

التداعيات الجيوسياسية للنقل البحري الفرنسي في السلطنة العثمانية: دراسة في آليات الاختراق الاستعماري (١٢٦٧-١٣٣٢هـ / ١٨٥١-١٩١٤م)

د. مرح رافع البرغش

عضو هيئة تدريسية في الجامعة الإسلامية بمنيسوتا، المركز الرئيسي IUM، كلية الآداب والعلوم الإنسانية - قسم التاريخ والآثار

دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر - جامعة دمشق - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - قسم التاريخ

marah.rafea.albarghash@gmail.com

م.د. سليمة ساطع محمد علي

جامعة الأنبار - كلية التربية للبنات

edw.saleemasat@uoanbar.edu.iq

المُلخَص

اعتمدت السلطات الفرنسية على مخططات متبانية لترسيخ وجودها السياسي والاقتصادي في السلطنة، حيث سعت إلى تنفيذ أهدافها الاستعمارية عبر الاستفادة من تحولات الثورة الصناعية، ومع تطور النقل البحري الفرنسي، استحوذت السلطات الفرنسية على وسائل هيمنة جيوسياسية؛ لتوطيد نفوذها في السلطنة. لذلك فإن هذا البحث يكشف كيف وظفت السلطات الفرنسية أساطيلها البحرية لإضعاف السيادة العثمانية، وكيف تخطت تداعيات هذا التغلغل الأبعاد الاقتصادية لتضحي آليات الهيمنة السياسية، إذ وبفضل هذه الأساطيل فرضت السلطات الفرنسية سيطرتها على طرق التجارة الحيوية ووجهت السياسة العثمانية بما يتسق مع أهداف القوى الاستعمارية، ومنها: الفرنسية، كما أسهم هذا التوسع في التأثير في تحولات السلطات العثمانية، وزعزعة استقرارها، ومن ثم تغيير توجهاتها السياسية الخارجية.

ومن تحليل الوثائق والمصادر التاريخية، فقد عالج البحث التأثيرات الجيوسياسية للنقل البحري الفرنسي في السلطنة إبان الأعوام ١٢٦٧-١٣٣٢هـ / ١٨٥١-١٩١٤م كأداة استعمارية متعددة الأبعاد، وكشف كيف تبدلت أهداف النقل البحري حتى أضحت نظام اختراق استعماري شامل، كما ناقش عواقب هذا التغلغل الفرنسي على السيادة العثمانية، وفي الختام، تضمن البحث نتائج وتوصيات مهمة سلطت الضوء على الأبعاد الجيوسياسية لهذا التغلغل وآثاره المستدامة.

الكلمات المفتاحية: (النقل البحري الفرنسي، السلطنة العثمانية، السياسة الفرنسية).

The Geopolitical Implications of French Maritime Transport in the Ottoman Empire: A Study of Colonial Penetration Mechanisms

(1267-1332 AH / 1851-1914 AD)

Dr. Marah Rafea Albarghash

**College Of Arts and Humanities, Islamic University Of Minnesota, The Main Center
IUM, USA. University of Damascus - Faculty of Arts and Humanities - Department
of History – Syria.**

marah.rafea.albarghash@gmail.com

Dr. Saleema Sate' Muhammed

lecture , Education for girls ,Al –Anbar university, Iraq

edw.saleemasat@uoanbar.edu.iq

Abstract:

The French authorities adopted a variety of strategies to enhance their political and economic presence in the Ottoman Empire, aiming to achieve their colonial objectives by exploiting the changes brought about by the Industrial Revolution. With the development of French maritime transport, the French authorities acquired powerful tools to expand their influence in the Empire. These tools transcended their economic functions and became a means of geopolitical dominance over strategic trade routes and critical infrastructure.

This research explores how the French authorities utilized their naval fleets to undermine Ottoman sovereignty, with the repercussions of this infiltration extending beyond economic dimensions to become mechanisms of political control. Through these means, France was able to assert its influence over vital trade routes and shape Ottoman policies in alignment with the interests of colonial powers, including France. This expansion also contributed to shifts in power within the Empire, destabilizing it and altering its foreign policy orientation. By conducting a thorough analysis of historical documents and sources, this study examines the geopolitical impacts of French maritime transport in the Ottoman Empire during the years 1267-1332 AH / 1851-1914 AD as a multifaceted colonial tool. The research reveals how the maritime infrastructure transitioned from a means of fostering economic relations to a comprehensive colonial penetration system. It also addresses the consequences of this French encroachment on Ottoman sovereignty during that period. In conclusion, the study presents important

findings and recommendations, shedding light on the geopolitical dimensions of this penetration and its lasting effects.

Keywords: French maritime transport, the Ottoman Sultanate, French policy).

المقدمة:

تُعَدُّ دراسة التَّداعيات الجيوسياسية للنَّقل البحري الفرنسي في السُّلطنة العُثمانية موضوعاً مُهماً يُساعد في فهم آليات الاختراق الاستعماري في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين، ففي ظلِّ التَّنَافس الشَّدِيد بين القوى الاستعمارية الكبرى على التَّفوذ في الشَّرق الأوسط، أضحت السُّلطنة العُثمانية محوراً استراتيجياً لهذه القوى التي سعت إلى تقويض سيادتها، ليس فقط عبر التَّدخُّلات العسكريَّة المباشرة، بل أيضاً عبر استراتيجيات غير مُباشرة، وكانت فرنسا إحدى أبرز هذه القوى، إذ انتفعت من الثَّورة الصِّناعية، لتتغلغل في السُّلطنة عبر النَّقل البحري البُخاري، مُستفيدة من هذا التَّحوُّل التَّقني لِتحقيق أهدافها الاستعمارية.

وفي أعقاب توقيع مُعاهدة بالطه ليمان التِّجارية في العام ١٢٥٤هـ/ ١٨٣٨م بين السُّلطنة وبريطانيا، وجدت فرنسا الفرصة للانضمام إلى المُعاهدة بهدف تعزيز مصالحها في السُّلطنة، فبرزت مآربها الحقيقيَّة في السُّلطنة إبان خمسينيات القرن التاسع عشر حين استهل العمل بشكل مُباشر بشركات نقل بحريَّة كبرى، فبدأ دور النَّقل البحري الفرنسي في السُّلطنة يتخطى البُعد التِّجاري ليُضحى أداة استراتيجية لتنفيذ السِّياسة الاستعمارية الفرنسية.

وقد تحوَّلت شبكات النَّقل الفرنسية إلى نظام عصبي مُعقَّد للهيمنة، تجسَّدت في آليات متعددة، فمن خلال التَّحليل الأرشيفي لبعض الوثائق العُثمانية والفرنسية يتَّضح أن إشكالية البحث تتمحور حول كيف حوَّلت فرنسا البنية التَّحتيَّة للنَّقل إلى أداة لتنفيذ استراتيجية "القوَّة النَّاعمة" قبل صياغة المُصطلح ذاته، حيث امتزجت المصالح السِّياسية مع الاقتصادية في تهديد استقرار السِّيادة العُثمانية وأمنها.

وقد جرى اختيار النَّقل البحري الفرنسي في هذا البَحْث لِما له من أثر سياسي مُباشر، وغير مُباشر في المُجتمع العُثماني في جوانب عدَّة، مثل: تسارع انتقال الأفكار، والتيَّارات السِّياسية الغربيَّة إلى المُجتمع العُثماني، والتَّعبير عنها بمُختلف وسائل الإعلام المُتاحة آنذاك، ولكنَّ هذا البحث لن يُعالج هذا الجانب المُسمَّى بـ: "عصر النَّهضة"؛ لوفرة الكتابات عنه، ولأنَّه لم يُقدِّم أمثلة مُقرَّنة اقتراناً

مباشراً مع النّقل البحري الفرنسي، وكذلك لعدم الاستناد على المنهج التّعميمي؛ لأنّه يُنافي الدّقة والموضوعيّة العلميّة، وإنّما سيناقش البحث التّداعيات الجيوسياسية لأنشطة النّقل البحري الفرنسي. أمّا أهميّة البحث، فإنّها تكمن في جوانب عدّة، منها: كشفها عن بعض الأحداث التّاريخيّة التي لم يتم التّطرّق إليها من قبل في مُعظم الدّراسات العربيّة المُقتبسة الأحداث من الدّراسات الأجنبيّة، والتي غصّت البصر عن بعض الحقائق التّاريخيّة لتغطية تدخّلها في هذه الأحداث وإخفاء أهدافها منها، كما تتمحور أهميّة البحث من كشفها عن المنظومة المُتكاملة التي عملت من خلالها فرنسا، حيث لم تكن شركات النّقل مُجرّد ناقلات بضائع وركّاب، بل تحوّلت إلى: قنوات استخباراتيّة لنقل المعلومات الحسّاسة، وأدوات لنشر النّفوذ الثقافي عبر البعثات التّبشيريّة، فضلاً عن قنوات للتّهريب غير القانوني، وجسوراً لوجستيّة لدعم الحركات الانفصاليّة.

