبار وانهم يتعهدون بالإخلاص له (37).

في تلك الاثناء تولت شركة شرق إفريقيا بداية من شهر نيسان 1885، إدارة واستغلال منطقة الحماية الألمانية

(38)

بدأت هذه الجمعية أعمالها في تشرين الثاني عام 1885 ، وهنا بدأ القنصل العام البريطاني بتجانيقا كتنشر يتحقق من عدم وجود أي سلطة للسلطان في الموانئ الساحلية، وفيما بين الثاني والعشرين من شباط و الثامن من آذار 1886 طافت اللجنة بالقطاع الأوسط من الساحل وتحققت من أن سلطة السلطان ثابتة في هذا القطاع وأن الولاية للسلطان وحكامه يقيمون العدل ويحفظون النظام بطريقة تتلاءم مع أحوال البلاد، وعلى هذا النحو قامت اللجنة بالطواف على كل موانئ إفريقية الشرقية بإستئنا باجامويو وبورتدرفود كما أنها لم تزر المناطق الداخلية للتحقق من وجود سلطة السلطان فيها لأن المندوب الألماني أبلغ كتشر بأنه لا يرغب في الذهاب إلى كليمنجارو و بحجة أن للسلطان من النفوذ ما يكفي لجعل كل شيء في صالحه، خلال قيام اللجنة بكتابة التقرير في شهر نيسان 1886 دار خلاف بين أعضائها حول امتداد سلطة السلطان الفعلية على طول الساحل وكذلك حول مدى امتداد السلطة نحو الداخل، فتدخل بسمارك وأرسلت الحكومتان الفرنسية والبريطانية تعليمات إلى مندوبها بضرورة التوصل إلى قرارات إجتماعية وترك النزاع للحكومات المختصة، فقامت اللجنة بإصدار القرار أما وزارتي الخارجية الألمانية والبريطانية قامتا بمهمة تسوية بقية المسألة (39)

وقد عملت الشركة التي كان يتراأس مجلس إدارتها الدكتور كارل بيترز وفق ما جاء في اتفاقية 29/تشرين الاول 1886 وبالرغم من انها كانت تطمح الى تحقيق ارباح مالية عن طريق تكثيف الاستغلال الاقتصادي للمنطقة ومصادرة الأنشطة التجارية التي كان يسيطر عليها عليها التجار العرب والسواحيليين بين المناطق الداخلية ومختلف موانئ ومدن الساحل إلا أن جهودها في هذه المدة تركزت بشكل كبير على توسيع منطقة نفوذ الحماية الألمانية، وضم مناطق جديدة تقع خارج سيطرتها السياسية وعليه تمكنت خلال المدة من 1885-1887 من بناء عشر مراكز إدارية وتجارية في منطقة نفوذها، وأصبحت هي المسيطرة على تجارة المسافات الطويلة في القطاع الشمالي الغربي من المناطق الداخلية لشرق إفريقيا وأخذت تتوغل في الداخل باتجاه البحيرات الكبرى بخطى حاسمة ابتداء من أواخر عام 1887، كما حاول وكلائها أن يحلو محل قوافل التجار العرب والسواحيليين التي كانت أكبر حجما وأفضل تنظيمًا .وقد تسببت هذه الإجراءات، بالإضافة إلى فرض الضرائب والرسوم ومصادرة بعض الأنشطة التجارية، إلى قيام المقاومة العربية-السواحيلية ضد الشركة، الأمر الذي اضطرها إلى تغيير سياستها اتجاه نشاط القوافل التجارية، وتخليها عن بعض المراكز الإدارية التي أسستها من قبل، وبالموازاة مع هذا، كانت بريطانيا العظمى تدرك الأهمية الإستراتيجية للساحل المطل على المحيط الهندي .فقد وجدت

(4) احمد محمد طنش، المصدر السابق، ص12

(5) عبد الرحمان بوسليمانى ، الاستعمار الألماني في شرق إفريقيا 1885 - 1914، اطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر -2 -أبو القاسم سعد الله، كلية العلوم الإنسانية ، 2017، ص87.

(1) ليلي حباس، الاستعمار وحركة التحرر في تانجانيقا 1881-1961، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة جيلال لي بونعامه خميس مليانة، 2015، ص34.

نفسها مضطرة لزيادة ضغوطها على السلطان السيد برغش، لإرغامه في شهر حزيران 1887 التوقيع على اتفاقية جديدة، تستطيع من خلالها الحصول على عقد امتياز لمدة (50) عاما، حيث تتولى إدارة كافة أملاكه الواقعة على طول الساحل بين نهر اومبا جنوباً ونهر تانا شمالاً⁽⁴⁰⁾، لم تكن بريطانيا راضية عن تلك الاعمال التي قامت بها الحكومة الالمانية فاصطدمت مع مصالحها، فانفتحت الدولتان على عقد اتفاقية تسوية النزاع بينهما عام 1886⁽⁴¹⁾

في بداية أيار عام 1888 وصل أرنست فوهزن رئيس شركة الهند الشرقية الالمانية الى زنجبار برفقته (60) شخصاً لممارسة مهمة ادارة الامتياز الالمانى، ولم تكن الشركة على اطلاع كاف بالأوضاع المحلية من رفض الوجود الالمانى على الاراضي الزنجبارية فانطلقت الثورات ضددهم وخاصة في المناطق السواحلية في ايلول عام 1888⁽⁴²⁾.

المبحث الثالث: اهم العوامل التي ساعدت على نمو التجارة الالمانية في موانئ شرق افريقيا لغاية عام 1914.

