

بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة شندي

كلية الدراسات العليا

كلية الآداب - قسم التاريخ

الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس في الفترة

1859-1956

بحث مُقدم إلى لنيل درجة الماجستير الآداب في التاريخ

إعداد الطالبة:- بدرية علي سيد أحمد عبد العزيز

إشراف الدكتور:- ناصر محمد عثمان عبد الرحمن

سبتمبر 2016م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال تعالى:

قَالَ تَعَالَى: ﴿مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ ﴿١٩﴾ بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ ﴿٢٠﴾ فَبِأَيِّ آيَةٍ

رَبِّكُمَا تُكْذِبَانِ ﴿٢١﴾ يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللَّؤْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ ﴿٢٢﴾ فَبِأَيِّ آيَةٍ رَّبِّكُمَا

سورة الرحمن الآية (19-23)

تُكْذِبَانِ ﴿٢٣﴾

إهداء

إلى حبيبي وقرّة عيني وإمامي وقدوتي معلم البشرية الخير
ومخرجها من الظلمات إلى النور سيدنا محمد بن عبد الله صلى الله عليه وسلم...
وإلى والديّ العظيمين الذين أعطيتني الكثير.. مبتهلاً لهما بالدعاء (ربي أرحمهما كما
ربياني صغيراً) أطال الله في عمرهما ومتعهما بالصحة ودوام العافية..
وإلى أساتذتي وإخوتي ومن ساهم في تعليمي ونصحتني وإلى كل أصحاب الفضل..
اهدي ثمرة هذا العمل عرفاناً بفضلهم علينا
إلى معلمي الأكبر والأوفى محمد صلى الله عليه وسلم الذي حمل الأمانة وبلغ الرسالة
علي أتم وأفضل وجه،،،

الباحث

شكر وعرهان

"قل ربي أوزعني ان اشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلي والدي وان اعمل صالحا
ترضاه وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين " صدق الله العظيم

"الحمد لله الذي له ما في السموات والأرض وله الحمد في الآخرة وهو الحكيم الخبير"،
والصلاة والسلام علي نبينا المصطفى الذي أرسل شاهدا ومبشرا ونذيرا وداعيا إلي الله بأذنه
وسراجا منيرا اللهم صلي وبارك علي سيدنا محمد وعلي اله وصحبه ومن اتبعهم بإحسان
إلي يوم الدين وفجر ينابيع الرحمة والرضوان تفجيرا وبعد

("ربي اشرح لي صدري ويسر لي أمري واحلل عقدة من لساني يفقهوا قولي ")

اللهم لك الحمد كله رب السموات والأرض علي نعمتك التي أنعمت علي .

لايسعني ان أتقدم بوافر الشكر والتقدير والاحترام إلي الدكتور ناصر محمد عثمان بإشرافه
علي هذا البحث وبفضل مساعدته العلمية القيمة لي في هذه الرسالة فقد كان بعلمه الغزير
ودقته العلمية ملاذا لي إذا اختلط علي الطريق وتعثرت البحث بملاحظاته القيمة حيث
توجيهاته التي كان لها أثرها الهام حتي خرج هذا البحث وكرر له الشكر أضعافا مضاعفة

كما أتقدم بخالص الشكر إلي أستاذي الجليل الدكتور حسن عوض الكريم الذي قدم لي
النصائح العلمية بتواضع العالم ، والأستاذ الجليل عبد الله احمد دقة

والشكر إلي جامعة شندي ومكتبة جامعة الخرطوم وجامعة النيلين ومركز الدراسات
والبحوث الأفريقية بجامعة أفريقيا العالمية وجامعة أم درمان الإسلامية ودار الوثائق القومية
بالخرطوم ومركز السودان للبحوث . والشكر إلي كل من ساهم في هذا البحث

المحتويات

أ	الآية
ب	الإهداء
ج	الشكر والعرفان
د - هـ	المحتويات
و - ز	المستخلص باللغة العربية
ح	المستخلص باللغة الانجليزية
ط	فهرس الجداول والأشكال
6-1	المقدمة
	الفصل الاول
	الخلفية الجغرافية والتاريخية لقناة السويس.....
10-7	1-1 القناة بين الجغرافيا والتاريخ
14-11	1-2 الموقع الجغرافي لقناة السويس
28-14	1-3 خلفية تاريخية لقناة السويس
32-29	1-4 السكان في مصر
	الفصل الثاني
	الاثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس.....
33-29	1-2 الاثار السياسية
74-33	2-2 اثر قناة السويس علي الاقتصاد المصري
93-74	2-3 الاثار الاقتصادية العمرانية
	الفصل الثالث
	الاثار السياسية.....
97-94	1-3 الاحتلال البريطاني لمصر واثرة
111-97	2-3 دور الدبلوماسية البريطانية في احتلال قناة السويس

119-111	3-3 الخطة العسكرية الاحتلال قناة السويس
130-119	4-3 احتلال بورسعيد والإسماعيلية 20 أغسطس 1882م
146-130	5-3 الصراع الأوربي علي قناة السويس
	الفصل الرابع
	محاولة مصر استعادة قناة السويس.....
151-147	4-1 الجلاء الانجليزي عن القناة
153-151	4-2 تداعيات اتفاقية الجلاء
166-153	4-3 تأميم شركة قناة السويس
	الفصل الخامس
	الاهمية الاقتصادية لقناة السويس
171-167	5-1 اثر قناة السويس في المجال الاقتصادي الدولي
179-171	5-2 الاهمية الإستراتيجية لقناة السويس
181-179	5-3 اهمية القناة كقاعدة عسكرية
183-182	الخاتمة
184-183	النتائج
212-185	الملاحق
220-213	الخرائط
235-221	قائمة المصادر والمراجع

المستخلص باللغة العربية

يهدف هذا البحث إلي تتبع الاثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس وتوضيح تلك الاثار ومناقشتها وتحليلها وتحديد الاثار السياسية و الاقتصادية في فرمانات الامتيازات وأثارها الاقتصادية العمرانية وتوضيح اثر قناة السويس علي الاقتصاد المصري وتبين الاثار السياسية ودورها في تدخل الدول الأوربية في شئون مصر وخضوع مصر لهيمنة الاجنبية في الصراع البريطاني الفرنسي علي قناة السويس ودور الدبلوماسية البريطانية في احتلال قناة السويس ثم الاحتلال البريطاني وأثره علي مصر وكيف استعادة مصر قناة السويس بالإضافة ألي اهمية القناة الاقتصادية والاستراتيجية

بنيت الدراسة علي المنهج التاريخي وقسمت إلي فصول روعي في ترتيبها التسلسل التاريخي للدراسة والالتزام باستخدام الأسلوب الوصفي التحليلي في الكتابة والتفيد بالحدود الزمانية والمكانية للموضوع .

اعتمد البحث في وسائله علي مجموعة من الوثائق والمخطوطات المنشورة كمجموعة الوثائق السياسية والخطط التوفيقية الجديدة لمصر ومجموعة من المصادر و المراجع التي تناولت مواضيع عن قناة السويس وبعض المراجع الاجنبية المترجمة للعربية كالتاريخ السري لاحتلال انجلترا لمصر الفريد سكاون بلنت وبعض الصحف بدار الوثائق القومية بالخرطوم ،وانتهي البحث إلي جملة من النتائج أهمها:-

أولاً:-إلقاء الضوء علي الاثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس

ثانياً:-ان السبب الرئيسي لإنشاء قناة السويس هو صراع النفوذ بين الدول الاستعمارية

ثالثاً:- القناة العامل الأساسي الذي اغرق مصر بالديون التي كانت تمهيداً لاحتلالها

رابعاً: - فتحت أبواب التدخل الاجنبي المزدوج في شئون مصر بدأ هذا التدخل ماليا ولكنه كان يطوي في ثناياه عوامل التدخل السياسي

خامساً: - كانت شركة القناة آلة استعمارية لتحقيق الأطماع و الأهداف الاستعمارية لفرنسا وفعلاً حققت بعض المكاسب

سادساً: - تسببت في خسائر فادحة في أرواح المصريين

سابعاً: - جعلت مصر ميدان للصراع الأوربي

ثامناً: - لم تستفيد مصر من القناة شئ منذ نشأتها والي تأميمها

تاسعاً: - استنزفت القناة موارد مصر الاقتصادية والبشرية

عاشراً: - كانت مصدر ثراء لدول الأوربية صاحبة الامتياز

Abstract

This research discuss the serious effect about political economical due to This research discuss the serious effect about political economical due to "canal Swiss "It also explain the effect according to Egypt that there was many events which take part in Egyptian history

There is things which play a great role indicates that Excellence documents also Interfering of Europe countries then British conflict also the role which played by British diplomatic then British colonization

This research also tell us how Egypt recover "canal Swiss " to her own Our research depend on many Arabic researches also translated ones like Mistrials history for English colonization to Egypt written by Alfred Count Blunt by Abdu Elkader Hamah and some newspapers and magazines in An International deco met center .

This is the final result :-

first : take care about the political economical effect

Second :- conflict between the biggest countries .

Third Great debts which helped drag later in Egypt to colonization

Fourth : The Interfering of Europe countries in Egypt issues
colonization

Fifth :- Targets

Sixth :- Great damages in Egyptian souls

Seventh :-Egypt consider as place of conflict

Eighth;- Egypt get no use from this channel from its composure until her finishing

Ninth :- Egypt is source of fortune but for her countries

Finally :- Take all Egypt economical sources .

فهرس الجداول والأشكال

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول	م
213	خريطة قناة السويس	1	1
214	خريطة قناة السويس	2	2
215	خريطة طرق المواصلات الي ساحات الحفر	3	3
216	خريطة ابار ا لمياه في ساحات حفر القناة	4	4
217	خريطة ا لميدان الشرقي في الحرب العرابية سنة 1882	5	5
218	المعارك في الجبهة الشرقية بين العرايين والانجليز	6	6
219	خريطة الاحتلال الانجليزي لمصر عام 1882	7	7
220	خريطة قاعدة قناة السويس طبقا لمعاهدة 2 سنة 1936م	8	8

المقدمة

قناة السويس من المشروعات الإستراتيجية الكبرى في التاريخ ، وهي حدث تاريخي مهم في تاريخ مصر الحديث والمعاصر ترتبت عليه آثار سياسية واقتصادية واجتماعية عديدة. فقد تكبدت مصر خسائر فادحة في أرواح المصريين الذين سخرُوا في حفر القناة ، وتحملت نفقات باهظة في إنشائها مما أرهق مالية مصر واضطرها إلي الاستدانة ، حيث دفعت ثمن الأسهم والتعويض الذي حكم بها إمبراطور فرنسا لصالح شركة القناة، كما دفعت مبالغ ضخمة أخري لتتنازل الشركة عن امتيازات أخري لا تزال تتمتع بها ثم باعت مصر أسهمها ونصيب إرباحها في الشركة ففقدت بذلك كل فائدة مالية من القناة، إما من الناحية العمرانية فقد أفادت القناة مصر إذا عمرت قطعة من ارض مصر كانت صحراء خالية فقامت فيها مدن جديدة كبورسعيد والإسماعيلية وغيرها وانتعشت المدن القديمة مثل السويس والزقازيق والقنطرة وزادت علاقات مصر بالعالم الخارجي واتسعت تجارتها الخارجية، أما من الناحية السياسية فكان حفر القناة وبالأعلى مصر إذ طمعت الدول الاستعمارية في القناة ومصر وتسابقت للسيطرة عليها وأدركت انجلترا أهمية القناة وعملت علي السيطرة عليها لضمان مواصلاتها مع أملاكها في الشرق ولتأمين مسالكها التجارية وممراتها الحربية .

مشكلة البحث وتساؤلاته:-

تتناول هذه الدراسة الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس وتوضح المكاسب التي نالتها الشركة بموجب فرمان الامتياز وما خوله لها من مزايا وحقوق ألفت بظلالها علي الأوضاع السياسية و الاقتصادية في مصر قبل افتتاح القناة وبعده ،وتحمل مصر تكاليف الإنشاء التي أثرت علي ماليتها وتسببت لها في الأزمة المالية التي دفعت بمصر للوقوع في المزيد من المشاكل و الديون. وتكمن مشكلة البحث في محاولته تحليل هذا الحدث

وأثره علي استقلال مصر السياسي و الاقتصادي وما يستتر من ورائه من أطماع استعمارية ، ودورها في فتح الثغرات التي نفذ منها التدخل الأجنبي إلي سلطة الحكومة المصرية واثر ذلك علي مصر وخضوعها للهيمنة الأجنبية ومن ثم محاولة استعادة قناتها ذات الأهمية الاقتصادية والإستراتيجية.

أهمية البحث:-

على الرغم من أن قناة السويس نالت اهتماماً مقدراً من قبل الباحثين بسبب أهميتها إلا انه ليس هنالك اهتمام واضح بدراسة الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس من قريب أو بعيد و أو حتى التطرق إليها بتحليل أو وجهه نظر شاملة حيث انصبت معظم أعمال المؤرخين علي تاريخ قناة السويس إما الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس لم تتناول بعد ولم ترى النور وبذلك فان هذه الدراسة في حد ذاتها تشكل ميداناً خصباً للدراسات التاريخية ومن هنا تأتي أهمية الدراسة إذا تلقي أضواء جديدة علي المحتوي الحقيقي للآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس .ويمكن إجمال الأهمية التي تنطوي عليها الدراسة في الآتي:-

1/ دراسة تاريخية تتناول الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس.

2/ تفتح الباب أمام الباحثين لدراسات أعمق واشمل ذات صلة بموضوعها.

3/ تبين اثر قناة السويس في المجال الاقتصادي الدولي .

4/ توضح الدور الذي لعبته الحكومة الوطنية في استعادة قناة السويس.

5/ تشير إلى دور القناة في جذب الإطماع الاستعمارية لمصر .

أهداف البحث :-

تهدف هذه الدراسة للبحث في الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس وذلك من خلال دراسة تأثير القناة علي الاقتصاد مصري وتتبع الآثار السياسية لها ودورها في تسهيل الاحتلال البريطاني لمصر واثر القناة على الصراع البريطاني الفرنسي والصراع الأوربي الأوربي عامة مع توضيح الدور الذي لعبته الدولة المصرية الوطنيون في استعادة القناة و الأهمية الاقتصادية والإستراتيجية لقناة السويس ويمكن إجمال أهداف هذه الدراسة فيما يلي:-

1/ تبين اثر قناة السويس علي الاقتصاد المصري والاثر الاقتصادي العمراني وخضوع مصر للهيمنة الأجنبية .