ويهدف البحث إلى تقديم تحليل مُعمق للتّداعيات الجيوسياسية للنّقل البحري الفرنسي في السّلطنة العُثمانيّة، والكشف عن الطّرق التي اتّبعها فرنسا لتوسيع نفوذها من تحسين البنية التّحتيّة البحريّة، مع تسليط الضّوء على العواقب الجيوسياسية الكبيرة في ظل التّفاعلات المُعقّدة بين القوى الاستعماريّة والسّلطنة.

كما استند البحث على منهجيّة تاريخيّة تحليليّة عبر الاعتماد على وثائق أرشيفية غير منشورة من الأرشيف العُثماني، ومجموعة من المصادر والمراجع الأجنبيّة: (الفرنسيّة، والتركيّة، والإنكليزيّة)، وقد أوضح مدى التفاعل بين العوامل الاقتصاديّة والسّياسيّة.

أولاً: تطور النّقل البحري الفرنسي (البداية والتحديات):

أدّت هيمنة الوزارات الفرنسيّة على النّقل البحري الشّراعي إلى تأخير إحداث أيّ شركات نقل بحريّة فرنسيّة حتى العام ١٢٠١هـ / ١٧٨٧م. ومع ذلك، شهد العام التالي تحوّلاً جذرياً بعدما مُنح القطاع الخاص صلاحيّة إنشاء شركات تجاريّة مخصّصة للنّقل البحري الشّراعي، فلاقى هذا القرار استحساناً كبيراً من التّجار ورجال الأعمال الفرنسيين، فانطلقوا بحماس في رحلات بحريّة نحو موانئ مختلفة. إلّا أنّ هذه الرّحلات كانت محفوفة بالمخاطر، إذ اتسمت بطول وقت السّفر، وكثيراً ما أسفرت عن خسائر في الأرواح والبضائع. فضلاً عن ذلك، شكّل الإبحار في ظروف جويّة قاهرة تحدياً هائلاً (Daumalin & Carour, 1968, P. 20; Berneron, 2007, P.38-39).

(Raveux, 2018, P. 223)، ممّا دفع النُّجَّار ورجال الأعمال إلى التّفكير في حلول مُبتكرة للتّغلب على هذه العقبات.

وقد ظهرت هذه العقبات في جميع الدُّول الأوروبيّة، فسعت بعض الدُّول إلى التّغلب عليها، لكن جهودها الأوّليّة باءت بالفشل. ومع ذلك، نجحت بريطانيا في النّهاية بالتّخلّي عن الاعتماد على السّفن الشّراعيّة، بعد اعتمادها المُحرّك البخاري، فسمح هذا الابتكار بتطوير السّفن البريطانيّة. وفي المقابل، ظلّت السّلطات الفرنسيّة غير متأكّدة من استخدام المحرّكات البخاريّة في سفنها، وكانت قلقة بشأن الخسائر الماليّة والمخاطر المُحتملة، ولتقيّم جدوى السّفن التي تعمل بالبُخار، قرّرت في العام ١٢٣١هـ / ١٨١٦م التّأكّد من مدى نجاحها، وذلك بشراء سفينة بخاريّة بريطانيّة واختبارها في نهر السين (Seine - شمال فرنسا). علاوة على ذلك، راقب الفرنسيّون السّفن البخاريّة البريطانيّة والإيطاليّة لفهم نجاحها -بشكل أفضل- قبل الالتزام بتطوّيرات مماثلة. وبمجرد اقتناعهم بفعاليّة المحرّك البخاري، بدأت فرنسا في بناء سفنها البخاريّة الخاصّة. ونتيجة ذلك، بدأ رجال الأعمال الفرنسيّون البارزون في تأسيس شركات نقل بحريّة، ممّا عزّز التّجارة البحريّة بين الموانئ الفرنسيّة والموانئ الدّوليّة (Berchon, 1867, P. 57-59; Daumalin & Raveux, 2018, P. 223-). (225; Uygun, 2015, P. 27-28).

ثانياً: الشركات الرائدة في النّقل البحري الفرنسي:

بعد سلسلة من التّجارب المكثّفة التي باء معظمها بالفشل، في حين حقّق بعضها نجاحاً محدوداً، استخلصت فرنسا دروساً بالغة الأهمّيّة من هذه التّجارب وأساليبها المتّوّعة، وشرعت في إنشاء شركات بحريّة بخاريّة متقدّمة، وقد تزامن ذلك مع دخول معاهدة "بالطه ليمان" حيّز التّنفيد. أتاحت لفرنسا فرصة ذهبية للاستفادة من التّسهيلات العثمانيّة، مما دفع فرنسا إلى تأسيس شركات نقل بحريّة، وبدأت بتنظيم رحلات بحريّة إلى مختلف موانئ العالم، بما في ذلك موانئ السّلطنة. ومن بين هذه الشّركات، برزت شركات بحريّة فرنسيّة رائدة، وكان لها دور محوري في ترسيخ الهيمنة الفرنسيّة على التّجارة البحريّة في السّلطنة، ومن أبرزها:

١ - شركة الشّحن البحري:

تأسست هذه الشركة بعد دمج كل من شركة روستاند (Rostand Compagnie) وشركة الشحن الوطنية (Société des Messageries Nationales) في شركة كبيرة تحت اسم: "شركة الشحن البحريّة الوطنية" (Compagnie des Maritimes des Messageries Nationales)، وقد سعت الشركة إلى الحصول على امتياز النّقل من السُّلطات الفرنسيّة، وبعد جهود مضنية تمكنت من تحقيق ذلك في ٢٦ ربيع الآخر ١٢٦٧هـ / ٢٨ شباط ١٨٥١م (-Cozic, 1884, P. 538). وقد نصّت الاتفاقية على تحديد واجبات الشركة تجاه السُّلطات الفرنسيّة وشروط النّقل بموجب هذا الامتياز (Galisset, 1852, P. 685-690; Journal Du Palais, 1851, P. 124-128; Jurisprudence, 1851, P. 124-128).

وقد استهلت الشركة أنشطتها في السُّلطنة منذ حرب القريم ١٢٦٩-١٢٧٢هـ / ١٨٥٣-١٨٥٦م، إذ حوّلت الخطوط العسكريّة المؤقتة في البحر الأسود إلى خطوط دائمة ومنتظمة. ولهذا، باشرت الشركة بتنظيم رحلات مستمرة في محاولة للانضمام إلى التنافس الدولي، كما أسست خطوطاً بحريّة باتّجاه موانئ البحر المتوسط، ولا سيما: ميناء الإسكندريّة، وميناء السويس، وميناء بيروت، وميناء ازمير، وميناء سلانيك (-Annales, 1887, P.523; Jurisprudence (1851), P. 124-125; Vaillant, 1856, P.43-44).

وفي ٤ ربيع الأوّل ١٢٧٠هـ / ٥ كانون الأوّل ١٨٥٣م تمّ تغيير اسم الشركة إلى: "شركة الخدمات البحريّة للشحن الإمبراطوري" (Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales)، ويُحتمل أنّ هذا التّعديل جاء لإرضاء الإمبراطور نابليون الثالث (Napoléon III) (١٢٦٤-١٢٦٨هـ / ١٨٤٨-١٨٥٢م) وتعزيز إمبراطوريّته بفضل دعمه لهذه الشركة بما يُخفّف من أعبائها، وظلّ هذا الاسم مُعتمداً حتّى سقوط الإمبراطوريّة، حيث أعيد تعديله في ٤ رمضان ١٢٨٨هـ / ١٧ تشرين الثاني ١٨٧١م ليصبح شركة الشحن البحري (Compagnie des Messageries Maritimes)، واستمرّ استخدام هذا الاسم حتّى أواخر القرن العشرين (Annuaire, 1893, P. 309; Carour, 1986, P. 111. L'économiste, 1913, P.4; Les) (Notaires, 1861, P. 651; Travaux, 1899, P. 620).

٢ - شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربيّة والأرمنيّة:

تأسست شركة نيكولاس باكيت (N. Paquet & Cie) في مرسيليا في العام ١٢٧٦هـ / ١٨٦٠م؛ بهدف دعم الإمبراطورية الإسبانية في نقل القوات العسكرية والإمدادات الحربية خلال حربها مع المغرب (١٢٧٥-١٢٧٦هـ / ١٨٥٩-١٨٦٠م)، وبعد دراسة الإمكانيات الاقتصادية للمغرب، قام مؤسس الشركة نيكولاس باكيت (Nicolas Paquet) (١٢٤٦-١٣٢٦هـ / ١٨٣١-١٩٠٩م) برحلة تجارية استكشافية إلى المغرب

(Le Journal Des Débats, 1926, P.4.) أسفرت عن اكتشاف فرص واعدة (Camau, 1905, P. 403)، وأدت إلى افتتاح خط تجاري بين مرسيليا والموانئ المغربية في العام ١٢٧٩هـ / ١٨٦٣م. وعلى إثر هذا الإنجاز، غيّر اسم شركته إلى: "شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية" (Compagnie De Navigation A Vapeur Marocaine N. Paquet & Cie)، وأطلق رحلات شهرية لنقل الركاب وشحن الصوف الخام المغربي إلى مرسيليا، فضلاً عن افتتاح خط جديد إلى جزر الكناري لنقل الصباغ الأحمر إلى الموانئ الفرنسية والمغربية (Archives Nationales, 1908, P. 1; Cols Bleus, 1949, P. 5; Le Journal Des Débats, 1926, P. 4).

