

مشروع سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا وأثره على

المصالح البريطانية والفرنسية في القرن الأفريقي (١٨٩٤-١٩١٨)

أ/ محمد فتيني محمد كنياش

قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة الحديده

المقدمة

يرتكز موضوع البحث على دراسة مشروع سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا، وأثره على التوجهات السياسية للقوى الإمبريالية الأوروبية (بريطانيا - فرنسا - إيطاليا) تجاه التطورات السياسية في القرن الأفريقي وبخاصة إثيوبيا، التي أسهمت في التقارب الفرنسي - الإثيوبي، وحصول فرنسا عبر إحدى شركاتها الاستعمارية على امتياز إنشاء خط سكة حديد جيبوتي-أديس أبابا للمدة (١٨٩٤-١٩١٨)، متناولاً الملامح العامة لطبيعة التباين في العلاقات بين فرنسا وإثيوبيا من جهة، وبين بريطانيا وجليفتها إيطاليا من جهة أخرى، وحجم المؤثرات والتدخلات السياسية التي حددت شكل هذا الخط، وتأثيره على مستقبل التطورات السياسية والاقتصادية في المنطقة، ولا سيما أن تلك المدة شهدت هزيمة إيطاليا أمام إثيوبيا في معركة عدوة في الأول من مارس ١٨٩٦، التي أثارَت مخاوف بريطانيا وجليفتها إيطاليا من توجهات فرنسا نحو إثيوبيا، وإفشال المشاريع البريطانية في المنطقة، وانجرار إثيوبيا إلى قطبية أوروبية تختلف أيدولوجياً عن الأيدولوجية البريطانية.

تكمن أهمية موضوع البحث في عدد من الأسباب، أهمها، التنافس الإمبريالي الأوروبي على القرن الأفريقي منذ مطلع التاريخ الحديث، إلى جانب تنافس (بريطانيا - فرنسا - إيطاليا) على المنطقة، وكذلك حجم التدخلات البريطانية والفرنسية، وأهمية سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا التي أثرت بشكل مباشر على المصالح البريطانية والفرنسية في القرن الأفريقي وبخاصة إثيوبيا.

قسمت الدراسة إلى مقدمة وثلاثة مباحث، تضمن المبحث الأول الحديث عن التنافس الأوروبي على القرن الأفريقي حتى عام ١٨٩٤. وتطرق المبحث

الثاني إلى مشروع سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا (الفكرة والإنشاء)، وتناول المبحث الثالث أثر مشروع سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا على المصالح البريطانية الفرنسية في القرن الأفريقي.

استخدم الباحث العديد من المصادر والمراجع العربية والأجنبية، والتي أسهمت في تدعيم وإغناء موضوع البحث بمعلومات قيمة، ويمكن الاطلاع عليها كاملة من خلال مراجعة قائمة المصادر والمراجع في نهاية البحث.

المبحث الأول: التنافس الأوروبي على القرن الأفريقي حتى عام ١٨٩٤:

إن أهمية موقع القرن الأفريقي *Africa Horn*^(١)، الاستراتيجية جعله عرضة للأطماع الأوروبية التي كانت تسعى بكل الوسائل للحصول على موطن قدم لها في هذه البلاد، ومن تلك الدول فرنسا التي كانت لها مستعمرات في القرن الأفريقي مجاورة لإثيوبيا^(٢)، وعملت جاهدة للوصول إليها والسيطرة عليها، أو الدخول مع أباطرتها في علاقات إيجابية؛ بهدف الحفاظ على مكانتها

(١) القرن الأفريقي: هو ذلك الرأس البارز من اليابسة الناطح البحر الأحمر على شكل قرن يشق الماء شطرين: الشمالي منه هو البحر الأحمر، والجنوبي منه هو المحيط الهندي، وعليه فإنه من الناحية الجغرافية يمتد إلى منتصف جيبوتي في الشمال حتى نهر تانا في كينيا، ويمتد داخل إثيوبيا، ويحده من الشمال خليج عدن، ومن الشرق المحيط الهندي ورأس جرادفوي في الشمال حتى مصب نهر تانا في الجنوب، ويحده غرباً إثيوبيا وكينيا من ناحية الجنوب، ومساحته ٤٥٠ ميلاً مربعاً، ويشمل كل أرض الصومال، ونحو نصف أرض جيبوتي، وخمس مساحة كلاً من إثيوبيا وكينيا. يُنظر: أحمد يوسف القرعي: الخريطة السياسية للقرن الأفريقي، مجلة السياسة الدولية، القاهرة، العدد (٥٤)، ١٩٧٨، ص٨؛ صلاح الدين حافظ: صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي، سلسلة عالم المعرفة (٤٩)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، يناير ١٩٨٢، ١٩٨٣، ص٥؛ أحمد الأصبحي: إشكالية الصراع في القرن الأفريقي ودور اليمن في بناء الإسلام، مطابع متنوعة، صنعاء، ط١، ٢٠٠٧، ص٤١.

(٢) إثيوبيا: تقع في شرق أفريقيا، ولها حدود طويلة مع الصومال، ويحدها السودان من الغرب، أما من الشمال فتكون إريتريا حاجزاً بينها وبين البحر الأحمر، وتحدها كينيا من الجنوب، اللغة الرسمية هي اللغة الأمهرية، إلى جانب عدد من اللغات المحلية، سميت بالحبشة نسبة إلى القبائل العربية التي نزحت من شبه الجزيرة العربية إلى هذه البلاد، وهذه القبائل كانت خليطاً من شعوب مختلفة لذلك سميت حبشات، وأطلق على البلاد التي نزلوا فيها اسم الحبشة، والإثيوبيين يرون في كلمة الحبشة إهانة لهم لأنها تذكرهم بعهد الاحتلال والذل، ويرغبون باسم اثيوبيا. ينظر: عبدالله حسين: المسألة الحبشية، المطبعة الرحمانية، القاهرة، ط١، ١٩٣٥، ص٥٦.

في المنطقة، وتحجيم دور إيطاليا وبريطانيا اللتين كانتا تسعى للوصول إلى إثيوبيا واحتلالها والاستفادة منها.

كانت فرنسا قد بدأت نشاطها في المنطقة منذ ١١ فبراير ١٨٦٢ عندما اشترت ميناء أوبوك^(١)، إلا أنها في البداية لم تحتل المنطقة أو تعمل فيها شيئاً بنيات استعمارية، ولكنها في عام ١٨٨٠ أدركت أهمية هذه المنطقة من ناحيتين، ناحية استراتيجية لأنها قريبة من منفذ البحر الأحمر، وناحية اقتصادية هي إمكان استخدامها كمنفذ للتجارة الإثيوبية^(٢)، فاحتلت فرنسا أوبوك في عام ١٨٨١، مما أدى إلى قلق إيطاليا التي تذكرت هي الأخرى أن سلطاناً كان قد باع لها في عام ١٨٦٩ ميناء عصب على ساحل البحر الأحمر الغربي، ولكنها مثل فرنسا لم تعمل فيه شيئاً قبل عام ١٨٨١، وفي ذلك العام أرسلت بعض السفن الحربية التي احتلت المنطقة باسم إيطاليا^(٣).

اهتمت بريطانيا بمراقبة تحركات فرنسا وإيطاليا؛ لقرب مناطقهم من باب المندب وعدن، وجاء احتلال بريطانيا لمصر عام ١٨٨٢ مناسباً لسياستهم،

(١) أدركت فرنسا منذ العقد الرابع من القرن التاسع عشر أهمية إنشاء مستعمرة أو حتى محطة بحرية لها على ساحل أفريقيا الشرقي يناظر ميناء عدن، فوقع اختيارها بعد عدة دراسات استكشافية على ميناء أوبوك الذي يقع على الساحل الشمالي في خليج تاجورة، وتمكنت من تثبيت أقدامها فيه من خلال معاهدة أبرمتها في باريس في ١١ مارس ١٨٦٢ مع أحد شيوخ الدناكل وهو ديني احمد أبو بكر ابن عم أبو بكر إبراهيم شيخ تاجورة. وقد حصلت فرنسا بموجبها على الميناء ومنطقة الساحل الممتدة من رأس علي جنوباً إلى رأس دوميرا شمالاً. مقابل (٥٠,٥٠٠) ألف فرنكاً، وحصلت فرنسا بموجب المعاهدة على امتيازات أخرى أعطتها مركز الصدارة في هذه المنطقة آنذاك، فقد تعهد الشيوخ بحماية مصالح الفرنسيين في أوبوك ورفض أي محاولة لأي دولة أخرى للتفاوض معهم إلا بموافقة فرنسا، التي لم تقم بأي نشاط إيجابي في هذا الميناء سوى احتفاظها بعقد الشراء الذي يخولها أن تكون صاحبة الحق في منافسة بريطانيا من جهة، وتهديداً لسيادة الدولة العثمانية من جهة أخرى، وذلك بسبب الأحداث التي شغلت أوربا منذ عام ١٨٦٦ حتى بعد حرب السبعين، والمتمثلة بالحرب البروسية - النمساوية والحرب (البروسية- الفرنسية). للتفاصيل ينظر: جلال يحيى: البحر الأحمر والاستعمار، المؤسسة المصرية للترجمة والطباعة والنشر، القاهرة، ط١، ١٩٦٢، ص٣٦-٤٠.

(٢) هدى محمد جواد التميمي: الموقف الفرنسي من النزاع الإيطالي - الإثيوبي (١٩٣٤-١٩٣٦)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠١١، ص٩.

(٣) خليل كلفت: قضية إريتريا، ترجمة وثائق محكمة الشعوب الدائمة المنبثقة عن الرابطة العالمية لحقوق وتحرير الشعوب، روما، ط١، ١٩٨٠، ص٥٠.

خصوصاً وأن مصر كانت في ذلك الوقت تمتلك ساحل الصومال وهرر^(١)، وجزءاً من شمال إثيوبيا والسودان، وأكدت بريطانيا للدول الكبرى أن احتلالها لمصر احتلال مؤقت، وأدركت بريطانيا مدى أهمية المنطقة بالنسبة لمصر، فطالما هذه الأجزاء في أيدي دول متأخرة فلا خطر منها على وادي النيل ومصر، ولكن إذا انتقلت إلى أيدي دولة قوية متمدينة، فإن هذه الدولة تستطيع أن تصبح خطراً كبيراً. ومع أن بريطانيا باحتلالها مصر، منعت فرنسا من احتمال سبقها إلى هذا العمل، إلا أن الخوف من توغل فرنسا في أعالي النيل وتهديد مصر من الجنوب كان لا يزال موجوداً^(٢).

وعلى الرغم من الاحتلال المؤقت لمصر في نظر بريطانيا، فإنها لم ترغب في توسع أية دولة على البحر الأحمر أو في أعالي النيل، وكان خوفها أكثر ما يكون من فرنسا. على أن موقف بريطانيا كان محيراً لها، فمصر كانت تملك الأجزاء التي ذكرناها في الجنوب، ومع ذلك لم يمنع هذا كلاً من فرنسا أو إيطاليا من احتلال أجزاء كانت مصر تسيطر عليها، وأخيراً في عام ١٨٨٤ اتخذت بريطانيا خطوة إيجابية على ساحل أفريقيا الشرقي، وذلك باحتلالها ساحل الصومال البريطاني من زيلع *Zaila*^(٣) إلى بندر زيادة على

(١) **هرر**: تقع في الجنوب الشرقي من أديس أبابا، على ارتفاع ٢١٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر. ولذلك فمناخها معتدل على مدار السنة، وتعد ثاني أهم المدن الإثيوبية بعد أديس أبابا، مساحتها ١٩,٦٧٩ كيلو متر مربع، تشتهر بمزارع البن حيث القهوة الهربية، وهي من أشهر أنواع البن في العالم. شيدها التجار العرب في القرن السابع الميلادي، وغدت مركز إشعاع ديني وحاضرة لعدد من الممالك والإمارات الإسلامية المتعاقبة. وفي عام ١٨٩٥ أغارت عليها جيوش الإمبراطور منليك الثاني فاحتلتها وأخضعها لإثيوبيا. ينظر: محمد عثمان أبو بكر: المثلث العفري في القرن الأفريقي عبر العصور التاريخية، مطبعة سجل العرب، القاهرة، ط١، ١٩٩٦، ص٧٣-٧٥؛ محمد السيد غلاب وآخرون: الموسوعة الثقافية، مطابع دار الشعب، القاهرة، ط١، ١٩٧٢، ص١٠٢٤؛ هزاع بن عيد الشمري: المعجم الجغرافي لدول العالم، مطبعة التقدم، القاهرة، ط١، ١٩٨٠، ص١٨؛ ممتاز العارف: الأحباش بين مأرب وأكسوم، المطبعة العصرية، بيروت، ١٩٧٥، ص٣٩٨ - ٣٩٩.

(٢) يوسف نصر: الوثائق التاريخية للسياسة المصرية في أفريقيا في القرن ١٩، القاهرة، دار المعارف، ١٩٨٠، ص٣٤٠-٣٤١.

(٣) **زيلع**: ميناء على الساحل الأفريقي لخليج عدن في الصومال، كان يحيط به سور حجري استعملت حجارته في بناء رصيف الميناء، وصناعة اللؤلؤ مصدر ربح الأهالي، تصدر منه الجلود لليمن خاصة. ازدهر في أوائل القرن السادس عشر الميلادي، دخلته الجيوش المصرية عام ١٨٧٠، ثم أخلاه عام ١٨٨٤، وفي العام التالي أصبح أحد الممتلكات البريطانية إلى أن نالت الصومال استقلالها عام ١٩٦٠. ينظر: عبد الوهاب الكيالي وآخرون: موسوعة السياسة،

الساحل الصومالي^(١). ويبدو أن السبب الرئيس في احتلال هذا الساحل منع الفرنسيين من مد نفوذهم في هذا الاتجاه الشرقي. وبهذه الخطوة أصبحت الدول الثلاث إيطاليا وفرنسا وبريطانيا متجاورة بالقرب من منفذ البحر الأحمر.

وفي عام ١٨٨٤ وقعت بريطانيا اتفاقية مع الإمبراطور الإثيوبي يوحنا الرابع *Yohannes IV*^(٢)، وقد تعهدت بريطانيا في هذه الاتفاقية بضمان حرية نقل التجارة بين إثيوبيا ومصوع^(٣)، بما في ذلك الأسلحة، واتفق أيضاً على إعادة مناطق شمال إثيوبيا التي كان المصريون قد احتلوها، وذلك في نظير مساعدة المصريين على إجلاء حامياتهم التي كانت موجودة في بعض المدن مثل كرن^(٤) وغيرها من المدن الإريتيرية التي تتل عمقاً استراتيجياً في

٤ج، مطابع تكنو برس الحديثة، بيروت، ط١، ١٩٩٠، ص١٧٦؛ ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج(٣)، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٧٩، ص١٦٤.
(١) جامع عمر عيسى: تاريخ الصومال في العصور الوسطى والحديثة، مطبعة الإمام، القاهرة، ١٩٦٥، ص٥٩.

(٢) **يوحنا الرابع**: ملك ملوك إثيوبيا، يطلق عليه الانجليز اسم (جون) John. استطاع الوصول إلى الحكم عام ١٨٧٢ بعد صراع مع الحكام الإثيوبيين بدعم سياسي بريطاني، انغمس طوال حكمه في صراعات عسكرية على حدود بلاده، في البداية مع الخديوي اسماعيل (١٨٦٣-١٨٧٩) الذي كان يسعى لإخضاع كل حوض النيل، لاسيما بعد أن استجد به مسلمو إثيوبيا الذين أجبرهم يوحنا الرابع على التنصر ومصادرة أملاكهم. انتهى صراعه مع الخديوي عندما احتلت بريطانيا مصر عام ١٨٨٢، وبعدها دخل في صراع مع المهديين الذين قتلوه في موقعة القلابات عام ١٨٨٩. ينظر:

Zewde Gabre Sellassie: Yohannes IV of Ethiopia A political Biography, Clarendon, Oxford, 1975.