2/ توضيح كيفية نجاح الدبلوماسية البريطانية في تحقيق أهدافها في مؤتمر الأستانة

3/ تبين الأساليب التي استخدمتها بريطانيا في احتلال قناة السويس ثم مصر والموقف الدولي من هذا الاحتلال واثره علي مصر.

4/ توضح الظروف والملابسات التي أدت لتأميم قناة السويس وأصداء قرار التأميم وانعكاساته علي مصر والقناة.

6/ توضيح الأهمية الاقتصادية والإستراتيجية لقناة السويس.

منهج البحث :-

تعتمد هذه الدراسة علي المنهج التاريخي وقسمت إلي فصول روعي في ترتيبها التسلسل التاريخي للدراسة والتفيد بالحدود الرمانية والمكانية للموضوع .

مصادر البحث:-

اعتمدت الدراسة علي مجموعة من المصادر المراجع، وكذلك مجموعة من الوثائق والمخطوطات والمنشورة، كان أهمها كتاب مجموعة الوثائق السياسية، والخطط التوفيقية، وكذلك اعتمدت الدراسة علي مجموعة قيمة من المراجع، التي تناولت مواضيع قناة السويس، وبعض المراجع العربية والأجنبية المعربة .

الحدود المكانية للبحث :-

جمهورية مصر العربية

الحدود الزمانية للبحث :-

تتناول الدراسة الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس 1859 م - 1956م .

الحدود الموضوعية للدراسة :-

تختص الدراسة بدراسة الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس في الفترة من العام 1859م وحتى العام 1956م .

مكانة البحث من الدراسات السابقة :-

لم يوفق الباحث في العثور علي دراسات سابقة تتناول موضوع الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس أو حتى دراسات أخرى تحت مسميات مشابهه .

خطة البحث :-

تم تقسيم هذه الدراسة إلي خمسة فصول ،تسبقها مقدمة وتليها خاتمة ،وتثبيت قائمة المراجع والمصادر، والفصل الأول عبارة عن خلفية جغرافية وتاريخية لقناة السويس ،الموقع الجغرافي لقناة السويس ،وطبيعة القناة ، وتاريخ قناة السويس عبر العصور المختلفة حتى مستهل النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي.

وفي الفصل الثاني تناولت الدراسة الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس ،حيث تناول فرمانا لامتياز ،والآثار السياسية،اقتصاد مصر قبل انشاء القناة، وفرمان الامتياز واثر قناة السويس علي الاقتصاد المصري ،وتكاليف الإنشاء كما دفعت مصر وحدها أكثر من النصف رأس المال وضحت بآلاف الأرواح في السخرة ،ثم الديون وأثرها علي مصر ،وفقدت مصر أسهمها وإرباحها في القناة، ثم آثارها الاقتصادية العمرانية توضيح المدن التي نشأت مع القناة مثل بورسعيد والإسماعيلية، واثر قناة السويس علي مدينة السويس تطورها.

الفصل الثالث يتحدث الآثار السياسية لقناة السويس، وخصص للاحتلال البريطاني لقناة السويس و مصر ،وإلقاء الضوء علي الصراع البريطاني الفرنسي علي قناة السويس ،وتتناول الدور الذي لعبته الدبلوماسية البريطانية لتحقيق هدفها في مؤتمر الأستانة ،و كيف اتخذت مؤتمر الأستانة ستار بغرض حماية قناة السويس، وكيف مهدت إنجلترا لإحتلال قناة السويس بدفع الأمور داخل مصر إلي التآزم؟، ثم تنفيذ الخطة العسكرية لإحتلال قناة السويس، ومصر ،ثم تناول الصراع الأوربي علي قناة السويس .

الفصل الرابع تناول كيف كانت محاولة مصر لاستعادة قنواتها السويس،ثم الجلاء الانجليزي ،وتتناول تداعيات اتفاقية الجلاء، والتأميم .

الفصل الخامس تناول الأهمية الاقتصادية لقناة السويس، اثرها في المجال الاقتصادي الدولي في اختصار المسافة بين الشرق والغرب، واثرها علي تجارة الدولية، ثم اثرها في مجال النشاط الاقتصادي العالمي المحيط بقناة السويس، ثم الأهميته الإستراتيجية، وأهميتها لدول العظمي، الإستراتيجية البحرية لبريطانية وسياسة الارتكاز البحري، ثم أهميتها كقاعدة عسكرية .

إما الخاتمة عبارة عن ملخص للبحث بالإضافة إلي أهم النتائج التي توصل إليها الباحث.

الفصل الاول

الخلفية الجغرافية والتاريخية لقناة السويس

1.1 القناة بين الجغرافيا والتاريخ

2.1 الموقع الجغرافي لقناة السويس

3.1 خلفية تاريخية لقناة السويس

الفصل الأول

الخلفية الجغرافية والتاريخية لقناة السويس

1-1 القناة بين الجغرافيا والتاريخ :-

تقع مصر جغرافياً عند مقترن قارات ثلاث ومفترق بحار الجنوب والشمال في شكل برزخ من الأرض يفصل البحار الدفيئة عن البحار المعتدلة⁽¹⁾ ولقد ساعدت بعض أفرع النيل القديمة ولاسيما الفرع البيلوزي في أقصى الشرق علي أن تسهل الاتصال المائي بين مجموعتي البحار ولكن كان الأمر يقتضي دائماً أن يستكمل الإنسان وصلة الماء بين البحرين المتوسط والأحمر عن طريق أفرع النيل ومجارية بين البحر الأحمر فإن خريطة مصر الجغرافية وضعتها في ثلاثية طبيعية توفر نوع من النظام والترتيب أو الإيقاع والتوازن الكبير أنها ثلاثية النهر والبحر والصحراء.

البرزخ :-

هو منطقة من الصحراء بين مدينة السويس الواقعة علي البحر الأحمر المعروف ببحر القلزم وبين مدينة الطينة القديمة التي كانت موجودة بالقرب من الموضع الذي بنيت فيه مدينة بور سعيد علي البحر الرومي⁽²⁾ (البحر الأبيض المتوسط) الواقعة علي شاطئ الإسكندرية وطول هذه المنطقة بين البحرين مائة وأربعون ألف متر كلها رمال تكون مرتفعة تارة ومنخفضة تارة أخري علي غير انتظام فتشاهد تلالاً مرة مجتمعة وأخري متفرقة علي إبعاد مختلفة وبينهما أودية كبيرة وصغيرة .في ارض تلك المنطقة محلان منخفضان انخفاضاً بينا أحدهما علي مدينة

¹-علي باشا مبارك،الخطط التوفيقية.ج16، الطبعة الأولى،المطبعة الكبرى الاميريه ببولاق،مصر،1306هـ، ص124

²-عبدالرحمن الراجعي،عصر إسماعيل ج1، الطبعة الثالثة،دارالمعارف،1982م،القاهر، ص50

الإسماعيلية الجديدة ويعرف ببحيرة التمساح والأخر عند مدخل السويس أكبر من الأول ويعرف بالبركة المرة وثلاثة أرباع هذه المنطقة منحطة علي مستوي سطح مياه البحر المالح واعلي نقطة فيها المحل الذي يعرف بالقرش بقرب الإسماعيلية في شرقيها إرتفاعه فوق مستوي سطح مياه المالح عشرون مترا ، إن هذه المنطقة مالحة التربة فيها كثير من المحار وذلك يدل علي أن هذه المنطقة غمرت بمياه البحر المالح أزمان كثيرة وأنت بعد ذلك حوادث طبيعية كالزلازل الشديدة مثلاً فاضطربت منها الأرض وحدث عن هذه الحوادث أن تحول البحر عن أرض البرزخ أما بخسف غار به ماء البحر عن تلك الأرض أو بنتوء أوجب إرتفاع أرض البرزخ وانحسار ماء البحر عنها و لكن أن جزء البرزخ الذي أرتفع هو الجزء المجاور للمحل المعروف بالشلوفه واتفق أن البحر بعد أن كان يدخل في أرض البرزخ قريبا من خمسين ألف متر (1) أي إلى البرك المرة إنقطع إتصاله بها ثم حصل من دوام تأثير الشمس علي هذه البرك تبخر مائها ومن نسف الأتربة بالهواء فيها ردمت علي مر العصور(2) والأزمان وانقطع اتصالها ببركة التمساح ثم جفت بركة التمساح بالأسباب التي أو جبت جفاف البرك المرة ويدل علي صحة ما قدمناه ارتفاع طبقة الملح في هذه البرك وكثرة المحار البحري المتراكم في سواحلها فلم يكن البحر وصل هذه البرك وبقي عليها قروناً عديدة ومدة مديدة فمن أين أتى هذا المحار الكثير وبأي كيفية تكونت هذه الطبقة ويدل علي ذلك أثار البرك التي كانت باقية وانه كان سابقا لا يفصلا حد البحرين عن الأخر لا مسافة قدرها خمسون ألف متر وهي أرض القروش وما جاورها من جهة الشمال مما يماثلها في الارتفاع .

1- عبدالرحمن الرافي، عصر إسماعيل ج1، نفس المرجع ا، ص 51

2- علي باشا مبارك، الخطط التوفيقية ج16، المرجع السابق، ص125

خليج السويس:-

تدل الأبحاث الجيولوجية على أن خليج السويس كان يمتد في العصر الفرعوني حتى بحيرة التمساح ثم انحسرت مياهه جنوباً إلي البحيرات المرة وان فرعي النيل البيلوزي والتانيسي كان يمران بهذه المنطقة ويخترقان برزخ السويس الأول بالقرب من محطة التينة الحالية علي بعد 25 كيلو متر جنوبي مدينة بورسعيد الحالية والثاني عند النقطة المعروفة بالكيلو 9 علي قناة السويس وكان يصبان في البحر الأبيض المتوسط عند بيلوز والثاني عند (أم فرج) وكلا المصبين شرقي مدينة بورسعيد ففي العصر الفرعوني عندما كان خليج السويس ينتهي شمالا عند بحيرة التمساح الحالية وبعد انحسار مياه خليج السويس جنوبا انفصلت بحيرة التمساح وفي العصر الروماني استمر انحسار خليج السويس نحو الجنوب وانفصلت عنها البحيرات المرة .

مدينة السويس :-

تقع علي الطرف الشمالي لخليج السويس أطلق اسمها علي قناة السويس التي تربط البحر المتوسط شمالا والبحر الأحمر جنوباً⁽¹⁾ وتقع مدينة السويس شرق دلتا نهر النيل عند المدخل الجنوبي لقناة السويس يحدها شمالا الإسماعيلية وشرقا جنوب سيناء وغربا القاهرة⁽²⁾. وفي العصر الفرعوني أطلق عليها اسم سيكوتو في عام 2563ق.م ثم يوسونسي وأثناء حكم الإغريق أطلق عليها اسم هيروبوليس أي مدينة الأبطال وعندما حكمت كليوباترا أطلق عليها اسم كليوباتريس كما مرت بها العائلة المقدسة في طريقها إلي منف وفي عهد الرومان أطلق علي السويس اسم قلزم وعندما فتح العرب مصر أطلق عليها اسم القلزم وظلت تحمل هذا الاسم حتي القرن التاسع

¹-عبدالرحمن الرافي،عصر اسماعيل ج1،المرجع السابق ص55

²- محمد سليمان غنام،المعاهدات المصرية الانجليزية، مطبعة دار الكتاب المصرية ،القاهرة ، 1936م،ص204

عشر الميلادي أطلق عليها خماروية بن أحمد بن طولون اسم (السويس) مدينة السويس قديمة ترجع إلي أقدم العصور التاريخية ففي القرن العاشر الميلادي ظهرت كضاحية صغيرة جنوبي القلزم القديمة أخذت تنمو تدريجيا فحل اسم السويس محل القلزم وأطلق اسمها علي الخليج الذي تقع علي طرفه ثم أطلق فيما بعد علي القناة التي حفرت في القرن التاسع عشر الميلادي كما أطلق اسمها علي الطريق الملاحي العالمي الذي يربط أوربا بالشرق، وظلت مدينة السويس صغيرة وهادئة حتي القرن التاسع عشر الميلادي تقوم بوظيفة الميناء الذي يربط مصر بالأراضي المقدسة والشرق وكان عدد سكانها حتى عام 1860م يتراوح بين ثلاثة ألف أو أربعة ألف نسمة⁽¹⁾. بعد أن حفرت قناة السويس دخلت المدينة عهد جديد من تاريخها فقد ازداد نمو العمران فيها وزاد سكانها بمعدل سريع ويرجع هذا النمو في المقام الأول لمدينة السويس التي اجتذبت أعداد كبيرة من المهاجرين منذ افتتاح قناة السويس فوفدت للمدينة موارد جديدة للرزق ووجد سكانها فرص جديدة للعمل، وجاء المهاجرون للسويس من مختلف أنحاء مصر. كان في مقدمة الأسباب التي أعاققت نمو مدينة السويس عدم توفر المياه العذبة إذ كان الماء ينقل إليها علي ظهور الجمال من عين موسى⁽²⁾ التي تقع علي مسافة 16 كيلومتر إلي جنوب الشرقي من السويس وكانت مكاتب الشركات الملاحية والبحرية في السويس والفنادق تعتمد خدمة مستخدميها ونزلاتها علي المكثفات لتحويل ماء البحر إلي ماء عذب ولما تولت الحكومة المصرية نقل المياه إليها من القاهرة في صهاريج بعد إنشاء الخط الحديدي بين القاهرة والسويس أخذت الحكومة تباع الماء للأهالي.