ثمّ شرع مؤسس الشركة بتوظيف سفنه البخارية في موانئ أخرى لضمان استدامة الأرباح على مدار العام، لا سيما بعد انتهاء موسم تصدير الصوف المغربي، فأسس خطاً من مرسيليا إلى البحر المتوسط، ومنه إلى البحر الأسود، وعمل على توطيد علاقته مع عدد من التجار الأرمن في السلطنة، حتّى غيّر اسم الشركة إلى: "شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية والأرمنية" (C. Cervati, 1891, P. 140; Cols Bleus, 1949, P. 5; Le Journal Des Débats, 1926, P. 4; Le Temps, 1890, P. 3; Uygun, 2016, P. 1344, 1346). وقد حققت الشركة تفوقاً ملحوظاً في موانئ البحر المتوسط، وحصدت إيرادات تجارية ضخمة (-827; Revue, 1899a, P. 827-590; Revue, 1899b, P. 589-590).

٣- شركة سيبريان فابر وشركائه:

أسس سيبريان فابر (Cyprien Fabre) (١٢٥٤-١٣١٣هـ / ١٨٣٨-١٨٩٦م) أعماله البحرية مستنداً إلى إرث عائلي طويل الأمد في هذا المجال، إلى جانب اهتمامه بالنشاط المصرفي، وقد أقام علاقات وثيقة مع عدد من المصرفيين الفرنسيين الذين ساعدوه في تأسيس شركة بحرية

جديدة في العام ١٢٨٤هـ / ١٨٦٨م تحت اسم شركة سيبريان فابر وشركائه (La Société Cyprien Fabre et Cie) (Uygun, 2018, P.416)، وقد قامت هذه الشركة على تطوير خدمات النقل البحري في موانئ متعدّدة حول العالم، ممّا أسهم في توسيع النفوذ الفرنسي ضمن منظومة التجارة البحرية الدوليّة.

وقد وسعت الشركة خدماتها حتّى شملت موانئ شرق البحر المتوسط والبحر الأسود، حيث أرسل فابر إحدى سفنه البخاريّة في رحلة تجربيّة في العام ١٢٨٤هـ / ١٨٦٨م إلى هذه الموانئ، ثمّ أعقبتها رحلات عدّة غير منتظمة بحسب حاجة الشركة، وبعد العام ١٢٩٣هـ / ١٨٧٧م بدأت تنتظم الرّحلات تدريجياً حتّى أصبحت نصف شهريّة (Camau, 1905, P. 401-402; Giraud, 1929, P. 67; Uygun, 2018, P. 416).

وفي الختام، يمكن القول: إنّ هذه الشركات البحريّة تعدّ من أبرز النماذج التي تعكس مدى تطوّر النقل البحري الفرنسي في القرن التاسع عشر، بما يخدم الأهداف الاستعماريّة الفرنسيّة في أراضي عدّة حول العالم، بما في ذلك الأراضي العثمانيّة.

ثالثاً: الأبعاد الجيوسياسيّة للنقل البحري الفرنسي في السّلطنة العثمانيّة:

كانت للنقل البحري الفرنسي في السّلطنة فاعليّة عالية استوعبت الأبعاد الجيوسياسيّة، وقد شكّلت هذه تحديّات على السّلطنة إبّان مرحلة حرجة من تاريخها، ولم يكن الاعتماد على شركات النقل البحريّة الفرنسيّة للتجارة فحسب، بل لتدعيم الأهداف السياسيّة الفرنسيّة، فأُسفر عن تغييرات استراتيجية في سياستها الداخليّة والخارجيّة، لذلك كلّهُ سيتمّ استعراض الأبعاد الجيوسياسيّة لهذا النقل في السّلطنة.

١ - استراتيجية النقل الفرنسي في زعزعة الاستقرار العثماني:

لاحظت السّلطنة العثمانيّة مع تنامي حركة الرّحلات البخاريّة مدى الحاجة للاقتداء بالأنظمة الأوروبيّة، وتحديث أنظمة جوازات السّفر العثمانيّة الصّادرة منذ عهد السّلطان محمود الثّاني (١٢٢٣-١٢٥٥هـ / ١٨٠٨-١٨٣٩م)، وقد تأخّر هذا التّحديث لسنوات عدّة بعد بداية الرّحلات المنتظمة، ولكن السّلطنة أصدرت بين الأعوام ١٢٨٠-١٢٨٣هـ / ١٨٦٤-١٨٦٧م تحديثات جوهريّة لنظام غرفة جواز السّفر (Pasaport Odası Nizamnamesi)، تلتها تعديلات أخرى خلال

الأعوام ١٢٨٥ - ١٣٠١ - ١٣١١هـ / ١٨٦٩ - ١٨٨٤ - ١٨٩٤م، وكان على المسافرين العثمانيين التّقدم بطلبات لاقتناء جوازات سفر عبر المحاكم الرسميّة، في حين كان على الأجانب القادمين إلى السّلطنة الحصول على جواز سفر صادر من موطنهم الأم، وفرضت السّلطنة غرامات على المسافرين الذين لم يُصدروا جوازات سفر، ثمّ شدّدت عليهم، واعتُقلت كلّ المخالفين العثمانيين، ورحلت الأجانب من السّلطنة (Ekinci, 2021, P. 311; Düstur, 1303, P.1530-1535; Ertuğral & Arslan, 2021, P.28; Yilmaz, 2023, P.156-157, 163).

وفي ٢٩ ذو الحجة ١٣٠٣هـ / ٢٩ أيلول ١٨٨٦م، أصدر ناظر وزارة الخارجيّة العثمانيّة، كوجك فؤاد بك، قراراً يقضي بضرورة تشديد الرّقابة على شركات النّقل البحري في البحر المتوسّط والبحر الأسود، لمنع نقل المسافرين دون جوازات سفر رسميّة (Başbakanlık, 1303, P.1)، كما أصدر ناظر وزارة الخارجيّة، مصطفى أيّقه في ٢٠ صفر ١٣٠٤هـ / ٥ تشرين الثاني ١٨٨٦م، قراراً آخر، يتضمّن حظر نقل المسافرين بطرق غير قانونيّة (Başbakanlık, 1304, P.1).

ومع تزايد الضّغوطات، أضحت عمليات النّقل غير المشروع تجذب فئات لا بأس بها من المُجتمع العثماني، وخاصّة: المُتمرّدين، أو الثّائرين، أو الفارين من العدالة... إلخ، فبرزت آنذاك فئة من الأرمن والموارنة الذين تعاونوا مع شركات النّقل الفرنسيّة؛ لتسهيل تهريب الخارجين عن القانون مقابل مكاسب ماديّة ضخمة، وقد شاركت في عمليّة النّقل شركات النّقل البحريّة الفرنسيّة، مثل: الشّركة الفرنسيّة للملاحة البخاريّة سيبريان فابر وشركائه، حيث كانت سُفنُها ترسو بعيداً عن الموانئ لاستقبال المسافرين من القوارب الشّراعيّة الصّغيرة؛ لنقلهم إلى وجهتهم الرّئيسيّة، وعلى سبيل المثال: كان هناك في العام ١٣٠٦هـ / ١٨٨٩م عدد كبير من المسافرين غير الشّرعيين في ميناء مرسين، حيث استغلّت السّفن النّابغة للشّركة هذه الفرصة لنقلهم، ما أدّى إلى تقليص رحلاتها المُعتادة نحو الميناء، وقد أكّدت تقارير وكالة مرسين أنّ الشّركة فضّلت نقل الرّكاب غير الشّرعيين لتحقيق أرباح مُضاعفة على حساب شحن البضائع (Uygun, 2018, P. 434).

وبالرّغم من جهود السّلطات العثمانيّة في مكافحة تهريب المسافرين، بما في ذلك القَبْض على العديد منهم إثر الإبلاغ عنهم، إلّا أنّ شركات النّقل الفرنسيّة استمرت في دعم الأنشطة الثّوريّة الأرمنية داخل السّلطنة وخارجها، فعلى سبيل المثال: رست سفينة الكونغو النّابغة لشّركة الشّحن

البحري الفرنسي في البحر على مسافة ستّة أميال من ميناء الإسكندرون في ٢٩ محرّم ١٣١٧هـ / ٩ حزيران ١٨٩٩م، واستقبلت ثلاثين أرمنياً، وأوصلتهم إلى جزيرة قُبرص، وعندما علمت السُلطات العُثمانيّة أرسلت طلباً إلى القنصل الفرنسي لتحذير قُبطان السّفينة وتأدية اللّازم (Osmanlı Belgelerinde, 2002, P. 131-132).