(٣) **مصوع**: إحدى مدن إريتريا وتطل على ساحل البحر الأحمر، خضعت لاستعمار عدة بلدان منها مصر والدولة العثمانية وإيطاليا وبريطانيا وإثيوبيا حتى عام ١٩٩٣، حين نالت إريتريا استقلالها. كانت عاصمة لمستعمرة إريتريا الإيطالية حتى تم تحويل العاصمة إلى أسمرا في عام ١٩٠٠. ينظر: مراد كامل: الحبشة بين القديم والحديث، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٧٥، ص٣٤؛ السيد محمد رجب حراز: التوسع الإيطالي في شرق أفريقيا وتأسيس مستعمرتي إريتريا والصومال، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، ط١، ١٩٦٠، ص١٣٨.

(٤) **كرن**: هي إحدى المدن الإريتيرية في الوقت الحالي، وهي عاصمة محافظة سنحيت، تقع على ارتفاع ٣٥٠٠ قدم فوق سطح البحر، وتبعد نحو ٩٠ كم شمالي غربي أسمرا، في قلب المنطقة التي عرفت تاريخياً بالوغووص. وتشتهر بأنها مدينة البساتين، وكذلك بزراعة الحمضيات والفول والسمسم، واعتدال جوها ونظافة شوارعها وأزقتها، وتعد من المدن الغنية. اشتهرت في الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩-١٩٤٥م) بالمعارك العنيفة التي دارت بين الإيطاليين وقوات الحلفاء في جبالها المنيع. ينظر: حامد صالح تركي: إريتريا والتحديات المصرية، دار الكنوز الأدبية، بيروت، ط١، ١٩٧٩، ص٢٣؛ عثمان صالح سبي: جغرافية إريتريا، دار الكنوز الأدبية، بيروت، ط٢، ١٩٨٤، ص١٨٨.

المنطقة^(١). وقد نفذ الطرف الإثيوبي وهو الإمبراطور تعهداته بكل إخلاص، وساعد المصريين على الجلاء. ولكن بعد أن حصلت بريطانيا على هذه المساعدة سمحت لإيطاليا باحتلال مصوع عام ١٨٨٥^(٢). فاحتج الإمبراطور على ذلك؛ لأنه يخالف الاتفاقية التي لم يجف مدادها بعد، وخصوصاً أن الإمبراطور كان يطالب بهذه المدينة. ثم جاءت مخالفة أخرى نتيجة للمخالفة الأولى، وهي أنه بينما تعهد البريطانيون بالسماح بوصول الأسلحة إلى الإمبراطور من مصوع، فإنه بعد احتلال إيطاليا للميناء توقف إرسال الأسلحة إلى الإمبراطور، وأصبحت ترسل إلى عدوه منليك الثاني *Minilke 11*^(٣)، وكان أميراً محلياً في منطقة جنوبية اسمها شوا^(٤). كيف يتحالف البريطانيون مع شخص ثم يتجاهلونه في خلال عام واحد. وكان على بريطانيا أن تضحي بالإمبراطور، وتحافظ على إيطاليا، لذلك أفسحت المجال أمام الأخيرة التي بدأت في الاتساع من مصوع نحو إثيوبيا فاحتلت مناطق كثيرة في الداخل أحياناً بقوة السلاح، وأحياناً بما أسمته بعثات علمية وتجارية^(٥).

- (١) خديجة أحمد الطناشي: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إثيوبيا (عهد منليك الثاني ١٨٨٩-١٩١٣)، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، بنغازي، ط١، ٢٠١٠، ص٣٩.
- (٢) زاهر رياض: استعمار أفريقيا، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ط١، ١٩٦٥، ص٢٢٦.
- (٣) **منليك الثاني**: أحد أعظم أباطرة إثيوبيا. ولد عام ١٨٤٤م نجح في توسيع رقعة بلاده وتحديثها وجعلها مستقلة في وقت كانت فيه القوى الأوربية تتصارع لتأسيس مستعمرات لها هناك، أصبح إمبراطوراً لإثيوبيا عام ١٨٨٩ بعد وفاة الإمبراطور يوحنا، هزم الإيطاليين في معركة عدوة عام ١٨٩٦، وعمل على تطوير التجارة وبناء المؤسسات التعليمية والخدمية الحديثة، أصيب بالفالج عام ١٩٠٦ الذي أقعده عن ممارسة الحكم حتى وفاته عام ١٩١٣. ينظر:
- Chris Prorouty: Empress Taytu and Minilke 11: Ethiopia 1883-1910, The Red sea Press, Trenton 1986.*
- (٤) **شوا**: أسست هذه المملكة عام ٨٦٩، وكان أول حاكم لها هشام المخزومي، وقد امتدت حياتها قرابة (٤٠٠) عاماً، وتأتي أهميتها التاريخية كونها إحدى الممالك الإسلامية التي قامت في إثيوبيا، وكانت نهايتها على يد رجل نصراني يدعى مالازا. يُنظر: أنتوني سلاري: الجغرافية الاجتماعية لأفريقيا، ترجمة: إبراهيم رزقانة ومحمد جمال رزقانة، مطبعة مصر، القاهرة، ط١، ١٩٦١، ص١٣٢.
- (٥) وثائق الخارجية الإيطالية حول احتلال إريتريا، بإشراف كارلوجوليو، ترجمة ونشر البعثة الخارجية لجهة التحرير الإريترية، قوات التحرير الشعبية، مطابع الإدارة السياسية للجيش، دمشق، ط١، ١٩٧٨، الوثيقة رقم (٣٥١)، ص١٤٦.

ونتيجة لذلك امتد النفوذ الإيطالي على ساحل البحر الأحمر الغربي من رأس قصار شمالاً إلى حدود مستعمرة أوبوك جنوباً، وقد استغلت القوات الإيطالية حالة الفوضى في إثيوبيا عقب وفاة الإمبراطور يوحنا الرابع في موقعة القلابات^(١) في التاسع من مارس ١٨٨٩ لاحتلال أقاليم إثيوبيا الشمالية كرن وأسمرا^(٢) وغيرها^(٣).

سعى منليك الثاني بالاعتماد على مساعدة حلفائه الإيطاليين في التخلص من الرأس^(٤) منغاشيا^(٥) منافسه على العرش الإمبراطوري في ذلك الوقت، والمناداة بنفسه إمبراطوراً لإثيوبيا، وذلك مقابل السماح لإيطاليا بتوسيع رقعة أملكها في ساحل البحر الأحمر، ولذلك بدأ ممثل إيطاليا الكونت بيترو

(١) **معركة القلابات:** معركة وقعت في التاسع والعاشر من مارس ١٨٨٩م، بمدينة القلابات في السودان بين إثيوبيا بقيادة يوحنا الرابع والمهديين بقيادة الأمير الزاكي، انتصر فيها المهديون على الرغم من خسارتهم، إلا أنهم قتلوا يوحنا الرابع وأخذوا جثته إلى أم درمان. ينظر: محمد بشير حامد: الشرعية السياسية وممارستها، دراسة في التجربة السودانية المعاصرة، مجلة المستقبل العربي، القاهرة، العدد (٩٣)، ديسمبر ١٩٨٦، ص ٤١.

(٢) **أسمر:** تقول الرواية المحلية في تسمية أسمر أن القرى الأربع في تلك الهضبة التي كانت تعيش في حالة نزاع وقتال إلى أن وفقت أربع نسوة صالحات في إحلال السلام والوثام محل الحروب والخصام، فسمي عملهن بالعمل (المثمر) وباللغة التيجرينية (أسمرت) أي وحدت وصالحت. وقد جاء ذكر اسم أسمر في مخطوطات تجار البندقية في القرن الرابع عشر الميلادي مما يدل على أنها مدينة قديمة. تمتاز بموقع جغرافي ممتاز وجو ربيعي دائم، وتكثر بها المساجد والكنائس فهي ملتقى الإسلام والمسيحية. ينظر: عثمان صالح سي: مرجع سابق، ص ١٨٣-١٨٤.

(٣) السيد محمد رجب حراز: مرجع سابق، ص ٢٧٢؛ قاسم شعيب عباس السلطاني: موقف بريطانيا من النزاع الإيطالي - الإثيوبي (١٩٣٤-١٩٣٦)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٨، ص ٣٩.

(٤) **الرأس:** كلمة مأخوذة من اللغة الجعزية، وتعني أحد الشخصيات الهامة في إثيوبيا، ومنح لقب لبعض المتنفذين في البلاط الإمبراطوري وزعماء القبائل والمدن، وتحول هذا اللقب إلى منصب فيما بعد. ينظر: أحمد نجم الدين فليجة: أفريقيا "دراسة عامة وإقليمية لجنوب الصحراء"، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ط ١، ١٩٨٨، ص ١٢٥.

(٥) **الرأس منغاشيا:** هو الابن غير الشرعي للإمبراطور يوحنا الرابع، والذي اعترف بأبوته قبل أن يلفظ أنفاسه الأخيرة عام ١٨٨٩، قاد ثورة متقطعة ضد منليك الثاني استمرت حتى عام ١٨٩٨، وقد جعله الإمبراطور منليك الثاني حاكماً على التيجري ولكنه رفض الاعتراف الدائم به وأرسل قوة بقيادة الرأس ماكونين للقبض عليه ولكنه هرب إلى السودان، وتوفي في نوفمبر ١٩٠٦ في سجنه - بمدينة أنكوب - الذي سجن فيه عقب عودته إلى إثيوبيا عام ١٨٩٩. ينظر: صادق باشا المؤيد العظم: رحلة الحبشة، ترجمة: رفيق بك العظم وحقي بك العظم، مطبعة الجريدة، القاهرة، ط ١، ١٩٠٨، ص ٢٣٧.

أنطونيللي *Count B. Antonalalle*^(١) محادثات منليك الثاني لعقد معاهدة بين الطرفين، وفي الثاني من مايو ١٨٨٩ تم التوقيع على معاهدة صداقة وتجارة في قرية أوتشالي الإثيوبية، ولذلك سميت بمعاهدة أوتشالي^(٢)، وقد صيغت تلك المعاهدة لتدعيم نفوذ إيطاليا السياسي في شرق أفريقيا، إذ فرضت بموجب شروط تلك المعاهدة حمايتها على إثيوبيا، وتمتعت بامتيازات تجارية عديدة، كما اعترفت المعاهدة بمنليك الثاني إمبراطوراً على إثيوبيا، وكانت المادة السابعة عشرة المتعلقة بعلاقات إثيوبيا الخارجية أهم مواد هذه المعاهدة، التي كتبت من نصين، أحدهما إيطالي، والآخر أمهري، وجاء في نص المادة اختلافاً جوهرياً في الإيطالي عنه في الأمهري الذي نص على "أن لجلالة إمبراطور إثيوبيا الحرية في أن يستعين بالحكومة الإيطالية في مفاوضاته مع الحكومات الأخرى". أما في النص الإيطالي فبدلاً من حرية استعانتها بإيطاليا، وجوب استعانتها بها، ووفق ذلك تصبح إثيوبيا محمية إيطالية^(٣).

أرسل كريسي *Francesco Crispi*^(٤) في ١٢ أكتوبر ١٨٨٩، نص المادة السابعة عشرة من معاهدة أوتشالي إلى ممثلي الحكومة الإيطالية في

(١) أمال ابراهيم محمد: الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ط١، دار الفكر العربي المعاصر، بيروت، ١٩٩٣، ص١٧٦.

(٢) معاهدة أوتشالي: وقعت بين منليك الثاني وإيطاليا في ٢ مايو ١٨٨٩، وتضمنت عشرين مادة، كان أهمها: اعتراف إيطاليا بمنليك الثاني إمبراطوراً لإثيوبيا، وتكوين لجنة مشتركة من كلا الجانبين لترسيم الحدود بين المستعمرات الإيطالية والمناطق التي تبقى ضمن سيطرة منليك الثاني، فضلاً عن حلها للكثير من المسائل العالقة بين الجانبين كالتجارة وطرق النقل والرسوم الجمركية وتحريم تجارة الرقيق، ومصالح رعايا البلدين كحرية العبادة والسفر والممتلكات الشخصية. ينظر: شوقي عطا الله الجمل، وعبدالله عبدالرزاق إبراهيم: الوثائق التاريخية "دراسة تحليلية"، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، ط١، ٢٠٠٠، الوثيقة (٢٠)، ص٢٢٧؛

National Archives London: CO 535, Telegram from secretary of state for India to Government of India, Department of external Affairs, Dated 3rd April, 1937.

(٣) شوقي عطا الله الجمل، وعبدالله عبدالرزاق إبراهيم: تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر، المطبعة الذهبية، القاهرة، دت، ص٣٨.

(٤) كريسي: من سياسي القرن التاسع عشر، برلماني ورجل دولة إيطالي، ولد عام ١٨١٩، كان له دور في توحيد إيطاليا. دخل البرلمان عام ١٨٦١ كنائب يساري متطرف، شغل منصب رئيس مجلس النواب لشهر واحد (٢٦ نوفمبر ١٨٧٧ - ٢٦ ديسمبر ١٨٧٧) حيث تم تعيينه وزيراً للداخلية للمدة (١٨٧٧-١٨٧٨) ثم شغل منصب رئاسة الوزراء للمرة الأولى عام

الدول الأوروبية لتبليغها طبقاً لنص المادة (٣٤) من قرارات مؤتمر برلين^(١)، الموقعة في ٢٦ فبراير ١٨٨٥ بضرورة قيام أية دولة تكون لها ممتلكات على الساحل الأفريقي، وترغب في الاستيلاء على أراض أخرى على الساحل خارج نطاقها دون أن تخبر بذلك الدول الموقعة على الوثيقة العامة لقرارات مؤتمر برلين، حتى يتسنى لتلك الدول إبداء رأيها فيما يتعلق بما قد يكون لأي منها من حقوق في تلك الأراضي محل السيطرة، وينطبق ذلك على أية دولة لا تكون لها ممتلكات على الساحل، وترغب في احتلال أجزاء منه كون المادة السابعة عشرة من المعاهدة الإيطالية الإثيوبية، تتضمن اعترافاً من منليك الثاني بحماية إيطاليا على بلاده، وبذلك بلغت الحكومة الإيطالية الدول الأوروبية بطريقة رسمية تأسيس حمايتها على إثيوبيا طبقاً لنص المادة (٣٤) المشار إليها من قرارات مؤتمر برلين، وقد لجأت إيطاليا في هذا إلى أساليب ملتوية لتحقيق نص هذه المادة، فلم تذكر صراحة إعلان حمايتها على إثيوبيا، بل لجأت إلى تحريف ترجمة النص الإيطالي لاستيفاء الأوراق اللازمة من الناحية الشكلية لتبليغها إلى الدول الأوروبية طبقاً لنص المادة السابقة من قرارات مؤتمر برلين^(٢).

وعلى الجانب الآخر انتهز منليك الثاني فرصة تأييد إيطاليا له، فأقام في ٦ نوفمبر ١٨٨٩ احتفالاً لتتويجه إمبراطوراً على عرش إثيوبيا، وأرسل رسائل

(١٨٨٧-١٨٩١) واحتفظ فيها بحقيبة وزارة الداخلية للمرة الثانية للمدة (١٨٨٧-١٨٨٩) بالإضافة إلى منصب وزارة الخارجية للمدة (١٨٨٧-١٨٩١) وتولى رئاسة الوزارة للمرة الثانية للمدة (١٨٩٣-١٨٩٦) وشغل فيها منصب وزير الداخلية للمرة الثالثة للمدة (١٨٩٣-١٨٩٦). استقال من منصبه بعد هزيمة عدوة عام ١٨٩٦. توفي عام ١٩٠١ في نابولي.

ينظر: *Paolo Dabaro: Francesco Crispi, Columbus Co., London 1901.*

(١) مؤتمر برلين: عقد هذا المؤتمر للمدة (١٥ نوفمبر ١٨٨٤ - ٢٦ فبراير ١٨٨٥)، بدعوة من مستشار ألمانيا أوتو فان بسمارك (Otto Von Bismark) (١٨١٥-١٨٩٨) وحضره ممثلون عن العديد من الدول الأوروبية، لبحث مسألة الكونغو، وتوصل المجتمعون إلى جملة من القرارات منها، أن أي دولة تحتل بلداً يجب أن تخبر الدول الأخرى بهذا الاحتلال، وحرية التجارة في حوض نهر الكونغو وتدويل الملاحة فيه، ويحق لأي دولة أوروبية احتكار التجارة مع السكان المحليين للمناطق الأفريقية في حالة عقد معاهدة معهم، وقد وضع هذا المؤتمر نهاية للتنافس الاستعماري حول القارة الأفريقية. ينظر: أحمد إبراهيم دياب: لمحات من التاريخ الأفريقي الحديث، دار المريخ للنشر، الرياض، ط١، ١٩٨١، ص١٢٩-١٣٠.