¹-عبد الرحمن الراجحي، عصر إسماعيل ج 1، مصدر سابق ص 51

²-محمد السيدغلاب وآخرون، بلدنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، ص 221-222

1-2 الموقع الجغرافي لقناة السويس :-

تقع قناة السويس إلي الغرب من شبه جزيرة سيناء ، يحدها البحر الأبيض المتوسط من الشمال والبحر الأحمر ، من الجنوب ويحدها من الشرق سهل الطينة وصحراء سيناء ، من الغرب بحيرة المنزلة و الصحراء الغربية ، تخترق في سيرها البحيرة المرة وبحيرة التمساح ثم تسير بمحاذاة بحيرة المنزلة، وتنقسم إلي شمال جنوب البحيرات المرة. قناة السويس ممر مائي اصطناعي، يصل ما بين البحر الأحمر ،في الجنوب والبحر المتوسط في الشمال، وهذا الممر صالح لعبور مختلف أنواع السفن، التجارية منها، أو الحربية، من دون عائق ملاحى، وتعبرها السفن في مدة زمنية قصيرة نسبياً. تقع القناة بكاملها داخل الأراضي المصرية، وتفصل ما بين شبه جزيرة سيناء المصرية من الشرق، وبقية التراب المصري في الغرب⁽¹⁾، بطول يصل إلى نحو 164 كلم وبعرض 22 متر وعمق 8 أمتار شكّل الموقع الجغرافي للقناة البعد الاستراتيجي لمصر في قلب منطقة الشرق الأوسط، وجعلها موقعا استراتيجيا على مستوى المنطقة من البحر الأحمر والجزيرة العربية حتى مضيق باب المندب. وبما أن مصر قائمة في قلب العالم العربي وهي نقطة الوسط بين شرقه وغربه وجنوبه وأكثر دوله سكاناً وأعرقها تاريخاً وحضارة، بالإضافة إلى أنها نقطة الوصل والفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، فقد رفع وجود القناة في أراضيها من أهميتها وجعلها محطة أطماع الدول الكبرى والإمبراطوريات القديمة، هذه الأهمية القديمة لمصر تعاضمت مع وجود القناة وحركة التجارة البحرية والأساطيل الاستعمارية منذ إنشائها، بسبب وجود المستعمرات البريطانية في الهند واكتشاف النفط في الخليج مع مطلع القرن

¹ -محمد سليمان غنام وآخرون، المعاهدات المصرية الانجليزية، المرجع السابق، ص227

العشرين، وبروز قوى حيّة فيها منذ عهد محمد علي باشا في القرن التاسع عشر. كل ذلك أهل مصر لكي تضطلع بدور محوري يجمع العالم العربي خصوصاً مع إرهابات سقوط الإمبراطورية العثمانية فقد احتلت إنجلترا مصر وفرضت سيطرتها على القناة، وعملت مع حلفائها على تفتيت العرب فمصر كانت عبر التاريخ الممر البري والطبيعي ما بين آسيا وأوروبا وإفريقيا، وهي كذلك الممر البحري الاستراتيجي الذي يصل البحر المتوسط وأوروبا بالمحيط الهندي المواجه للخليج العربي والهند، حتى الصين شرقاً، والمستعمرات الإفريقية الشرقية جنوباً، وهذه المنطقة كلها تشكل مدى حيويًا ومهماً لأمن الغرب ومصالحه، ومن هنا كان التركيز الدولي في الاستحواذ على مصر والقناة كمفتاح إستراتيجي خيضت من أجله حروب كثيرة.

طبيعة القناة :-

تمتد قناة السويس من ميناء بورسعيد شمالاً وحتى ميناء السويس على خليج السويس جنوباً وحيث تتباين طبيعة التربة في هذه المنطقة من التربة الطينية شمالاً إلي التربة الصخرية جنوباً. تمتد قناة السويس بين ميناء بورسعيد على البحر الأبيض المتوسط و بورسعيد والمناطق المحيطة بها تراكم عليها الطمي المترسب من مياه النيل عبر فرع دمياط منذ آلاف السنين. يمتد هذا التكوين الطيني للتربة حتى مدينة القنطرة التي تبعد حوالي 40 كم جنوب بورسعيد حيث يختلط الطمي مع الرمال ، تتكون التربة في القطاع الأوسط من القناة في المنطقة بين القنطرة وكبريت من خليط من الرمال الناعمة والخشنة، تتكون التربة في القطاع الجنوبي من

طبقات من الصخور الرملية والصخور الجيرية (1). تقع قناة السويس في مستوى سطح البحر ويتغير مستوى سطح الماء تغير طفيف. يبلغ ارتفاع المد في الشمال حوالي 50 سم ويتسبب ذلك في إحداث تيارات بحرية بين البحر الأبيض المتوسط وبحيرة التمساح. يبلغ ارتفاع المد في الجنوب حوالي 2 متر ويتسبب ذلك في إحداث تيارات بحرية بين خليج السويس والبحيرات المرة، تغطي جوانب القناة طبقة من الصخور الصلبة وأعمدة الصلب طبقاً لطبيعة المنطقة وذلك لحمايتها من الانهيار نتيجة الضغط الواقع من الأمواج الناشئة عن مرور السفن في القناة، تمتد شمعتا الرباط على طول جانبي القناة بمعدل شمعة رباط كل 125 متر وذلك لرباط السفن في حالات الطوارئ. توجد أيضاً علامات على طول القناة لمساعدة السفن على تحديد موقعها في المجري الملاحي⁽²⁾. يتحدد المجري الملاحي للقناة بواسطة شمندورات مزودة بعاكس راداري وإضاءة ليلية يختلف الميل الجانبي للمقطع العرضي للقناة تبعاً لطبيعة التربة حيث تكون النسبة 4:1 في الشمال و 3:1 في الجنوب تسمح القناة بمرور السفن بسحب أكثر من 20 متر أو بحمولة 240 طن وبأقصى ارتفاع 68 متر فوق سطح الماء وغطس لا يزيد عن 77,5 متر تحت الظروف المحددة، وبعض السفن الضخمة التي تتعدى المقاييس المحددة للعبور في القناة تقوم بإفراغ شحنتها في قواربها لتقليل السحب، وتقوم بإعادة تحميل الشحنات مرة أخرى بعد مرورها من القناة.

الملاحظة:-

لا يوجد بالقناة هويس بسبب التضاريس المنبسطة، والاختلاف الضئيل في مستوى سطح البحر بين نهايتها لا يمثل أهمية بالنسبة للشحن. حيث أنه لا توجد بوابات بحرية للقناة،

1- عبد الرحمن الجبرتي، تاريخ وعجائب الآثار في التراجم والأخبار ج3، الطبعة الثالثة، دارالكتاب للطباعة والنشر، بيروت

ص24،

²- لوتسكسي، تاريخ الأقطار العربية الحديثة، ترجمت البستاني، دارالقلم، موسكو، د،ت ص44

فمناذ الدخول والخروج عرضة لتأثيرات مفاجئة لموجات التسونامي القادمة من البحر المتوسط والبحر الأحمر، هناك ممر ملاحى واحد داخل مناطق المرور في تفرعة البلاح بالقرب من القنطرة وفي البحيرة المرة الكبرى. في الأيام العادية، تعبر القناة ثلاث قوافل، اثنتان جنوباً، وواحدة شمالاً. يستغرق المرور 11 و16 ساعة على سرعة تبلغ حوالي 8 عقدة. تساعد السرعة المنخفضة في منع نحر ضفتي القناة من أثر السفن. بحلول عام 1955م كان يمر عبر القناة حوالي ثلثي النفط الأوروبي. ما يقارب من 7.5% من التجارة البحرية في العالم تمر عبر قناة السويس، لهيئة قناة السويس الحق في تحديد عدد القاطرات المطلوبة لمساعدة السفن الحربية عبور القناة⁽¹⁾

1-3 خلفية تاريخية لقناة السويس :-

الوصل النهري بين البحرين وأطواره التاريخية :-

تتمتع قناة السويس في التاريخ بأهمية قصوى وتحظى في الحضارة بمكانه عظيمه ولها في الجغرافيا الموقع الفريد وقد يظن البعض أن الحاجة إلى ممر مائي يربط بين البحر الأحمر والأبيض المتوسط لم تنشأ إلا في العصور الحديثة حيث زادت الروابط وكثرت الرحلات سواء للتجارة أو للحرب بين دول العالم. فمع أول معول لحفر برزخ السويس عند ساحل بالبوطة على البحر الأبيض المتوسط، كان أبرز تحول جيواستراتيجي شهد الكرة الأرضية في مستهل النصف الثاني من القرن التاسع عشر يتحقق. ومع آخر معول كان تاريخ طويل من الصراع ينتظر ليصنع أرشيف طويل لقوة القناة الإستراتيجية لتؤكد الدلالة التي نقول أن القناة هي محور قوة سيناء بل ومصر كما هي عامل التهديد والعزلة والفراغ حال وجود صراع عسكري علي ضفتها، ولكن نقول كتب التاريخ أن مشروع دي لسبس لم يكن الأول فيما حفظه لنا التاريخ بل سبقته محاولات لم يكتب لها الاستمرار أو التطور أو حتى مجرد الحفاظ عليها ففكرة الربط بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط فكرة قديمة راودت المصريين قبل عشرات القرون وعلي اختلاف حكامها في مكان الوصل المائي لإقامة هذه الصلات وصلًا غير مباشر أول أي عن

¹ - مجدي محمد رياض، قناة السويس ويوميات التأميم، المكتبة الأكاديمية شركة مساهمة مصريه، القاهرة، الطبعة الأولى، 2011، ص15

طريق أفرع النيل، ثم انتهى الأمر به إلى أن أصبح وصلاً مائياً مباشراً بين البحرين بقطع البرزخ في آخر الأمر.⁽¹⁾

المرحلة الأولى:-

الوصل غير المباشرة :-

قد كانت المرحلة الأولى غير المباشرة مرحلة تاريخية تعاقبت فيها المشروعات فلم يكن أمرها متصلاً دائماً وتعاقبت الفترات التي تم فيها الوصل بين البحرين عن طريق النيل وفروعه والفترات التي ردمت فيها تلك القنوات وانقطع فيها الاتصال ولم يفوت الفراعنة فكرة الوصل بين البحرين عن طريق نيلهم و فروعها التي كانت تغطي ارض الدلتا كلها⁽²⁾ وكان النيل يتصل بالبحر عن فروعها السبعة التي كانت تغطي الدلتا خلال التاريخ القديم كانت تكملها قنوات طويلة تتصل ببعضها بقنوات عريضة تفصل الحياض الكبرى عن بعضها بعض بل تحول الدلتا إلي مجموعة كبيرة من الجزر التي قام بداخلها الحياض وكان الفراعنة يهتمون بسد أفواه هذه الفروع عن البحر وتحسينها لمنع العدو من دخول البلاد منع مياه البحر الأحمر المالح من أن يهجم علي الأراضي الزراعية فيفسدها ولكن يبدو ان الخوف من طغيان مياه البحر الأحمر المالحة علي مياه النيل العذبة⁽²⁾.أبدع الفراعنة في جميع المجالات ولا يوجد مجال إنساني لم يتطرقوا إليه ويساهموا فيه ،وقد أبدع المصريون القدماء في حفر قناة تربط بحر الشمال وبحر اروتري (البحر الأحمر) وما جاء بعدهم كان تنويعات على عزفهم عنى حكام مصر الأقدمون بحفر قناة صناعية تربط بين البحرين الأحمر والمتوسط ولكن بشكل غير مباشر و ذلك من خلال ربطهما بنهر النيل أو بأحد فروعها (الفرع البيلوزي) غير أن المحاولات لوصل النيل بالبحر الأحمر لم تتوقف في العصور التي تلت، فقد استمرت في العهود اللاحقة ومن أشهر تلك القنوات:-

¹-عبد الرحمن الرافي،عصر إسماعيل ج1،المرجع السابق 53-55

²-عبد الله عبد الرازق وشوقي الجمل،تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر ،دار الثقافة

للنشر،القاهرة،1979م،ص201

قناة الملك سنوسرت الثالث عام 1878 ق.م :-

قام الملك سنوسرت الثالث وهو أحد ملوك الأسرة الثانية عشر بحفر قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر عن طريق النيل وفروعه⁽¹⁾ وقد عرفت تاريخياً باسم سيزوسترويت، فكانت السفن القادمة من البحر الأبيض تسيير في الفرع البيلوزي من النيل حتى "بواستس" (الزقازيق) ثم تتجه شرقاً إلى "تيخاو" (أبوصوير) ومنها عبر البحيرات المرة التي كانت خليجاً متصلاً بخليج السويس ومنها إلى البحر الأحمر. وما زالت آثار هذه القناة واضحة المعالم حتى الآن بمحاذاة المجرى الحالي لقناة السويس بالقرب من (حنيفة) غرب مدينة أبوصوير. إلا أن هذه القناة كثيراً ما ردمت وتجددت في عصور الفراعنة والرومان.

قناة سيتي الأول عام 1310 ق.م :-

جاء سيتي الأول ملكاً على مصر خلفاً لأبيه "رمسيس الأول" مؤسس الأسرة التاسعة عشر، وقد اختلف المؤرخون في دوره في حفر القناة، ولكن الأرجح أنه أعاد حفر القناة في عهده من عام 1319 – 1300 ق.م.

قناة نخاو عام 610 ق.م :-

الملك نخاو هو أحد ملوك الأسرة السادسة والعشرين، فكر في حفر قناة تصل بين النيل والبحر الأحمر وحول هذا الموضوعات يقول "هيرودوت" (القرن الخامس ق.م): "أنجب أبسما تيك نبكوس (نخاو) الذي حكم مصر وهو أول من شرع في حفر القناة التي تؤدي إلى بحر أروتوري) (البحر الأحمر)

قناة دارا الأول عام 510 ق.م :-

في عهد الاحتلال الفارسي لمصر، ظهرت أهمية برزخ السويس، حيث ازدهرت خطوط المواصلات البحرية بين مصر وبلاد فارس عبر البحر الأحمر⁽²⁾ أبان حكم دار الأول ملك الفرس من عام 522-485 ق.م أعاد الملاحة في القناة ووصل النيل بالبحيرات المرة وربط البحيرات المرة بالبحر الأحمر ليربط منف عاصمة مصر ببلاد فارس وذلك

¹-مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان، دار الثقافة، بيروت لبنان، د، ت، ص 506-508

*سيزوسترويت هو الملك سنوسرت تم تحريف اسمه علي يد النوبيين صبح سنوسرت

²- أحمد عبد الكريم عزت واخرون، تاريخ مصر الحديث، دار مصر للطباعة والنشر، 1985، ص 139

عام 510 ق.م وفقاً لرواية هيرودوت كانت هذه القناة واسعة بما فيه الكافية لتمر سفينة بأخرى ومجاديف السفينتين مفرودة وتستغرق الرحلة في القناة أربعة أيام وقد خلد دايوس ذكر الانتهاء من القناة بوضع سلسلة من الشواهد الجرانيتية على طول ضفة النيل⁽¹⁾ .