وقد تكرّرت هذه الحالات عبر شركات النّقل البحريّة الفرنسيّة التي ساعدت الأرمن في التّنفّل من مُختلف الموانئ الأوروبيّة إلى الموانئ العُثمانيّة بأساليب غير مشروعة من خلال تنكُّرهم بزي مُوظّفي هذه الشّركات، ومن الأمثلة البارزة على ذلك ما حدث في ٩ شوال ١٣١٤هـ / ١٣ آذار ١٨٩٧م عندما وصل أربعة من الأرمن المُستقرين في مرسيليا منذ إثارتهُم بعض الاضطرابات في حلب وآطنه، إلى قُبرص على متن سفينة جيروند التّابعة لشركة الشّحن البحري، ومن هناك شقّوا طريقهم إلى ميناء الإسكندرون، حيث صعدوا سرّاً على متن سفينة بريطانيّة، مُواصلين رحلتهم عبر التّكُـر بزي مُوظّفيها، وكانوا مُتهَيّئين للقيام بثورات في نهاية الشّهر. وبعدما علمت السُلطات العُثمانيّة بهذه الخطط، اتّخذت إجراءات حاسمة، فعزّزت الوجود العسكري في الميناء والأراضي المُجاورة للقبض على المُتأمّرين وإحباط طمُوحاتهم الثّوريّة (Osmanlı Belgelerinde, 2002, P. 100-102; Uygun, 2015, P. 291). كما نجحت سُلطات الجمارك بإحباط مُحاولة سفينة ساكالير التّابعة لشركة الشّحن البحري في ١٣ رجب ١٣٢٤هـ / ٢ أيلول ١٩٠٦م لنقل سبعة عشر أرمنياً من ميناء الإسكندرون بشكل غير رسمي، ومنعتهم من الصُّعود على متن السّفينة، واتّخذت الإجراءات اللّازمة ضدهم، وفي ضوء هذه الإجراءات المُقلقة، دعت وزارة الخارجيّة العُثمانيّة لمنع أي أنشطة غير قانونيّة من شأنها أن ترزعزع الاستقرار والنّظام داخل السّلطنة (Osmanlı Belgelerinde, 2002, P. 131-132).

ومن الواضح أنّ عمليات التّهريب لم تكن حكراً على جهات فرديّة مُتخصّصة في شركات النّقل الفرنسيّة فحسب؛ بل تجدر الإشارة إلى أنّها نالت دعم من غالبيّة السّفراء والقناصل الماكثين في السّلطنة وتمّ تسهيل هذا الدّعم من استغلال الحصانة الدّبلوماسيّة، والأمثلة على ذلك كثيرة، ففي العام ١٣١٣هـ / ١٨٩٦م شرع ثلاثون أرمنياً في رحلة بحريّة من ميناء مرسين إلى ميناء مرسيليا مُستعينين بخدمات شركة الشّحن البحري، وتضمّنت المجموعة أربعة أفراد مطلوبين من قبل السُلطات

العُثمانيَّة، ومنهم: زعيم أرمني بارز شارك في الأحداث الأرمنية الأولى المعروف باسم أغاسي (Aghassi)، ورفاقه الثلاثة: راتشيا (Ratchia)، وإياك (Eyak)، وميلدج (Meldj)، ورافق المسافرين في رحلتهم مُترجم القنصل البريطاني السَّيِّد تشالام (M. Chalam)، والقنصل الإيطالي كافاز (Cavaz)، وجرى بشكل مُباشر عبر الميناء بتسهيل من السَّفير الفرنسي بول كامبون (Paul Cambon) (١٢٥٨-١٣٤٢هـ / ١٨٤٣-١٩٢٤م)، والقنصل البريطاني هنري دودلي بارنهام (Henry Dudley Barnham) (١٢٧٠-١٣٥٤هـ / ١٨٥٤-١٩٣٦م)، فأرسلت وزارة الخارجية العُثمانيَّة برقيَّة في ١٠ شوال ١٣١٣هـ / ٢٥ آذار ١٨٩٦م إلى السَّفير العُثماني في مرسيليا، ويدعى مافرويني بك (١٢٦٤-١٣٤٧هـ / ١٨٤٨-١٩٢٩م)، تتضمن مُواصفات هؤلاء الأشخاص؛ للتأكُّد من وصولهم إلى مرسيليا، ومن ثمَّ إرسال تقارير دوريَّة عن سلوكهم، وأنشطتهم في حال استقرارهم الدَّائم هناك، وفي اليوم التَّالي، أرسل السَّفير العُثماني برقيَّة لتأكيد وصولهم إلى مرسيليا، وتوجَّههم نحو باريس (Aghassi, 1894, P. 317; Osmanlı Belgelerinde, 2002, P. 62-63).

ولم تكن هذه الحالة فريدة، بل كانت تحدُّث بشكل دوري، ففي ١٥ جُمادى الآخرة ١٣٢٢هـ / ٢٧ آب ١٩٠٤م ساعد أحد القناصل الأمريكيَّين خمسة من الأرمن، اثنان مِنْهُم هاربان من السُّجون العُثمانيَّة، وثلاثة أدينوا بجريمة قتل، وأوصلهم إلى السَّفينَة التَّابعة لشركة الشَّحن البحري على الرَّغم من الإجراءات العُثمانيَّة الصَّارمة (Uygun, 2015, P. 291)، وقد شكَّلت هذه التَّنقُّلات غير القانونيَّة تهديداً كبيراً على السُّلطنة، وأثرت سلباً في سياستها، ويرجع السَّبب الرَّئيس لذلك، هو دعم السِّياسات الدَّولية للمُعاضرين المحليَّين؛ بهدف تدعيم أهدافهم الخاصَّة، وإلحاق أضرار جسيمة في سياسة السُّلطنة وأمنها.

ولم يقتصر الوَضْع على الأرمن المُقيمين داخل السُّلطنة، بل أثر أيضاً في المُقيمين خارجها؛ ذلك لأنَّ شركات النُّقل الفرنسيَّة سهَّلت أيضاً حركة الأرمن من الإمبراطوريَّة الرُّوسِيَّة وبعض الدُّول الأوروبيَّة إلى الموانئ العُثمانيَّة بطرق غير مَشروعة؛ بهدف دعم أرمن الدَّاخل في مُعارضتهم للسلطات العُثمانيَّة، وكمثال على ذلك: فإنَّ شركة نيكولاس باكيت نقلت عدداً مِنَ الأرمن من ميناء باتومي، وميناء مرسيليا إلى كلِّ من: ميناء استانبول، وميناء صامسون، وفور وصولهم، أرسلت بلاغات إلى السُّلطات العُثمانيَّة، مما دفعها إلى إصدار أوامر باتَّخاذ الإجراءات اللَّازمة ضدهم

(Uygun, 2016, P. 1353)، وهذه الأمثلة توضّح كيف كان حجم الأثر السلبي لأنشطة شركات النّقل الفرنسيّة على سياسة السّلطنة، الأمر الذي عزّز التّدخل الفرنسي وغيره من القوى الأوروبيّة في الشّؤون الدّاخلية العُثمانيّة.

٢- توظيف النّقل الفرنسي في التّسهيلات اللّوجستيّة الأمريكيّة للثورات الدّاخلية العُثمانيّة:

لقد أسهمت شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربيّة والأرمنية دون غيرها من شركات النّقل الفرنسيّة بدعم الأرمن في السّلطنة، وكان الهدف من ذلك إرضاء حكوماتهم في الميل إلى الأرمن في السّلطنة، وتفضيلها لهم دون غيرهم في ظلّ الأحداث العُثمانيّة-الأرمنية المتفاقمة يوماً بعد يوم، وتحديدًا في ذروة اشتباكاتهم، أي: في العام ١٣٠٧هـ/ ١٨٩٠م عبر إعانتهم ماديًا، ومعنويًا، وبكل الطّرق، والوسائل المتّاحة؛ للتصدّي للسّلطنة العُثمانيّة، ومنها: إرسال كتاب للأرمن القاطنين في السّلطنة في ١٣ ربيع الآخر ١٣١١هـ/ ٢٤ تشرين الأول ١٨٩٣م من اللّجنة الأرمنية الأمريكيّة (Armenian-American Committee)، أو كما أطلق عليها في الوثيقة العُثمانيّة: "لجنة الفساد الأرمنية الأمريكيّة" إلى ميناء مرسيليا الذي يهدف إلى تدريب الأرمن على الأنشطة العسكريّة، ولم تقتصر مساعدات الشّركة على ذلك، بل قامت بإيصال: الأوسمة، والميداليات الذّهبيّة، والفضيّة الأمريكيّة كحوافز للأرمن بعد إتمام التّدريبات العسكريّة (Başbakanlık, 1893, P.2; Uygun, 2016, P. 1348-1349).

ومن المثير للانتباه هنا معرفة السّبب وراء اعتماد الولايات المتّحدة الأمريكيّة على شركة نيكولاس باكيت لدعم الأرمن، بدلاً من استخدام سفن بخاريّة تابعة لها، فمن الواضح أنّ هذا يتم عزوه إلى أنّ الولايات المتّحدة الأمريكيّة لم تكن تمتلك آنذاك أسطولاً بحريّاً بخاريّاً قادراً على تلبية احتياجاتها في دعم الأرمن، حيث كانت أنشطتها التجاريّة في السّلطنة تقتصر على استخدام السفن الشّراعيّة البطيئة (Geyikdağı, 2011, P. 71-73) التي لم تكن قادرة على الاستجابة العاجلة للمتطلبات السياسيّة والعسكريّة المتزايدة، وبالتالي، لم يكن أمام الولايات المتّحدة الأمريكيّة إلّا الاعتماد على شركات النّقل البخاريّة مثل باكيت؛ لتحقيق أهدافها.