(٢) محمد عاشور مهدي: الحدود السياسية وواقع الدولة في أفريقيا، مركز دراسات المستقبل الأفريقي، القاهرة، ط١، ١٩٦٥، ص٨٨.

عدة إلى الحكومات الأوروبية مباشرة دون وساطة إيطاليا بشأن ارتقائه العرش الإثيوبي خلفاً لسلفه يوحنا الرابع، وطالب في رسائله أن يكون لبلاده منفذاً على البحر الأحمر حتى يستطيع استيراد الأسلحة، كما طلب من فرنسا أن تعترف به إمبراطوراً على إثيوبيا، وأن توافق على قيام تجارة حرة في الأسلحة مع مملكة شوا عبر مستعمرة أوبوك الفرنسية^(١).

ولمّا كانت فرنسا تسعى للوصول إلى قلب أفريقيا عن طريق مستعمرة أوبوك، فقد خشيت من استيلاء إيطاليا على مصوع وإعلانها مستعمرة إيطالية، ومن ثم امتداد نفوذها إلى ساحل البحر الأحمر الغربي، وشمال إثيوبيا، مما يعرقل توسعاتها الاستعمارية، ويمنعها من التوغل من أوبوك إلى أعالي النيل والسودان، لذلك عملت فرنسا وضع العراقيل أمام إيطاليا في شرق أفريقيا، فأخذت تشجع بعض التجار الفرنسيين، ولاسيما تجار الأسلحة، على القيام بنشاط تجاري مع مملكة شوا الإثيوبية عبر مستعمرة أوبوك الفرنسية، وكذلك شجعت على الإقامة والتوطن وممارسة كل أنواع النشاط الاقتصادي في مملكة شوا، ومن أشهر الفرنسيين نشاطاً في تلك الجهات كان شيفينه *Chefneux*^(٢)، الذي باع الأسلحة لمنليك الثاني الذي سهل حصول شيفينه على امتياز احتكار تصدير الملح من بحيرة سال الإثيوبية^(٣). كما كان المهندس السويسري الفرد ألج *Alfred Ilg*^(٤) أكبر معين لفرنسا على محاربة النفوذ الإيطالي في إثيوبيا،

(١) زاهر رياض: استعمار أفريقيا، ص ٢٤٢.

(٢) **شيفينه**: أحد مستشاري منليك والمقيم الفرنسي في إثيوبيا والمطلع على أحوالها الاقتصادية وخاصة التجارية، وصف بأنه أكثر أصدقاء منليك إخلاصاً وقد كان ملتزماً بالتعبير عن وفاته بشتى الطرق. ينظر: صادق باشا المؤيد العظم: مصدر سابق، ص ٦٨.

(٣) علي إبراهيم عيده: المنافسة الدولية في أعالي النيل (١٨٨٠-١٩٠٦)، دار الانجلو المصرية، القاهرة، ط١، ١٩٥٨، ص ٥٤.

(٤) **الفرد ألج**: شاب سويسري درس الهندسة في زيورخ وكان قد وصل إلى إثيوبيا ضمن مجموعة من الشباب الأوروبيين - كان منليك الثاني قد طلبهم من تاجر سويسري في عدن ليسانده في تصريف أمور الإدارة في الحكومة الإثيوبية، بعدها فضل البقاء في إثيوبيا وبذل ما في وسعه من جهد لخدمة منليك الثاني. وعلى إثر ذلك اعتمده الأخير وجعله سكرتيره ومستشاره الخاص ورئيساً لوزرائه ووزيراً لخارجيته، أدى الج دوراً مهماً في ترجيح كفة المصالح الفرنسية على الإيطالية لبعضه الأخيرة. ينظر: عبدالرحمن، عمر محرم أحمد: معركة عدوة وأثارها على الصراع الاستعماري في شرق أفريقيا (١٨٩٦-١٩٣٥)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ١٩٩٠، ص ٢٢٣.

إذ كان على علاقة سيئة بأنطونيللي فخدم بطريق غير مباشر المصالح الفرنسية لمعارضته نفوذ إيطاليا في إثيوبيا^(١).

بعد عقد معاهدة أوتشالي أدركت فرنسا أنها لم تضر بمصالحهم الاقتصادية فحسب، بل وتضر مصالح باقي التجار الأجانب، ولذلك عملت على توحيد المصالح المشتركة بين الفرنسيين والسويسريين واليونانيين والأرمن الموجودين في إثيوبيا، واتفقوا على مهاجمة المعاهدة بسبب عدم تمتعهم بالامتيازات الاقتصادية والتجارية التي يتمتع بها الإيطاليون^(٢)، فضلاً عن ذلك فقد جعلت منليك الثاني يرسل مذكرة في ١٠ إبريل ١٨٩١، إلى الدول الأوروبية الكبرى ذكر فيها أحقيته في كل المنطقة حتى شاطئ النيل الأيمن، وعبر عن غرضه في أن يمد دولته إلى حدود إثيوبيا القديمة "إلى الخرطوم وبحيرة نيانزا"^(٣). وبذلك استطاعت فرنسا أن توقف التوسع الإيطالي في شرق أفريقيا، وأن تتقرب من الحكومة الإثيوبية وذلك بإرسال الأسلحة والذخائر الحديثة لتمكين منليك الثاني من الدفاع عن بلاده، مما أدى إلى أن تمد فرنسا نفوذها الاقتصادي في إثيوبيا، وأن تحصل على امتياز بمد سكة حديد جيبوتي^(٤) - أديس أبابا^(١)، في عام ١٨٩٤، وهو ما شكل حدثاً تاريخياً مهماً كان له أثره المباشر على المصالح البريطانية والفرنسية في القرن الأفريقي.

- (١) إبراهيم عبدالمجيد محمد: الحبشة منذ أواخر عهد منليك وحتى نهاية عهد زوايتو (١٩١٠-١٩٢٩)، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ٢٠٠١، ص ٢.
- (٢) عبدالله عبدالغني خلف الله: مستقبل أفريقيا السياسي، مطبعة الإمام، القاهرة، ١٩٥٧، ص ٩٦؛ زاهر رياض، استعمار أفريقيا، ص ١٢٣.
- (٣) صلاح الدين حافظ: مصدر سابق، ص ٦٦.
- (٤) ظهرت تسمية جيبوتي بعد الاستقلال في السابع والعشرين من يونيو ١٩٧٧، حيث كانت تسمى مستعمرة أوبوك Obok للمدة (١٨٦٢ - ١٨٩٥) ثم سميت بالساحل الصومالي الفرنسي Cote Francaise de Somalis للمدة (١٨٩٦ - ١٩٦٧) وفي المدة (١٩٧٦ - ٢٥ يونيو ١٩٧٧) كانت تسمى بالإقليم الفرنسي العفري العيساوي Territoire Francaise Des Afars Etdes Issas وذلك نسبة إلى كيان القومية العفرية وقبيلة العيسى الصومالية، وقد اشتق اسم جيبوتي من اللغة العفرية، إذ اشتقت من كلمة جابوت Gabouti العفرية ويعنى بها إناء منسوجاً من ألياف شجر الدوم ثم وضعه في قاعدة. وتبلغ مساحة جيبوتي ٢٢ ألف كم^٢، بما فيها جزر سبأ التي يبلغ عددها ست جزر جنوب مدخل باب المندب. يُنظر: جمال الدين الشامي، وهاشم جمال الدين الشامي: المنهل في تاريخ وأخبار العفر (الدناكل)، القاهرة، ط١،

المبحث الثاني: مشروع سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا (الفكرة والإنشاء):

نتيجة لقناعة منليك الثاني بضرورة الاستفادة من التقدم العلمي الأوروبي، وفي إطار تنفيذ سياسته الرامية للمحافظة على استقلال إثيوبيا، وفك عزلتها وتحديثها، حرص على ربطها بالموصلات داخليًا وخارجيًا، وربما كان السبب يعود إلى رغبته في إحكام القبضة السياسية والعسكرية بسرعة مواجهة أي أحداث. فقد كان لمشروع سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا دورًا مهمًا في ربط إثيوبيا بالموصلات العالمية؛ لتصريف محاصيلها الزراعية وخاصة البن، ودخولها في دائرة الاقتصاد العالمي، إذ يعدُّ من أهم المشاريع العمرانية الحديثة المنسوبة إلى منليك الثاني، والتي في الحقيقة تعدُّ انقلاَّبًا جذريًا في تطوير شؤون البلاد الاقتصادية والاجتماعية، إدخاله السكة الحديد؛ لتحسين الموصلات عن طريق ميناء جيبوتي، والقضاء على عزلتها الجغرافية^(٢).

كان هذا المشروع مظهرًا من مظاهر التعاون (الفرنسي- الإثيوبي) على الصعيد الاقتصادي في بادئ الأمر، إذ منح منليك الثاني في ١١ فبراير ١٨٩٣ مستشاره السويسري ألفرد ألج تصريحًا يحثه فيه على تنظيم شركة ودراسة موضوع مد سكة للحديد تبدأ من جيبوتي وتمر بمناطق هرر وأنطوطو وكافا حتى النيل الأبيض، وقد وجد ألج في زميله التاجر الفرنسي شيفينه خير من يقوم بإنجاز هذه المهمة^(٣). ففي ٩ مارس ١٨٩٤ منحت الحكومة الإثيوبية

١٩٩٧، ص ٣٠٧-٣٠٨، ٣١١-٣١٢؛ حمدي سالم الطاهري: جيبوتي أمن البحر الأحمر،

المطبعة الحديثة، القاهرة، ط١، ١٩٧٧، ص ٣٥.

(١) أديس أبابا: تعني باللغة الأهمرية "الزهرة الجديدة"، وهي عاصمة إثيوبيا ومن المدن الحديثة التي لا يتجاوز عمرها ١٣٠ عامًا. بنيت هذه المدينة في عهد منليك الثاني عام ١٨٩٢م، إذ جاء بعساكره وخيم في سفوح جبال أنطوطو، وابتنى دارًا للحكومة أول الأمر، وتكنات لجيشه، ثم منح إقطاعات صغيرة لضباطه وجنوده فكانت هذه بمثابة النواة الأولى للعاصمة الحالية؛ التي بنيت وفقاً للاعتقاد الإثيوبي القديم الذي كان سائدًا آنذاك في بناء المدن على مثل هذه المواقع الجغرافية، من أجل الأغراض الدفاعية. ينظر: حبيب جرجس: أديس أبابا عاصمة الحبشة، المجلة الجديدة، القاهرة، مج (١)، العدد (٧)، أول مايو ١٩٣٠، ص ٨٦١؛ رمزي تادرس: حاضر الحبشة، ج(١)، القاهرة، ط١، ١٩٠٥، ص ٢٤-٢٥.

(٢) ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٢١٨.

(3) National Archives London: FO-403-206/ Enclosure 2 in No.105, Memorandum by Mr. Sealy, August 28, 1894.

امتيازًا لشركة فرنسية، تضمّن خمسة عشرة مادة، أعطي ألفرد ألج بموجب المادة الأولى امتيازًا بمد خطوط الحديد من جيبوتي إلى هرر، ومن هرر إلى أنطوطو، ومنها إلى النيل الأبيض، وحصرت المادة الثانية الخط الحديد بين جيبوتي وهرر، وحددت المادة الثالثة مدة الامتياز بـ (٩٩) سنة من يوم الانتهاء من مد الخطوط ولا يجوز أن تعطي شركة أخرى امتيازًا بمد سكك حديد تصل إلى النيل الأبيض سواء من المحيط الهندي أو البحر الأحمر^(١).

وإذا لم تبدأ الشركة بمد خط جيبوتي وهرر بعد إمضاء المعاهدة بسنتين فإن الامتياز يُعد ملغياً بحسب المادة الرابعة، وأوجبت المادة الخامسة على الشركة إبقاء الخط بحالة جيدة ومداومة العمل فيه بحالة ترضي إلا إذا اضطرتها الظروف القاهرة إلى الانقطاع عن العمل حيناً من الدهر، وألزمت المادة السادسة الشركة بمد أسلاك التلغراف على حسابها على طول الطريق بحيث يكون التلغراف مرافقاً للخط الحديد حيثما امتد، وحدّرت المادة السابعة الشركة من نقل أي جنود أجنب أو ذخائر حربية على خطوطها إلا إذا كان ذلك بأمر الحكومة الإثيوبية فإن خالفت هذا الشرط يلغى امتيازها، وعليها أيضاً نقل الجيش الإثيوبي وسلاحه ولوازمه مجاناً في ساعة الحرب^(٢).

ونصت المادة الثامنة على أن لا تزيد أجرة نقل البضائع والأشياء في هذه السكة الحديد عن النفقات الحالية، وأجازت المادة التاسعة للشركة أن تجبي ضريبة أو رسماً على كل بضاعة ترسل على قطاراتها إلى إثيوبيا أو إليها، ويكون مقدار هذا الرسم ١٠% إلى أن تبلغ أرباح الشركة مليونين ونصف المليون فرنكاً فينزل الرسم ٥%، وإذا بلغت الأرباح ثلاثة ملايين فرنكاً يلغى هذا الرسم إلغاءً تاماً. وبحسب المادة العاشرة فإن كل بضاعة تدفع أجرة نقلها حيث تمر خطوط الحديد يجب أن تنقل في قطارات الشركة دون سواها. ومنحت المادة الحادية عشرة الحق في الأراضي التي تمتد فيها خطوطها بما فيها المعادن والمياه وتُعد ملكاً للشركة على مسافة ألف متر، وتعهدت إثيوبيا بموجب المادة الثانية عشرة بحماية جميع الخطوط ومدّها وتسيير قطاراتها

(١) رمزي تادرس: مصدر سابق، ج(٣)، ص ١٥٢.

(٢) المصدر نفسه، ج(٣)، ص ١٥٢.

كالفحم وغيره من الرسوم مدة الامتياز. وأن تصبح الخطوط عند انتهاء مدة الامتياز ملكاً لحكومة إثيوبيا بموجب المادة الرابعة عشرة، ويُمنح منليك الثاني وفقاً للمادة الخامسة عشرة أسهماً من أسهم الشركة بقيمة مائة ألف فرنكاً فرنسياً^(١).

توجه شيفينه إلى فرنسا واستكمل إجراءات تأسيس الشركة الفرنسية التي أطلق عليها "شركة سكة حديد الإمبراطورية الإثيوبية" *La Compagnie Imperiale des Chemins De Fer Ethiopien*، واتخذت من باريس مقراً لها، وبلغ رأسمالها ٢,٣٠٠,٠٠٠ فرنكاً فرنسياً^(٢). وقدر طول الخط (٧٨٤) كم، وقسم إلى ثلاث مراحل، الأولى من ميناء جيبوتي إلى هرر، والثانية من هرر إلى أديس أبابا، والثالثة من هرر إلى إقليم النيل الأبيض^(٣). وتمثلت الأهمية الاقتصادية للخط في كونه مقاماً في بلاد قليلة المواصلات، وكوسيلة للتغلغل إلى داخل إثيوبيا ذات الموارد الزراعية والمعدنية، إضافة إلى فتحه الباب أمام الاستثمارات الفرنسية فقد كان لدى منليك الثاني قناعة بأن السيطرة التجارية الناتجة عن احتكار النقل لا بد وأن يصحبها امتداد النفوذ السياسي الفرنسي لبلاده^(٤).

واجهت هذا المشروع عدة عراقيل ممثلة في معارضة مستشاري الإمبراطور منليك الثاني وزوجته تاييتو *Taitu*^(٥)؛ كون هذا المشروع في اعتقادهم سيثبت الاستعمار الغربي في إثيوبيا^(٦). كما أعلنت قبيلة العيسى الصومالية رفضها القاطع لإقامة هذا المشروع، وأعربت عن تخوفها من تأثيره على المناطق التي يمتد فيها نفوذها، وانعكاسه سلماً على وفرة الكلاً والعشب،

(١) المصدر نفسه، ص ١٥٣.

(٢) خديجة أحمد الطناشي: مرجع سابق، ص ١٠٢.

(٣) المصدر نفسه.

(٤) المصدر نفسه، ص ١٠٢-١٠٣.