قناة الإسكندر الأكبر 335 ق.م:-

عندما فتح الإسكندر الأكبر - مصر عام 332 ق.م أشرف على تخطيط مشروع القناة لنقل سفنه الحربية من ميناء الإسكندرية وميناء أبي قير بالبحر المتوسط إلى البحر الأحمر عبر الدلتا والبحيرات المرة، كما بدأ تنفيذ مشروع قناة الشمال لتصل سنسر بوتيس بحيرة التمساح ومنها إلى البحيرات المرة إلا أن المشروعين توقفاً لوفاته

قناة بطليموس الثاني عام 285 ق.م:-

في عهد الإمبراطور بطليموس الثاني الذي تولى عرش مصر من 285 -24 ق.م بحفر القناة طبقاً للمشروع الذي أعده لاسكندر الأكبر توصيل النيل بالبحيرات المرة ثم البحر الأحمر، وقد تم ذلك صالحة للملاحة إلى أن احتل الرومان وأعيد بناؤها من جديد في عهد تراجان 98-117م علي مدي قرن كانت تهمل أحيانا ويتم حفرها من قبل مختلف الحكام لإغراض مختلفة لكنها محدودة، في القرن الثالث قبل الميلاد قام بطليموس الثاني باستكمال هذه القناة وأصبحت ممتدة من النيل حتى "أرس ناو" (السويس حالياً) ولكن البيزنطيين أهملوها فطمرتها الرمال.

قناة الرومان (تراجان) عام 117 ق.م:-

وأثناء الحكم الروماني لمصر، وفي عهد الإمبراطور الروماني "تراجان Trajan في عام 117ق.م أعاد الملاحة للقناة، وأنشأ فرع جديد للنيل يبدأ من فم الخليج بالقاهرة، وينتهي في "العباسة" بمحافظة الشرقية، وقتذاك متصلاً مع الفرع القديم الموصل للبحيرات

¹- عبد المالك خلف التميمي وآخرون، تاريخ العرب الحديث، لجنة التأليف والتعريب، الطبعة الأولى، الكويت

المرّة. وافتتحت تلك القناة عام 117ق.م واستمرت هذه القناة في أداء دورها لمدة 300 عام ثم أهملت وأصبحت غير صالحة لمرور السفن.⁽¹⁾

قناة أمير المؤمنين عام 642 م:-

عندما فتح المسلمون مصر في عهد الخليفة "عمر بن الخطاب" على يد الوالي "عمرو بن العاص" عام 640م أراد توطيد المواصلات مع شبه الجزيرة العربية فأعاد حفر القناة من الفسطاط إلى القلزم (السويس) وأطلق عليها قناة أمير المؤمنين وكان المشروع في واقع الأمر ترميماً وإصلاحاً للقناة القديمة و في عهد الخليفة عمر بن الخطاب وضع عمرو بن العاص مشروعاً لإنشاء قناة جديدة، تربط بين البحر المتوسط والبحر الأحمر مباشرة، ولكن المشروع لم ينفذ خوفاً من الاعتقاد الذي كان سائداً في ذلك الوقت بطغيان البحر الأحمر على أرض مصر. وكان رأي أمير المؤمنين عمر بن الخطاب أن حفر القناة بين البحرين يعرض الدولة الإسلامية لغزو يشنه الروم مستخدمين تلك القناة واكتفى بتجديد قناة الرومان، التي تربط الفسطاط عاصمة مصر وبحر القلزم (خليج السويس) عام 642م، وسميت بقناة أمير المؤمنين. ويُعدّ هذا المشروع ترميم وإصلاح للقناة القديمة، وكانت مياه القناة عذبة تتغذى من النيل، وصالحة للملاحة، ويبلغ طولها 150 كم وعرضها 25 متر وعمقها ما بين 3 إلى 4 أمتار. وكانت تستخدم في التجارة بين العرب ودول العالم. واستمرت صالحة للملاحة 150 عاماً إلى أن أمر الخليفة العباسي، أبو جعفر المنصور بردم القناة تماماً وسدها من جهة السويس، منعاً لأي إمدادات بالمؤن والعتاد من مصر إلى أهالي مكة المكرمة والمدينة المنورة الثائرين ضد الحكم العباسي. وأصبحت البضائع تنقل عبر الصحراء بواسطة القوافل⁽²⁾ وأغلقت القناة حتى عام 1820. أن الفكرة طرحت في زمن الخليفة العباسي هارون الرشيد (170-193هـ) (786-808 م) ، حيث شاور وزيره يحيى ابن خالد فقال له يحيى : (أذا يخطف الروم الناس من المسجد الحرام والطواف وذلك أن مراكبهم تنتهي من بحر القلزم إلى بحر الحجاز فتطرح سراياها مما يلي جدّه فيخطف الروم الناس من المسجد الحرام ومكة

¹- مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان ،المرجع السابق،ص510

²-مجدي محمدياض ،قناة السويس ويوميات التأميم ،المرجع السابق،ص19-22

والمدينة) وأرسل البنادقة إلى سلطان مصر المملوكي قنصوه الغوري 1500-1516 م وفدا 1502 م يقترح عليه شق قناة مباشرة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر بعد أن نوقش في مجلس العشرة الذي كان يحكم البندقية وكان ذلك أثناء مناقشة التعليمات التي ستصدر إلى سفير البندقية الجديد المعين لدى مصر المملوكية ، كما اقترح شق القناة ثانية على السلطان قنصوه الغوري 1504م إلا انه لم يعر لذلك اهتماما بسبب التكاليف المالية الباهظة التي يحتاجها من جانب ، وخشيته من فتح باب للتغلغل الأوربي في مصر الذي قد يؤدي إلى احتلالها من الجانب الآخر وقد أشار فولتير إلى اقتراح البنادقة في كتابه "الأخلاق" .

المرحلة الثانية:-

الوصل المباشر بين البحرين:-

المحاولة في العصر العثماني :-

ومن الواضح أنه قد أبدى عدد من السلاطين العثمانيين اهتماما بالمشروع كما فعل السلطان سليم الأول (1512-1520 م) عقب استيلائه على مصر 1517 م . وكذلك إصدار السلطان سليم الثاني (1566-1574م) فرمانا يأمر فيها والي مصر بإجراء الدراسات الهندسية والمعمارية اللازمة لفتح ممر مائي يربط خليج السويس في البحر الأحمر بالبحر المتوسط لتسهيل مرور السفن العثمانية كما اقترح قائد الأسطول العثماني الحاج علي باشا 1586 م على السلطان العثماني مراد الثالث (1574- 1596 م) إعادة شق القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر.

المحاولة الفرنسية الأولى :-

عهد لويس السادس عشر تبني المشروع إلى الرحالة الفرنسي البارون دي توت الذي كان بمثابة مستشار وخبير عسكري للجيش العثماني في عهد السلطان العثماني مصطفى الثالث (1757- 1774) حيث عرض على السلطان 1773 فكرة حفر قناة بين البحرين وراققت الفكرة السلطان وطلب من دي توت أعداد بحث واف لهذا المشروع⁽¹⁾ لتنفيذه بعد انتهاء الحرب إلا إن السلطان مات قبل تنفيذ هذه الفكرة . وأيضا مشروع لويس دي

¹- نفس المرجع ص24-26

لأنجييه قدمه للحكومة الفرنسية كانون 1 / 1774 بين فيه : (أن إنشاء قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ذو أهمية كبيرة بالنسبة لازدهار التجارة الفرنسية مع الشرق)، ولكن ما تحسبه كتب التاريخ هو المحاولة الأولى هو انه في عام 1664م، أسس لويس الرابع عشر (شركة الهند) وتفاوض مع السلطان العثماني لنقل البضائع من الهند إلى السويس بحراً، ثم براً على ظهور الجمال إلى القاهرة ثم إلى الإسكندرية من طريق النيل ولكن المفاوضات فشلت وكما ترى فالهدف هو طريق قصير للتجارة العالمية حتى ولو كان هذا الطريق برياً.⁽¹⁾

المحاولة الفرنسية الثانية :-

أول الجهود المبذولة لبناء قناة حديثة جاءت من قبل حملة نابليون بونابرت على مصر الذي أمل في أن يحقق المشروع أماله في حربة مع إنجلترا بتدمير التجارة الإنجليزية وقد بدأ هذا المشروع في 1799 من قبل تشارلز ليبير احد مهندسي نابليون. وجاء في قرار حكومة فرنسا الخاص بجيش الشرق وهو الاسم الذي أطلق على الحملة الفرنسية المتجهة إلى مصر المادة الثالثة: أن على قائد الحملة نابليون بونابرت تنفيذ مشروع ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط بقناة ملاحية ، واتخاذ كافة الوسائل التي تتيح لفرنسا السيطرة الكاملة على البحر الأحمر لذا قام بونابرت بعد احتلاله مصر بزيارة لبرزخ السويس وكلف بعثة هندسية ، للبحث عن القناة القديمة يرأسها المهندس الفرنسي ليبير وتم إجراء مسح للمنطقة وتقديم دراسة كاملة بإعادة فتح القناة بعد أن قام ليبير بثلاثة رحلات إلى منطقة السويس كانون ٢ وشباط وأيلول 1799 جابه خلالها صعوبات جمة⁽²⁾، ثم قدم تقريره الى نابليون وفيه خطأ هندسي حين اعتقد ان مستوى البحر الأحمر أعلى من مستوى البحر المتوسط بنحو 32 قدماً و٦ انجات ، ولذا أن فتح القناة في هذه الحالة يؤدي إلى طغيان مياه البحر على منطقة الدلتا.

¹ - سليمان حزين ، حضارة مصرارض الكنانة، دار الشروق ، القاهرة، 1991م، ص89
² - عبدالعزيز سليمان، تاريخ مصر الاجتماعي، ملتزم للطباعة والنشر، الطبعة الرابعة، 1985، ص204-282

المحاولة الفرنسية الثالثة :-

بدأ أتباع سان سيمون الكونت هنري دي سان سيمون الفرنسي الاشتراكي ولد (1760-1825م) دراسة مشروع القناة اعتباراً من أول أكتوبر 1833م، بزيارة برزخ السويس وجمع المعلومات عنه وعن المناطق المحيطة به⁽¹⁾ وعن بقايا القناة القديمة وحاول هنري فورنل وهو مهندس مناجم وشارل لأمبير وهو مهندس مناجم كذلك، إقناع محمد علي بألوية مشروع القناة، في مذكرة قدمت إلى محمد علي في 24 يناير 1834م، ولكن محمد علي كان في ذلك الوقت يفكر في مشاريع أخرى مثل: مشروع القناطر، ومشروع خط السكة الحديد بين القاهرة والسويس⁽²⁾، وكان محمد علي يعتقد أن القناطر لو أنشئت فإن فائدتها ستعود على مصر بذاتها فقرر عرض تلك المشروعات على المجلس الأعلى لبحثها ووافق المجلس الأعلى، بتاريخ 31 يناير عام 1834م، على تفضيل مشروع القناطر على غيره من المشروعات. وحاول فورنل ولأمبير مرة أخرى إقناع محمد علي بألوية مشروع القناة بالتشكيك في نجاح مشروع القناطر إلا أنهما فشلاً وغضب فورنل وغادر مصر ولحق به بعض زملائه من أتباع سان سيمون

مشروع (لينان) الأول لتوصيل البحرين بقناة غير مباشرة :-

كان يقوم المشروع على توصيل البحرين بطريق غير مباشر كما كان يعتمد على ماء النيل أمام القناطر. وإقامة الأهوسة عند الطرف الجنوبي للبحيرات المرة التي يملؤها ماء النيل وكان عمل الأهوسة بغرض تلافى الفرق في مستوى البحرين الذي بنيت على أساسه دراسته وكانت القناة في مشروعه تتكون من قسمين احدهما شرقي النيل والأخر غرب النيل ومشروع لينان لا يختلف عن مشروع لوبيير⁽³⁾ إلا في شيء واحد وهو إنشاء القناطر على النيل عند رأس الدلتا في مشروع الأول وقد أخذ على مشروع لينان ولوبيير أنهما يخدمان الملاحة الداخلية في مصر ولا يخدمان الملاحة البحرية بين البحرين كما كان ينتظر العالم إضافة إلى أن مشروع لينان أطول من مشروع لوبيير حيث اعتمد لينان على اعتبار القاهرة مركزاً تجارياً هاماً على الطريق المائي بين البحرين، وقد اهتم ميمو

1- احمد الحنة، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1955، ص160-166

2- علماء الحملة الفرنسية، وصف مصر العرب في الريف المصري ج2، ترجمة زهير الشانئ، مكتبة مدبولي، 1980، ص346-355

3- رضاً أحمد شحاته، الدبلوماسية المصرية والصراع الدولي حول قناة السويس، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1955، ص122

القنصل الفرنسي بالقاهرة ونائبه فرديناند ماري دي لبسبس بمشروع لبنان وأثار هذا الاهتمام الرغبة لدى دي لبسبس في أن يكون هو باعث مشروع القناة(1).

مشروع (لبنان) الثاني لتوصيل البحرين بقناة مباشرة :-

وضع لبنان عام 1840م، مشروعه الثاني الذي يعتمد على حفر قناة مستقيمة بين البحرين اعتماداً على دراسته السابقة والتي توصل فيها إلى أن مستوى مياه البحر الأحمر تزيد عن مستوى المياه في البحر الأبيض وأن ذلك سيساعد على حفر القناة نظراً لتدفق المياه حسب نظريته من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض كما حدث في النيل الذي يجري ماؤه من الجنوب إلى الشمال، وأنه لا خشية من طغيان المياه المالحة على الأراضي المحيطة بالقناة وبإنشاء هذه القناة يتحقق الغرض من سهولة الملاحة بين البحرين وقصر المسافة ويخدم بذلك احتياجات أوروبا(2).

وصول مشروع لبنان إلى أصحاب سان سيمون :-

وصلت الخرائط والرسوم الخاصة بمشروع لبنان لتوصيل البحرين بقناة مباشرة إلى السان سيمون في 15 أبريل 1846م، إذ نقله جومار (Jomard) إلى القس أفانانتان وقد اتخذ أصحاب سان سيمون مشروع لبنان أساساً لإعادة أبحاثهم ومحاولاتهم لتنفيذ المشروع إضافة إلى الاستعانة بمشروع لوبير وفي عام 1845م، تكونت جمعية لبيزج بمدينة لبيزج (Leipzig) الألمانية لبحث مشروع القناة بين البحر الأحمر والبحر الأبيض وأثره وفوائده على أوروبا كلها وحاول مندوب الجمعية إقناع محمد علي باشا والي مصر بجوى المشروع وأبدى محمد علي وموافقته تشجيعه للمشروع إذا اتفقت الدول الكبرى على تنفيذه واقترحت الجمعية تكوين شركة من أصحاب رؤوس الأموال الألمانية والفرنسية والإنجليزية لتمويل المشروع حتى لاتستأثر به دولة بعينها.