٣- التّوظيف الاستخباري للنّقل الفرنسي:

عدت الاستخبارات ظاهرة تاريخية منذ أقدم العصور، وتطوّرت أشكالها وأدواتها وفق السياقات السياسية والاستراتيجية في كل عصر، ففي العصر العثماني شهدت الساحة الدولية تصاعداً متزايداً في أنشطة المخبّرين الأوروبيين، ولا سيما الفرنسيين، وكانوا مدفوعين بالرغبة الاستعمارية في بسط النفوذ في الأراضي العثمانية، وقد تمحورت الأهداف الرئيسة لهؤلاء المخبّرين حول جمع المعلومات الاستخباراتية، ورصد التحوّلات السياسية العثمانية بتفاصيلها، ثمّ نقلها إلى المراكز الاستعمارية (Öztuna, 2004, P. 66). ولم تنحصر أنشطتهم في الأوساط الدبلوماسية الرسمية، بل امتدّ ليشمل فئات متعدّدة من العاملين في مختلف المهن، منها: التجارية، والصناعية، والعلمية، والدينية، متّجهين بموجب تعليمات رسمية إلى أدوات لخدمة المشاريع الاستعمارية (Silinsky, 2016, P.17).

وقد شكّل التطوّر في النقل البحري منعطفاً حاسماً في تقوية الاستخبارات الفرنسية، حيث أتاحت السفن البخارية تدفق غير مسبوق للمخبّرين الفرنسيين نحو الأراضي العثمانية، ممّا مكّن السلطات الفرنسية من الاعتماد على شبكتها الاستخباراتية في رصد التحوّلات الاستراتيجية العثمانية ومراقبة تحركاتها العسكرية، مع التركيز على: التمردات الداخلية، والاستعدادات الحربية، وكذلك التحالفات الإقليمية، وقد أسفرت هذه العمليات عن تراكم كمّي ونوعي من البيانات الاستخباراتية وصاغت السياسات الفرنسية تجاه السلطنة العثمانية، وأفادت السلطات الفرنسية خاصة، والدول الأوروبية المرتبطة مع الفرنسيين بعلاقات وطيدة عامّة.

أضف إلى ما سبق أنّ أدوار الشركات الفرنسية تجلّت في تيسير حركة العناصر الاستخبارية، إلى جانب المشاركة الفعلية في العمليات الاستخباراتية داخل السلطنة، وتعد قصة السفينة التابعة لشركة الشحن البحري الملقبة غوادال (Guadale) مثلاً واضحاً لذلك، عندما نقلت في ٢٤ ذو القعدة ١٣١٧هـ / ٢٦ آذار ١٩٠٠م عدداً من الركاب من استانبول إلى مرسيليا مروراً بسلانك، وكان من بين الركاب شكرو باشا (Sükrü Paşa) وهو ملازم فرقة سلاح الفرسان العثمانية، فرسا مسؤولو السفينة البخارية قرب الرّصيف العسكري في ميناء سلانك بجّة نقل المّلازم إلى مقر عمله، ومن الظاهر، أنّ هذا الرّصيف كان مكتظاً بالقوّات العسكرية العثمانية المتأهبة لشنّ إحدى حروبها الخارجية، فاستغل مسؤولو السفينة وجودهم هناك، وبدأوا التقاط الصور

الفوتوغرافية للرّصيف العسكري، والقوّات العسكريّة العُثمانيّة المُتمركزة فيه قبل الإبحار إلى مرسيليا، ووصل نبأ هذه العمليّة إلى والي سلاّنيك حسن بك، فأرسل برقيّة مُشفرة إلى وزارة الدّاخليّة العُثمانيّة (İçişleri Bakanlığı) في استانبول؛ يحثّها على اتّخاذ الإجراءات المُناسبة ضد المتورّطين (Başbakanlık, 1317, P.1).

ومن الأدلّة أيضاً على العمليّات الاستخباراتيّة يُمكن الحَديث عن أنشطة شركة الشّحن البحري إبّان الحروب العُثمانيّة-البُلقانيّة ١٣٣٠-١٣٣١هـ/١٩١٢-١٩١٣م، ففي برقيّة سرّيّة مُؤرخة في ١ ربيع الآخر ١٣٣١هـ/ ١٠ آذار ١٩١٣م ورد أنّ مسؤولين من إحدى السّفن التّابعة للشّركة ك: ألكسندر (Alexandre)، وستيليو (Stèleo) جمعوا مَعلومات عن البحريّة العُثمانيّة، والاستعدادات العسكريّة في أثناء رسوّها في ميناء سلاّنيك، وقد عرضت هذه المَعلومات لاحقاً على السّلطات اليونانيّة بمُوافقة السّلطات الفرنسيّة (Başbakanlık, 1331, P.1)، وتوكّد مثل هذه الإجراءات التّعاون العميق بين السّلطات اليونانيّة والفرنسيّة في جُهودهما لكشف المَعلومات السّريّة المُتعلقة بالسلطنة العُثمانيّة.

٤ - البعثات التّبشيريّة والنّقل الفرنسي:

مثّلت الإرساليات التّبشيريّة مُنذ ظهورها تجسّيداً بارزاً للتّدخل الدّيني والسّياسي في التّاريخ الاستعماري الحديث، حيث كانت هذه المؤسّسات الذّراع النّاعم للاستعمار الغربي، وخاصّة الفرنسي منه، في تهيئة المُجتمعات الشّرقية للغزو العسكري، ولتوضيح الصّلة الوثيقة بين البعثات التّبشيريّة والحركة الاستعماريّة، يمكن الاستشهاد بتصريحات عدّة لكتّاب غربيين، منها: ما أوضحه الكاتب الأمريكي جاك مندلسون (Jack Mendelsohn) (١٣٤٤-١٤٣٨هـ/١٩٢٦-٢٠١٧م) حول المُكابدة الفادحة المُبذولة للتّعويل على المُبشّرين في خدمة الاستعمار، وأكّدها أيضاً وزير الحربيّة الفرنسي في رسالة مُوجّهة إلى حاكم جزيرة المارتينيك -شرق البحر الكاريبي- في قوله: على المُبشّرين إدراك مدى فداحة الإرشاد الدّيني للمبادئ الرّئيسة في الإنجيل المُتعارضة مع المقاصد الاستعماريّة (مندلسون، ١٩٧١، ص ٢٠٩)، علاوة على ذلك، أشاد الكاتب الفرنسي فاليريين جروفير (Valérien Groffier) (١٣٠٧-١٣٤٦هـ/ ١٨٩٠-١٩٢٨م) على أهميّة الإرساليات

التَّبشِيرِيَّة لِلْمِيسَاة الْفَرَنْسِيَّة، وَأشار إلى أَنَّ الْمُبْشِرِينَ امْتَلَكُوا وَعِيَا عَمِيقاً بِكَيْفِيَّة الْمُوازنَة بين مسؤولِيَّاتِهِمْ تَجاه السِّيَاسَة الْفَرَنْسِيَّة وَالتَّزامِهِمْ بِالَّذِينَ الْمَسِيحِي (De Broc, 1895, P. 205). وفيما يَتَعَلَّقُ بِالنَّوْجَةِ الْفَرَنْسِي نَحْوَ الْإِرسَالِيَّاتِ التَّبشِيرِيَّة، وَارتباطُها بِالسِّيَاسَة الْفَرَنْسِيَّة، فَإِنَّهُ يَعود إلى الْعَصْرِ النَّابِلْيُونِي، وَقَدْ عَبَّرَ الْإِمْبَرَاطُورُ نَابِلْيُونُ بُونَابَرْت عَنْ ذَلِكَ بِوُضُوحِ إِبَانِ الْمَجْلِسِ الْإِمْبَرَاطُورِي فِي ١١ صَفَر ١٢١٩هـ / ٢٢ أيار ١٨٠٤م قَائِلاً: "إِنَّ رَغْبَتِي فِي إِعَادَةِ تَأْسِيسِ الْإِرسَالِيَّاتِ التَّبشِيرِيَّة الْخَارِجِيَّة تَأْتِي مِنْ أَنَّ الْمُبْشِرِينَ الْمَسِيحِيِّينَ قَدْ يَكُونُونَ مُفِيدِينَ جِداً لِي فِي: آسِيَا، وَإِفْرِيقِيَا، وَأَمْرِيكا، وَسَأَجْعَلُهُمْ يَسْتَكْشِفُونَ جَمِيعَ الْبُلْدَانِ الَّتِي يَزُورُونَهَا، وَإِنَّ حَرْمَةَ لِبَاسِهِمْ لَنْ تَحْمِيَهُمْ فَحَسْبَ، بَلْ سَتَعْمَلُ عَلَى إِخْفَاءِ نَوَايَاهُمْ السِّيَاسِيَّة (De Broc, 1895, P. 205)". وَأَكْثَرُ أَنَّ مَسْئُولَ الْإِرسَالِيَّاتِ التَّبشِيرِيَّة: "لَنْ يُقِيمَ بَعْدَ هَذَا التَّارِيخِ فِي رُومَا، بَلْ فِي بَارِيس (Groffier, 1905, P. VII)", وَبِالنَّاتِلِي، فَقَدْ حَدَّدَ الْمَجْلِسُ الْإِمْبَرَاطُورِي الْمَشْهَدَ السِّيَاسِي لِلْإِرسَالِيَّاتِ التَّبشِيرِيَّة الْفَرَنْسِيَّة فِي جَمِيعِ أَنْحَاءِ الْعَالَمِ، وَمِنْ وَجْهَةِ نَظَرِ الْكَاتِبِ الْبَرِيطَانِي هَرْبِرْتُ جُورْجِ وِيلْز (Herbert George Wells) (١٢٨٢-١٣٦٥هـ / ١٨٦٦-١٩٤٦م) أَنَّ هَذَا الْمَجْلِسَ قَدْ شَوَّهَ هَدَفَ الْإِرسَالِيَّاتِ الْفَرَنْسِيَّة مِنْذُ ذَلِكَ التَّارِيخِ فَصَاعِداً (Wells, 1922, P. 903).