(٥) **تاييتو**: ولدت عام ١٨٥١، وتنسب إلى أسرة عريفة من إقليم تيجري، تزوجها منليك الثاني عام ١٨٨٧، واحتفل بتتويجها إمبراطورة على إثيوبيا عام ١٨٨٩، بعد الاحتفال بتتويجه بيومين، امتازت بذكائها وقوتها، أدت دوراً كبيراً في سياسة الدولة آنذاك. ينظر:

Prorouty: op.cit, p,76.

(٦) ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٢١٨.

وتحدث أعيان القبيلة عن عبء الرجل الأبيض على البيئة الطبيعية، وعن الشكوك التي تساورهم بوجود علاقة ما بين قدوم المستعمرين وظهور الأمراض ونفوق الماشية. كما انزعج من إقامة المشروع أصحاب القوافل التجارية من نفس هذه القبيلة الذين كانوا يملكون الأمر والنهي والرحيل والإناخة للقوافل المكونة من الإبل الناقلة للبضائع بين زيلع وهرر نظراً لما يمثله هذا المشروع من تهديد مباشر على أهم رافد من روافد الاقتصاد المحلي. واشتد الرفض والتنديد بصورة خاصة عندما لقي هذا الرفض تشجيعاً من الإيطاليين والبريطانيين المناوئين للمشروع مما جعل الشركة الفرنسية تتمهل وتتوقف عن مباشرة أعمالها ريثما تتضح الأمور^(١).

دخلت فرنسا في مفاوضات مع قبيلة العيسى؛ لإقناعها وتبديد مخاوفها من إقامة المشروع على أرضها، ولم يتنازل أعيان القبيلة عن التمسك بالرفض إلا عندما اضطر المفاوضات الفرنسي شرح الأمر بالقول: **”إن سكك الحديد لن تشغل من أرضكم الواسعة إلا مقدار عرض خطوة رجل منكم”**، وقام يمثّل ذلك في الأرض مفرجاً بين رجلية. واستمرت المفاوضات والمباحثات شهراً كاملاً، قطع فيها الجانب الفرنسي وعوداً منها النقل المجاني للركاب من أبناء القبيلة، وعدم استفاد عمالة أجنبية، وصرّف أجور ومكافآت مجزية للعمال في بناء الخط. وقد استغل الفرنسيون تخوفات القبيلة من استفاد **”الأيدي العاملة الأجنبية”** مع أن الفرنسيين في الأساس لم يكونوا ليستقدموا عمالاً أجانب في أعمال الحفر والبناء؛ نتيجة الأجور الواسعة التي كانوا سيحتاجونها، والجو الحار والأمراض التي تصيبهم نتيجة الحرارة. وسرعان ما خالفت الشركة الفرنسية الوعد برعاية حقوق العمال وتوفير الوسائل المناسبة لأعمال الحفر والبناء، حيث بدأت تكره العمال على العمل في ظروف قاسية معتمدين على الحفر على أيديهم وعلى الفأس والجاروف فقط. كما أن لائحة الشركة لأجور العمال، ووسائل الطعام، وإعداد ماء الشرب، ومواعيد دفع الأجور، قد حددت

(١) عبدالله قمني آدم: سكة حديد جيوتي- أديس أبابا: النشأة ومراحل التطور (١٨٩٦-٢٠١٣)، مركز مقديشو للدراسات الاستراتيجية، مقديشو، ٢٠١٧.

أن لا يزيد أجر العامل في اليوم مبلغ فرنك واحد مهما تكن قوة العامل من ناحية البنية الجسمانية^(١).

وبعد اتفاق الشركة الفرنسية مع قبيلة العيسى بدأت عن طريق خبراءها بإجراء مسح ميداني على المنطقة التي سينفذ فيها المشروع، ووجدت أن ثمة سلاسل جبلية بالقرب من هرر تشكل عائقاً أمام تنفيذ المشروع، لذا طلبت من منليك الثاني تحويل الخط إلى منطقة أخرى تكون قابلة للتنفيذ، ففي عام ١٨٩٥ وافقت على تحويل الخط الحديد إلى سهل دير طاوا بدلاً من اختراقه جبال هرر؛ وذلك لصعوبتها مقابل قيام الشركة بمد خط (البرق) بين جيبوتي وهرر، وبدأت الشركة بناء خط عام ١٨٩٧، وسارعت الحكومة الفرنسية في الإنشاء تمهيداً لأغراضها الاستراتيجية، وفي يوليو ١٨٩٧ تمت المصادقة على امتياز إنشاء الخط من قبل منليك الثاني، وشيفينه وألفرد ألج نيابة عن الشركة الفرنسية، وبدأ العمل في الخط في أكتوبر من نفس العام^(٢).

بلغ طول الخط بين جيبوتي ودير طاوا ٣١١ كم، ومنها إلى أديس أبابا ٤٧٣ كم، ووصف هذا الخط بكثرة التعاريج وخاصة في جزئه الثاني بين دير طاوا وأديس أبابا. إضافة إلى مروره في نهر عواش، وهي منطقة شبه خالية من السكان، لذلك لم يؤد إلى ظهور أي نشاط اقتصادي فيها، ولا تسير القطارات فيه إلا نهاراً، وتقف عند إحدى المحطات ليلاً ويستغرق سيرها من جيبوتي إلى أديس أبابا ستة أيام^(٣).

وعلى الرغم من الصعوبات التي واجهها إنشاء الخط إلا أنه وصل من ميناء جيبوتي حتى الحدود الإثيوبية (١٠٨ كم) بحيث احتفل الفرنسيون بحركة عربات القطار في ١٤ يوليو ١٩٠٠، وقاموا بذبح ألفين من الضأن والماعز احتفالاً بالمناسبة^(٤). وفي أكتوبر ١٩٠٠ توقف العمال عن أعمال شق الخط؛ بسبب رؤيتهم قبر الجد الأكبر لإحدى بطون قبيلة العيسى، مواجهاً طريق

(١) المصدر نفسه.

(٢) المصدر نفسه.

(٣) خديجة أحمد الطناشي: مصدر سابق، ص ١٠٣.

(٤) عبدالله قمني آدم: مصدر سابق.

القطار، وطالبوا المهندسين بتعديل الطريق احتراماً لصاحب هذا القبر، الأمر الذي استخف به المهندسون ورأوه مضيعة للجهد والمال، مما أثار حفيظة الكثير من أبناء القبيلة وجعلها تنظم غارة على إدارة الشركة أسفرت عن مقتل تسعة فرنسيين بينهم مهندسين وحراس. وكرد فعل لهذا الهجوم المباغت قام حرس الشركة بشن هجوم واسع على مضارب القبيلة لسفك الدماء والاستيلاء على أعداد كبيرة من قطعان الماشية^(١).

وبدلاً من أن يتدخل حاكم المستعمرة لحل الإشكالية، وإنهاء الأعمال العدائية، سارع إلى إصدار خمس قرارات تتضمن شتى أنواع العقوبات، تسمح للشركة الإمبريالية: الإمساك عن صرف الأجور ومستحقات العمال المادية، والتوثيق بالحبال، والضرب بالعصى، واغتصاب النساء، القتل، واستمر سفك الدماء في كلا الجانبين، وجاءت العقوبات الغليظة بنتائج عكسية وتعرضت نقاط العمل على طول السكة لأعمال تخريبية واضطرت الشركة وقف العمل نتيجة الظروف الأمنية ونقص الأيدي العاملة لمدة سنة كاملة^(٢).

استأنف بعدها العمل في المشروع، حيث وصل الخط إلى دير طاوا عام ١٩٠٢، وفي مايو ١٩١١ صارت ٦٦ كم من السكة سالكة أمام عجلات القطار، وفي أغسطس ١٩١٢، دفعت الشركة القطار حتى ١٠٠ كم من دير طاوا، و٢٣٥ كم أخرى في فبراير ١٩١٤. واستمرت الشركة في العمل حتى اكتمل البناء، وأصبح الخط ممتداً، وصارت عربات القطار تنهب الطريق نحو أديس أبابا في ٧ مايو ١٩١٧، على الرغم من أن محطة القطار في أديس أبابا تأخر افتتاحها إلى عام ١٩٢٩^(٣).

(١) المصدر نفسه.

(٢) المصدر نفسه.

(٣) جلال يحيى، ومحمد نصر مهنا: الموانئ ومشكلاتها في العلاقات الدولية، دار المعارف، الإسكندرية، ط١، ١٩٨٠، ص٣٩٧؛ ممتاز العارف: مصدر سابق، ص٢١٩؛ عبدالله قمني آدم: مصدر سابق.

المبحث الثالث: أثر المشروع على المصالح البريطانية الفرنسية في القرن الأفريقي:

على الرغم من حصول الشركة الفرنسية على امتياز إنشاء الخط عام ١٨٩٤ إلا أنه لم يستغل بسرعة؛ نتيجة لقيام معركة عدوة عام ١٨٩٦ بين إثيوبيا وإيطاليا، التي أعاقت بداية العمل في الخط، وتمخض عنها توقيع الطرفين لمعاهدة أديس أبابا في ٢٦ أكتوبر ١٨٩٦^(١)، التي كانت بمثابة النهاية لانتهاج الحرب وتراجع النفوذ الإيطالي، الأمر الذي شكّل أمراً إيجابياً في النشاط الفرنسي في شرق إفريقيا، إذ تعززت العلاقات الفرنسية - الإثيوبية بشكل كبير بعد تراجع النفوذ الإيطالي، وسعت فرنسا لتقوية مركزها سياسياً واقتصادياً، وارتأت ضرورة الإسراع في البدء بتنفيذ خط سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا، الذي سبق وأن حصلت إحدى شركاتها على امتيازها من ملكها الثاني في ٩ مارس ١٨٩٤^(٢)، وذلك خدمة لأهدافها الاستراتيجية والاقتصادية كون نهايته ستكون عند ميناء جيبوتي وهذا بحد ذاته مكسباً عظيماً لأن ذلك كفيل بتحويل تجارة إثيوبيا إلى الصومال الفرنسي من جهة، وإنهاء المنافسة القديمة مع الصومال البريطاني من جهة أخرى^(٣).

وفي ذلك الوقت أحست بريطانيا بخطورة المشروع، فلما جاءت أزمة فاشودة^(٤) قضت مؤقتاً على الأهمية الحربية للخط بالنسبة لفرنسا، وأصبح

(١) نصت المعاهدة على اعتراف إيطاليا باستقلال إثيوبيا، وإنهاء حالة الحرب بين الجانبين، وإلغاء معاهدة أوتشالي وذيها الإضافي، وتعيين الحدود بشكل مؤقت لحين الوصول إلى تسوية وامتناع إيطاليا عن التنازل عن أي أرض أثيوبية كانت قد احتلتها قبل معركة عدوة لأي دولة أخرى، وأعطت المعاهدة بموجب مادتها السادسة الحق لكلا الحكومتين في إبرام معاهدات ثنائية لتنمية العلاقات التجارية والصناعية، كما فوضت مادتها السابعة الحكومتين بتبليغ الدول الأخرى بها، ويبقى على إيطاليا المصادقة عليها خلال ثلاثة أشهر من تاريخ توقيعها. وأخيراً ولخشية الإثيوبيين من التلاعب بها في حال كتابة أحد النصين باللغة الإيطالية حررت المعاهدة بنصين أمهري وفرنسي. ينظر: عمر محرم أحمد عبدالرحمن: مصدر سابق، ص ٢١٩-٢٢٠.

(٢) بطرس فرج الله سمعان: العلاقات السياسية الدولية في القرن العشرين، القاهرة، ط ١، ١٩٧٤، ص ١٢٧.

(٣) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص ٣٣٢.

(٤) فاشودة: مدينة في أعالي النيل (كودك) حالياً، تقع على ملتقى الطريق بين الخرطوم وإثيوبيا وبين جنوب الصومال، تأسست كمحطة لمراقبة مكافحة تجارة الرقيق عام ١٨٨٥، وزادت شهرتها باعتبارها نقطة النهاية في حسم الصراع الفرنسي - البريطاني في أعالي النيل، وذلك

المشروع تجارياً بحثاً، وكانت الشركة المخولة بإنشاء الخط تجارية مساهمة، تعمل تحت رقابة الحكومة الفرنسية، والمساهمون فيها كانوا جماعة من الرأسماليين الفرنسيين. وبدأ تشييد الخط بالفعل في ١٨٩٧^(١). وبمجرد البدء اهتمت الدوائر الإمبريالية الفرنسية بالمشروع، لأن الحكومة الفرنسية كانت مدركة أن احتكار النقل والسيطرة على التجارة في إثيوبيا سيصاحبه نفوذ سياسي، إذ أن مد هذه السكة في بلاد مثل إثيوبيا تفتقر إلى المواصلات سيضمن لها التغلغل السياسي أولاً، ويفتح لها باب الاستثمار لرؤوس أموالها هناك ثانياً، لاسيما وأن إثيوبيا ذات موارد معدنية وزراعية. ولما كان المشروع احتكاراً فرنسياً فإنه بذلك يفتح الباب لاستثمار الأموال الفرنسية في إثيوبيا. ثم إن السيطرة التجارية الفرنسية على إثيوبيا التي تنشأ من احتكار النقل لا بد وأن يصحبها نفوذ سياسي كما هو المعتاد في المستعمرات^(٢).

وفي القواميس الإمبريالية أن أي مكسب تحصل عليه دولة ما لا بد أن يكون خسارة لدولة أخرى، فهذا المكسب المنتظر سيكون خسارة لبريطانيا. وتسبب هذا المشروع في ثورة غضب وفزع في بريطانيا. وهذا الغضب لم يظهر بوضوح، وإنما كان مختلفاً وراء عمليات مالية معقدة جداً. فدوائر لندن المالية التي كانت مهتمة باستغلال إثيوبيا من الناحية الاقتصادية كانت تشمل في ذلك الوقت ثلاث شركات الأولى تسمى الشركة الأفريقية *African Company* والشركة المصرية الجديدة *New Egyptian Company* وشركة أوقيانا كونسوليتيد *Oceana Consolidated Compan*. وكانت الشركات الثلاث مرتبطة الواحدة بالأخرى، وأغراضها تكاد واحدة. ونستطيع

بعد أن تكنت بريطانيا من إفشال المخطط الفرنسي بالسيطرة على فاشودة، والعمل على ربط مستعمراتها في شرقي القارة بمستعمراتها في غربي القارة، ومثلت هذه الحادثة تغيراً كبيراً في السياسة الإثيوبية من خلال استغلالها من قبل الإمبراطور منليك بالهجوم على الأراضي السودانية في الغرب، ولولا نجاح كتشنر في اكتساح المدن السودانية والوصول إلى فاشودة، ودخوله في مفاوضات مع القائد الفرنسي المدعو مارشان في عام ١٨٩٨، لما استسلمت الحكومة الفرنسية للأمر، ودعت قائد قواتها بالانسحاب. ينظر: حلمي محروس إسماعيل: تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر، ج(١)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٣، ص٢١١.

(١) بطرس فرج الله سمعان: مصدر سابق، ص١٢٧.

(٢) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص٣٣٣.

أن نأخذ فكرة عن أغراض هذه الشركات من النص الآتي الوارد في تكوين إحداهما، وهي الأولى: "لتفاوض وتحصل على امتيازات وحقوق مطلقة أو مشروطة من أي دولة ذات سيادة أو من حكام أو من حكومات أو من شخص أو أشخاص أو من أي هيئة. ولتدخل في اتفاقات مع أي حكومة أو حاكم أو سلطة محلية أو غير ذلك لأي غرض من الأغراض ومن وقت إلى آخر لتغيير أو تغيير على حد سواء. ولتفاوض من أجل قروض مختلفة، بمفردها أو بالاتفاق مع أي شركة أو شخص لأي دولة أو قطر أو هيئة أو شخص أو أشخاص. ولتعد المال لتساعد في كشف أو عمل مسح للأراضي من أي نوع وفي تشجيع الهجرة إلى أي بلد أو مستعمرة أو دولة"^(١).