1- علماء الحملة الفرنسية، وصف مصر دراسات عن المدن والاقاليم المصرية ج3، ترجمة زهير الشائب، مكتبة مدبولي، 1980، ص109

2- محمد عبدالرحمن البرج، من السويس إلى بنزرت، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1969، ص24

القناة في عهد محمد علي :-

في أثناء حكم محمد علي باشا لمصر أصلحت القناة القديمة لاستخدامها في ري المساحات الزراعية بين العباسية والقصاصين⁽¹⁾ وأدخلت عليها بعض التحسينات، كما وُصّلت مياه النيل إلى السويس والإسماعيلية وكما نعلم فإن محمد علي باشا علق موافقته على مشروع القناة، عندما عُرض عليه بواسطة وفد من جمعية أتباع سان سيمون على شرطين اثنين هما:-

1/ إن مصر تقوم بحفر القناة وتمويلها وتكون ملكا خالصا لها.

2/ إن تضمن الدول الكبرى حياد مصر لتتنفع كل دول العالم بالقناة.

وتصارعت فرنسا وبريطانيا على احتلال مصر لرعاية مصالحها، وكان في اعتقاد فرنسا أن مصر هي السويس، والسويسيهي الهند، والهند هي إنجلترا⁽²⁾. كما تسابقت فرنسا وبريطانيا على الانفراد بتنفيذ مشروع القناة. وكان محمد علي مرحبا بالمشروع، طبقاً للشرطين اللذين حددهما، ولكن وقفت في وجه هذا المشروع مجموعة من العقبات حالت دون تنفيذه في عهد محمد علي باشا أهمها:-

1. التنافس الأوروبي، على الرغم من نفوذ فرنسا القوي لدى محمد علي، على تحدي سياسة إنجلترا والاصطدام بعنائها الشديد، إذا حاولت فرنسا أن تشق قناة السويس مستأثر بها.

2. التكتل الأوروبي ضد العالم الإسلامي، وعدم اتفاق أوروبا على نظام يكفل حياد القناة وانفتاح الدول بالملاحة فيها على قدم المساواة التامة.

3. رغبة محمد علي في أن ينفذ المشروع بمعرفة المصريين، وتحت إشراف خبراء أجنبي كما كان اعتقاد محمد علي أن الهدف لم يكن القناة، بل كان الاستعمار الذي سيسيطر عليها.

4. الخطأ الهندسي الذي وقع فيه الفرنسيون والظن بأن مستوى البحرين مختلفان.

¹ - عبدالرحمن الرافي، عصر محمد علي، الطبعة الرابعة، دار المعارف، القاهرة، 1982، ص 496

² - مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 1956م، ص 77

5. كان محمد علي مشغولاً في تلك الأيام بفكرة إقامة القناطر الخيرية على النيل، ولأن مشروع القناة يتطلب الحصول على قروض من البنوك الأجنبية. وهو المبدأ الذي كان يأباه محمد علي بشدة⁽¹⁾ ورفض محمد علي باشا في النهاية تنفيذ المشروع حتى لا يفتح للغزاة الأوروبيين طريقاً لغزو مصر وقال عبارته المشهورة * "لا أريد بسفوراً آخر في مصر". وكان طريق التجارة يسير إلى الإسكندرية بحراً، ثم براً إلى السويس، ثم مواصلة الرحلة بحراً من السويس عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي، كذلك حاول مترنيخ مستشار النمسا إقناع محمد علي بأهمية المشروع وكذلك حاول كثيرون كما سيأتي بيانه والحقيقة أن محمد علي لم يكن معارضاً للمشروع في حد ذاته وإنما كان يعترض في منح شركة أجنبية امتياز الحفر و الانتفاع به. و هو ما عبر عنه الفصل الفرنسي في القاهرة مسيو بارو بقوله إن محمد علي لن يرضي أبداً بمنح شركة أجنبية امتياز حفر هذه القناة و بالتالي لن يسمح مهما كان الثمن لهذه الشركة بالانتفاع بالقناة⁽²⁾. و أضاف: (إن محمد علي لديه من الوسائل و الإمكانيات اللازمة للقيام بذلك دون اللجوء لرؤوس أموال أجنبية، وقد يطلب من فرنسا المهندسين اللازمين للقيام بالمشروع ولكنهم سيعملون في هذه الحالة لحسابه فقط) وهذا القول يكشف لنا عن سياسة محمد علي التي انتهجها في تحقيق نهضة مصر الحديثة فكان يقوم بمشاريع اقتصادية ضخمة تحدث نقلة حضارية لمصر و توظف لديها العقول الأوروبية اللازمة للقيام بالدراسة و التخطيط و التنفيذ. وكان اعتماد محمد علي علي الخبراء الأجانب وقتي حتي تعود البعثات العلمية المصرية التي أوفدها للدراسة في الخارج وتتولي هذه المشاريع فكان محمد علي يدرك أن الأجانب ولاءهم الأول والأخير لحكوماتهم لذا يجب الاعتماد علي العنصر المصري للحفاظ علي المصلحة الوطنية وتحقيق تنمية طويلة الأمد

¹ -مجدي محمد رياض، قناة السويس ويوميات التأميم، المرجع السابق، ص17

² -مصطفى الحفاوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، ص78

* لاأريد بسفوراً آخر في مصر" نسبة إلى الصراع الدولي حول مضيق البسفور في تركيا، الذي يربط بين البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط

الحوجة لحفر قناة السويس :-

بعد قيام الرحالة البرتغالي فاسكو دي جاما باستخدام طريق رأس الرجاء الصالح للوصول إلى الهند لم تعد السفن القادمة تمر على مصر⁽¹⁾ بل تدور حول قارة إفريقيا وبعد ضم بريطانيا العظمى الضم جنوب إفريقيا إلى ممتلكاتها أصبح طريق رأس الرجاء الصالح حكرًا على بريطانيا وحدها لذلك فقد كان على فرنسا أن تفعل شيئاً يعيد لها مجدها وهيبته لذا ظهرت الحوجة لحفر قناة السويس ولكن معظم تلك المحاولات باءت بالفشل بسبب وجود اعتقاد خاطئ بأن منسوب مياه البحر الأحمر أعلى من مياه البحر المتوسط.⁽²⁾

شركة قناة السويس :-

توفي محمد علي باشا عام 1848 ولم يري المشروع النور ،بعد أن تولى محمد سعيد باشا حكم مصر في 14 يوليو 1854م تمكن مسيو دي لسبس والذي كان مقرباً من سعيد باشا من الحصول على فرمان عقد امتياز قناة السويس الأول⁽³⁾ و كان مكون من 12 بنداً كان من أهمها حفر قناة تصل بين البحرين ومدة الامتياز 99 عام من تاريخ فتح القناة و اعترضت انجلترا بشدة على هذا المشروع خوفاً على مصالحها في الهند، قام مسيو دي لسبس برفقة المهندسان لينان دي بلفون بك وموجل بك كبيراً مهندسي الحكومة المصرية بزيارة منطقة برزخ السويس في 10 يناير 1855م لبيان جدوى حفر القناة أصدر المهندسان تقريرهما في 20 مارس 1855م والذي أثبت سهولة إنشاء قناة تصل بين البحرين. وقام مسيو دي لسبس بتشكيل لجنة هندسية دولية لدراسة تقرير المهندسان و زاروا منطقة برزخ السويس وبورسعيد و صدر تقريرهم في ديسمبر 1855م وأكدوا إمكانية شق القناة وأنه لا خوف من منسوب المياه لأن البحرين متساويين في المنسوب و أنه لا خوف من طمي النيل لأن بورسعيد شاطئها رملي. في 5 يناير 1856م صدرت وثيقتين هما عقد الامتياز الثاني و قانون الشركة الأساسي و كان من أهم بنوده هو قيام الشركة بكافة أعمال الحفر و إنشاء ترعة للمياه العذبة تتفرع عند وصولها إلى بحيرة

1- عبدالرحمن الجبرتي، تاريخ وعجائب الآثار في تراجم والاخبار ج3، المرجع السابق، ص25

2- محمد عبد الرحمن برج، من السويس إلى بنزرت، المصدر السابق ص26

3- علماء الحملة الفرنسية، وصف مصر ج2، ص110

التمساح شمالاً لبورسعيد و جنوباً للسويس و أن حجم العمالة المصرية أربعة أخماس العمالة الكلية المستخدمة في الحفر.

فى الفترة من 5 إلى 30 نوفمبر 1858م تم الاكتتاب فى أسهم شركة قناة السويس وبلغ عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب 400,000 ألف سهم بقيمة 500 فرنك للسهم الواحد وتمكن مسيو دى لسبس بعدها من تأسيس الشركة وتكوين مجلس إدارتها.

فترة حفر قناة السويس :-

فى 25 ابريل 1859م أقيم حفل بسيط ببورسعيد للبدء بحفر قناة السويس و ضرب مسيو دى لسبس بيده أول معول فى الأرض إيداناً ببدء الحفر وكان معه 100 عامل حضروا من دمياط ولم يتمكن العمال بعدها من استكمال حفرهم⁽¹⁾. بسبب معارضة إنجلترا والباب العالي لذلك واستكمل الحفر فى 30 نوفمبر 1859م وذلك بعد تدخل الإمبراطورة أوجيني لدى السلطان العثماني ووصل عدد العمال المصريين إلى 330 عامل والأجانب 80 عامل، وتم الاستغناء عن فكرة الاستعانة بعمال أجانب لعدة أسباب من ضمنها ارتفاع أجورهم واختلاف المناخ واختلاف عاداتهم عن العمال المصريين فى أوائل عام 1860م بلغ عدد العمال 1700 عامل ولم يكن ذلك العدد كافياً على الانطلاق فقامت الشركة بتشكيل لجنة لجمع العمال و خاصة من منطقة بحيرة المنزلة⁽²⁾ وواجهت كذلك مشكلة مياه الشرب فقامت باستيراد 3 مكثفات لتخليه مياه البحر فى عام 1861م ركزت الشركة على إنشاء ميناء مدينة بورسعيد قام الخديوي سعيد فى 21 ابريل 1861م بزيارة الميناء الذى حمل اسمه فيما بعد وزار الورش وأثنى على العمل، وتسببت تلك الزيارة فى رفع عدد العمال اللازمين لحفر القناة. فى 19 ابريل 1861م أرسلت الشركة 3000 عامل لحفر ترعة المياه العذبة بدءاً من القصاصين إلى قرية نفيشة بالقرب من بحيرة التمساح ووصلت المياه إليها فى 23 يناير 1863م فى أواخر عام 1861م قام الخديوي بزيارة مناطق الحفر بجوار بحيرة التمساح واختار موقع المدينة التي ستنشأ بعد ذلك والتي حملت اسم الإسماعيلية و طلب بعدها مسيو دى لسبس.زيادة عدد العمال إلى 25,000 عامل شهرياً وقد كان ذلك للوفاء

¹ - عبدالرحمن الرافعي، عصر اسماعيل ج2، المرجع السابق ص62

² - أحمدالحتة، تاريخ مصرالاقتصادي فى القرن التاسع عشر، المرجع السابق ،ص166-167

باحتياجات الحفر إلا أن العمال لم يحصلوا على المقابل المادي المناسب في 18 نوفمبر 1862م أقام مسيوودي لسبب احتفالاً بمناسبة الانتهاء من حفر القناة البحرية المصغرة ووصول مياه البحر المتوسط إلى بحيرة التمساح.⁽¹⁾ وأقيم الحفل في منطقة نفيشة وكان الخديوي إسماعيل قد تولى حكم مصر في يناير 1863م وكان متحمس للمشروع ولذلك أنشأ محافظة القناة في مارس 1863م برئاسة إسماعيل حمدي بك⁽²⁾ وفى أواخر ذلك العام وتحديداً في 15 ديسمبر 1863م بلغت التزعة الحلوة مدينة السويس.⁽³⁾ ولأن مشكلة مياه الشرب كانت مازالت مستمرة وخاصة في بورسعيد فقد بدأت الشركة في 10 ابريل 1864م في مد خط أنابيب المياه العذبة من التمساح إلى بورسعيد وقامت شركة المهندس لأسرو بذلك، وبسبب كثرة العمال وعدم وجود رعاية صحية كافية لهم فقد انتشر أكثر من وباء بينهم قضى على كثير منهم ومن أشهر هذه الأوبئة وباء الكوليرا ووباء الجدري وفى 18 مارس 1896 وصلت مياه البحر المتوسط إلى البحيرات المرة.⁽⁴⁾ وفى 15 أغسطس ضربت الفأس الأخيرة في حفر القناة و تم اتصال مياه البحرين في منطقة الشلوفة وعليه فقد تم استخراج 74 مليون متر مكعب من الرمال⁽⁵⁾ والتكاليف 369 مليون فرنك فرنسي و عدد العمال مليون⁽⁶⁾، و يبلغ عدد الذين ماتوا أثناء الحفر 125 ألف عامل و يبلغ طول القناة 195 كم وعرضها 190 م غاطسها 58 قدم في البداية واجهت ساحة الحفر مشكلة المياه التي عانت منها الشركة كثير وتسببت في موت الكثير من لعمال بسبب العطش، وعدم توفر المياه وكان يتم جلب المياه من دمياط عبر القوارب الصغيرة ومن الإسكندرية عبر سفينة مجهزة لذلك. دعا الخديوي إسماعيل أباطرة وملوك العالم وقريناتهم لحضور حفل الافتتاح في 16 نوفمبر 1869م و الذي كان حفلاً أسطورياً ووصلت الحفلة إلى مستوى فاق ما نسمعه عن حكايات ألف ليلة و ليلة، وانفق في هذا الاحتفال تكاليف باهظة عانت منها

¹-جيسنوف نيقول وماريوس وفونتات، ترجمة عباس ابوغزاله، كتاب دراسة دراسة في تاريخ الممارسات التنقيية "حفر قناة السويس والمشروع والتنفيذ" مركز عين للدراسات والبحوث الانسانية والمجتمعية، طبعة 2005، ص57

² -عبدالعزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، المرجع السابق، ص116

³-محمود عباس وأحمد عبدالرحمن، معالم مصر الحديث والمعصر تاريخ وحضارة، الطبعة الأولى، الدار العالمية لنشر والتوزيع، 2006، ص35

⁴-مجدي محمد رياض، قناة السويس ويوميات التأميم، مصدر سابق ص26

⁵- عبد الرحمن الراجعي، عصر إسماعيل ج1 المرجع السابق ص100

⁶- علي باشا مبارك، الخطط التوفيقية الجديده لمصر ج6، المرجع السابق، ص127-128

الخرانة المصرية بما فيها من دعوات مجانية وتكاليف الطعام والخمور والإقامة وجولاتهم داخل البلاد و قد أستخدم إسماعيل تلك المناسبة لإظهار مدى حضارة مصر ولمحاولاته إظهار مزيد من الاستقلالية عن الأستانة، وبلغ عدد السكان في مصر في أواخر القرن الثامن الميلادي ثلاثة ملايين نسمة وزاد عددهم في أواخر عام 1845م أي في أواخر عهد محمد سعيد باشا إلي خمسة ملايين ثم بلغ في أواخر عهد اسماعيل نحو ست ملايين نسمة وان الإحصاء الرسمي أحصي عام 1882م بلغ عدد السكان حوالي 6,806,381 مليون نسمة⁽¹⁾.