وَنَظْراً لِلْمَكَانَةِ السِّيَاسِيَّة الْوَاضِحَةِ لِلْإِرسَالِيَّاتِ التَّبشِيرِيَّة، قَدِّمَتْ فَرَنْسا تَسْهِيلَاتٍ اسْتِثْنَائِيَّة وَامْتِيازَاتٍ حَصْرِيَّة لَهَا مِنْ خِلَالِ الْمُصَادَقَةِ عَلَى اتِّفَاقِيَّةٍ مَعَ شَرَكَةِ الشَّحْنِ الْبَحْرِيَّة الْوُطْنِيَّة فِي ٢٦ ربيع الآخر ١٢٦٧هـ / ٢٨ شباط ١٨٥١م، وَقَدْ تَضَمَّنَتْ الْإِتِّفَاقِيَّة الْعَدِيدَ مِنَ الْمَوَادِّ خُصَّصَتْ الْمَادَّةُ ٣١ مِنَ الْفَصْلِ الثَّامِنِ لَشَرْحِ تَفْصِيلِيٍّ حَوْلِ الْخُصُومَاتِ الَّتِي تَضَمَّنَتْ إِلْزَامَ الشَّرَكَةِ بِنَقْلِ جَمِيعِ الْمُبْشِرِينَ وَالْعَامِلِينَ فِي الطَّوَائِفِ الدِّينِيَّة دُونَ فَرْضِ أَيِّ رُسُومٍ لِلشَّرَكَةِ (Galisset, 1852, P. 685-); (690; Journal Du Palais, 1851, P. 152-157; Jurisprudence, 1851, P. 124-128)؛ بِغِيَّةِ تَسْهِيلِ نَقْلِهِمْ، وَكَانَ إِلَى مُخْتَلَفِ أَنْحَاءِ السُّلْطَنَةِ بِأَعْدَادِ هَائِلَةٍ وَفِي أَسْرَعِ وَقْتٍ مُمَكِنٍ.

وَكَانَ الْهَدَفُ مِنْ ذَلِكَ كُلِّهِ تَعْزِيزَ التَّغْلُغْلِ التَّبشِيرِيِّ فِي النَّسِيجِ الْاجْتِمَاعِيِّ الْعُثْمَانِيِّ تَمْهِيداً لِإِحْكَامِ الْهَيْمَنَةِ الْعَسْكَرِيَّة فِي الْمُسْتَقْبَلِ، وَمِنْ الظَّاهِرِ أَنَّ مَا حَقَّقَتْهُ هَذِهِ الْإِرسَالِيَّاتُ فَاقَ بِنَتَائِجِهِ مَا يُمْكِنُ أَنْ يُحَقِّقَهُ التَّغْلُغْلُ الْعَسْكَرِيُّ، مِنْ خِلَالِ ارْتِبَاطِ الْمُبْشِرِينَ الْمُبَاشِرِ وَالْمُسْتَمَرِّ مَعَ الْمُجْتَمَعَاتِ الْمَحَلِّيَّة، مِمَّا هَيَّأَ لَهَا إِعْدَادَ الْأَرْضِيَّةِ النَّقَافِيَّةِ الَّتِي سَتَكُونُ مُرْتَكِزاً لِلْسِّيَاسَةِ الْفَرَنْسِيَّةِ الْاِقْتِصَادِيَّةِ

والسياسية، ومن ثم العسكرية، لذلك كله، ركزت الأنظمة السياسية على المبشرين، إلى جانب هيئات أخرى في تدعيم الأهداف السياسية الفرنسية وتوطيدها.

ومع ظهور شركات النقل الفرنسية ازدادت حركة نقل المبشرين نحو الأراضي العثمانية بشكل ملحوظ، ولا سيما في الأراضي التي كثرت فيها الاستثمارات الفرنسية، وقد اكتسبت هذه الحركة زخماً جديداً بعد أن أسدى إليهم بموجب مراسيم الإصلاحات وخاصةً خط همايون (Hattı Hümayün) في العام ١٢٧٢هـ / ١٨٥٦م امتيازات واسعة للمسيحيين العرب والأجانب شملت: إنشاء مؤسسات خاصة بهم في السلطنة كالمدارس (Altındal, 2019, P.15; Turan, 2020, P.20)، وبالرغم من أهمية القرارات العثمانية، إلا أن وضع المبشرين لم يتحسن بالقدر المنشود، لولا جهود شركات النقل البحرية الفرنسية الحديثة التي سرعت عمليات النقل وقدمت مزايا متنوعة ضمنت الراحة والأمان في أثناء السفر والنقل.

وقد أدى توسع شركات النقل الفرنسية، وسهولة حركة المبشرين نحو السلطنة إلى زيادة كبيرة في عدد المؤسسات، والمدارس التبشيرية، متجاوزة تلك الموجودة في القرون السابقة. ومن خلال إجراء مقارنة بسيطة بين عدد المدارس التبشيرية الفرنسية التي أسست في السلطنة قبل ظهور النقل البخاري وبعده، فيتضح أن عدد المدارس منذ تاريخ تأسيس أول مدرسة هناك في العام ٩٩٠هـ / ١٥٨٣م ولغاية العام ١٢٦٢هـ / ١٨٤٦م وصل إلى تسع مدارس فقط، وفي المقابل فقد بلغ عدد المدارس التبشيرية الفرنسية المفتحة هناك منذ خمسينيات القرن التاسع عشر حتى ١٣١٨هـ / ١٩٠١م ما يقارب ٢٦٠ مدرسة، وتضاعف هذا العدد حتى ١٣٣١هـ / ١٩١٣م، ليصل إلى ما مجموعه ٥٠٠ مدرسة، وقد شيدت حوالي ٧٠% منها في بلاد الشام (بيات (٢٠١٣)،

ص: ٦٨١)، في حين شيدت المدارس المتبقية في الأناضول (Bilgin, 2006, P.267).

إن هذه المقارنة تؤكد أن العامل الرئيس وراء زيادة هذه المدارس هو تحسين حركة النقل وتسريعها عبر شركات النقل الفرنسية، وقد كانت المهمة الرئيسة لهذه المدارس هي تعزيز الثقافة الفرنسية في السلطنة، وهو ما يمكن وصفه بأنه شكل من أشكال الاستعمار الثقافي من خلال تغريب التعليم، ويقول في هذا الصدد الكاتب الفرنسي جيروم بوكيه (Jérôme Bocquet)، في بحثه: "كيفية البقاء مسلماً في مؤسسة أجنبية، فالإسلام في المستوطنات الفرنسية في الشرق الأوسط في

نهاية الدولة العثمانية: إن الجهود التبشيرية في السلطنة لم تقتصر على تعليم اللغة الفرنسية للمسيحيين، بل اجتذبت المسلمين أيضاً لتلقي التعليم (Bocquet, 2007, P. 60-61).

ومن الواضح أن انتشار اللغة الفرنسية المتزايد في السلطنة العثمانية أثار قلق الدول الأوروبية المستثمرة هناك حتى اشتكى الطبيب الألماني روبرت ريدر باشا (Robert Reider Paşa) من الانتشار اللغة الفرنسية على نطاق واسع في السلطنة قائلاً: "ما المبالغ الطائلة التي تنفقها السلطات الفرنسية في المشرق فقط على الدعاية للغة الفرنسية؟! وإذا كنا ألماناً، فلنبن خط سكك حديد بغداد؛ حتى يتمكن القساوسة والرهبان الفرنسيات من فتح المدارس في كل مكان، حتى يحتضن السكان المحليون اللغة الفرنسية وكل ما يخص الفرنسيين (Yuva, 2017, P.16)".

وقد يتساءل المرء: كيف تطوّرت العلاقة بين الإرساليات التبشيرية والسلطات الفرنسية في ظل السياسة الفرنسية العلمانية؟ وكيف يمكن ربط أنشطة المبشرين الفرنسيين في السلطنة بالسياسة الفرنسية؟ للإجابة عن هذه الأسئلة يمكن القول: إنّه على الرغم من تبني فرنسا للعلمانية في نهاية القرن الثامن عشر، إلا أن هذا النهج العلماني اقتصر في الغالب على شؤونها الداخلية، أما فيما يتعلق في سياستها الخارجية، فقد كان التبشير بالمسيحية في أعلى مستوياته حتى وصف بأنه ذو طابع صليبي محض، ويفصل الكاتب والمفكر المصري محمد عمارة (١٣٥٠-١٤٤١هـ/١٩٣١-٢٠٢٠م) هذا الأمر قائلاً: "هكذا صنعت العلمانية بالمسيحية في أوروبا... لكن مؤسسات الهيمنة الاستعمارية الغربية التي طاردت الدين والأهوت في بلادها، وهمشت دور الكنيسة في مجتمعاتها، قد ظلت وفيّة للروح الصليبية في مواجهتها مع الإسلام والمسلمين.. واستمرت في استخدام الدين والكنيسة والتنصير سلاحاً في الرّحف الإمبريالي على عالم الإسلام (عمارة (٢٠٠٧)، ص: ١٦-١٧)".