يتضح من هذا النص أن أغراض هذه الشركات ناطقة بالاستعمار. ولم تبدأ حماسة بريطانيا واهتمامها بخط حديد إثيوبيا إلا عندما أدركت بالفعل أن الخط في سبيل الإنشاء، فعملت على التدخل بطريق غير مباشر في إنشاء الخط. وكانت الشركات الثلاث المذكورة هي محور السياسة البريطانية التي اتبعت تجاه فرنسا. وكان من الطبيعي أن يثير هذا المشروع مخاوف الدول الاستعمارية وبخاصة بريطانيا التي كانت لها مصالح موازية لمصالح فرنسا في هذه المنطقة. وفي عام ١٨٩٨ أي بعد ابتداء الخط أخبرت شركة نيو أفريكان المساهمين أنها قد حصل على أسهم ثابتة في العمل الإثيوبي، وذلك للتوفيق بين المصالح البريطانية والفرنسية قدر الإمكان^(٢).

إزاء هذه التطورات قامت بريطانيا في أوائل عام ١٨٩٧ بإرسال بعثة برئاسة رنل رود أحد مساعدي اللورد كرومر في القاهرة، هدفها منع منليك الثاني من تقديم المساعدات للثورة المهديّة^(٣) في السودان الشرقي، وعلى الرغم

(١) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص ٣٣٣-٣٣٤.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣٣٤-٣٣٥.

(٣) **الثورة المهديّة:** هي دعوة إصلاحية وسياسية وطنية قامت على مبدأ التحرر والانعقاد السياسي والاقتصادي لبناء مجتمع سوداني عادل، وذلك على يد السيد محمد أحمد بن عبدالله المهدي، المولود في ١٢ أغسطس ١٨٤٤ في جزيرة ليب من أعمال دنقلة في نهر النيل، والذي تمكن من القيام بثورة ضد الحكم المصري والبريطاني للسودان، واستطاع أن يؤسس دولة عرفت في التاريخ بالدولة المهديّة في السودان، عاش ثلاثة عشرة عاماً (١٨٨٥-١٨٩٨)، وكانت نهايتها على يد القوات البريطانية في الرابع والعشرين فبراير ١٨٩٨. ينظر: علي المحافظة:

من وجود البعثات الفرنسية والروسية في قصر منليك إلا أن رود تمكن من عقد معاهدة مع إثيوبيا في ١٤ مايو ١٨٩٧ لتعيين الحدود بين الصومال البريطاني وإثيوبيا، وبالمقابل فقد عقدت فرنسا في العام نفسه معاهدة مع إثيوبيا لرسم الحدود بين إثيوبيا ومستعمرة جيبوتي الفرنسية^(١)، وسعت فرنسا لإيجاد تمثيل دبلوماسي لها في إثيوبيا فعينت لاجارد عام ١٨٩٨ وزيراً مفوضاً لها في إثيوبيا بلاد صديقه منليك الثاني، وعمل على تأييد السياسة الفرنسية في التوغل داخل القارة غرباً. وشعر لاجارد بأن بريطانيا أخذت في منافسة فرنسا في مشروع مد سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا، وأنها تسعى بذلك للقضاء على تفوق النفوذ الفرنسي الذي يمتد غرباً في إثيوبيا مع هذه السكة الحديد، وتسعى إلى مشاركة فرنسا في استغلال حاصلات الأقاليم الجنوبية في إثيوبيا وهي أكثر أقاليمها ثروة^(٢).

ومن ناحية أخرى استغل لاجارد عدم وجود أي منفذ حر سوى ميناء جيبوتي، وشرح لبلاده أن كلاً من بريطانيا وإيطاليا حاولت لعدة سنوات طويلة، محاصرة الصومال الفرنسي نفسه، ولكن فرنسا قد احتاطت للأمر حينما فاوضت بريطانيا لتحديد الحدود معها. ثم شرح لدولته بأنه لم يقبل خط الحدود بين الصومال الفرنسي وإثيوبيا إلا بعد أن قبل منليك الثاني التعهد بمنع كل الدول الأجنبية من الوصول إلى داخل البلاد مهما كان شكل هذا التدخل، ومهما كانت الدوافع إليه. وكان هذا نوعاً من الاعتراف غير المباشر بالاحتفاظ بمنطقة نفوذ فرنسي، فيما وراء حدود مستعمراتها من ناحية الغرب، يمكن لفرنسا أن تتدخل فيها إذا ما أجبرتها الظروف على ذلك أي في حالة تدخل أي دولة أخرى في إثيوبيا^(٣). وكان لاجارد قد عمل لعدة سنوات لكي يترك لفرنسا وحدها حق

الاتجاهات الفكرية عند العرب في عصر النهضة (١٧٩٨-١٩١٤) "الاتجاهات الدينية والسياسية والاجتماعية والعلمية"، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، ط٤، ١٩٨٧، ص٦٥-٦٨؛ كوكب سيار علي الجميل: تكوين العرب الحديث ١٥١٦-١٩١٦، مطبعة جامعة الموصل، الموصل، ط١، ١٩٩١، ص٣٢١-٣٣٧؛ جلال يحيى: الثورة المهديّة، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ١٩٥٩، ص٢١.

(1) National Archives London: FO-403-255/ Enclosure 1 in No.178, French Translation of Treaty, signed at Addis Ababa, May 14, 1897.

(٢) جلال يحيى، ومحمد نصر مهنا: مصدر سابق، ص٣٩١.

(٣) المصدر نفسه، ص٣٩١-٣٩٢.

التدخل في هذه المنطقة في شرق أفريقيا حينما تحين الفرصة، وكان خط سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا يسير في هذه المنطقة ويواصل تنفيذ هذه السياسة.

وعلى الرغم من الوجود الدبلوماسي الفرنسي في إثيوبيا فإن مخططات فرنسا هذه لم يكتب لها النجاح لتصادمها بالمصالح البريطانية^(١)، التي أدركت إن ذلك سيؤثر في تجارتها المارة عبر زيلع والصومال البريطاني^(٢)، وبالتحديد التجارة مع أثيوبيا، لذلك حاول وزيرها في أديس أبابا جون هارنجتون *John Harrington*، كذلك الإيطالي كيكو ديكولا *Ciccodocola* إقناع منليك بعدم إتمام الخط الحديدي، عندها أصبح هذا الامتياز على الرغم من أهميته السياسية والاقتصادية وبالأعلى على فرنسا، وأدى بنهاية المطاف إلى توتر علاقاتها مع إثيوبيا وخسارة صداقة عاقلها منليك الثاني^(٣)، لأن هذا الخط كان محط تنافس كل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا مدة عشر سنوات^(٤)، وفوز فرنسا في الحصول على امتياز إنشائه يُعدُّ ضربة موجهة لمصالح كلا الدولتين أعلاه في إثيوبيا، لذا نجد أنه عند بدء الشركة صاحبة الامتياز "شركة سكة حديد الامبراطورية الإثيوبية" *La Compagnie Imperiale des Chemins De Fer Ethiopien* عملها في ١٨٩٧^(٥) عارضت الحكومة البريطانية ذلك، وبذلت جهودها للحيلولة دون احتكار فرنسا المشروع لوحدها، فتحركت وزارة الخارجية البريطانية وناقشت مشروع أمريكي لإنشاء خط حديدي بين بربرة وهرر داخل الأراضي البريطانية لمواجهة التنافس الفرنسي على تجارة إثيوبيا، إلا أن هذا المشروع لم يكتمل^(٦)، لكنه تجدد مرة ثانية بداعي الطوارئ العسكرية، والقضاء على حركات المقاومة الإسلامية على الحدود، ولكن

(1) Tom C. Killion: " Railroad Worker and Ethiopian Imperial State: The Politics of Worker's Organization on The Franco – Ethiopian Railroad 1919-1959", *The international Journal of African Historical Studies*, 25 1992, Pp.583-605.

(٢) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص ٣٣٣.

(3) Tom C. Killion: *op.cit.*, P.605.

(٤) قاسم شعيب عباس السلطاني: مصدر سابق، ص ٦٥.

(5) Girma Kebede: *Living With Urban Environmental Health Risks: The Case of Ethiopia*, Aldershot, Hants, England, 2004, P.26.

(6) National Archives London: FO-403-289 / Enclosure in No.44, Captain Ciccadicola to Admiral Canevaro, Addis Ababa, December 10, 1898.

الغرض الحقيقي منه منافسة الخط الفرنسي^(١)، ولمّا لم تفلح بريطانيا في ذلك عملت على الدخول كشريك مع الشركة الفرنسية من خلال حصولها على أسهم في هذه الشركة. غير أن بعض المنتفعين في شركة الامتياز الخاصة باستغلال الخط الحديدي حاولوا في بداية عام ١٩٠١ جعل هذا الخط مستقلاً عن كل إشراف فرنسي، بدعوى حقوق السيادة الإثيوبية، ثم بمحاولة إعطائه صفة دولية أو بريطانية - فرنسية. ورأى لاجارد أن هذه المجهودات ستنتهي إن نجحت فرنسا بإدخال أشد النفوذ خطراً على فرنسا في تلك المنطقة، وهو النفوذ البريطاني والإيطالي، وحذر بلاده من الموافقة على ذلك، شارحاً أن موقف فرنسا سيصبح أشد صعوبة، ما لم تتدخل الحكومة الفرنسية في الأمر^(٢).

وفي ذات السياق أعلنت الشركات البريطانية الثلاث في عام ١٩٠١ عن وحدة مصالحها المالية في خط حديد إثيوبيا بإنشاء شركة جديدة تحت اسم الشركة الإثيوبية التي أعلن عن تأسيسها في أكتوبر من نفس العام، الأمر الذي جعل بريطانيا تكشف عن أغراضها الخفية على لسان مدير شركة نيو أفريكان الذي قال: «لقد أمل المديرين أن يشاركوا بواسطة اتصالاتهم بباريس في إنشاء خط حديد جيبوتي - أديس أبابا في إثيوبيا، وذلك بتعاون صادق مع الرأسماليين الفرنسيين»^(٣). ولأول مرة يتاح للجمهور الفرنسي أم البريطاني أن يفهم ماذا كانت تعمل هذه الشركات في إثيوبيا خلال الأعوام الثلاثة السابقة. إذ أعلنت الشركة الإثيوبية أن بعض أصدقاءها في باريس كانوا قد حصلوا في عام ١٨٩٧، أي من وقت بدء الإنشاء على بعض أسهم الشركة الفرنسية، وهذه الأسهم أصبحت ملكاً لشركة نيو أفريكان. وهذا الكلام يفسر كلام رئيس الشركة عام ١٨٩٨^(٤).

(1) National Archives London: FO-403-322/ No.200, Intelligence Division to Foreign Office, Notes on the Country between the North Somaliland Coast and Harrar, with reference to Railway Construction, May 6, 1902.

(٢) جلال يحيى، ومحمد نصر مهنا: مصدر سابق، ص ٣٩٢.

(٣) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص ٣٣٥.

(٤) المصدر نفسه، ص ٣٣٦-٣٣٥.

واتضح بعد البدء في الخط أن تقدير النفقات كان خطأ لدرجة كبيرة، وأن الحاجة تدعو إلى مزيد من رأس المال. ووجدت الشركة الفرنسية صعوبة كبيرة في الحصول على رأس المال. وفي هذه اللحظة تقدمت الشركات البريطانية الثلاث وعرضت على الشركة الفرنسية أن تمدّها بالمال اللازم في نظير الحصول على أسهم. وقد امتعضت الشركة الفرنسية في أول الأمر، وحاولت إثارة وطنية الفرنسيين مرة أخرى، ولكنها فشلت في ذلك، فقبلت العرض البريطانية على مضض^(١). وتم لبريطانيا ما أرادت بل إن نسبة هذه الأسهم قد ازدادت فيما بعد وتوسع معها مركز بريطانيا داخل الشركة متمثلاً بشركتها التي تحمل اسم "شركة البناء وإدارة سكة الحديد الإثيوبية الدولية *International Ethiopian Railway Trust and Construction Company*"، التي نجحت عام ١٩٠١ في الحصول على حق إنشاء خطوط فرعية من السكة داخل إثيوبيا، في حين احتفظت فرنسا بالخط الرئيسي أديس أبابا - جيبوتي^(٢)، ويتضح ذلك من أن الفرنسيين اشترطوا في الاتفاقية أن للشركة الفرنسية الحق في إنهاء الاتفاق في أي وقت نظير مبلغ قدره (٦٢٥) ألف فرنك كغرامة فوق القيمة التي أخذتها من البريطانيين. وما إن حلَّ عام ١٩٠١ حتى كانت الشركة البريطانية حديثة التأسيس قد حصلت على مركز كبير في الشركة الفرنسية نفسها. وكان لها اثنان بريطانيان في مجلس الإدارة، كما أن البريطانيين أعطوا احتكاراً بإنشاء أية خطوط حديدية فرعية في إثيوبيا في المستقبل، أي أن الشركة الفرنسية لها الخط الرئيس من جيبوتي إلى أديس أبابا، والبريطانيون لهم الحق في إنشاء الخطوط الفرعية^(٣).

تزامن هذا التدخل البريطاني مع قرب إجراء انتخابات عامة في فرنسا، الأمر الذي جعله كل حزب من الأحزاب في مقدمة برنامجه الانتخابي، وكانت النتيجة أن الضغط كان شديداً جداً على الحكومة الفرنسية، وأن الشعب كان يرى أن من واجبات الحكومة مساعدة رجال المال الفرنسيين ومنع وقوعهم

(1) *Leonard Woolf: Empire and Commerce in Africa, A study in economic imperialism, The labour research department, New York, 1920, P.212.*

(2) *Woolf Leonard, op.cit., P.213.*

(٣) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص ٣٣٦.

ضحية لمكر الاستعماريين البريطانيين، وبعد ذلك عندما جاءت الحكومة الجديدة كان نوع المساعدة التي أعطتها للشركة غريباً؛ إذ تعهدت الحكومة بمنح الشركة إعانة سنوية قدرها نصف مليون فرنك لمدة خمسين سنة. وعدّ هذا المبلغ كافياً لإعطاء الشركة رأس المال الذي يحتاج إليه دون الالتجاء للمعونة البريطانية، كما أن الشركة تستطيع بضمان هذه المنحة زيادة عدد الأسهم ليكتتب فيها الفرنسيون^(١)، وقد تم للحكومة الفرنسية ذلك من خلال اتفاقية أبرمتها مع الشركة في ٦ فبراير ١٩٠٢ تضمنت ستة مواد، هي^(٢):

- ١- أن تظل الشركة الفرنسية مسجلة في باريس ومقرها الرئيس فيها.
- ٢- لا تستطيع الشركة أن تغير لائحتها أو خط سير الخط الحديدي إلا بإذن سابق من وزير المستعمرات.
- ٣- أعطيت بعض السلطات فيما يتعلق بتحديد أجور النقل إلى الإدارة الفرنسية في الصومال الفرنسي.
- ٤- تلتزم الشركة بإعطاء تخفيض لنقل موظفي الحكومة الفرنسية وبضائعهم أو أي بضاعة مرسلّة باسم الحكومة الفرنسية.
- ٥- بعد ٩٩ عاماً من تأسيس الشركة تنتقل ملكية الخط بين جيبوتي ودير طاوا إلى الصومال الفرنسي.
- ٦- في بعض الحالات يخول لوزير المستعمرات إلغاء هذه الاتفاقية ومصادرة جزء من الخط يقع بين جيبوتي وحدود إثيوبيا.

كانت هذه الشروط غلطة سياسية كبرى وقعت فيها الحكومة الفرنسية، أثّرت على العلاقة مع منليك الذي ظل لحين إبرام هذا الاتفاق معتقداً أنه منح الامتياز لشركة فرنسية لا علاقة لها بالحكومة، كون الشركة قد تنازلت عن حقوقها رسمياً للحكومة الفرنسية دون استشارته، فعارض هذا الاتفاق الذي عدت بنوده تعدياً على حقه كحاكم دولة مستقلة. وقد عبر عن امتعاضه عندما رفض الحضور إلى افتتاح الخط عند وصوله إثيوبيا^(٣). وبذلك تكون فرنسا -

(١) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص ٣٣٦-٣٣٧.

(2) *National Archives London: FO-401-11 / No.1, Memorandum respecting the Ethiopian Railway, (Communicated by Mr. Gilmour January 1.) January], 1908.*

(٣) السيد محمد رجب حراز: مصدر سابق، ص ٣٣٩.

بتوقيعها هذا الاتفاق – كفيلة بتحويل بريطانيا وإيطاليا بلمح البصر إلى أصدقاء مقربين من منليك الثاني، فسارعت إيطاليا التي طالما انتظرت مثل هذه الفرصة لتستعيد نفوذها في شرق إثيوبيا^(١).