¹- محمد سليمان غنام وآخرون، المعاهدات المصرية الانجليزية، المرجع السابق، ص227

الفصل الثاني

الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس

1.2 الآثار السياسية

2.2 أثر قناة السويس على الاقتصاد المصري

3.2 الآثار الاقتصادية العمرانية

الفصل الثاني

الآثار السياسية والإقتصادية لقناة السويس

2-1 الآثار السياسية

إقتصاد مصر قبل إنشاء قناة السويس :-

حاول محمد علي باشا تحديث مصر في مجالات مختلفة وقدر بسياساته الإصلاحية في مجالات كثيرة انه سيكون دولة عصرية على النسق الأوروبي فجلب الخبراء من فرنسا ليساعده في بناء اقتصاد قوي وحديث ركز محمد علي تطوير اقتصاد مصر في كافة المجالات . كما عمل على إحداث ثورة في الري و الزراعة يمكن اعتباره مثل الثورة الصناعية التي حدثت في أوروبا وفي محاولة للحاق بالتغيرات التاريخية الضخمة التي قد حدثت في أوروبا⁽¹⁾. بنى محمد علي نظامه الإقتصادي على السوق العالمية فأنتج محاصيل زراعية للتصدير تدر عليه عائد مالي كبير "اقتصاد التصدير" وكان هذا تحولاً ضخماً في الإقتصاد المصري ويعتبر أهم ملامح سياسته لأقتصاديته، وفي نفس الوقت بنى محمد علي اقتصاده علي مبدأ اكتفاء مصر الذاتي وإعتمادها على نفسها لضمان إستقلالها وفي نفس الوقت الذي تبرزت فيه كقوة دولية⁽²⁾، وأدى هذا إلى إحتكار الدولة للإنتاج الزراعي والصناعي والتجاري الخارجي بحيث أن محمد علي أبقى الزراع والصانع و التاجر النظام الإقتصادي المصري الجديد جمع لأول مره ثلاثة أبعاد رئيسيه و هي :-

1/أهتم محمد علي بالزراعة الكثيفة التي تدر عليه مكاسب كبيره من تصديرها.

2/الصناعة الحديثه القائمة على أسس أوروبيه عصريه .

3/التجارة الخارجية التي تربط ما بين الزراعة والصناعة من جهة والسوق العالمية في الغرب من جهة اخري. ولم يكن اقتصاد مصر أحادي و ظل مرتبطا بالإقتصاد الرأسمالي العالميان مصر من أقدم البلاد التي عرفت الزراعة في العالم لها أهميه وشهره وارتباط كبير بالزراعة ركز محمد علي على مجال الزراعة و تطويرها في مصر فاهتم بشق

¹- عبدالرحمن الجبرتي، تاريخ وعجائب اثار في التراجم والابحار ج3، الطبعة الثالثة، دارالكتاب للطباعة والنشر، بيروت، 1971، ص30-84،

²- لوتسكسي، تاريخ الافطار العربية الحديث، ترجمت البستاني، دارالقلم، مسكو، 1971، ص47

الترع والقناطر وحتى ينفذ سياساته في تطوير الاقتصاد الزراعي احتكر كل الأراضي الزراعية ، وفي أغسطس 1838م سعي الأوروبيين إلي عمل اتفقيه تسمح بفتح السوق المصرية أمام منتجاتهم لكن محمد على رفض الاتفاقية، فرفضوا عليه حصاراً اقتصادياً لم ينجح حيث قام محمد على بضرب العملة في مصر وأصبح ينافس الأوروبيين في تصريف المنتجات في الوقت الذي زادت هم فيه حاجتهم لأسواق خارجية لبيع منتجاتهم التي زادت عقب الثورة الصناعية وبذلك أصبحت مصر تمتلك اقتصاداً قوياً وحرراً ومستقلاً من الدول الأوروبية .وفي عهد محمد سعيد باشا بذلت جهوداً كبيره في إصلاح حالة الفلاحين(1) فأعطاهم سعيد باشا حق الملكية للأراضي الزراعية وسن لهذا الغرض قانونة المشهور باللائحة السعيدية الصادره في 5 أغسطس سنة 1858م وهي تعتبر من أعظم إصلاحاته لأنها أساس التشريع الخاص بملكية الأطيان في القطر المصري، وهي تعتبر من الآثار الخالدة له والتي تذكر له بالخير كما الغي سعيد باشا نظام إحتكار الحاصلات الزراعية وذلك النظام كان معمولاً به في عهد والده محمد على باشا وإمتد الى عهد عباس حلمي الاول وصار للفلاح حرية التصرف في محاصيله الزراعية وله الحرية في اختيار المحاصيل التي يرغب في زراعتها كما خفف عن الأهالي عبء الضرائب بالإضافة إلى تجاوزه عن كافة المتأخرات التي عليهم نتيجة تراكمات عن سنوات سابقة(2).

فرمان الامتياز :-

منح الامتياز لدي لسبس في 30 نوفمبر سنة 1854م بتأسيس شركة عامة لحفر لقناة السويس واستثمارها تسع وتسعون سنة ابتداءً من تاريخ فتح القناة للملاحة واصدر عقد امتياز ثاني في 5 يناير 1856م صدقه فيه علي الامتياز السابق الذي منحه لدي لسبس وضمنه شروط الامتياز التي حوت حولها للشركة وكانت شروطا فادحة لا ترضي بها حكومة رشيدة ساهرة علي مصالح البلاد ومن أهم شروط عقد الامتياز الثاني:-

1- روؤ عباس، النظام الاجتماعي في ظل الملكيات الزراعية الكبيرة 1837-1914م، الطبعة الأولى، دار الفكر الحديثة للطباعة والنشر، القاهرة، 1972، ، ص36

2- عبدالرحمن الرافي، عصر إسماعيل ج1، الطبعة الثالثة، دار المعارف، القاهرة، 1982، ، ص55

- 1/ منح الوالي الشركة جميع التي تحتاج إليها لحفر القناة بعرض كيلومترين من الجانبين والترعة العذبة بدون مقابل .
 - 2/ حفر ترعة عزبة لمد المدن التي تنشأ علي القناة بالمياه.
 - 3/ إنشاء المباني بدون مقابل وإعفائها من الضرائب .
 - 4/ منح الشركة رخصة نزع الأراضي من الأفراد لمصلحة الشركة .
 - 5/ تقديم أربع أخماس العمال للشركة.
 - 6/ خول للشركة حق استيراد كل الأدوات والآلات اللازمة من الخارج من غير ضرائب.
 - 7/ منحت الحكومة طول مدة الامتياز الحق في أن تستخرج من المناجم والمحاجر الأميرية كل المواد اللازمة لإعمال المباني صيانتها وملحقات المشروع دون دفع أي رسوم أو ضريبة أو تعويض في المقابل.
 - 8/ خولت الشركة حق فرض ما تشاء من الرسوم علي السفن التي تمر في القناة البحرية والترع والثغور التابعة لها وان يكون لمصر 15% من صافي الإرباح. (للمزيد انظر ملحق رقم (1)(ص181))
- وهكذا أعطي محمد سعيد الشركة مزايا ومنح جعلها تشارك الحكومة المصرية في حقوق سيادتها وملكيته العامة وجعل الشركة دولة داخل دولة⁽¹⁾ وليس من العجب إن يحوي عقد الامتياز تلك الشروط الفادحة فان الميسو دي لسبس هو الذي تولي تحرير العقد الذي وضع فيه ما يشاء من النصوص والأحكام لتنفيذ المشروع أن عقد الامتياز الأول قد انطوي علي امتيازات عظيمة ظفرت بها الشركة المؤسسة⁽²⁾ وجاءت مجحفة بحق مصر وشعبها في جميع شروط العقد سواء من حيث طول مدة الامتياز (تسع وتسعون عاما) واستيلاء الشركة علي أجزاء كبيرة من الأراضي المصرية وتسخير العمال المصريين بأجور قليلة للعمل في ظروف قاسية مما أعتبر انتقاصاً لسيادة الحكومة المصرية بشكل يدعي إلي الغرابة وقد شهد بذلك عدد من قناصل الدول الأوروبية في مصر، والشيء الذي اتفق الكثير من المؤرخين علي غرابته أن يصدر منح امتياز خطير إلي شخص ليس له

¹- أحمد الحنة، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1955، ص 90-100

²- هنري عيروط، الفلاحون، ترجمة محي الدين اللبان ووليم داود مرقصي، مؤسسة الحلبي، القاهرة، 1968م، ص 208

صفة رسمية سواء انه صديق مقرب لوالي مصر وليس باعتباره ممثل لفرنسا كان الوالي محمد سعيد يرغب أن يكون لحكومة الشرف لتولي هذا العمل لان سعيد هو صاحب المشروع أما دي لسبس فجميع الأعمال التي يقوم بها تنفيذ لأوامر سعيد. وأراد سعيد تخليد اسمه بتنفيذ هذا العمل وكان حتماً راود الكثير من حكام مصر قبله وعمل كل ما يستطيع عمله من تنفيذ المشروع الذي يرغب الكل في تنفيذه وقد يكون سعيد طلب من دي لسبس وضع شروط الامتياز التي يحتاجها لتنفيذ المشروع ووقع سعيد علي الشروط دون النظر إليها أو مراجعتها أو مناقشتها معه لان دي لسبس هو صاحب الفكرة ،كما لوحظ أن عقد الامتياز اسند إلي دي لسبس رئاسة الشركة لأجل غير محدد بمدته معينة مما يدل علي إن تحقيق المصلحة الشخصية قد وضع في الاعتبار عند صياغة العقد إلا إن أهم نقد يوجه إلي هذا الامتياز هو انه لم يتعرض صراحة لحياد القناة المزمع حفرها ولم يتعرض لأي تنظيم دولي أو إقليمي خاصة بوضعها وان القناة تستخدم لجميع الدول علي أساس المساواة العامة أما إطلاق صفة العالمية علي اسم (الشركة العالمية لقناة السويس البحرية) انه مجرد وصف لإبعاد الطابع الفرنسي البحت عن الشركة في تبديد شكوك بريطانيا نحو الشركة الوليدة⁽¹⁾ ونحو القناة كما اتضح من هنا كان العقد الأول يعوده الإيضاح في كثير من مواده و هذا القصور كان من أسباب إصدار عقد الامتياز الثاني (للمزيد انظر الملحق(2)ص182) ليعالج أوجه النقص والقصور التي ظهرت في عقد الامتياز الأول وقد كانت هنالك مسألة علي درجة كبيرة من الأهمية في عقد الامتياز الأول تجدر الإشارة لها وهي مسألة الأراضي الشاسعة التي أعطيت للشركة دون مقابل، تركت هذه المسألة بصمات قوية علي العلاقات الدولية بين بريطانيا وفرنسا والدولة العثمانية فقد مثلت الأراضي الممنوحة للشركة خطراً شديداً علي كيان مصر ومنطقة القناة بأكملها ومستقبلها السياسي ويقصد بهذه الأراضي تلك المتعلقة بقناة السويس وإدارتها والأراضي الممنوحة لإنشاء ترعة المياه العذبة من النيل ومؤسساتها والأراضي الممنوحة بقصد الاستغلال الزراعي.وتشمل هذه الأراضي مساحات شاسعة تكمن خطورتها في أنها

¹ -محمود يونس قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها ،الهيئة المصرية العامة للكتاب ،القاهرة 2006،ص59

ستتحول بمضي الوقت إلي مستعمرات فرنسية داخل الإقليم المصري ولن تخضع لسلطة الحكومة المصرية أو للدولة العثمانية وسيقيم في هذه المستعمرات جاليات كثيرة من الأجانب معظمهم من الفرنسيين المنحرفين والعاطلين عن العمل فكانت القناة والأراضي المحيطة بها أشبه بمستعمرة فرنسية تحظى بحماية ورعاية فرنسا فقد جعل امتياز الأراضي من شركة القناة شركة استعمارية من الطراز الأول فهي لا تكتفي بممارسة وظيفتها وهي استقلال قناة السويس البحرية لمدة تسع وتسعون عاماً بل ستمارس نشاطاً استعماريّاً زراعياً واسعاً علي بقاع فسيحة تغطي منطقة برزخ السويس كلها. بموجب هذا فرمان نالت فرنسا مكاسب سياسية .

2-2-2-2 اثر قناة السويس على الاقتصاد المصري:-

تكاليف الإنشاء:-

لم تكتفي الحكومة المصرية بتقديم الأيدي العاملة لشق قناة السويس بل أسهمت مصر في تمويل المشروع إسهاماً يكاد يستغرق تكاليف الإنشاء بأكملها وقامت مصر أيضاً بوضع كامل الخزينة المصرية تحت تصرف دي لسبس وشركاه مما أرهق الخزينة المصرية وجعلتها تعاني من ازمه ماليه حين كانت مصر في اشد الحوجة إلي استثمار موارد إنتاجها في النهوض باقتصادها القومي(1).