وختاماً يمكن الاستشهاد بكتاب "في إمبراطورية الله" (In God's Empire) الذي يوضح أن التبشير في السلطنة أفاد السلطات السياسية الفرنسية المعتمدة على المبشرين في مضاعفة النفوذ الفرنسي قبيل الحرب العالمية الأولى، وفي ترسيخه في سورية ولبنان في أثناء الانتداب الفرنسي، وبالتالي، فقد أظهرت هذه الأحداث أن المبشرين كانوا مُتَمِّين للأعمال العسكرية في توسيع النفوذ الفرنسي (White & Daughton, 2012, P. 151-160).

ومن المهم الإقرار بأنَّ التدفق السريع للمُبشرين إلى السُلطنة؛ وبالرغم من تداعياته السلبية وسعيه إلى تحقيق الأهداف السِّياسِيَّة الاستعماريَّة الفرنسيَّة، فقد كان له أثر إيجابي في الوعي الفكري في السُلطنة، إذ سهل وجودهم انتشار التَّعليم الغربي الحديث، ممَّا زاد بدوره من تفاعل العُثمانيِّين مع التَّطورات السِّياسِيَّة والاقتصاديَّة والثقافيَّة التي شهدتها الدَّول الأوروبيَّة الكبرى، وأدَّى هذا التَّفاعل إلى ظهور عدد من المُفكرين الذين طرحوا أفكاراً حديثة ذات رؤية سياسيَّة مُتنوِّعة، ممَّا ترك أثراً بالغاً لا مجال لتفصيله هنا. ومن الضَّروري توضيح أنَّ هدف هذه المناقشة ليس التَّقليل من شأن الدِّين المسيحي، بل تسليط الضَّوء على كَيْفِيَّة استخدام السِّياسة الاستعماريَّة للتَّبشير الدِّيني كوسيلة للهيمنة جزء من الأراضي العُثمانيَّة.

نتائج البحث:

نتجت عن البحث جُملة من النَّتائج يمكن إجمالها حسب الآتي:

- يُظهر البحث استراتيجيَّة السلطات الفرنسيَّة في اختراق السُلطنة عبر أربع آليَّات رئيسية: التَّوظيف الاستخباري، والدَّعم التَّبشيري، وإثارة الفوضى المُنظَّمة، والتَّسهيلات اللُّوجستيَّة للتمرُّد، وقد أثبتت النَّتائج أنَّ الشركات الفرنسيَّة لم تعمل ككيانات اقتصادية فحسب، بل كأدوات جيوسياسية للمشروع الاستعماري، كما أظهرت النَّتائج عجز السِّياسات العُثمانيَّة عن التصدي لهذا الاختراق بالرغم من المساعي الإصلاحية، الأمر الذي يدعو إلى إعادة تقييم التاريخ العثماني، لا سيما من العلاقة الجدلية بين التَّقدُّم التكنولوجي والهيمنة الاستعماريَّة.
- كشف البحث أنَّ السلطات الفرنسيَّة حولت السفن البخاريَّة إلى منصات متنقلة لجمع المعلومات الاستخباراتيَّة، فحققت بهذه المعلومات أهدافها المرجوة حتى الحرب العالميَّة الأولى.
- شكَّلت الإرساليَّات التَّبشيريَّة نظاماً متكاملاً مع المشروع الاستعماري الفرنسي، لذلك منحت السلطات الفرنسيَّة امتيازات وتسهيلات لشركات النَّقل الفرنسيَّة، مما سمح لها بنقل أعداد كبيرة من المبشرين إلى السُلطنة العُثمانيَّة منذ خمسينيات القرن التاسع عشر وحتى الحرب العالميَّة الأولى، فأدى هؤلاء المبشرين دوراً مهماً في تدعيم التَّوغل الفرنسي في الأراضي العُثمانيَّة، وأسهم النَّقل المجاني للمبشرين عبر شركات النَّقل الفرنسيَّة إلى السُلطنة في زيادة

أعدادهم هناك، وإنشاء العديد من: المدارس، والمشافي، والجمعيات، والمؤسسات، والأديرة، وقد نجم عن هذا الانتشار تغريب التعليم وخلق نخبة موالية للثقافة الفرنسية.

- توصل البحث إلى أن الشركات الفرنسية شاركت في تهريب الركاب الفارين أو المَطْلُوبين لِلْعَدَالَةِ في السُّلْطَنَةِ العُثْمَانِيَّةِ، وكذلك في تَأْجِيج التمردات في السُّلْطَنَةِ تحت ذريعة زائفة وهي دعم الاستقلال، فكان لهذه الأنشطة دور فعَّال في إضعاف السُّلْطَنَةِ، كما كشف البحث عن تأمر عدد من السَّفراء الأجانب العاملين في السُّلْطَنَةِ في هذه العمليات مختبئين خلف ستار الحصانة الدبلوماسية.

- يُظهر موقف شركات النُّقْل الفرنسية أن السُّلْطَنَات الفرنسية دعمت الأرمن ضد السُّلْطَنَةِ العُثْمَانِيَّةِ، وعاصَدَتْهم في ثوراتهم لنيل أهدافها الاستعمارية بالتضييق على السُّلْطَنَةِ، والتدخل في شؤونها دون التوصل إلى حل نهائي للقضية، وهذا يتناقض مع آراء معظم المصادر والمراجع العربية المؤرخة للتاريخ العثماني التي تؤكد دور بريطانيا الرائد في الأحداث الأرمنية، بينما تصور فرنسا كأنها تقف في الخلفية عبر الاكتفاء بتقديم الدعم المعنوي للأرمن من خلال نشر مقالات في الصحف الفرنسية حول محنتهم.

- أغفلت المصادر والمراجع المؤرخة للتاريخ العثماني التسهيلات اللوجستية الأمريكية للأرمن، واقتصرت في حديثها على العلاقة الأرمنية-البريطانية، ويبدو أن سبب إغفال هذه الدراسات نابع من صعوبة الوصول إلى جميع الوثائق العُثْمَانِيَّة والأرمنية ذات الصلة بالأحداث الأرمنية، فضلاً عن ميل بعض الكتاب والمؤرخين إلى الاعتماد على المراجع الأجنبية فقط دون التحقق من مدى مصداقيتها.

- أظهر البحث وجود تحالف غير معلن بين القوى الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية في إضعاف الاستقرار العثماني وزعزعته عبر دعم الثورات الأرمنية.

توصيات البحث:

- توظيف المنهج الجيوسياسي وتحليل الوثائق التاريخية المتعلقة بالنُّقْل البحري، مع التركيز على مدى تأثيرها داخل السلطنة.

- إعداد فهرس شامل للبرقيات الدبلوماسية والتقارير البحرية المتعلقة بحوادث التهريب البحري، بحيث يساهم في فهم الشبكات الاستعمارية وأثرها في سياسات السلطنة العثمانية.
- إحداث أرشيف تقني متكامل للوثائق العثمانية المتعلقة بشركات النقل الأجنبية، مع دمج أدوات التحليل البياني والذكاء الاصطناعي لتسريع إيجاد المعلومات وفحص العلاقات السياسية والاقتصادية.
- تحليل الوثائق العثمانية غير المنشورة لدراسة سياسة التصدي للتهريب البحري، وأساليب التحكم في التجارة البحرية غير المشروعة.
- إحداث قاعدة بيانات تتضمن الروابط بين الأرمن والشركات الأجنبية بما يساهم في استيعاب مقدار الاختراق الاستعماري في السلطنة.
- توسيع نطاق البحث في أبحاث جديدة تستوعب دور كل من الشركات البريطانية والشركات الألمانية في الاختراق الاستعماري للسلطنة العثمانية.
- توظيف نظريات الاختراق الناعم في تحليل الآليات الاستعمارية غير العسكرية.
- تقييم تأثيرات شركات النقل على بنية المجتمع في الولايات العثمانية.
- ضرورة دمج نتائج البحث في المناهج الأكاديمية الحديثة من خلال ورش عمل بحثية، وإطلاق مشاريع متخصصة في التاريخ الاقتصادي الاستعماري، مع التركيز على أهمية الأرشيفات العثمانية غير المنشورة باستخدام تقنيات العصر الحديث في البحث العلمي.

المصادر والمراجع

المراجع العربية:

١. بيات، فاضل. (٢٠١٣). المؤسسات التعليمية في المشرق العربي العثماني دراسة تاريخية احصائية في ضوء الوثائق العثمانية، استانبول: منظمة التعاون الإسلامي مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية (إرسكا).

٢. الشناوي، عبد العزيز. (٢٠١٣). الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية.