أما بريطانيا التي كانت تصطاد بالماء العكر، فقد لعبت نفس لعبة فرنسا سابقاً عندما ألبت منليك الثاني ضد فرنسا وبريطانيا، فقد عملت هي الأخرى من خلال وزيرها هارنجتون إلى لفت نظر منليك الثاني إلى مطامع فرنسا الحقيقية من وراء هذا الإجراء^(٢). وعلى إثر ذلك تصدعت العلاقات الفرنسية – الإثيوبية، وسعت كلاً الدولتين (بريطانيا وإيطاليا) إلى استعادة مكانتهما السياسية والاقتصادية في إثيوبيا أولاً، والسعي لخلق المنافذ على فرنسا لمنعها من حق الاستحواذ على المشروع لوحدها ثانياً^(٣).

عملت الدولتان على استغلال وضع الشركة المالي الحرج وخلافها مع منليك الثاني واقترحتا إمكانية مساعدة الشركة من خلال مقترحين، هما، تدويل الشركة (جعلها دولية) عندها يكون ميناء جيبوتي ميناء حراً، أو تبقى الشركة مشروعاً فرنسياً شرط أن يتصل ميناء بربرة البريطاني بخط حديد إثيوبيا كما تتصل به جيبوتي، أي يكون له مخرجان على البحر^(٤)، وقد رحب منليك بفكرة التدويل حتى لا يحتكر المشروع من قبل دولة واحدة كفرنسا التي توترت علاقته معها^(٥).

رفضت الحكومة الفرنسية فكرة تدويل الخط؛ لأنها لم ترغب بمشاركة بريطانيا وإيطاليا بنشاطاتها الاقتصادية في إثيوبيا^(٦)، حتى بدت دلائل تغلغل ألماني في شرق أفريقيا، إذ عرضت ألمانيا عام ١٩٠٤ المساعدة على

(1) Leonard Woolf: *op.cit*, P.213.

(2) National Archives London: F O-401-11 / No.1, Memorandum respecting the Ethiopian Railway, *op.cit*; Woolf Leonard, *op.cit.*, P.213.

(٣) علي إبراهيم عبده: مصدر سابق، ص ٣٣٨ – ٣٣٩.

(4) Leonard Woolf: *op.cit*, P.216.

(٥) قاسم شعيب عباس السلطاني: مصدر سابق، ص ٥٧.

(٦) عبد العظيم رمضان: تاريخ أوروبا والعالم الحديث من ظهور البرجوازية الأوروبية إلى الحرب الباردة، ج(٢)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٦، ص ١٨٧.

الإمبراطور لحل مسألة الخط الحديدي، وعلى إثر ذلك تعزز موقف الإمبراطور ووجه إنذاراً نهائياً لممثلي بريطانيا وفرنسا وإيطاليا في إثيوبيا مطالباً إياهم بتقديم مقترحاتهم حول المشروع بعد تصفية حساباتهم ونبذ خلافاتهم، وبخلاف ذلك سيضطر للقيام بتنفيذ المشروع وحده دون الحاجة إلى مساعدة من أية دولة^(١). مما اتضح أن بريطانيا أنكرت على الفرنسيين باستمرار الحق في السيطرة وحدهم على خط حديد إثيوبيا لتحقيق أهدافهم الاقتصادية والسياسية، وأن عرض الحكومة البريطانية توصيل الخط إلى ميناء بريطاني في الصومال، كما هو متصل بجيبوتي، ولكن لا تلح في تنفيذ هذا الحل، بل تقدم حلاً آخر هو جعل الخط دولياً. فلا ينبغي أن تظل الشركة مشروعاً فرنسياً بحتاً. وفي هذه الحالة تصبح جيبوتي ميناءً حراً. وبهذه الشروط تتنازل بريطانيا عن إيصال الخط لميناء بريطاني، وإذا رفضت فرنسا جعل الخط دولياً، فإن الحكومة البريطانية تصر على وصل الخط إلى ميناء بريطاني، وأنها قد اتخذت فعلاً الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا التهديد.

في ضوء ذلك قررت الدول الثلاث فتح باب المفاوضات فيما بينها فتوصلت عام ١٩٠٥ لمشروع اتفاقية تضمنت بنودها، الاعتراف باستقلال إثيوبيا وضمّان مصالح الموقعين في إثيوبيا، والتزام الأطراف الثلاثة بالتدخل في الشأن الإثيوبي في حالة حدوث أي تغيير في أوضاعها الداخلية أو دخول دولة جديدة للمنافسة مع الدول الثلاث، وحددت الاتفاقية نفوذ الدول الثلاث في إثيوبيا، إذ حصلت بريطانيا على بحيرة تانا وحوض النيل الأزرق^(٢)، في حين شمل النفوذ الفرنسي المنطقة المحيطة بسكة حديد أديس أبابا - جيبوتي التي كانت قد وصلت إلى دير طاوا^(٣)، في حين كان نصيب إيطاليا قطعة الأرض بين الصومال وإريتريا^(٤). كما حسمت الاتفاقية مسألة الخط الحديدي إذ تم الاتفاق على إعطاء الحق لفرنسا في إنشائه من جيبوتي إلى أديس أبابا شريطة

(1) Leonard Woolf: Op. Cit., P.216.

(٢) زاهر رياض: تاريخ إثيوبيا، القاهرة، ط١، ١٩٦٦، ص٦٣؛ راشد البراوي: الحبشة بين الإقطاع والعصر الحديث، القاهرة، ط١، ١٩٦١، ص٦٣.

(٣) جلال يحيى، ومحمد نصر مهنا: مصدر سابق، ص٣٩٦.

(٤) زاهر رياض: تاريخ إثيوبيا، ص٦٣؛ راشد البراوي: مصدر سابق، ص٦٣.

أن يضم مجلس إدارة الشركة عضوًا واحدًا من كل من بريطانيا وإيطاليا وإثيوبيا^(١).

عرض مشروع الاتفاقية على الإمبراطور منليك الثاني ووافق عليه في يوليو ١٩٠٦^(٢). والسؤال هنا، إذا كان هدف الإمبراطور عام ١٩٠٤ إفشال محاولات فرنسا وبريطانيا وإيطاليا لإخضاع إثيوبيا لدائرة نفوذهم من خلال مشروع خط سكة الحديد، إذاً لماذا يوقع عام ١٩٠٦ على مثل تلك الاتفاقية التي فتحت باب إثيوبيا على مصراعيها أمام نفوذ تلك الدول.

الجواب هو مرض الإمبراطور الذي تدهور على أثره وضع البلاد الداخلي، لاسيما بعد وفاة الرأس ماكونين^(٣) رأس مقاطعة هرر الذي كان الجميع ينظر إليه كوريث للعرش، لذلك اضطرت الأوضاع الداخلية وتسابق الطامعون لاستغلال الوضع للوصول للعرش، فخشي منليك من انحلال مملكته، أو حدوث تنافس دولي عليها بعد وفاته، وموقفه السياسي والعسكري في تلك المدة مقارنة مع قوة تلك الدول مجتمعة^(٤).

وفي واقع الأمر فقد نجحت الفرنسية في الحصول على عقد امتياز في عام ١٩٠٨ من إمبراطور إثيوبيا، لاستغلال هذا الخط لمدة (٩٩) عامًا^(٥)، وبالمقابل فقد جددت بريطانيا طلبها إلى الإمبراطور منليك الثاني في عام

(1) National Archives London: FO-401-9/ Enclosure 1 in No.216, Agreement between France, Great Britain, and Italy, retackling Abyssinia, Faik Londres, le 13 December, 1906.

(٢) هدى محمد جواد التميمي: مصدر سابق، ص ٤٢.

(٣) الرأس ماكونين: سياسي ورجل دولة إثيوبي. ولد عام ١٨٥٢. كان أحد القيادات المهمة في إثيوبيا، كان قائداً لمعركة أمبا ألأجي عام ١٨٩٥ التي انتصر فيها الإثيوبيون على الإيطاليين، وأحد القادة في معركة عدوة عام ١٨٩٦، وأدى بعد ذلك أدواراً مهمة في عهد منليك الثاني في فرض الحكم الإمبراطوري خاصة على شرق إثيوبيا، وعُين حاكماً لهرر عام ١٨٩١. توفي عام ١٩٠٦. ينظر: محمد محمد توفيق: إمبراطور يستعيد عرشه: ملك الملوك هيلاسلاسي الذي قاتل في سبيل التاج أربع مرات، مجلة الهلال، دار الهلال، القاهرة، ج (٣)، السنة (٤٩)، أول إبريل ١٩٤١، ص ٤٧٠؛

Harold G. Marcus: Haile Sellassisi, The Formative Years 1892-1936, Red Sea press Third printing, New Jersey, 1998, p.7.

(٤) راشد البراوي: مصدر سابق، ص ٦٣؛ صلاح الدين حافظ: مصدر سابق، ص ٧٠.

(٥) جلال يحيى، ومحمد نصر مهنا: مصدر سابق، ص ٣٩٧.

١٩٠٨ بتدويل بضرورة تدويل إدارة سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا وتمكينها من المشاركة في إدارته لحماية تجارتها^(١)، وبالفعل استجابت الحكومة الإثيوبية لطلب بريطانيا ودعتها في ٢٤ يناير ١٩١٠ لتعيين مندوبين من طرفها ومندوبين من طرف إيطاليا للمشاركة في إدارة سكة حديد جيبوتي مع فرنسا وإثيوبيا^(٢).

وكما توقع الإمبراطور ازدادت أوضاع البلاد الداخلية تدهورًا، فبادر في محاولة منه للحفاظ على كيان إمبراطوريته إلى تنصيب حفيده ليدج ياسو Lij- Jasy^(٣) إمبراطورًا عليها، ونظرًا لصغر سنه عين الرأس تيساما Tessema وصيا عليه^(٤). وعلى الرغم من ذلك استمر تأزم الأوضاع الداخلية في إثيوبيا لاسيما بعد وفاة الوصي تيساما عام ١٩١١ وتنصيب مجلس الوصاية، الإمبراطورة تايو زوجة منليك محله، التي ازداد طموحها للسيطرة على إثيوبيا بعد وفاة زوجها عام ١٩١٣، وإعلان مجلس الوصاية ليدج ياسو إمبراطورًا. فأخذت تبدل مساعيها لتركيز السلطة بيدها مستغلة تدهور الأوضاع الداخلية التي زاد الإمبراطور الجديد من تفاقمها لافتقاره إلى المؤهلات التي تمكنه من السيطرة على مهام السلطة، والأهم من ذلك، قيامه باعتناق الدين الإسلامي الخطوة التي أدخلت البلاد في حرب أهلية بين مسلمي إثيوبيا ومسيحييها^(٥)، وأسهمت فيما بعد بإزاحته عن العرش، إذ ثار عليه في الداخل

(1) *National Archives London: FO-403-275/ No.137, Mr. A. L. Ochs to Foreign Office, December 3, 1898.*

(2) *National Archives London: FO-401-14/ No.11, Sir Edward Grey to the Marquis di San Giuliano, Foreign Office, January 24, 1910.*

(٣) **ياسو**: اسمه الليدج ياسو، ومعناه بالأمهرية قلب يسوع، ولد عام ١٨٩٦ في مدينة طنطا بمصر على عادة أميرات الأسرة الحاكمة في إثيوبيا من الذهاب لمراكز الكنيسة القبطية والتبرك بوضع مواليدهم فيها، وكانت طنطا إحدى هذه المراكز، وقد قضى بطنطا عدة سنوات، حيث نشأ وترعرع وتعلم اللغة الفرنسية واللغة العربية. حكم لأربعة أعوام (١٩١٣-١٩١٦) انتهى حكمه بالخلع ثم السجن إلى أن توفي عام ١٩٣٥. ينظر: فتحي غيث: الإسلام والحيشة عبر التاريخ، شركة الطباعة الفنية المتحدة، القاهرة، ط١، ١٩٦٥، ص٢٥٤؛ ممتاز العارف: مصدر سابق، ص٢٢٦-٢٢٧.

(٤) زاهر رياض: استعمار أفريقيا، ص١٣١.

(5) *John Drysdale: The Somali Dispute, Pall Mall Press, London, 1964, P.97; Heile Sellassie 1: My Life and Ethiopia's Progress 1892 -1936, Translated by Edward Vllendrff, Oxford, London 1976, P.69; Ronald*

الأمراء والكنيسة التي كان لها دور كبير في تثبيت أركان الإمبراطورية الأثيوبية في عهد منليك^(١).

في ظل هذه التطورات، اختلفت علاقة فرنسا بإيطاليا، إذ أيدت أطماع الأخيرة التوسعية في إثيوبيا بسبب اعتناق ليديج ياسو الإسلام، وارتأت أخذ مبادرة مع الدول الأوروبية تنبيه بها عن الدخول في الحرب العالمية الأولى التي أخذت تلوح بالأفق لأن ذلك سيعرض البحر الأحمر وقناة السويس إلى خطر الوقوع بيد دول الوسط^(٢).

وفي حقيقة الأمر فقد سلك ليديج ياسو سياسة لم تتل الرضا من جانب القوى السياسية في الداخل، لذلك بدأت تعد العدة وترسم الخطط لخلعه، وكان في مقدمة هذه القوى الرأس تافاري^(٣) الذي عقد اجتماعات لبحث الأوضاع المتأزمة بين ليديج ياسو والقوى السياسية في العاصمة أديس أبابا^(٤) مع قناصل بريطانيا وفرنسا وإيطاليا في أواخر أغسطس ١٩١٦، ولقد أسفرت تلك الاجتماعات عن قرار باستدعاء الإمبراطور رسمياً إلى أديس أبابا، وفي حالة رفضه تتوجه قوات المعارضة الإثيوبية إلى هرر للقبض عليه، وهنا أدرك

Segal: African Profiles, Penguin Books, Penguin African Library APL, 1971, P.137.

- (١) زاهر رياض: استعمار أفريقيا، ص ١٣٢.
- (٢) محمود الشرفاوي، إثيوبيا، القاهرة، ١٩٥٩، ص ٤٦.
- (٣) الرأس تافاري: ابن الرأس ماکونين (قائد الجيش الإثيوبي). ولد عام ١٨٩٢ في هرر وترعرع في قصر والده وتعلم في إحدى المدارس الفرنسية في أديس أبابا، عين حاكمًا لولاية سيدامو عام ١٩٠٨، ثم هرر عام ١٩١٠م، بعدها أصبح وليًا للعهد بعد الإمبراطورة زوادينو. توج ملكًا عام ١٩٢٨، ثم أصبح عام ١٩٣٠ إمبراطورًا لإثيوبيا. شهد الاحتلال الإيطالي لإثيوبيا وهرب منها عام ١٩٣٦ إلا أنه تمكن وبمساعدة بريطانيا من تحريرها عام ١٩٤١. استمر بعدها في الحكم لفترة طويلة إلى أن اقصى عام ١٩٧٤ إثر ثورة شيوعية قادها الماركسي منجستو هيلام مريام وتوفي بعد عام واحد في ظروف غامضة. ينظر: سلامة موسى: الإمبراطور هيلاسلاسي، المجلة الجديدة، القاهرة، مج(٥)، نوفمبر ١٩٣٥، ص ١١.
- (٤) أديس أبابا: تعني باللغة الأمهرية "الزهرة الجديدة"، وهي عاصمة إثيوبيا ومن المدن الحديثة التي لا يتجاوز عمرها ١٣٠ عامًا. بنيت هذه المدينة في عهد منليك الثاني عام ١٨٩٢م، إذ جاء بعساكره وخيم في سفوح جبال أنطوطو، وابتنى دارًا للحكومة أول الأمر، وتكثرت لجيشه، ثم منح إقطاعات صغيره لضباطه وجنوده فكانت هذه بمثابة النواة الأولى للعاصمة الحالية، التي بنيت وفقًا للاعتقاد الإثيوبي القديم الذي كان سائدًا آنذاك في بناء المدن على مثل هذه المواقع الجغرافية، من أجل الأغراض الدفاعية. ينظر: حبيب جرجس: مصدر سابق، ص ٨٦١؛ رمزي تادرس: مصدر سابق، ج ١، ص ٢٤-٢٥.

ليدج ياسو أن أبواب الصراع على السلطة مع أعدائه فتحت على مصراعيها، ولكنه لم يتجه إلى العاصمة للقبض على هؤلاء، مما أعطى لأعدائه الوقت الكافي لإنجاح مخططهم^(١).