كان أول مظهر مادي قام به الألمان بشرق إفريقيا هو بناء الطرق و السكك الحديدية والخطوط البرقية، و كانت خطوط النقل و المواصلات مقدمة للغزو، كما كانت ضرورية من ناحية التجهيزات في المناطق المحتلة حتى يمكن أن تستخدم هذه كنقاط إنطلاق للقيام بالمزيد من الإعتداءات، وكان الحكام الافريقيون يعارضون في بعض الاحيان قيام الاوربيون بإنشاء البنى التحتية الاساسية للنقل من المناطق الساحلية الى المناطق الداخلية، وكانوا يعززون بإنزال اعمدة البرق وازالة قضبان السكك الحديدية، الا انه لم يكن هناك مع ذلك الا قدر محدود من الطرق وسكك الحديد التي كانت لها (43) اهمية عسكرية فقط، وكانت السكك الحديدية التي سهلت الغزو هي نفسها التي استخدمت لاستغلال تصدير الفول السوداني والقطن عن طريق الموانئ الساحلية، الا ان اقتصاديات تلك الموانئ سرعان ما تقلصت لتصبح مجرد كيانات تابعة الى اقتصاديات الدول الاستعمارية (44)

ومن جانب آخر فقد كشفت ثورة المايجي-ماجي (1905 - 1907)⁽⁴⁵⁾ عن الأهمية الاقتصادية لشرق إفريقيا الألمانية، التي كانت قد أصبحت عاملاً أساسياً ومعجلاً لانتشار مفهوم التنمية وتطوير البنى الأساسية. وكان هذا هو المعنى الكامن وراء إعلان تأسيس وزارة لإدارة شؤون المستعمرات في أوائل عام 1907 وجبهة داخلية في الرايخشتاغ للدفاع عن المستعمرات الألمانية فيما وراء البحار، والتي دعت إلى التعجيل بتغلغل رؤوس الأموال الاستثمارية والشركات الامبريالية، لنقل المناطق الاستعمارية إلى الحضارة المعاصرة. وكان التركيز يتم في هذه المرحلة على ضرورة تطبيق إصلاحات

(1) عبد الرحمان بوسليمانى ، المصدر السابق ، ص87.

(2) الامام بريك، التنافس الاستعماري الاوربي على افريقيا وانعكاساته على التواصل الحضاري بين الجزائر ودول الساحل الافريقي، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر، د.ت، ص6 .

(3) جلال يحيى، المصدر السابق، ص 410 .

(4) و . رودني، المصدر السابق ، ص330 .

(1) و . رودني، المصدر السابق ، ص340

(2) بدأت الثورة في تموز عام 1905 عندما حاول أحد حكام شرق إفريقيا الألمانية زراعة القطن على نطاق واسع، ونظراً لأن هذا المحصول قد فشلت زراعته في الساحل الشمالي فقد اقتصر التجريب على الجنوب، واعتقد الألمان أن الزراعة الفردية لا تجدي لإنتاج القطن على نطاق واسع ولذا فقد أصدر الحاكم الألماني أوامره بوضع خطة لزراعة القطن وطالب بتنفيذها بالقرب من نهر روفيجي مستخدماً العمال من السكان، فقد أجبرت كل قرية على زراعة القطن في مساحات مخصصة لهم لكنهم رفضوا لأن مساحات أراضيهم كانت تزرع أرز وذرة وهي المحاصيل التي يحتاجها الأهالي للإستهلاك، وكانت الثورة قد قامت أساساً نتيجة لمعاناة الفلاحين وحرمانهم من أراضيهم، وبعدها ظهر عامل آخر وهو العامل الديني الذي كان عاملاً قوياً وراء الثورة ضد الوجود الألماني في تنجانيقا وصار هذا العامل بعيد الأثر في إحداث الثورة حيث يفوق عوامل الولاء للقبيلة أو العشيرة لمزيد من التفاصيل ينظر : بكاي منصف، ثورة المايجي ماجي ضد التواجد الامبريالي الالمانى في شرق افريقيا 1905-1907، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، العدد (السادس)، د . ت، ص173-177؛ شوقي الجمل وعبد الله عبد الرزاق ابراهيم، دراسات في تاريخ غرب افريقيا الحديث والمعاصر، معهد البحوث والدراسات الافريقية، القاهرة، 1998، ص243-246.

اقتصادية مبنية على استثمارات مالية، وخاصة في قطاعي النقل والمواصلات، باعتباره يشكل أهم جانب للنمو الاقتصادي والإدارة والأمن بصفة عامة. فكان الاهتمام بطرق النقل ولعل من أبرزها هي :

أولاً: السكك الحديدية:

رفض نواب الرايخستاغ طوال الخمسة عشر سنة الأولى من الحكم الاستعماري، تخصيص أي دعم مالي في ميزانية المستعمرات لإنشاء خطوط حديدية في مستعمرة شرق إفريقيا الألمانية. وقد طرحت هذه الفكرة في الاعوام 1891-1899 في الدورات الاقتصادية للبرلمان. وكانت حجتهم، بأن مناخ المستعمرة غير صحي وغير ملائم للاستيطان الأوروبي، بالإضافة إلى فشل بعض المشاريع الاقتصادية من قبل شركة شرق إفريقيا الألمانية في قطاعي الزراعة والتجارة والواقع أن ألمانيا تأخرت كثيراً في مشاريع بناء السكك الحديدية في كل مستعمراتها، وكانت ميزانيتها الاقتصادية إلى غاية عام 1907 لا تزال محدودة فيما يتعلق بالتجهيزات والبنى الأساسية. وإلى غاية نهاية عام 1906 كان كل ما تملكه ألمانيا في جميع مستعمراتها من الخطوط الحديدية يبلغ طوله 1350 كلم، منها 97 كلم في شرق إفريقيا الألمانية بينما بلغ طول الخطوط الحديدية في جميع المستعمرات الفرنسية في نفس السنة 6090 كلم، وطولها في المستعمرات البريطانية 14677 كلم وكانت اللجان الاقتصادية في عهد وزارة المستعمرات، قد عادت إلى بعث هذه المسألة، واقتروا برنامجاً ضخماً لقطاع السكك الحديدية في المستعمرات الألمانية، وخصوصاً في شرق إفريقيا الألمانية، باعتبارها أكبر المستعمرات مساحة. وكان هذا البرنامج يتصف بالعصرية، ويهدف إلى تنمية الأنشطة الإنتاجية في المناطق الداخلية، التي أصبحت تنتج كمية أكبر من محاصيل التصدير والموارد المعدنية. ومن الجدير بالذكر أن اقتراحات الخبراء في الإدارة الاستعمارية بشرق إفريقيا، حسب تقارير وزارة الخارجية البريطانية، كانت تتمثل في إنشاء ثلاثة خطوط رئيسية لقطاع السكك الحديدية، تبدأ من ساحل المحيط الهندي وتنتهي في الحدود الغربية للمستعمرة على أن تتصل بها. خطوطاً فرعية لربط الأقاليم والمناطق الزراعية بمراكز الإنتاج والتجميع وموانئ التصدير، وهي كالتالي :

أولاً الخطوط الرئيسية .