٣. عمارة، محمد. (٢٠٠٧). علمانية المدفع والإنجيل التحالف غير المقدس بين المدفع العلماني وإنجيل المنصرين، ط: ١، الإسماعيلية: مكتبة الإمام البخاري للنشر والتوزيع.

المراجع المترجمة:

١. مندلسون، جاك. (١٩٧١). الربُّ واللَّهُ و چوچو الأديان في إفريقية المعاصرة، ترجمة إبراهيم أسعد محمد، القاهرة: دار المعارف للنشر والتوزيع.

الوثائق العثمانية:

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. (1317). Dahiliye Nezareti 00677, Şifre Kalemi 00065.
2. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. (1303). Dahiliye Nezareti 01368, Mektubî Kalemi 00100.
3. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. (1304). Dahiliye Nezareti 01379, Mektubî Kalemi 00024.
4. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. (1331). Sadaret Mektubî Kalemi 743, Mühimme Evrakı 3.
5. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri. (1893). Yıldız Perakende Evrakı 33, Başkitabet Dairesi Maruzatı.

الوثائق والتقارير الفرنسية:

1. Annales De La Chambre Des Députés Documents Parlementaires. (1887). Paris: Imprimerie Des Journaux Officiels.
2. Annuaire Chaix Les Principales Sociétés Par Actions Compagnies De Chemins De Fer Institutions De Crédit Banques Sociétés Minières De

- Transport Industrielles Compagnies D'assurances Etc. (1893). Paris: Imprimerie Chaix. Deuxième Année.
3. Archives Nationales De France. (1908). Paris: Série LH 2046. 73.
4. C. Cervati, Raphael. (1891). Annuaire Oriental Du Commerce, Paris: Encres D'imprimerie Ch Lorilleux & Cie.
5. Galisset, C.M. (1852). Corps Du Droit Français Ou Recueil Complet Des Lois Décrets Ordonnances Sénatus Consultes Messages Arrêtés Règlements Avis Du Conseil D'état Rapports Instructions Ministérielles Etc Publiés Depuis 1789 Jusqu'a Nos Jours, Paris: Imprimerie Et Librairie Generale De Jurisprudence.
6. Revue Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople. (1899a). Constantinople.
7. Revue Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople. (1899b). Constantinople.
8. Vaillant, Le Maréchal. (1856). Rapport Présenté A L'empereur Sur L'organisation De L'armée D'orient, Librairie Pour L'art Militaire. Paris: Les Sciences et Les Arts.

الصحف الفرنسية:

1. Cols Bleus. (1949). Journal De Marine Française, Directeur Paul-Jean Lucas. Paris.
2. Journal Du Palais. (1851). Lois Dècrets Règlements et Instructions D'intérêt Général Suivis D'annotations Directeur Sstéph Cuënot et Th Gelle et A Fabre, Paris.
3. Jurisprudence Générale Recueil Périodique et Critique De Jurisprudence, De Législation. (1851). Directeur et M Dalloz Ainé et M Armand Dalloz Son Frère et M Édouaro Dalloz, Paris.
4. Le Journal Des Débats. (1926). Politiques et Littéraires. Paris.
5. Le Temps. (1890). Supplément Économique, Paris.

6. L'économiste Européen. (1913). Rédacteur En Chef Edmond Théry, Paris.
7. Les Notaires Et Jurisconsultes. (1861). Recueil Général Des Sénatus Consultes Lois Décrets Et Arrêtés Depuis Le 2 Décembre 1852, Paris: A L'administration Du Journal Des Notaires Et Des Avocats.

المصادر الفرنسية:

1. Aghassi, Zeïtoun.(1894). Depuis les Origines Jusqu'à l'Insurrection de 1895 Traduction d'Archag Tchobanian, Paris: Edition Dv Mercvre de France.
2. Berchon, Ernest. (1867). En Steamer D'europe Aux Etats Unis Histoire, Souvenirs, Impressions De Voyage, Le Havre: France. Imprimerie Lepelletier.
3. Camau, Émile. (1905). Marseille Au Xxme Siècle Tableau Historique Et Statistique De Sa Population Son Commerce Sa Marine Son Industrie Suivi D'indications, Marseille: Paul Ruat.
4. Cozic, H. (1884). La Bourse Mise A La Portée De Tous Ce Qu'elle A Été Ce Qu'elle Est Ce Qu'elle Sera, Paris: A La Librairie Illustrée.

المراجع الفرنسية:

1. Berneron, Marie-Françoise. (2007). Les Messageries Maritimes L'essor D'une Grande Compagnie De Navigation Française 1851-1894, Paris: PUPS.
2. Carour, Roger. (1968). Les Routes De La Mer Avec Les Messageries Maritimes, Paris: Editions André Bonne.
3. Daumalin ,Xavier & Raveux, Olivier. (2018). La Marine Marchande Marseillaise En Transition Énergétique (1831-1851) Origines et Enjeux D'un Choix Socio-Écosystémique, Cahiers De La Méditerranée, Marseille.
4. De Broc, Le Vicomte. (1895). La Vie En France Sous Le Premier Empire, Paris: Librairie Plon.

5. Giraud, Hubert. (1929). Les Origines Et L'évolution De La Navigation A Vapeur A Marseille (1829 – 1900), Marseille: Société Anonyme Du Semaphore De Marseille.
6. Groffier, Valérien. (1905). Héros trop oubliés de notre épopée colonial, Paris: Desclée de Brouwer et Cie.
7. Travaux Publics, Ministere Des. (1899). Ports Maritimes De La France De Marseille A Menton, Paris: Imprimerie Nationale. Tome Septieme.

المراجع التركية:

1. Altındal, Aytunç. (2019). Vatikan Ve Tapınak Şövalyeleri, İstanbul: Destek Medya Grubu.
2. Bilgin, Mehmet Ali. (2006). Türk Karşı Taarruzu, Denizli: Yayınevi yok.
3. Düstur. (1303). Birinci Tertib, Ankara: Devlet Matbaası.
4. Ekinci, Ekrem Buğra. (2021). Osmanlı Hukuku: Adalet ve Mülk, İstanbul: Arı Sanat Yayınevi.
5. Ertuğral, Sunamuğan & Arslan, Sezgi Gedik. (2021). Planlı Kalkınma döneminde Rurizvi Plan Ve Politikaları, İstanbul: Yalin Yayıncılık.
6. Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri 1879-1918. (2002). Ankara: Basbakanlık Devlet Arşiveri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arsivi Daire Başkanlığı.
7. Öztuna, Yılmaz. (2004). Cumhuriyet Dönemi Öncesinde Türkler, İstanbul: Babıali Kültür Yayıncılığı.
8. Turan, Ahmet. (2020). Osmanlı Devleti'nde Çerkezler Ve Ermeniler (1865-1923), İstanbul: Efe Akademi Yayınları.
9. Uygun, Süleyman. (2015). Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914), İstanbul: Kitap Yayınevi.
10. Yuva, Gül Mete. (2017). Modern türk Edebiyatının Fransız Kaynakları, İstanbul: İletişim Yayınları.

المراجع الإنكليزية:

1. Geyikdağı, V Necla. (2011). Foreign Invesment In The Ottoman Empire International Trade And Relations 1854–1914, London I BTauris Publishers.
2. Silinsky, Mark. (2016). Jihad and the West Black Flag over Babylon, Indiana: Indiana University Press.
3. Wells, H G (1922). Outline of History Being a plain history of life and mankind, New York: The Macmillan Company.
4. White, Owen & Daughton, J P. (2012). Group Of Authors In God's Empire French Missionaries And The Modern World, New York: Oxford University Press.
5. Yilmaz, Ilkay. (2023). Ottoman Passports Security and Geographic Mobility 1876-1908, New York: Syracuse University Press.

المقالات الفرنسية:

1. Bocquet, Jérôme. (2007). Comment rester musulman dans un établissement étranger L'islam dans les établissements français du Proche Orient à la fin de l'Empire ottoman, Marseille: Cahiers de la Méditerranée, Dossier Islam et éducation au temps des réformes.

المقالات التركية:

1. Uygun, Süleyman. (2018). Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası Compagnié Française De Navigation A Vapeur Cyrien Fabre Ve Levant Limanlarındali Faaliyatleri 1868-1914, Sakarya: Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi.
2. Uygun, Süleyman. (2016). Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyasi Compagnie De Navigation Paquet Ve Osmanli Ermenileri, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi.

Sources and References:

1. Bayat, Fadel. (2013). Educational Institutions in the Ottoman Arab East: A Historical and Statistical Study in Light of Ottoman Documents, Istanbul: Organization of Islamic Cooperation Research Center for Islamic History Art and Culture (IRCICA).
2. Al-Shinawi, Abdul Aziz. (2013). The Ottoman Empire: A Slandered Islamic State, Cairo: Anglo-Egyptian Library.
3. Amara, Muhammad. (2007). Secularism of the Cannon and the Gospel: The Unholy Alliance between the Secular Cannon and the Gospel of the Missionaries, 1st ed., Ismailia: Imam Al-Bukhari Library for Publishing and Distribution.
4. Translated References:
5. Mendelssohn, Jack. (1971). God, Allah, and the Juju of Religions in Contemporary Africa, translated by Ibrahim Asaad Muhammad, Cairo: Dar Al-Maaref for Publishing and Distribution.