جمع الأموال وتأليف الشركة:-

بعد أن اطمأن الميسو دي لسبس علي عقد امتياز حفر قناة السويس سعي لجمع المال الذي يحتاجه لبدء الأعمال التمهيديّة فجمع في الحال مائه من أصدقائه دفع كل منهم 200 جنيه فجمعوا 20,000 ألف جنيه وحدث هذا في عام 1855م وما درى أحدا منهم أن هذه الأسهم ستزيد(2) وفعلاً زادت تلك الأسهم حتى وصلت في عام 1905م إلي 76,000 ألف جنيه وعرض دي لسبس أسهم الشركة للاكتتاب العام بفرنسا في 5 نوفمبر 1858م وغيرها من البلدان الأوربية فلقبت الأسهم قبولا عظيماً وغطت أسهم الاكتتاب عدة مرات وتألّفت الشركة في ديسمبر 1858م وجعل رأسمالها 200 مليون فرنك اي 8,000,000

1- عبدالرحمن الرافي، عصر إسماعيل ج1، المرجع السابق، ص67-68

2- مكي شكيبة، تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان، دار الثقافة، بيروت لبنان، ص3

مليون جنيه مصري موزعه على 400,000 الف سهم قيمة السهم 500 فرنك يعني 20 جنيه مصري ثم قسم السهم إلي نصفين فصار عدد الأسهم الأصلي 8 00,000 سهم وقيمة السهم الأصلي حتى عام 1932م بلغت 15,000 الف فرنك بعد أن كانت 500 فرنك واكتتب سعيدباقي الأسهم التي لم يتم بيعها وكانت 177642 سهم بما يقارب نصف مجموع الأسهم ودفع جزءاً من ثمن الأسهم وقسط الباقي علي سنوات فأرهقت مصر نتيجة اكتتاب الأسهم الضخمة في رأس مال الشركة واشتراها سعيد بمبلغ الف 88,820,000 فرنك ذهب.

فداحة التعويضات المحكوم بها للشركة:-

رأى الخديوي إسماعيل في الامتيازات التي نالتها الشركة اجحافاً لحق مصر وضياعاً لحقوق شعبها ، وان بعض نصوصه تشكل دولة داخل دولة ولذلك اعترض علي أربعة من شروط الامتياز وسعى إسماعيل لتخفيفها ومن هنا بدء النزاع بين الخديوي إسماعيل والشركة والشروط التي اعترض عليها إسماعيل هي: -

1- تعهد الحكومة بتقديم العمال الذين تحتاج إليهم الشركة لغاية عشرين ألفا باستمرار، أن تطالب الشركة الحكومة بتعويض في حالة تقصيرها أو عجزها عن تقديم هذا العدد .

2- ملكية الشركة لترعة المياه العذبة التي كلفت بمقتضي العقد إنشائها واستغلال ري الأطيان المملوكة للأفراد علي جانبيها مقابل اجر تقتضيه منهم حسب تقديرها .

3- ملكية الشركة لجميع الأراضي التي ترى أنها في حاجة إليها في حفر القناة وإنشاء الترعة العذبة، وإعفاؤها علي الدوام من دفع الأموال الأميرية المفروضة عليها ،وملكيتها لجميع الأراضي التي تستصلحها وتزرعها، وإعفاؤها من دفع الأموال ضريبة الأرض لمدة عشرة سنوات .

4- اضطرار الشركة إلى نزع مملكيه الأطيان المملوكة للأفراد اذا احتاجت الشركة إليها لاستغلال امتيازها.

وفاوض إسماعيل الشركة لإلغاء هذه الشروط ،واعتمد في مفاوضاته على وزيره نوبار باشا وسعى لتخفيف تلك الشروط(1) ،وقدم الخديوي إسماعيل حججاً قوية تأييداً لطلباته

¹-عبدالعزیز محمد الشناوي،السخره في حفر قناة السويس،الهيئة المصرية العامة للكتاب،القاهرة،2010،ص113

وكانت حجته في إلغاء الشرط الأول رغبته في إلغاء السخرة لان هذا الشرط هو قرار فعلي لتسخير العمال والفلاحين في العمل لفتح القناة، هذا لا يتفق مع مبادئ الإنسانية، أما بالنسبة للشرطين الثاني والثالث المتعلقين بملكية الأراضي و العقارات فان قوانين الدولة العثمانية الخاصة بالملكية العقارية والتي كانت متبعه بمصر لا تجيز التنازل للأجانب عن ملكية الأراضي والعقارات، وتمكن بعد المفاوضات من أن تتولى الحكومة المصرية إنشاء الترعة في القسم الممتد بين النيل ووادي الطميلات ووصلها بالجزء الذي أنشأته الشركة من ترعة الوادي إلي القناة وعرفت هذه الترعة من منبعها إلي مصبها بالترعة الإسماعيلية وعرض الخديوي هذا الاتفاق لتجنب المنازعات الخاصة بتمليك الشركة للترعة وتجنباً لانتزاع ملكية الأطيان التي ملكت للأفراد هذا يتعلق بالشرط الرابع. وأوفد الخديوي إسماعيل وزيره نوبار باشا إلى الاستانه ثم إلى فرنسا للسعي في تخفيف شروط الامتياز وأوضح مطالبه ومقترحاته في رسالة بعث بها نوبار إلي الشركة لتعديل شروط الامتياز تتلخص في الآتي:-

- 1- إنقاص عدد العمال الذين تلتزم الحكومة بتقديمهم للشركة إلي ستة آلاف لان تسخير العدد الحالي وهو 20 ألف يضر بالبلاد وبالزراعة.
- 2- زيادة أجورهم وجعلها فرنكين لكل عامل في اليوم لكي يعوض ما يخسره الفلاح من ترك بلده و أرضه وما يبذل الفلاح من الجهد للعمل في القناة.
- 3- إلغاء امتياز ملكية الشركة للأراضي في مقابل ذلك تأخذ الحكومة المصرية علي عهدها إقامة الترعة العذبة وان تعوض الشركة قيمة النفقات التي بذلتها في القسم الذي أنشأته منها.

وقد عارضت الشركة هذه المطالب(1)، بحجة أن إنقاص عدد العمال من عشرين ألف إلي ست آلاف يعطل مدة العمل من عشرة سنوات إلي ثلاثة عشرة سنة مما يكبد الشركة خسائر جسيمة، وان تملكها للأراضي القابلة للاستصلاح والترعة من رأس الوادي إلي القناة، من المسائل الجوهرية التي لا يمكن التنازل عنها وعندما وصل النزاع إلي قمته رضي إسماعيل بتحكيم الإمبراطور نابليون الثالث عاهل فرنسا وهذا يدل علي ثقة

¹- إسماعيل سرهنك، حقائق الأخبار عن دول البحارج2، الطبعة الأولى، المطبعة الاميرية، القاهرة، 1314هـ، ص277

الخدوي إسماعيل في نزاهة وعفة وعدل عاehl فرنسا ورجالها البارزين.⁽¹⁾ ونابليون هو الخصم والحكم لما كان معروفا عنه تأييده للشركة ويرجع ذلك إلى أن المشروع في ذاته عظيم النفع لفرنسا ومهما ادعى إسماعيل صداقته وعطفه فانه من الدرجة الأولى حاكم فرنسي ويرعي مصالحها، ووجه الخبراء القانونيين الفرنسيين إلى ما يحافظ على مصالحهم ومصالح مواطنيهم وأخيراً اصدر نابليون الثالث حكمه في 6 يوليو 1864 وهو يقضي بالاتي:-

1- إبطال حق الشركة مطالبة الحكومة بتقديم العمال المصريين وإلزام الحكومة في مقابل ذلك بتعويض مالي تدفعه للشركة مقداره 42,500,000 مليون فرنك وخصم منها مبلغ 5,400 الف اجور عمال السخرة المتأخرة علي الشركة فأصبح المبلغ المتعين دفعه هو 38,000,000 مليون فرنك .وقد استخدم نابليون رجال القانون الفرنسيين البارعين في صياغة الحكم لإخفاء المبلغ الحقيقي الذي تقرر تعويض اعن إلغاء السخرة،فهو يبدو لقارئ العادي أو الباحث المستعجل 38 مليون فرنك.

2- تتنازل الشركة للحكومة عن كل حق في ترعة المياه العذبة ، و إلزام الحكومة بإتمامها مع احتفاظ الشركة بحق الانتفاع بها ، و إلزام الحكومة مقابل هذا التنازل بدفع مبلغ قدره 16,000,000 مليون فرنك.

3- جعل الأراضي المملوكة للشركة واللازمة للمشروع 23 الف هكتاراً تقريباً منها 10,264 هكتاراً على جانبي القناة البحرية وملحقاتها 9,600 هكتار لترعه العذبة 3,000 الف هكتار لمباني الشركة.

4- إعادة الأراضي الأخرى التي اتضح عدم لزومها للمشروع ومساحتها 60,000 هكتار مقابل تعويض تدفعه الحكومة قدره 30,000,000 مليون فرنك فكان مجموع ما لزمته به الحكومة من تعويضات للشركة طبقاً لحكم الإمبراطور نابليون 84,000,000 فرنك تعادل بجنيه المصري 3,360,000 الف جنيه مصري، إذا علمنا أن رأس مال الشركة هو ثمانية ملايين من الجنيهات يمكن أن نقدر فداحة التعويضات التي حكم على مصر بأدائها والتي

¹ - مارلو جون، تاريخ النهب الاستعماري، ترجمة عبدالعظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1986م، ص 216-217

حكم بها نابليون للشركة فإنها تبلغ علي وجه التقريب(1) نصف رأس مال الشركة تقريبا ويعد هذا الحكم من الأحكام الظالمة في التاريخ لأنه بني علي أسباب غير عادله ولا منطقية وأوقعت مصر في براثن الشركة فقد ألزم الإمبراطور نابليون الثالث الحكومة المصرية بالتعويض عن ثلاثة أمور هي:-

أولاً:- إعفاءها من تقديم العمال المصريين، وبني هذا التعويض على أن الحكومة المصرية ملزمة أصلاً بتقديم العمال للشركة وان إخلالها بهذا الالتزام سيضطر الشركة إلي جلب العمال من أوروبا، وتكلفتها نفقات باهظة، فتدفع لهم فرقا في الأجرة والي حصار الآلات تغني عن الأيدي العاملة، وكل هذه الالتزامات ستكلف الشركة مصاريف إضافية ولذلك حملت الحكمة المصرية مسؤولية هذه الفروقات والنفقات والمصاريف، وقدر بهذا المبلغ الضخم (1,520,000) جنيه وإذا تأملت شروط الامتياز تبين أنها لا تتضمن أي التزام من الحكومة المصرية لشركه بتقديم أي عدد من العمال وكل ما ورد في العقدان (ان أربعة أخماس العمالة يكون من المصريين) وان الحكومة تعهدت ببذل مساعدتها للشركه لم يكن في العقد التزام بالمعني القانوني يؤدي إلي الحكم بتعويضات(2) وهذا يدل على تلاعب الشركة بشروط عقد الامتياز واستغلالها السيئ له إذا لم تسخر الحكومة العدد الذي تبتغيه الشركة من العمال وكان علي الشركة ان ترغب العمال في العمل بالأجور التي تعرضها عليها، أم العمل إجبارياً بواسطة الحكومة فهذا الأمر لم تلتزم به الحكومة أصلاً في عقد الامتياز .

ثانياً:- تنازلت الشركة للحكومة عن إتمام ترعه المياه العذبة وعن الجزء الذي أنشأته فيها وقد بني الحكم علي هذا تنازل وفرض علي الحكومة تعويض للشركة مقابل النفقات التي بذلتها في الجزء الذي أنشأته وحرمانها من الأرباح التي كانت تنالها من استغلال الترعة بعد تمامها وقدرت هذه التعويضات بمبلغ 16,000,000 فرنك 640,000 جنيه وكانت العدالة تفضي بإلزام الحكومة بما انفقته الشركة فعلاً على الجزء الذي انشأته ما

¹-عبدالله عبدالرازق وشوقي الجمل، تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1997، ص201

²-محمود يونس، قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، مصدر سابق، ص65

دامت قد تنازلت عنه للحكومة ،ولكن التحيز والهوى جعلنا نابليون يسرف في التعويض للشركة .

ثالثاً:-تنازل الشركة للحكومة عن الأراضي التي تبين من الحكم عدم احتياج الشركة لها لإنفاذ المشروع وقد قدرت في الحكم60,000هكتار ،هنا أيضا ظهر الغرض والتحيز للشركة ،لان هذه الأراضي صحراوية جرداء لم تكن الشركة قد استصلحتها بعد واتضح ان إنفاذ المشروع لا يتضمنها وبالرغم من ذلك قدر نابليون الثالث ثمناً لها علي فجعل لكل هكتار 500 فرنك أي20جنيهاً وحكم على مصر بان تدفع للشركة 30,000,000 مليون و1,200,000جنية هكذا قضى حكم نابليون الثالث علي مصر بان تدفع هذا الثمن الباهظ لبقاء ملكها في حوزتها وخرجت مصر من هذه التحكيم بصفقة المغبون وحكم نابليون ويعد للشركة مكسب وفوز يضمن لشركه إتمام المشروع علي حساب (المزيدانظرملحق رقم(4)ص 194)وكانت الحكمة تقضي أن يرفض الخديوي إسماعيل مثل هذا التحكيم الذي جلب لمصر خسائر كبيره ولو استمسك برأيه وشروطه ولم يقبل التحكيم لم تستطيع الشركة اكمال المشروع إذا كان كل شي مرتبط بالأيدي العاملة المصرية لوقف المشروع دون أن تخسر مصر شي ولكن خضوع الخديوي إلي الظلم الأوربي أفقد مصر حقوقها وعقد إسماعيل اتفاقاً مع الشركة في 30يناير 1866م لتسوية النزاع بينهما وهذا الاتفاق يشتمل على الآتي:-

- 1-تحديد مواعيد الأقساط المقدرة لأداء قيمة التعويضات المحكم بها للشركة.
- 2-استعمال الأراضي المخصصة للشركة بصفة ملحقات للقناة الملحة.
- 3-التنازل للحكومة عن ترعة المياه العذبة مع الأراضي والمباني والأعمال الفنية التابعة لها ،على ان تدفع الحكومة ثمن هذه المباني .
- 4-بيع أراضي تفتيش الوادي للحكومة بثمن قدره عشرة ملايين فرنك(اربعمائة الف جنية) 400,000 جنية .
- 5-حق الحكومة في احتلال أي جهة في الأراضي المعتبرة حرماً للقناة وأي موقع حربي لازم للدفاع عن البلاد على شرط لا يكون ذلك الاحتلال عائق للملاحة .

6- شغل الحكومة ما تراه من تلك الأراضي بمباني تنشئها لمصلحتها الخاصة كالبريد والتكنات والجمارك وغيرها، علي شرط ان تراعى كل مقتضي به ضرورة الانتفاع بالقناة، وان تدفع للشركة المبالغ التي تكون قد صرفتها علي تلك الأمكنة. .
ثم عقد في 22 فبراير 1866م اتفاقاً كاملاً مع الشركة(1). يتضمن الشروط الواردة في عقد الامتياز الأصلي مع التعديلات الطارئة علي (المزيد انظر الملحق رقم (4) ص187) عقد إسماعيل والشركة اتفاق آخر في 23 ابريل 1869م الغي فيه الشرط الخاص بإعفاء مستوردات الشركة من الخارج من الرسوم الجمركية وأعطاهم مقابل ذلك تعويضاً قدره عشرون مليون فرنك وتنازلت الشركة للحكومة عن بعض المباني والمستشفيات مقابل عشره مليون فرنك فرنسي وهكذا أصبحت الأراضي تباع وتشتري وكان المستفيد الشركة.