- 1- الخط الأول الشمالي، والذي أطلق عليه خط حديد أوزمبرا يبدأ من مدينة تانجا على ساحل المحيط الهندي وينتهي في خليج سبيك على بحيرة فيكتوريا.
- 2- الخط الثاني المركزي ويعرف بخط حديد تنجانيقا يبدأ من مدينة دار السلام، ويصل إلى الشواطئ الشرقية لبحيرة تنجانيقا. ويتصل به خط فرعي يربط بين طابورا ورواندا شمالاً.
- 3- الخط الثالث الجنوبي، يبدأ من الجزء الجنوبي الساحلي ويصل إلى بحيرة نياسا في الداخل (46) .

ثانياً : الخطوط الفرعية .

كانت الخطوط الفرعية قليلة، بحيث لم يكن لدى الألمان الوقت الكافي لانجازها، بسبب تأخرهم في انجاز الخطوط الرئيسية من جهة، واندلاع الحرب العالمية الأولى من جهة ثانية. وكان أهمها مشروع لإنشاء خط فرعي من طابورا إلى ضفاف نهر كاجيرا في الشمال الغربي برواندا، مروراً بالشواطئ الجنوبية لبحيرة فيكتوريا. وكان الهدف، هو الوصول إلى المناطق الزراعية للمستوطنين البيض في بوكوبا على بحيرة فيكتوريا نيانزا، والقيام على خدمتها، بالإضافة إلى تحسين

(1) عبد الرحمن بوسليمان، المصدر السابق، ص197

الخدمات الصحية والاجتماعية في هضبة رواندا المكتظة بالسكان. وقد وافق الرايخشتاغ في أوائل عام 1914 ، على رصد مبلغ 50 مليون مارك لانجاز هذا المشروع، ولكن الخط لم ينجز بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى، وافتتحت شركة سيجي على خط حديد أوزميرا الشمالي عام 1910 ، خط فرعي على مسافة 23,7 كيلومتر وبعرض 75 سنتمتر، لاستغلاله في نقل الأخشاب من منطقة Tengeni وكان استخدامه قاصرا على الشركة. بالإضافة إلى عدة اقتراحات لإقامة شبكة فرعية، للخطوط الحديدية على الخطين الرئيسيين، لفتح أقاليم المستعمرة واستغلالها. وساهمت مشاريع السكك الحديدية في تنشيط قطاع الشغل، وتدريب العمال الإفريقيين، ودفعهم إلى مغادرة أكوأخهم وقراهم، إلى ورشات السكك الحديدية (47) .

ولم يقلل افتتاح خط أوزميرا الحديدي من الاعتماد على الطرق البرية، فقد استمر الطريق الشمالي الرابط بين أوجيجي على بحيرة تنجانيقا، ومدينتي تانجا وبنغاني على الساحل مروراً بطابورا مركز (تجاري رئيسي) ومغورا والكيلمنجارو، في تنشيط حركة التجارة العابرة. وكانت أهم السلع المنقولة، المطاط والعاج الوارد من شمال الكونغو والجلود من رواندا وأورندي وشمع العسل من طابورا، بعد أن يتم نقلها عبر بحيرة تنجانيقا من المركز التجاري أوسمبورا وبالرغم من تحول جزء كبير من تجارة الاستيراد والتصدير إلى ميناء موانزا شمالاً على بحيرة فيكتوريا، بعد انطلاقها من بحيرة نياسالاند وارينغا جنوباً مروراً بكيلوسا-طابورا-أوجيجي، أو من أوسمبورا على الشاطئ الشمالي لبحيرة تنجانيقا إلى أوجيجي. فان موانئ الشحن في باجامويو بالوسط، استمرت في استقبال التجارة المنقولة براً، من أوجيجي مروراً عبر كل من كيلوسا ومبابوا وكليمانندي (48) ووصلها سنة 1905 حوالي (7242) حمولة بينما تراجعت هذه النسبة سنة 1908 إلى 928 حمولة، وقد تراجعت نسبة التصدير من ميناء باجامويو بشكل كبير، حسب إحصائيات الجمارك والمراكز العسكرية في الفترة 1905-1908 مستندين في ذلك، إلى التصاريح الرسمية التي يتم منحها للقوافل التجارية. وقد أرجعت المصادر الألمانية، تأثير ذلك إلى فتح سكة حديد أوغندا، وتحول معظم التجار في هذه الفترة، إلى تفريغ سلعهم في ميناء موانزا على بحيرة فيكتوريا، لنقلها بواسطة سكة حديد أوغندا، لربح الوقت وانخفاض أجور النقل بالسكك الحديدية، وفي منطقة البحيرات الكبرى، استمرت الطرق البرية، إلى جانب الشحن البحري، تؤدي المهام الرئيسية في عملية التبادل التجاري. وكان الطريق الرئيسي، الذي يهياها التجار السواحليون منذ أوائل القرن التاسع عشر، يبدأ من بوكوبا على بحيرة فيكتوريا، ويمتد إلى كيسيبي على بحيرة كيفو مروراً بكيغالي أما الطريق الثاني، فيبدأ من أوسمبورا على شاطئ بحيرة تنجانيقا الشمالي ويمتد إلى بوكوبا شمالاً. وفي المقابل، تراجعت المبادلات التجارية على طريق كيلوا-بحيرة نياسالاند جنوباً بشكل كبير، بعد تحول معظم التجارة نحو الموانئ الشمالية النشطة، وأين تتوفر وسائل النقل الحديثة (49)

كان إنجاز خطوط السكك الحديدية مطلباً من مطالب المستوطنين والحكومة الألمانية لأن هذه الإنجازات تسهل على الألمان جمع الضرائب و لاسيما في المناطق النائية كبوكوبا، وعليه فبناء هذه السكك تمكن للقوات الألمانية من التدخل السريع في حالة ظهور أي طارئ، كما يسهل على الألمان عملية تسويق المحاصيل النقدية، خصوصاً وأن الحكومة الألمانية إتمدت على وسطاء بين الأهالي المزارعين والشركات الإحتكارية الألمانية من جهة، وبين القرى والموانئ من جهة أخرى، والجدير بالذكر أن ألمانيا في تشييدها لهذه الخطوط كانت تسعى إلى إتباع نفس منهج بريطانيا في ربط

(1) عبد الرحمان بوسليماني ، المصدر السابق، ص 202 .