إلا أن ليدج ياسو لم يُعر ذلك القرار أي اهتمام حيث استمر في ممارسة نشاطه في الأقاليم، ففي بداية سبتمبر ١٩١٦ عقد اجتماعاً مع شيوخ الأوجادين^(٢)، حيث أكد خلال ذلك الاجتماع: **«أنه ينشد السلام والصدقة مع المسلمين ويواصل استعداده للمقاومة ضد الأوروبيين»**^(٣)، وبذلك بذل مجهوداً جباراً في تدريب جيشه وتجهيزه بالأسلحة الحديثة، ثم قام باستعراض عسكري كبير في دير طاوا^(٤)، كان الغرض منه إظهار مدى قوته لإحباط قوات المنوئين له، ولقد تقدم ذلك الاستعراض أحد الفرسان رافعاً العلم الإثيوبي الجديد^(٥)، مما يعني دخول إثيوبيا الحرب العالمية الأولى (١٩١٤-١٩١٨) إلى

(١) تمام، تمام همام: التقارب الإثيوبي - الصومالي في عهد ليدج ياسو، الندوة الدولية للقرن الأفريقي ٧-١ يناير ١٩٨٥، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ١٩٨٥، ص ٥٩٩-٦٠٠.

(٢) **أوجادين**: يقع إقليم أوجادين (الصومال الغربي) في المنطقة الداخلية من القرن الأفريقي. سيطرت عليه إثيوبيا عام ١٨٨٧، وعندما احتلت إيطاليا لإثيوبيا أعادته إلى مستعمرتها في الصومال، وفي عام ١٩٤١ احتلت بريطانيا الإقليم وجعلته ضمن أراضي صوماليا (الصومال الإيطالي) إلا أنها في سبتمبر ١٩٤٨ تنازلت لإثيوبيا عن مسئولية الإشراف الإداري على أوجادين، وفي التاسع والعشرين من نوفمبر ١٩٥٤ عقدت معاهدة في لندن بين بريطانيا وإثيوبيا أكدت فيها بريطانيا على إخلاء أوجادين وتركها لإثيوبيا، التي بدأت تمارس فيها إدارتها اعتباراً من الثامن والعشرين من فبراير ١٩٥٥، وعندما أعلن استقلال الصومال في عام ١٩٦٠، أعلنت إثيوبيا من جانبها إلغاء الاتفاقية، وأعلنت كذلك أن منطقة أوجادين إثيوبية لا يمكن التنازل عنها لأحد. ينظر: محمد إبراهيم عبدي عبدالله: مشكلة الصومال الغربي وأثرها على العلاقات العربية الأفريقية، دار العربي، القاهرة، ط ١، ٢٠١٠.

(٣) عبدالله الشيخ مبارك رشيد: ثورة الدراويش في الصومال في الفترة بين ١٨٩٧-١٩٢٠، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة صنعاء، ٢٠٠٠، ص ٢٧٤.

(٤) دير طاوا: بلدة صغيرة تتوسط المسافة بين جيبوتي وأديس أبابا، تقع على منتهى سفوح جبال علماية من الناحية الجنوبية، وتنتفح على صحراء العفر من جهتها الشمالية. ينظر: ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٤٠٨-٤٠٩.

(٥) أهدت الدولة العثمانية إلى ليدج ياسو علماً جديداً، وجعل الهلال في وسطه ونقش عليه الشهادتان بحروفٍ أمهرية. ينظر: أوليفر رولاند: موجز تاريخ أفريقيا، ترجمة: دولت أحمد صادق، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، ط ١، ١٩٨٧، ص ١٩٤.

جانب دول الوسط^(١)، الأمر الذي أزعج دول الوفاق^(٢)، وأربك من خططها العسكرية إذ لم يكن في حساباتها حتى ذلك الوقت أن يتمادى في سياسته العدائية، لأن ذلك سيؤدي إلى فتح جبهة عسكرية في شرق أفريقيا يكون لها بصورة أو بأخرى تأثير على خط سير الثورة العربية التي أشعلها الشريف الحسين بن علي^(٣) أمير مكة عام ١٩١٦، لذلك أسرعت دول الوفاق في الثالث عشر من سبتمبر بإرسال مذكرة إلى أديس أبابا يشتكون فيها من نشاط الإمبراطور، وفي ظل هذه التطورات رأت بريطانيا التريث وعدم الدخول في هذه المنطقة، لأن ميدان الحرب مازال في أوروبا^(٤). ومن جهة أخرى ساندت بريطانيا المعارضة الداخلية الإثيوبية التي كان يتزعمها الرأس تافاري^(٥).

بدأ الرأس تافاري بتنفيذ خطوات الانقلاب العسكري^(٦) ضد ليدج ياسو منتهزاً مدة غيابه عن العاصمة وإقامته في هرة فصادر الأموال الموجودة في

- (١) دول الوسط: هي مجموعة الدول التي دخلت الحرب العالمية الأولى ضد دول الحلفاء، وهذه الدول هي: ألمانيا والإمبراطورية النمساوية - المجرية والدولة العثمانية وبلغاريا. ينظر: شوقي عطا الله الجمل، وعبدالله عبدالرزاق إبراهيم: تاريخ أوروبا من النهضة حتى الحرب الباردة، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، ط١، ٢٠٠٠، ص٢٣١.
- (٢) دول الوفاق: هي مجموعة الدول التي دخلت الحرب العالمية الأولى ضد دول الوسط، وهذه الدول هي: فرنسا وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا واليابان وروسيا القيصرية واليونان ورومانيا وبلجيكا. ينظر: شوقي عطا الله الجمل، وعبدالله الرزاق إبراهيم: تاريخ أوروبا، ص٢٣١.
- (٣) الشريف حسين (١٨٥٤-١٩٣١): هو الحسين بن علي بن محمد بن عون القرشي الهاشمي. نسبه يتصل بالحسن بن علي رضي الله عنه. ولد في الأستانة عندما كان أبوه منفياً بها، انتقل مع والده إلى مكة وعمره ثلاث سنوات. تعلم وتفقه. أصبح أميراً على مكة عام ١٨٩١. اشتهر بقيادته للثورة العربية التي انطلقت في العاشر من يونيو ١٩١٦ ضد الأتراك العثمانيين لمساعدة الحلفاء في الحرب العالمية الأولى. ينظر: خير الدين الزركلي: الأعلام "قاموس تراجم في أشهر الرجال والنساء من العربية والمستعربة والمستشرقين"، ج١، دار العلم للملايين، بيروت، ط١٢، ١٩٩٧، ص٢٤٩-٢٥١.
- (٤) عبدالله الشيخ مبارك رشيد: مصدر سابق، ص٢٧٧.
- (٥) تمام همام تمام: مصدر سابق، ص٦٠٠-٦٠٢.
- (٦) الانقلاب العسكري: استيلاء مفاجئ على سلطة الحكومة في الدولة يقوم به عدد من المتآمرين. المتآمرين. وعادة ما يكون هؤلاء المتآمرين موظفين في الدولة يتسللون ويستعملون قوات الدولة المسلحة، والشرطة، ووسائل الإعلام؛ لتحقيق أهدافهم. وقد يقود الانقلاب إلى تغييرات قليلة أو كثيرة في الحكومة. ومن أشهر الانقلابات المشهورة في التاريخ تلك التي قام بها نابليون بونابرت في فرنسا عام ١٧٩٩، والانقلاب البلشفي في روسيا القيصرية عام ١٩١٧. ينظر: سعد بن عبدالرحمن البازعي وآخرون: الموسوعة العربية العالمية، ج٣، مؤسسة أعمال الموسوعة للطباعة والنشر، الرياض، ط٣، ١٩٩٩، ص٢٨٤.

بنك إثيوبيا^(١)، وأمر جيوب المعارضة بقطع خطوط التلغراف بين دير طاوا وأديس أبابا، وكذلك بين أديس أبابا وهرر في الثالث والعشرين من سبتمبر ١٩١٦، وبالتالي تدخلت دول الوفاق بصورة غير مباشرة، لمساندة المعارضة الداخلية لياسو^(٢). بينما اجتمع الزعماء برئاسة الرأس تافاري، واتجهوا إلى قصر المطران الإثيوبي الأنبا ماتيوس طالبين أن يحلهم من يمين الولاء للإمبراطور، الذي يقود بلادهم نحو الفوضى، وطلبوا منه أن يصدر قراراً بخلع ليدج ياسو، وتنصيب الأميرة زواديتو ابنة منليك الثاني إمبراطورة عليهم، على أن يكون الرأس تافاري ولياً للعهد ووريثاً للعرش^(٣).

ولقد لقي هذا الأمر صدى في نفس المطران الذي بدأ منفذاً لرغبة الشعب، التي هي في نفس الوقت رغبته، ففي ٢٧ سبتمبر ١٩١٦ أصدر الأنبا ماتيوس بصفته مطراناً لإثيوبيا، وممثلاً لبطريك الإسكندرية، قراراً بخلع ليدج ياسو، وآخر بتعيين زواديتو إمبراطورة لإثيوبيا، والرأس تافاري ولياً للعهد ووريثاً للعرش، وتبع هذين القرارين بخطاب إلى أمراء هرر، وجميع رجال الجيش والرؤساء وشعب إثيوبيا، يحلهم فيه من يمين الولاء والطاعة لياسو، ويدعوهم إلى الإخلاص والولاء لإمبراطورتهم الجديدة، ولعقيدتهم المسيحية الأرثوذكسية، وهدد من لا يخضع لهذا القرار بأن تنزل عليه اللعنة^(٤). وتم تتويجهما في كنيسة القديس جرجس في أديس أبابا في ١١ فبراير ١٩١٧^(٥).

أقام ليدج ياسو عند خلعه في المناطق الشرقية الإسلامية، الأمر الذي أدى إلى قلق الأوساط المسئولة والهيئات الدبلوماسية من وجود الإمبراطور المخلوع في محيط إسلامي، وتسبب أمور الدولة واضطراب أحوالها لدرجة

(١) بنك إثيوبيا: كان في إثيوبيا بنك يسمى بنك الحبشة، أنشأ عام ١٩٠٥، من قبل البنك الأهلي المصري، وكانت العمليات المصرفية تتم فيه بخسارة حتى تحسن الوضع عندما أنشأ خط سكة حديد جيوتي - أديس أبابا، وفي عام ١٩٣١ اشترى هيلاسلاسي حقوق البنك الأهلي المصري في البنك ليؤسس بنكا وطنياً خاصاً بإثيوبيا. ينظر: انتصار حسين أحمد: العلاقات المصرية الإثيوبية (١٩٢٢-١٩٥٢)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، ٢٠١٧، ص ٨٠-٨٣.

(٢) عبدالله الشيخ مبارك رشيد: مصدر سابق، ص ٢٧٧.

(٣) زاهر رياض: تاريخ إثيوبيا، ص ١٣٢-١٣٣؛ أوليفر رولاند: مصدر سابق، ص ١٩٤.

(٤) زاهر رياض: تاريخ إثيوبيا، ص ١٣٣.

(٥) ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٢٣٤-٢٣٥؛ حبيب جرجس: مصدر سابق، ص ٤٢٤.

أصبح يخشى معها انفلات زمام الأمور نهائياً، لذا حذرت البعثات الدبلوماسية في أديس أبابا من مغبة استمرار التسبب وعدم الاستقرار مدة أطول. وكان هذا التحذير بمثابة احتجاج من قبل أعضاء السلك الدبلوماسي الأجنبي نتيجة فقدان هيئة الحكومة التي يمثلون بلدانهم فيها، وعلى إثر ذلك تقرر إرسال وفد كنائسي إلى ياسو في مقره في هرر، ليلفت نظره إلى خطورة وعواقب السياسة الدينية، ولكنه ردهم على أعقابهم دون التوصل إلى نتيجة معه، ثم التقى بأسقف هرر وبعض القساوسة وأكد لهم خلال ذلك اللقاء بأنه باقٍ على مسيحيته بغض النظر عن العلاقات الطيبة مع المسلمين^(١).

كان الرأس تافاري قد طيرَ برقية من أديس أبابا إلى حاكم هرر يوم ٨ سبتمبر ١٩١٦ أي بعد يوم واحد من خلع الإمبراطور يأمره فيها بإلقاء القبض على ليدج ياسو وسجنه، إلا أن هذه البرقية وقعت بين يدي ياسو قبل وصولها إلى حاكم هرر بواسطة موظف البريد المسئول، وعندما اطلع عليها تملكه الغضب؛ لبلوغ الأمر إلى هذا الحد. لذلك عمد إلى إجراء سريع لنفاذي الأمر حيث قبض على حاكم هرر وزج به إلى السجن^(٢)، مما أدى إلى فشل المحاولة الأولى للرأس تافاري للقضاء على ليدج ياسو، الأمر الذي جعله يرسل جيشاً كامل العدد والعدة للفتك بالإمبراطور المخلوع وأبيه الرأس ميخائيل الذي أبدى جهوداً كبيرة لإعداد قوة محاربة معتمداً على القبائل الموالية له. وبالمقابل فإن زعماء شوا ازدادوا حيرة من توغل الإمبراطور المخلوع داخل المناطق الإسلامية، ولم يكونوا غافلين عن حشود القبائل الموالية لأبيه الرأس ميخائيل، والتي كان الغرض منها الزحف على أديس أبابا، وباتوا يخشون إبقاء البلاد تحت طائفة الحروب الداخلية، وناشدوا الرأس ميخائيل بشأن استخدام مختلف الوسائل لإقناع ولده بالاستسلام خدمة للمصلحة العامة، ولكنه لم يستجب لذلك، وواصل استعداداته للزحف نحو العاصمة^(٣)، ولكن السفارة الفرنسية مدت الرأس تافاري بالسلاح استعداداً لمجابهة ليدج ياسو الذي تحصن في قلعة مجدلا، وقد

(١) ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٢٣٥.

(٢) Richard Greenfield: *Ethiopia, A New political History*, London, 1965, p.139.

(٣) ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٢٣٦؛ حسن محمد جوهر: الحبشة، مطبعة مصر، القاهرة، ط١، ١٩٤٧، ص ١٣١.

أرسل الرأس تافاري قوة حربية إلى القلعة، تمكنت من دحر قوات ياسو، ونجحت في اقتحام القلعة، إلا أنها لم تتمكن من القبض عليه، وذلك في أواسط عام ١٩١٧، نتيجة لتمكنه من الفرار، وظل بعدها ينتقل من إقليم إلى آخر حتى تم القبض عليه من قبل أحد نبلاء الشمال الإثيوبي الموالين للحكومة عام ١٩٢١، وبعث به إلى زواديته، ليرسل بعدها مكبلاً بسلاسل ذهبية^(١) إلى سجنه^(٢) في أمبو Ambo غربي أديس أبابا^(٣).

وكانت (بريطانيا وفرنسا وإيطاليا) تخشى أن يتحالف ليدج ياسو مع الدولة العثمانية، ويستغل الشعور الديني ضد دول الوفاق في القرن الأفريقي، ويتمكن من تقوية دعوة الجهاد، وكانت تخشى من كسب ليدج ياسو لتعاطف العالم الإسلامي معه، إلا أن قيام الرأس تفري ماکونين بأخذ زمام المبادرة إلى جانب دول الوفاق جنب تلك المصاعب. وبانتهاء الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٨، وانتصار دول الوفاق في تلك الحرب، اقترحت إيطاليا على بريطانيا، جزءاً من مفاوضات واسعة أعادت توزيع مناطق النفوذ في القرن الأفريقي^(٤).

(١) من التقاليد التي ورثها الإثيوبيون منذ القدم هي أن الملوك إذا وقعوا أسرى، أو إذا سجنوا فيكبلون بسلاسل مصنوعة من الذهب إكراماً لهم. وهذه السلاسل ذاتها كان قد أمر بصنعها ملك مملكة جيما في إقليم كافا ليكبل بها الإمبراطور منليك الثاني، غير أن جيوش منليك تمكنت من اكتساح كل مقاومة أمامها فاستعملت السلاسل لتكبير ملك جيما نفسه بها. ينظر: ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٢٣٩.