(2) المصدر نفسه، ص 204 .

(1) عبد الرحمان بوسليماني ، المصدر السابق، ص 205

المناطق الداخلية في شرق إفريقيا بساحل وموانئ المحيط الهندي، كما كان الهدف من إنشاء الخطوط الحديدية في تنجانيقا هو توجيه إقتصاديات المنطقة نحو التصدير وأن تصبح خاضعة للترتيبات الإقتصادية في أوروبا وكذا مصدر للمواد الخام لا منطقة للتصنيع شرعت ألمانيا في إستغلال محاصيل تنجانيقا الزراعية وثرواتها المعدنية لخدمة الإقتصاد الألماني، كما أدخل الألمان إلى المنطقة زراعة السيزل في عام 1893، والقهوة والقطن و(فستق العبيد) الفول السوداني، وكان ذلك بتشجيع المبشرين الألمان (50).

ثانياً: النقل البحري:

كان النقل البحري في شرق إفريقيا من البنى الأساسية الأخرى التي كانت قائمة بالفعل قبل الغزو الألماني، وإن كان قد ازداد فعالية وأهمية خلال فترة الاستعمار. فسياسة الرايخشتاغ التي عارضت لمدة من الزمن مشاريع السكك الحديدية والبنى الأساسية الأخرى، يبدو أنها تعاملت بشكل مختلف كلياً مع مشاريع الشحن البحري، ولاقت اقتراحات الحكومة الألمانية لإنشاء خطوط ملاحية وتطوير البنى الرئيسية للموانئ في المستعمرات، استجابة سريعة وفورية من طرف نواب المعارضة، الذين وافقوا عام 1885 على دعم مالي لشركة خط لويد شمالي ألمانيا الملاحية (Norddeutsche Lloyd)⁽⁵¹⁾ لتجديد أسطولها الذي يربط بين ألمانيا والشرق وصولاً إلى مستعمراتها في المحيط الهادئ، تحدياً لسياسة الهيمنة البريطانية في إفريقيا وفي كل أنحاء كافة العالم، خصوصاً وأن الساسة الألمان كانوا يدركون أن امتلاك بريطانيا لأساطيل بحرية تجارية هو الانعكاس الإيديولوجي لهيمنتها على العالم، وقد تعاضمت هذه الهيمنة بعد فتح قناة السويس وفرض شركاتها التجارية سيطرتها على أسواق الهند وشرق إفريقيا باسم حرية التجارة، وفي عام 1890 وافقت الحكومة الألمانية على إنشاء أول خط ملاحية مباشر بين موانئ شمال ألمانيا وشرق إفريقيا برأسمال قدره (6) مليون مارك وبدعم سنوي يبلغ (900000) مارك وخضع مجال الشحن البحري بعد هذه السنة، لسيطرة شركة ألمانية واحدة، هي شركة خط شرق إفريقيا الألمانية الملاحية والتي نشأت عن اندماج شركة أدولف فورمان وشركة خط هامبورغ-أمريكا الشمالية وخط هامبورغ-بريمر-إفريقيا الملاحية وبالرغم من تراجع إيراداتها في السنوات الأولى من عملها، فقد وسّعت الشركة بعد عام في السنوات الأولى من عملها، فقد وسّعت الشركة بعد عام 1862، وامتلكت الشركة بعد عام 1896 سفينتان بخاريتان بحمولة لا تقل عن (5000) طن لكل واحدة وازدادت حركة الشحن البحري في الموانئ الإفريقية التي كانت تستخدمها الشركة، كما ارتفعت تجارة العبور في موانئ جنوب وشرق إفريقيا بفضل الإجراءات التحفيزية التي كانت تقدمها الشركة مثل التأمين البحري وتخفيض الأسعار ونظام فواتير الشحن. وفي سنة 1900 وبعد ارتفاع إيرادات الشركة إلى (10) ملايين مارك، جدّدت الحكومة الألمانية عقد الامتياز لشركة خط شرق إفريقيا الملاحية لمدة 15 سنة أخرى على أن تقوم الشركة برحلة بحرية مرة كل أسبوعين نحو موانئ شرق إفريقيا وكان هدف الحكومة الألمانية، هو جعل الأسواق الإفريقية، منطقة رئيسية بديلة للمنتجات الألمانية، التي تتعرض للمنافسة في الأسواق الأوروبية والأمريكية من جهة، ومن جهة ثانية، جعلها مناطق توريد للمواد الخام التي تخدم مصالح الصناعة الألمانية، والواقع أن ألمانيا، كانت تهدف إلى إزالة السلطات الاحتكارية للشركات البحرية البريطانية في مجال الشحن البحري وتحرير التجارة الدولية، خصوصاً بعد موافقة الرايخشتاغ على إقامة علاقات اقتصادية مع

(2) يمينه خباز و بختة النحاس، الاستعمار الألماني في افريقيا (تنجانيقا، ناميبيا) نموذجاً 1884-1919، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والسياسية وعلوم التسيير، جامعة الجليلي بونعامه بخميس مليانة، 2017، ص 69.

(1) شركة خط لويد شمالي ألمانيا الملاحية : وهي شركة شحن ألمانية. أسسها هيرمان هنريش ماير وادوارد كروزمان في مدينة بريمن الساحلية في 20 شباط 1857. تطورت لتصبح واحدة من أهم شركات الشحن الألمانية في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين، وكان لها دور فعال في التنمية الاقتصادية لمدينتي بريمن و بريمرهافن لمزيد من التفاصيل ينظر الموقع الإلكتروني

https://en.wikipedia.org/wiki/Norddeutscher_Lloyd/ Norddeutscher Lloyd

مستعمرة الكاب، وإقامة خط ملاحى مباشر معها. وقد سمحت هذه الإجراءات السياسية، برفع شركة خط شرق إفريقيا الملاحى أسطولها البحرى من (22) سفينة سنة 1908 الى (31) سنة 1914 منهم سفينتان كبيرتان لعبور المحيطات، حمولة كل واحدة منها تقدر ب (9200) طن وفي المقابل، بلغت حمولة الشحن البحرى للشركة (192260) طن، كما استطاعت في السنوات 1910-1914 دفع فائدة للحكومة الألمانية قدرها (8%)، بعد ان كانت ايراداتها قد وصلت في كانون الاول 1911الى (19110000) مارك وممتلكاتها الاجمالية الى (22000000) مارك، واهتمت السلطات الالمانية بمشاريع البنى الرئيسية للموانئ والمرافئ البحرىة، وقامت بتوسعة الموانئ التي كانت قائمة من قبل، كميناء دار السلام وتانجا والسعدني وكيلوا على المحيط الهندي، والموانئ الداخلية في بوكوبا وموانزا وشيراتي على بحيرة فيكتوريا، وكيجوما على بحيرة تتجانيقا، وبعض المرافئ في بحيرة نياسا جنوبا. وجميعها طورت أساسا لتفتح مستعمرة شرق إفريقيا، أمام المنتجات الألمانية ولتسمح بتصدير المنتجات الزراعية والمواد الخام المعدنية، ونظرا لتوفر مستعمرة شرق إفريقيا الألمانية على عدد من الانهار والبحيرات الصالحة للملاحة والنقل البحرى، فقد اهتمت السلطات الاستعمارية كذلك بتطوير خطوط الشحن الداخلى، وأسست 1907 شركة نيانزا الألمانية للملاحة (DNS) برأسمال يقدر بنصف مليون مارك. وكان أسطول الشركة يتكون من (ثلاثة) سفن للشحن، بالإضافة إلى عدد من القوارب والزوارق الشراعية، وكانت الشركة إلى الحد من المنافسة البريطانية عن طريق نقل المنتجات والسلع والخدمات البريدية، وتنقل الأشخاص بين الأقاليم الشمالية الغربية والمناطق الساحلية ولم تهتم الإدارة الاستعمارية بحركة النقل في بحيرة تتجانيقا ونياسالاند والأنهار الصالحة للملاحة كنهر روفيجي، إلى غاية دخول خط تتجانيقا الحديدي الخدمة ووصله إلى كيجوما بحيث قامت ببناء مرافأ وحوض للسفن في كل من كيجوما على الشواطئ الشرقية لبحيرة تتجانيقا وقلعة لانجن على بحيرة نياسا. ومنحت الحكومة الألمانية مهمّة تسيير خطوط الملاحة الداخلية لشركة سكة حديد شرق إفريقيا التي طورت قطاع الشحن الداخلى، ودعمته بقوارب وسفن شحن سريعة (52)، حاولت ألمانيا إيجاد علاقة خاصة بينها وبين مستعمرة شرق إفريقيا الألمانية، عن طريق تقوية الروابط التجارية والاقتصادية، وإن كانت المكاسب المحققة في بادئ الأمر نظرية أكثر منها واقعية. فقد سارت عملية دمج تجارة المستعمرة بالدولة الأم ببطء، نتيجة الروابط التجارية المتينة بين ساحل شرق إفريقيا وجزيرة زنجبار-التي تحكمت في تجارته منذ آلاف السنين من جهة، وأسواق الهند من جهة ثانية (53).

المبحث الرابع: اهم الموانئ في دولتي كينيا ومزيمبيق

سنحاول ان نركز في هذا المبحث على اهم الموانئ في شرق افريقيا وخاصة في دولتي كينيا وموزمبيق الا وهما ميناء مومباسا وميناء بيرا .

أولاً: ميناء مومباسا في كينيا

تعد مدينة وميناء مومباسا من اهم المواقع الرئيسية والاستراتيجية في دولة **كينيا**، تقع على سواحل المحيط الهندي، في الجهة الجنوبية من البلاد، في حين تقع المدينة القديمة على جزيرة مرجانية تبلغ مساحتها حوالي خمسة عشر كيلومتراً مربعاً، وهي متصلة بالبر الرئيسي والجزء الحديث من البلدية بواسطة سد وجسر وعبارة، تبلغ مساحتها بحدود (259) كيلومتراً مربعاً (54).

(1) عبد الرحمان بوسليماني ، المصدر السابق ، ص208

(2) المصدر نفسه، ص 209 .

(3) Jack Melian, The European Presence in East African Countries, British House of Culture and Arts, London, 1990, p. 45.

تأسست هذه المدينة من قبل التجار العرب في القرن الحادي عشر، وكانت عبارة عن ميناء تجاري مهم في المحيط الهندي. زارها الجغرافي العربي ابن بطوطة عام 1331،⁽⁵⁵⁾ وفي عام 1498 وصلها الملاح البرتغالي فاسكو دي جاما. بسبب موقعها الاستراتيجي، كانت محل نزاع مستمر، بين العرب والفرس والبرتغاليين ثم الأتراك حتى عام 1840، عندما سيطر عليها سلطان زنجبار، حتى أصبحت تحت الإدارة البريطانية في عام 1895⁽⁵⁶⁾.

ويوجد في مومباسا ميناءان، الميناء القديم الواقع على الساحل الشرقي للجزيرة، وميناء كيلينديني إلى الغرب من مركز المدينة. لم يعد يُستخدم الأول اليوم إلا بواسطة المراكب الشراعية والقوارب الصغيرة التي تتاجر مع شبه الجزيرة العربية والخليج العربي والهند، أما ميناء كيلينديني فهو ميناء حديث غير ساحلي ذو مياه عميقة يوفر العديد من المراسي، وهو عبارة عن سوق لتجارة المحاصيل الزراعية مثل تداول الأقمشة والقطن والسكر والكابوك وجوز الهند والفواكه والخضروات، وغالباً ما تصدر هذه المنتجات إلى شمال شرق تنزانيا وأوغندا، والتي يتم شحنها عن طريق السكك الحديدية إلى الميناء. يعتمد النسيج الصناعي للمدينة على بناء وإصلاح السفن والمعادن والأسمدة وتكرير السكر وتصنيع الأسمدة وتكرير البترول. يوجد في مومباسا أيضاً مطار دولي⁽⁵⁷⁾.