(٢) لم يثبت تاريخ وفاة ياسو بالضبط فمن قائل في يوليو عام ١٩٣٥، وآخر في نوفمبر. أما عن أسباب وفاته فدارت إشاعات لا حصر لها، ولعلها كانت أكثر غموضاً من تاريخ الوفاة. والشيء الوحيد الذي عُلِمَ عن يقين فيما بعد هو نقل جثته إلى أديس أبابا - ربما للتحقق من صحة النبأ - ففي الوقت الذي أعلن فيه الطبيب الرسمي أن سبب الوفاة كان هو مرض التيفوئيد، كان للناس آراء خاصة أخرى. منها، أنه مات مسموماً، ومنها، أنه قتل بالرصاص على يد هيلاسلاسي. وكان له من العمر ٣٧ عاماً. ينظر: ممتاز العارف: مصدر سابق، ص ٢٤٠-٢٤١.

(3) Richard Greenfield: *op.cit*, Pp.151-153.

(٤) زاهر رياض: تاريخ إثيوبيا، ص ١٣٥.

الخاتمة:

بعد تحليل النتائج ومناقشتها وفق أهداف البحث توصل الباحث إلى الاستنتاجات الآتية:

١- إن التنافس بين بريطانيا وفرنسا وإيطاليا على القرن الأفريقي بدأ منذ مطلع القرن التاسع عشر، وبلغ ذروته عام ١٨٨٤ عندما عقد مؤتمر برلين، ووصل إلى حد المواجهة عندما منحت إثيوبيا لفرنسا امتيازاً بمد سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا.

٢- إن مشروع سكة حديد جيبوتي أديس أبابا أدى إلى تضارب المصالح الأوروبية في القرن الأفريقي، وأسهم في زيادة أهمية المنطقة التي شكلت أحد المناطق الرئيسية التي تنافست عليها القوى الإمبريالية في العالم.

٣- إن على الرغم من تنافس القوى الإمبريالية على منطقة القرن الأفريقي، إلا أنها لم تتمكن من تحقيق ما كانت تطمح إليه من نفوذ في المنطقة - إبان مدة البحث-

٤- إن الأباطرة الإثيوبيون كانوا أكثر من استفاد من القوى الإمبريالية في المنطقة تارة بتزويدهم بالسلاح، وأخرى بمد سكك الحديد.

٥- إن مشروع سكة حديد جيبوتي - أديس أبابا أسهم في سهولة المواصلات بين الداخل الإثيوبي وميناء جيبوتي الذي شكل رافداً مهماً لتزويد إثيوبيا بالمؤن الغذائية والسلاح.

قائمة المصادر والمراجع:**أولاً: الوثائق:****أ. الوثائق البريطانية غير المنشورة:**

1. National Archives London: FO-403-206 / Enclosure 2 in No.105, Memorandum by Mr. Sealy, August 28, 1894.

2. *National Archives London: FO-403-255/ Enclosure 1 in No.178, French Translation of Treaty, signed at Addis Ababa, May 14, 1897.*
3. *National Archives London: FO-403-275/ No.137, Mr. A. L. Ochs to Foreign Office, December 3, 1898.*
4. *National Archives London: FO-403-289 / Enclosure in No.44, Captain Ciccadicola to Admiral Canevaro, Addis Ababa, December 10, 1898.*
5. *National Archives London: FO-403-322/ No.200, Intelligence Division to Foreign Office, Notes on the Country between the North Somaliland Coast and Harrar, with reference to Railway Construction, May 6, 1902.*
6. *National Archives London: FO-401-9 / Enclosure 1 in No.216, Agreement between France, Great Britain, and Italy, retackling Abyssinia, Faitk Londres, le 13 December, 1906.*
7. *National Archives London: FO-401-11 / No.1, Memorandum respecting the Ethiopian Railway, (Communicated by Mr. Gilmour January 1.) January], 1908.*
8. *National Archives London: FO-401-14/ No.11, Sir Edward Grey to the Marquis di San Giuliano, Foreign Office, January 24, 1910.*
9. *National Archives London: CO 535, Telegram from secretary of state for India to Government of India, Department of external Affairs, Dated 3rd April, 1937.*

ب. الوثائق المنشورة:

١. شوقي عطا الله الجمل، وعبدالله عبدالرزاق إبراهيم: الوثائق التاريخية "دراسة تحليلية"، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، ط١، ٢٠٠٠.
٢. وثائق الخارجية الإيطالية حول احتلال إريتريا، بإشراف كارلوجوليو، ترجمة ونشر البعثة الخارجية لحبهة التحرير الإريترية، قوات التحرير الشعبية، مطابع الإدارة السياسية للجيش، دمشق، ط١، ١٩٧٨.

٣. يوسف نصر: الوثائق التاريخية للسياسة، المصرية في أفريقيا في القرن ١٩، القاهرة، دار المعارف، ١٩٨٠.

ثانياً: الكتب باللغة العربية والمعربة (الترجمة):

١. إبراهيم عبدالمجيد محمد: الحبشة منذ أواخر عهد منليك وحتى نهاية عهد زوايتو (١٩١٠-١٩٢٩)، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ٢٠٠١.
٢. أحمد إبراهيم دياب: لمحات من التاريخ الأفريقي الحديث، دار المريخ للنشر، الرياض، ط١، ١٩٨١.
٣. أحمد الأصبحي: إشكالية الصراع في القرن الأفريقي ودور اليمن في بناء الإسلام، مطابع متنوعة، صنعاء، ط١، ٢٠٠٧.
٤. أحمد نجم الدين فليجة: أفريقيا "دراسة عامة وإقليمية لجنوب الصحراء"، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ط١، ١٩٨٨.
٥. أمال إبراهيم محمد: الصراع الدولي الصراع حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ط١، دار الفكر العربي المعاصر، بيروت، ١٩٩٣.
٦. أنتوني سلاري: الجغرافية الاجتماعية لأفريقيا، ترجمة: إبراهيم رزقانة ومحمد جمال رزقانة، مطبعة مصر، القاهرة، ط١، ١٩٦١.
٧. أوليفر رولاند: موجز تاريخ أفريقيا، ترجمة: دولت أحمد صادق، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، ط١، ١٩٨٧.
٨. بطرس فرج الله سمعان: العلاقات السياسية الدولية في القرن العشرين، القاهرة، ط١، ١٩٧٤.
٩. جامع عمر عيسى: تاريخ الصومال في العصور الوسطى والحديثة، مطبعة الإمام، القاهرة، ١٩٦٥.
١٠. جلال يحيى: البحر الأحمر والاستعمار، المؤسسة المصرية للترجمة والطباعة والنشر، القاهرة، ط١، ١٩٦٢.
١١. جلال يحيى: الثورة المهديّة، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ١٩٥٩.
١٢. جلال يحيى، ومحمد نصر مهنا: الموائى ومشكلاتها في العلاقات الدولية، دار المعارف، الإسكندرية، ط١، ١٩٨٠.
١٣. جمال الدين الشامي، وهاشم جمال الدين الشامي: المنهل في تاريخ وأخبار العفر (الدناكل)، القاهرة، ط١، ١٩٩٧.

- ١٤ . حامد صالح تركي: إريتريا والتحديات المصيرية، دار الكنوز الأدبية، بيروت، ط١، ١٩٧٩.
- ١٥ . حسن محمد جوهر: الحبشة، مطبعة مصر، القاهرة، ط١، ١٩٤٧.
- ١٦ . حلمي محروس إسماعيل: تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر، ج(١)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٣.
- ١٧ . حمدي سالم الطاهري: جيبوتي أمن البحر الأحمر، المطبعة الحديثة، القاهرة، ط١، ١٩٧٧.
- ١٨ . خديجة أحمد الطناشي: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إثيوبيا (عهد منليك الثاني ١٨٨٩-١٩١٣)، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، بنغازي، ط١، ٢٠١٠.
- ١٩ . خليل كلفت: قضية إريتريا، ترجمة وثائق محكمة الشعوب الدائمة المنبثقة عن الرابطة العالمية لحقوق وتحرير الشعوب، روما، ط١، ١٩٨٠.
- ٢٠ . راشد البراوي: الحبشة بين الإقطاع والعصر الحديث، القاهرة، ط١، ١٩٦١.
- ٢١ . رمزي تادرس: حاضر الحبشة، ج(١)، القاهرة، ط١، ١٩٠٥.
- ٢٢ . زاهر رياض: استعمار أفريقيا، الأدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ط١، ١٩٦٥.
- ٢٣ . زاهر رياض: تاريخ إثيوبيا، القاهرة، ط١، ١٩٦٦.
- ٢٤ . السيد محمد رجب حراز: التوسع الإيطالي في شرق أفريقيا وتأسيس مستعمرتي إريتريا والصومال، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، ط١، ١٩٦٠.
- ٢٥ . شوقي عطا الله الجمل، وعبدالله عبدالرزاق إبراهيم: تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر، المطبعة الذهبية، القاهرة، د.ت.
- ٢٦ . شوقي عطا الله الجمل، وعبدالله عبدالرزاق إبراهيم: تاريخ أوروبا من النهضة حتى الحرب الباردة، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، ط١، ٢٠٠٠.
- ٢٧ . صادق باشا المؤيد العظم: رحلة الحبشة، ترجمة: رفيق بك العظم وحقى بك العظم، مطبعة الجريدة، القاهرة، ط١، ١٩٠٨.
- ٢٨ . صلاح الدين حافظ: صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي، سلسلة عالم المعرفة (٤٩)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، يناير ١٩٨٢، ١٩٨٣.
- ٢٩ . عبدالله حسين: المسألة الحبشية، المطبعة الرحمانية، القاهرة، ط١، ١٩٣٥.

٣٠. عبدالله قمني آدم: سكة حديد جيبوتي- أديس أبابا: النشأة ومراحل التطور (١٨٩٦-٢٠١٣)، مركز مقديشو للدراسات الاستراتيجية، مقديشو، ٢٠١٧.
٣١. عبدالله عبدالغني خلف الله: مستقبل أفريقيا السياسي، مطبعة الإمام، القاهرة، ١٩٥٧.
٣٢. عثمان صالح سبي: جغرافية إريتريا، دار الكنوز الأدبية، بيروت، ط٢، ١٩٨٤.
٣٣. علي إبراهيم عبده: المنافسة الدولية في أعالي النيل (١٨٨٠-١٩٠٦)، دار الانجلو المصرية، القاهرة، ط١، ١٩٥٨.
٣٤. علي المحافظة: الاتجاهات الفكرية عند العرب في عصر النهضة (١٧٩٨-١٩١٤) "الاتجاهات الدينية والسياسية والاجتماعية والعلمية"، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، ط٤، ١٩٨٧.
٣٥. فتحي غيث: الإسلام والحبشة عبر التاريخ، شركة الطباعة الفنية المتحدة، القاهرة، ط١، ١٩٦٥.
٣٦. كوكب سيار علي الجميل: تكوين العرب الحديث ١٥١٦-١٩١٦، مطبعة جامعة الموصل، الموصل، ط١، ١٩٩١.
٣٧. محمد إبراهيم عدي عبدالله: مشكلة الصومال الغربي وأثرها على العلاقات العربية الأفريقية، دار العربي، القاهرة، ط١، ٢٠١٠.
٣٨. محمد عاشور مهدي: الحدود السياسية وواقع الدولة في أفريقيا، مركز دراسات المستقبل الأفريقي، القاهرة، ط١، ١٩٦٥.
٣٩. محمد عثمان أبو بكر: المثلث العفري في القرن الأفريقي عبر العصور التاريخية، مطبعة سجل العرب، القاهرة، ط١، ١٩٩٦.
٤٠. محمود الشرقاوي، إثيوبيا، القاهرة، ١٩٥٩.
٤١. مراد كامل: الحبشة بين القديم والحديث، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٧٥.
٤٢. ممتاز العارف: الأحباش بين مأرب وأكسوم، المطبعة العصرية، بيروت، ١٩٧٥.

ثالثاً: الكتب باللغة الانجليزية:

1. Chris Prorouty: *Empress Taytu and Minilke 11: Ethiopia 1883-1910*, The Red sea Press, Trenton, 1986.

2. *Girma Kebede, Living With Urban Environmental Health Risks: The Case of Ethiopia, Aldershot, Hants, England, 2004.*
3. *Harold G. Marcus: Haile Sellassisi, The Formative Years 1892-1936, Red Sea press Third printing, New Jersey, 1998.*
4. *Heile Sellassie I: My Life and Ethiopia's Progress 1892 -1936 , Translated by Edward Vllendrff, Oxford, London, 1976.*
5. *Leonard Woolf: Empire and Commerce in Africa, A study in economic imperialism, The labour research department, New York, 1920.*
6. *John Drysdale: The Somali Dispute, Pall Mall Press ,London, 1964.*
7. *Paolo Dabaro: Francesco Crispi, Columbus Co., London 1901.*
8. *Richard Greenfield: Ethiopia, A New political History, London, 1965.*
9. *Tom C. Killion: " Railroad Worker and Ethiopian Imperial State: The Politics of Worker's Organization on The Franco – Ethiopian Railroad 1919-1959", The international Journal of African Historical Studies, 25 1992.*
10. *Zewde Gabre Sellassie: Yohannes IV of Ethiopia A political Biography, Clarendon, Oxford, 1975.*

رابعاً: الرسائل والأطاريح الجامعية:

١. انتصار حسين أحمد: العلاقات المصرية الإثيوبية (١٩٢٢-١٩٥٢)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، ٢٠١٧.
٢. عبدالرحمن، عمر محرم أحمد: معركة عدوة وآثارها على الصراع الاستعماري في شرق أفريقيا (١٨٩٦-١٩٣٥)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ١٩٩٠.
٣. عبدالله الشيخ مبارك رشيد: ثورة الدراويش في الصومال في الفترة بين ١٨٩٧-١٩٢٠، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة صنعاء، ٢٠٠٠.
٤. قاسم شعيب عباس السلطاني: موقف بريطانيا من النزاع الإيطالي - الإثيوبي (١٩٣٤-١٩٣٦)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٨.
٥. هدى محمد جواد التميمي: الموقف الفرنسي من النزاع الإيطالي - الإثيوبي (١٩٣٤-١٩٣٦)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠١١.

خامساً: البحوث والمقالات:

١. أحمد يوسف القرعي: الخريطة السياسية للقرن الأفريقي، مجلة السياسة الدولية، القاهرة، العدد (٥٤)، ١٩٧٨.
٢. تمام، تمام همام: التقارب الإثيوبي - الصومالي في عهد ليح ياسو، الندوة الدولية للقرن الأفريقي ١-٧ يناير ١٩٨٥، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ١٩٨٥.
٣. حبيب جرجس: أديس أبابا عاصمة الحبشة، المجلة الجديدة، القاهرة، مج (١)، العدد (٧)، أول مايو ١٩٣٠.
٤. سلامة موسى: الإمبراطور هيلاسلاسي، المجلة الجديدة، القاهرة، مج (٥)، نوفمبر ١٩٣٥.
٥. محمد بشير حامد: الشرعية السياسية وممارستها، دراسة في التجربة السودانية المعاصرة، مجلة المستقبل العربي، القاهرة، العدد (٩٣)، ديسمبر ١٩٨٦.
٦. محمد محمد توفيق: إمبراطور يستعيد عرشه: ملك الملوك هيلاسلاسي الذي قاتل في سبيل التاج أربع مرات، مجلة الهلال، دار الهلال، القاهرة، ج (٣)، السنة (٤٩)، أول إبريل ١٩٤١.

سادساً: المعاجم والموسوعات:

١. خير الدين الزركلي: الأعلام "قاموس تراجم في أشهر الرجال والنساء من العربية والمستعربة والمستشرقين"، ج ١، دار العلم للملايين، بيروت، ط ١٢، ١٩٩٧.
٢. سعد بن عبدالرحمن البازعي وآخرون: الموسوعة العربية العالمية، ج ٣، مؤسسة أعمال الموسوعة للطباعة والنشر، الرياض، ط ٣، ١٩٩٩.
٣. عبدالوهاب الكيالي وآخرون: موسوعة السياسة، ج ٤، مطابع تكنو برس الحديثة، بيروت، ط ١، ١٩٩٠.
٤. محمد السيد غلاب وآخرون: الموسوعة الثقافية، مطابع دار الشعب، القاهرة، ط ١، ١٩٧٢.
٥. هزاع بن عيد الشمري: المعجم الجغرافي لدول العالم، مطبعة التقدم، القاهرة، ط ١، ١٩٨٠.
٦. ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج (٣)، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٧٩.