لذلك عرفت مومباسا منذ سنوات باسم "مدينة التجار"، وبعد بناء السكك الحديدية في كينيا أوغندا خلال المدة (1895-1902) نشأ ميناء جديد في غرب جزيرة مومباسا، ونظراً لموقعه الاستراتيجي أصبح فيما بعد مركزاً تجارياً مزدهراً. في منتصف الطريق بين جنوب إفريقيا وخليج عدن⁽⁵⁸⁾، فقد شهد الميناء حركة مرور هائلة على مر السنين. وعد بمثابة البوابة إلى شرق ووسط أفريقيا، وهو أحد أكثر الموانئ ازدحاماً على طول ساحل شرق إفريقيا. يوفر الميناء اتصالاً مباشراً بأكثر من 80 ميناء في جميع أنحاء العالم ويرتبط بأراضي نائية شاسعة تضم أوغندا ورواندا وبوروندي وشرق جمهورية الكونغو الديمقراطية وشمال تنزانيا وجنوب السودان والصومال وإثيوبيا عن طريق البر، كما يمتد خط سكة حديد من الميناء إلى أوغندا وتنزانيا⁽⁵⁹⁾.

ومما تجدر الإشارة انه كان هناك منافسة قوية في حركة البضائع بين مينائي مومباسا وميناء ودار السلام في دولة تنزانيا، الا ان ميناء مومباسا لديه الافضلية في حركة مرور البضائع ذلك لان معظم البضائع التنزانية تتجه الى ميناء مومباسا على ساحل المحيط الهندي، بينما لا تتجه حركة مرور البضائع من ميناء مومباسا الى ميناء دار السلام، فضلاً عن ذلك فإن دول أوغندا ورواندا تعتمد اعتماداً كلياً على ميناء مومباسا في تصدير بضائعهما، بينما ميناء دار السلام يخدم دولة بوروندي فقط، فقد بلغت كمية البضائع المصدرة لدولة أوغندا عبر ميناء مومباسا بحدود (475000 طن) في عام 1893 مقابل (17000 طن) عبر ميناء دار السلام، اما بالنسبة لدولة بوروندي فقد بلغت كمية البضائع المصدرة لها وعبر ميناء مومباسا بحدود (163000 طن) في عام 1893 مقابل (22000 طن) عبر ميناء دار السلام، فضلاً عن ذلك فقد أصبح ميناء مومباسا في عام 1894 هو الميناء الرئيسي لعبور البضائع والسلع لدولة رواندا فقد بلغت الكمية المصدرة بحدود (158000 طن) مقابل (124000 طن) صدرتها دولة رواندا عبر ميناء دار السلام، فضلاً عن ذلك

(3) محمد بن إبراهيم اللواتي ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، د. ط. دار صادر، بيروت، 1964، ص 240

(5) William Patrick Henry, French Attempts in East African Countries, British House of Culture and Arts, London, 2009, p. 98

(1) <https://www.universalis.fr/encyclopedie/mombasa/>

MOMBASA - Encyclopædia Universalis

(2) Brian Hoyle, Inter-port competition in developing countries: an East African case, Department of Geography, University of Southampton, Southampton SO1 7 I BJ, UK, p.98.

(3) <https://www.kpa.co.ke/AboutUs/Pages/default.aspx>

About US - Kenya Ports Authority

فقد افتتحت الحكومة الكينية في العاصمة نيروبي اوائل عام 1884 سلسلة من السكك الحديدية المباشرة الى ميناء مومباسا، فضلاً عن إنشاء خط أنابيب لنقل النفط الخام سمي خط حديد مومباسا - نيروبي يصل الى الميناء (60).

الموانئ في دولة موزمبيق

اما في دولة موزمبيق ففيها ميناءان رئيسيان هما:

أولاً ميناء بيرا (Beira) يقع ميناء بيرا على الشواطئ الشمالية لقناة موزمبيق قبالة المحيط الهندي عند مصب نهر بونجو في مقاطعة سوفالا، حيث يقع ميناء بيرا في موقع مركزي على الشواطئ الشرقية لموزمبيق، وهو مركز تجاري ونقل مهم لمنتجات وسط إفريقيا والسلع الساحلية. يصدر ميناء بيرا ثاني أكبر مدينة في موزمبيق منتجات مثل التبغ والأطعمة والخامات والقطن والجلود، ويستورد الأسمدة و القمح والوقود والمنسوجات والمعدات الثقيلة والمشروبات، يحتوي ميناء بيرا على رصيف طوله حوالي (2000 متر) يحتوي على (11) مرسى للسفن (61).

الرصيف الأول محجوز لميناء الصيد. ويوجد في ميناء بيرا ميناء الحاويات الذي فيه محطة متعددة الأغراض التي تشمل على رصيف طوله (650) متراً تقريباً بعمق (12) متر فيه رافعتان جسريتان بطول (36) متر، وتحتوي المحطة على مخزين مساحة كل منهما (11) ألف متراً مربعاً قادرة على استيعاب (100) ألف حاوية من البضائع سنوياً. وتشمل مرافق التخزين وتكدس الحاويات على ساحة مضاءة مساحتها (200) ألف متر مربع و(144) براد يمكن أن تستوعب حوالي (3000) حاوية وبعض البضائع الخطرة. يوجد أيضاً (3.7) ألف متر مربع من مناطق التخزين المخصصة للجرانيت. فضلاً عن ذلك يحتوي ميناء الشحن العام في ميناء بيرا على رصيف بطول (670) متراً مع عمق (10) أمتار وقدرة على التعامل مع (2.3) مليون طن من البضائع، تحوي مرافق تخزين البضائع على خمسة مستودعات تغطي ما يقارب (15) ألف متر مربع منها (12) ألف متر مربع من المساحة المعبدة المفتوحة لاستقبال المعادن مثل الكروم والحديد الصلب والجرانيت وغيرها (62).

الرصيف السادس في محطة البضائع العامة المتخصصة في البضائع المبردة الذي يشمل تصدير الحمضيات والخضروات والسلع الطازجة الأخرى، أما الرصيف الثامن يحتوي على محطة فحم، والرصيف الحادي عشر يحتوي على محطة النفط والرصيف الثاني عشر يسمى رصيف المنبع الجديد ويمكن أن يستوعب السفن التي حولتها تقارب (60) ألفاً (63).

ثانياً ميناء مابوتو (Maputo) يتعامل ميناء مابوتو الساحلي مع الحاويات والمركبات والبضائع العامة، فيه ثلاثة مراسي يبلغ مجموعها (300) متر وبع عمق (8) أمتار، وتحتوي المحطة على مساحة مفتوحة تبلغ (15) ألف متر مربع ومستودعات تبلغ مساحتها خمسة آلاف متر مربع، وتحتوي أيضاً على متاجر ميكانيك ونجارين ومحطة صيانة وإصلاح للحاويات. صناعة التصدير والتصنيع يحتوي ميناء مابوتو على محطات ماتولا وهي محطات مياه عميقة تخدم صناعة التصدير والتصنيع، وخاصة محطة النفط والألمنيوم حيث يمكن لميناء مابوتو للألمنيوم التعامل مع مليون طن من

(1) Brian Hoyle , Op Cit , p. 99 .

(2) رياض جاسم حسن، الأوضاع الاقتصادية في دول شرق إفريقيا (كينيا وموزمبيق) انموذجاً 1973-1991، اطروحة دكتوراه، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 1995، ص231.

(1) سهاد يوسف سبهان، الصراع الدولي على موانئ القارة الإفريقية نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، مطبعة دار السلام، بغداد، 1995، ص95.

(2) رياض جاسم حسن، المصدر السابق، ص233.

الألمنيوم⁽⁶⁴⁾، أما بالنسبة لرصيف النفط تبلغ مساحته (230) متراً بعمق (10.5) متر ويمكنه التعامل مع (350) ألف طن من الوقود الخفيف والثقيل ومنتجات الزيوت المعدنية سنوياً. ومع ذلك فإن محطات ماتولا تتعامل مع مجموعة متنوعة من البضائع. وتم وضع مرسى جديد يبلغ طوله (210) متراً بعمق (9.5) متراً، تبلغ سعة محطة الحبوب (400) ألف طن من الحبوب أو الفول الصويا ويمكن تخزين ما يصل إلى (30) ألف طن من البضائع. وهناك بعض الموانئ الصغيرة في دولة الموزمبيق مثل ناكالا وبيمبا⁽⁶⁵⁾.

الخاتمة

تعد منطقة شرق إفريقيا واحدة من المناطق الاستراتيجية والحيوية في العالم لاعتبارات موقعية من حيث انها تشرف على ممرات مائية لها أهميتها التجارية والعسكرية فضلاً عن أنها قريبة من مستعمرات بريطانيا في الهند، وزادت أهميتها في ظل التنافس الدولي والإقليمي وخاصة بين التاج البريطاني والرايشتاغ الألماني.

سلطت الدراسة الضوء على حقبة تاريخية ميزتها أحداث بدأت منذ أن تم إخضاع مختلف أنحاء القارة الإفريقية للسيطرة الأوروبية، وكانت الدولتان بريطانيا ألمانيا في موقع يسمح لهما بالتنافس والسيطرة على الكثير من المستعمرات وكانت القارة الإفريقية واحدة من ساحات التنافس بينهما، وخاصة في منطقة شرق إفريقيا لذلك قد استطاعت كل منهما من فرض سيطرتها على العديد من الدول ومنها تتجانياً مستغلة مواردها البشرية والمادية أبشع إستغلالاً، وكانت بريطانيا صاحبة النفوذ الأكبر في القارة الإفريقية اذا ما تمت مقارنة المناطق التابعة لها مع ممتلكات الدول الأوروبية الاستعمارية الأخرى، إذ تمكنت بعد عقد مؤتمر برلين 1884-1885 والتسويات المنبثقة عنه من بسط نفوذها على مساحات شاسعة من القارة السمراء في الوسط والشمال والشرق والغرب، وحتى عام 1914 حافظت بريطانيا على مصالحها في موانئ ومناطق شرق إفريقيا من خلال وضع سلاطين زنجبار تحت إشرافها السياسي والعسكري ودعم نفوذهم على طول سواحل شرق إفريقيا من إرشايك في الشمال حتى رأس دلغادو عند المستعمرات البرتغالية في الجنوب .

شكلت تتجانياً محور إرتكاز ألمانيا في إفريقيا الشرقية بفضل موقعها الجغرافي والإستراتيجي المتميزين، لذلك حاولت التمسك بها وبسط نفوذها فوق أرضها والتحكم في إدارتها. وأن التنافس الألماني البريطاني على تتجانياً هو بمثابة حلقة سياسة للإمبريالية العالمية التي شهدتها أوروبا خلال القرن التاسع عشر، وبحصول ألمانيا على تتجانياً استغلت ممتلكات المنطقة إستغلالاً فاحشاً. كما تم تقسيم شرق إفريقيا دون إستشارة الأهالي الأصليين، ومن جهة أخرى نلاحظ إن السياسة الإستعمارية الألمانية قامت بفتح الطريق أمام التجانقيين للتواصل مع المناطق المجاورة من خلال مد الخطوط الحديدية وهي من أوائل الأنشطة الاقتصادية للإستعمار الألماني التي هدفت الى خدمة البلاد.

واهتمت السلطات الألمانية بمشاريع البنى الرئيسية للموانئ والمرافئ البحرية، وقامت بتوسعة الموانئ التي كانت قائمة من قبل، كميناء دار السلام وتانجا والسعدني وكيلوا على المحيط الهندي، والموانئ الداخلية في بوكوبا وموانزا وشيراتي على بحيرة فيكتوريا، وكيفوما على بحيرة تتجانياً، وبعض المرافئ في بحيرة نياسا جنوباً. وجميعها طورت أساساً لنقطة مستعمرة شرق إفريقيا، أمام المنتجات الألمانية ولتسمح بتصدير المنتجات الزراعية والمواد الخام المعدنية، ونظراً لتوفر مستعمرة شرق إفريقيا الألمانية على عدد من الأنهار والبحيرات الصالحة للملاحة والنقل البحري، فقد اهتمت السلطات الاستعمارية كذلك بتطوير خطوط الشحن الداخلي.

(3) سهاد يوسف سيهان، المصدر السابق، ص95.

(4) ريف يوسف سلمان، الموانئ التجارية في دولة موزمبيق، على الموقع الإلكتروني :

[/https://tjiratuna.com](https://tjiratuna.com)

المصادر

أولاً : الكتب الاجنبية.

1. Jack Melian, The European Presence in East African Countries, British House of Culture and Arts, London, 1990.
2. John Alexander McConnell, The British in Kenya (1952–1960): Analysis of A Successful Counterinsurgency Campaign requirements for the degree of Master of Science in Defense analysis from the NAVAL Postgraduate School, June 2005.
3. William Patrick Henry, French Attempts in East African Countries, British House of Culture and Arts, London, 2009.

ثانياً: الكتب العربية والمعربة .

1. جاك ووديس، جذور الثورة الافريقية، ترجمة وتعليق احمد فؤاد وعبد الملك عودة، القاهرة، الهيئة العامة للتأليف والنشر، 1971 .
2. جعفر عباس حميدي، تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر، ط1، دار الفكر للطباعة والنشر، عمان، 2002 .
3. جلال يحيى، تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر، الاسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، 1999
4. جلال يحيى، التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر حتى الحرب العالمية الأولى، الإسكندرية، مطبعة المكتب الجامعي الحديث، 1993.
5. زاهر رياض، استعمار افريقية، القاهرة، الدار القومية للطباعة والنشر، 1965.
6. شوقي الجمل، كشف افريقيا واستعمارها، النهضة المصرية، القاهرة ، 1971 .
7. شوقي الجمل و عبد الله عبد الرزاق ابراهيم، دراسات في تاريخ غرب افريقيا الحديث والمعاصر، معهد البحوث والدراسات الافريقية، القاهرة، 1998.
8. عبد العظيم رمضان، تاريخ اوربا والعالم في العصر الحديث، ج2، القاهرة، الهيئة العامة للكتاب، 1997 .
9. محمود السيد، تاريخ افريقيا القديم والحديث، الاسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، 2006 .
10. و. رودني، تاريخ افريقيا العام، المجلد السابع - افريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية (1880-1935)، بيروت، المطبعة الكاثوليكية، 1990 .
11. و. أ. ج . جرانت، اوربا في القرنين التاسع عشر والعشرين 1789-1950، ترجمة بهاء فهمي واحمد عزت، القاهرة، مطبعة سجل العرب، د.ت .

ثالثاً : الرسائل والاطاريح .

1. احمد محمد طنش، تنجانيقا والسياسة البريطانية في عهد الانتداب 1919-1945، اطروحة دكتوراه، كلية التربية، جامعة القادسية، 2004 .
2. اسماء شمول ، التغلغل الاوربي في افريقيا ومؤتمر برلين 1884-1885 (الكونغو انموذجاً)، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2015.
3. رياض جاسم حسن، الاوضاع الاقتصادية في دول شرق افريقيا (كينيا وموزمبيق) انموذجاً 1973-1991، اطروحة دكتوراه، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 1995 .
4. سهاد يوسف سبهان، الصراع الدولي على موانئ القارة الافريقية نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، مطبعة دار السلام، بغداد، 1995 .
5. شيماء طالب عبد الله المكصوسي، السياسة البريطانية تجاه دول البحر الاحمر للفترة 1939-1957، اطروحة دكتوراه، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2002.
6. عبد الرحمان بوسليمانى ، الاستعمار الألماني في شرق إفريقيا 1885 - 1914، اطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر - 2 أبو القاسم سعد الله، كلية العلوم الإنسانية، 2017.
7. عزيز عبد الله مظلوم، سياسة بسمارك الدبلوماسية والتنافس الالمانى تجاه المستعمرات في افريقيا، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة سانت كليمنتس، 2012 .
8. ليلي حباس، الاستعمار وحركة التحرر في تنجانيقا 1881-1961، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة جيلالي بونعامه خميس مليانة، 2015 .
9. نبراس بلاسم كاظم الطائي، المهاتما غاندي ودوره في جنوب أفريقيا والهند 1869-1918، رسالة ماجستير، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2010.
10. يمينة خباز وبخته النحاس، الاستعمار الالمانى في افريقيا (تنجانيقا، ناميبيا) نموذجاً 1884-1919، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والسياسية وعلوم التسيير، جامعة الجيلالي بونعامه خميس مليانة، 2017.
11. يونس عباس نعمة، سياسة بريطانيا تجاه مستعمراتها في أمريكا الشمالية (1763-1776)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، 2006.

رابعاً: الدوريات.

1. احمد محمد طنش، اتفاقية بونيورو 1955 - قراءة تحليلية لبنودها -، مجلة واسط للعلوم الانسانية، العدد (24)، المجلد (10)، 2014 .
2. الامام بريك، التنافس الاستعماري الاوربي على افريقيا وانعكاساته على التواصل الحضاري بين الجزائر ودول الساحل الافريقي، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر، د.ت .
3. بكاي منصف، ثورة الماجي ماجي ضد التواجد الامبريالي الالمانى في شرق افريقيا 1905-1907، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، العدد (السادس)، د . ت .
4. حسن سيد سليمان، ظاهرة الاستعمار في افريقيا والعالم العربي، مجلة دراسات افريقية، العدد الثاني، ابريل 1986 .
5. رؤوف عباس حامد، تاريخ افريقيا الحديث، القاهرة، مطبعة الآداب، د.ت.

6. عادل محمد حسين وخالد سعود كاظم، الاستعمار البريطاني - الفرنسي لشرق افريقيا في القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، مجلة جامعة تكريت للعلوم، المجلد (19)، العدد (4)، 2012 .
7. عبد الرحمن احمد عثمان، أوجه الخلاف بين النظم الاستعمارية في افريقيا (بريطانيا - فرنسا - البرتغال)، مجلة دراسات افريقية، العدد (العاشر)، ديسمبر 1993.
8. عبد الرؤوف سنو، سياسة المانيا الاستعمارية في شرق افريقيا: محاولات استغلال النفوذ الديني للسلطان العثماني للتغلل في زنجبار (1885 - 1889)، اعمال ندوة مصر والمانيا في القرنين التاسع عشر والعشرين في ضوء الوثائق، تحرير وجيه عبد الصادق، جامعة القاهرة، الناشر دار الثقافة العربية، 1997.

الموقع الالكتروني

https://en.wikipedia.org/wiki/Norddeutscher_Lloyd/ Norddeutscher Lloyd