نفقات حفلات الافتتاح القناة :-

استمر العمل في حفر قناة السويس لمدة عشرة سنوات وانتهي العمل واتصلت مياه البحر الأبيض بالبحر الأحمر في نوفمبر 1869م وأقام إسماعيل لافتتاح القناة الحفلات الفخمة التي لم يعرف التاريخ احتفالاً مثلها في الإسراف والتبذير وان نفقات الحفلات فقد بلغت 1,400,000 جنيه ولا توجد حكومة رشيدة(2) تكلف خزانتها هذه المبالغ الضخمة في حفلات لا فائدة منها(3) في الوقت كانت الحكومة والبلاد تعاني من ضائقة مالية وافتتحت القناة للملاحة في يوم 17 نوفمبر 1869م.

خسائر مصر المالية في إنشاء القناة:-

يقدر مؤلف "تاريخ مصر المالي" ما خسرت مصر في إنشاء القناة من ثمن أسهمها في الشركة وما بذلت لها من تعويضات وما دفعته إنشاء الترعة العذبة واسترداد أطيان الوادي ونفقات حفلات الافتتاح القناة بمبلغ 16,800,000 جنيه وهذا التقدير هو اقرب من البيان الذي قدمته الحكومة لمجلس الشورى النواب عن ديون الحكومة وإيراداتها

1- مارلو جون، تاريخ النهب الاستعماري، ترجمة عبدالعظيم رمضان، المرجع السابق، ص218
2- صالح رمضان، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر إسماعيل، منشأة المعارف بالاسكندرية، 1977م، ص86-78
3- محمود يونس، قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، مصدر سابق، ص58

ومصروفاتها(1) فقد جاء فيه ان مجموع ما أنفقته في قناة السويس 16,075.119 جنيه مصر وهذا الإحصاء لا يقل عن إحصاء المستر ادوين دي ليون قنصل الولايات المتحدة العام في مصر في عهد إسماعيل فانه قدره بمبلغ 17,423,178 جنيه انجليزي ونجد ان إحصاء مؤلف تاريخ مصر المالي هو الرقم الوسط الذي يصح الاعتماد عليه . ولا تحسب أن في رقم الفوائد مبالغة فان المستر ادوين دي ليون يقدرها في إحصائه بمبلغ 6,663,000 وإذا علمت أن نفقات إنشاء القناة بأكملها بلغت بحسب إحصاءات الشركة 451,656,660 فرنك اي نحو 18,000,000 ان مصر احتملت وحدها معظم نفقات الأتشاء لم تنال شيء من القناة بعد إنفاقها هذه المبالغ الضخمة التي كانت سببا الأزمة المالية في مصر التي أدت إلي التدخل الأجنبي في مصر وانتهى باحتلالها.

اثر السخرة

وبناء على شروط الامتياز ان تقدم الحكومة المصرية العمال اللازمين لحفر الترععة وذلك عند طلب مهندسي الشركة وطبقا لهذا العمل كان على حكومة محمد سعيد باشا أن يقدم 20 ألف رجلاً للعمل في حفر القناة من عمال وفلاحين وان تستبدل بهم غيرهم في فترة تتراوح بين شهر وثلاثة أشهر(2) ومعنى هذا أن عشرين ألف يعملون في الحفر وعشرين ألف ينتزعون من أراضيهم التي كانوا يفلحونها يتأهبون إلى الرحيل إلى منطقة القناة وعشرون ألف يسرحوهم بعد تمام حفرهم فيتخذون طريقهم إلى العودة إلى قراهم أي أن السخرة كانت تستنزف جهد ستين ألف رجلاً من خيرة رجال مصر ستين ألفاً يحجبون عن حقولهم سخرة وقهراً ثلثهم يواصل العمل وثلثهم عائد من العمل وثلثهم قادم للعمل(3) ودفع المصريون إلى ساحات الحفر كأنهم قطعان من الأنس أخرجوا من ديارهم مسوقين إلى التسخير كأنهم أنعام وتعاقب سواعد المصريين إناء الليل و أطراف النهار(4) تضرب الأرض وتمزق الرمال وتنقل الصخور والأنقاض في سعيير الصيف وزمهير الشتاء

1- عبد الرحمن الرفاعي ،عصر اسماعيل ج1،المصدر السابق ص99-100

2- محمود عباس واحمد عبد الرحمن،معالم مصر الحديث والمعاصر تاريخ وحضارة ،دار العالمية لنشر والتوزيع ،الطبعة الأولى ،2006،ص35

3- احمد عزت وآخرون ،تاريخ مصر في العصر الحديث،دار مصر للطباعة،1958،ص138-144

4- عبدالعزیز محمد الشناوي،السخرة في حفر قناة السويس المرجع السابق،ص263-267

حتى في شهر رمضان بما يسمونها السخرة الليلية ، وتم شراء ألف مشعل من القاهرة لإنارة ساحات الحفر في ليالي رمضان ولم يفلت الأطفال من السخرة ، ولكي تظفر الشركة بثلاثين ألف عامل كل شهر بدلاً من عشرين ألف لتستطيع شق مرتفعات هضبة الجسر التي كانت تعترض طريق القناة ولم يتورع دى لسبس عن الطلب في تخفيض الجيش(1) وارسال الشبان المتفرعين والجنود المسرحين إلى ساحات الحفر في قناة السويس، وكانت الشركة في ذلك الوقت تركز جهدها لحفر مجرى للقناة يخترق هضبة الجسر شمالي بحيرة التماسح ولما كانت هذه الهضبة تشكل اكبر عقبة طبيعية تعترض سير الحفر فرضت عليهم أسوأ عبء ممكن يتصوره الإنسان وهو نقل جبل من الصخور والرمال يبلغ ارتفاع قمته عشرين متراً فوق سطح البحر، ثم شق مجرى للقناة في مكانه على عمق ثمانية أمتار وهذا معناه ان العامل كان يملأ قفته من قاع المجرى المحفور ويصعد بها 28 متر لتفريقها ، وكان على الشركة ان تعمل بالوسائل الميكانيكية في مثل هذه الظروف ولكنها اثرت اقتصاد المال على الأرواح واستغلت عمال السخرة أسوأ استغلال ومن بينهم جنود الجيش الذين رفضوا العمل في مثل هذه الظروف وثاروا على رؤسائهم في ساحات الحفر، وتركوا العمل وغادروا مواقعهم وكانت مناطق الحفر أشبه بأودية الرعب ، وكان على العمال الوافدين إليها ان يختاروا ألواناً من الموت المعروضة عليهم فالسياط تلهب ظهورهم ،والعطش يفرى صدورهم(2) ،والجوع يمزق أحشائهم، والانهيارات الرملية تدفنهم أحياء ،والمواد المشعة من طمي النيل تبيد كل من يتعرض لها ،وكانت الأوبئة تنفث في صفوفهم فتحصددهم حصداً ،وكانوا يموتون عطشاً في بداية أعمال الحفر لأن المهندسين الذين عهد إليهم دى لسبس تنفيذ مشروع القناة لم يدركوا ان توفير المياه في ساحات الحفر مهم يجب أن يسبق توفير الأيدي العاملة ،وكان الماء يجلب من مسافات بعيدة للغاية على ظهور الجمال وان رحلة القافلة تستغرق أربعة أيام من القنطرة إلى مورد الماء وفي العودة منها وإذا ضلت القافلة طريقها فان فوجاً من

1- مكي شبكية، شعوب وادي النيل، المرجع السابق، ص5

2- عبدالعزيز الشناوي، لسخرة في حفر قناة السويس المرجع السابق، ص116

*هلفرد هوسكينز مؤرخ امريكي

العمال معرضاً إلى الموت وهو الكارثة الحقيقية الفادحة للمجتمع المصري أن يموت آلاف العمال عطشاً في الصحراء فإذا تأخر وصول قافلة الماء وهو أمر كان كثير الوقوع ، وكان الموت يحصد العمال حصداً فيقول*هلفرد هوسكينز:(كان معظم العمال يلوذون بالفرار من ساحات الحفر حين يستشعرون الخطر الداهم بسبب نفاذ كميات الماء وتأخر وصول مقادير أخرى فيلتمسون النجاة بالهروب قبل ان يدركهم الموت وكانوا في تلهفهم على النجاة بأرواحهم لا يقدرّون خطورة ما هم مقدمون عليه من اجتياز صحراء وهم لا يحملون ماء وينسون بعد الشقة التي تفصل بين ساحات الحفر وبين الأماكن المأهولة التي توجد فيها مياه الشرب فكانوا يلقون حتفهم في الطريق من شدة العطش وتظل جثثهم في العراء على الرمال تنهشها الذئاب) وجاءت الأوبئة وعصفت بالعمال من غير هوادة وكان من هذه الأوبئة حسب ترتيب ظهورها التيفود والتيفوس والجدي والكوليرا والحمى الراجعة (0ظهر التيفود في ابريل 1862م في ساحة رقم 6 بمنطقة عتبة الجسر واتخذ مظهر الوباء بين العمال وقد كافحت الشركة هذا الوباء في صمت وتكتم شديد، فلم يذكر احد من رجالها اسم ذلك المرض على الإطلاق حتى لا تكون معرفة الناس بانتشاره إثارة الرعب والاضطراب في ساحات الحفر ويبلغ من تكتم الشركة حتى ان المرضى أنفسهم كانوا يجهلون أنهم مصابون به، وترتب على انتشار المرض والوفيات الكثيرة إبطاء سير العمل وتسرب أيضاً إلى ساحات الحفر وباء الجدي في عام 1864م في أعقاب التيفود والتيفوس⁽¹⁾). وكان وباء الكوليرا الذي اجتاح ساحات الحفر في مستهل صيف عام 1865م اخطر واشد وباء شهدته منطقة القناة لقد راحت ضحيته زوجة فوزان بك المدير العام للأعمال في حفر منطقة القناة ،وكانت تتمتع بكل وسائل الوقاية والعلاج بفضل مركز زوجها فما بالك بالكادحين الذين لا يجدون لقمة العيش والدواء ويفترشون الأرض ويظلهم السماء، وهرب الخديوي إسماعيل من مصر إلى القسطنطينية ليكون بعيد عن الوباء وهذا دليل على مدى خطورة المرض وفتكه، ولم تكد تظهر الكوليرا في الإسماعيلية في منتصف يونيو عام 1865م حتى انتشرت انتشاراً مروعاً لم تشهد مثله سائر جهات منطقة القناة فأصيب بها المرضى من نزلاء المستشفى وماتوا متأثرين بها

¹-محمود يونس، قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، المرجع السابق ص35

وفتكت بسكان الحي العربي واجتاحت حي التجار والحي اليوناني وحي العمال ونتج عن ذلك ان سيطر الرعب على سكان المدينة وخرج الأجانب هائمين على وجوههم صوب بورسعيد يقطعون المسافة سير على الأقدام ويحملون معهم الإيقال(1) ولما زاد عدد الموتى زيادة مروعة اعتقد الجميع ان الوسيلة الوحيدة للنجاة من الوباء هو مغادرة المدينة بأسرع ما يمكن، وبلغ الموقف غايته من الخطورة حين عجزت الإدارة الصحية عن الحصول على الرجال لينقلون المرضى إلى مراكز الإسعاف أو يدفنون جثث الموتى. وفي شتاء 1868-1869م انتشر بين العمال في منطقة الشلوفة مرض الدسنتاريا واتخذ مظهر الوباء وكان سوء التغذية عاملاً هاماً ساعد على انتشار المرض بين العمال المصريين كما ان ملابسهم لم تحميهم من قسوة البرد وكان مبيتهم في العراء، أما العمال الأجانب الذين اشتغلوا وقتئذ في تلك المنطقة جنبا إلى جنب مع العمال لمصريين فكانوا ينفقون بسخاء على مآكلهم وملبسهم وكانوا يبيتون في أكشاك خشبية، ولذلك ظلوا بمنأى من الدسنتاريا وثمة ظاهرة أخرى أودت بحياة الكثير من العمال، في أثناء عمليات الحفر في القطاع الشمالي حيث يترسب طمي النيل لقد اتضح ان هناك طبقة من الطين الصلصال تظهر في أعماق مختلفة وتحتوى على مادة مشعة ومحرقة فوجد دى لسبس فى سبيل رفعها حشداً من صيادي بحيرة المنزلة وأفناهم عن آخرهم. (2) وكان في الإمكان تفادى هذه الكارثة باستعمال الآلات الميكانيكية وفي بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر كانت وسائل الحفر الآلية قد بلغت مستوى يسمح باستعمالها فى شق برزخ السويس حيث طبيعة الأرض في معظمها رملية وطينية سهلة، ولكن انصرفت الشركة عن الآلات وأصرت على تسخير العمال لان السخرة كانت أقل تكلفة أما الكراكات والحفارات الميكانيكية فكان يتطلب شراؤها ونقلها إلى مواقع عملها وتركيبها وصيانتها والمصاريف الباهظة مما يفوق بكثير ثمن الأرواح لأنهم إلا يدفعون أجوراً لسخرة، ولذلك أصروا على استخدامها من ثم أن فرنسا كانت تتمسك بالعمل التقليدي اليدوي وكان السبب المباشر في تأخيرها في الثورة الصناعية، ولذلك لم تبدأ الشركة اهتمامها جدياً باستخدام آلات الحفر على الجاف

¹ عبدالعزیز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، المرجع السابق، ص 263

² عبدالرحمن الراجعي، عصر إسماعيل ج 2، دار المعارف، القاهرة، الطبعة الثانية 1982م، ص 67-69

إلا في مستهل عام 1864م حين أيقنت انه لامناس من إلغاء السخرة⁽¹⁾، نتيجة لقيام النزاع بين الخديوي إسماعيل والشركة وكان كراكات الحفر على الناشف مستخدمة على نطاق واسع في العالم عند البدء في حفر القناة وكان في الإمكان إستعمالها ولو في المناطق الصعبة مثل منطقة عتبة الجسريث اعترض سير الحفر جبل يبلغ ارتفاع قمته 20مترا فوق سطح البحر، وان الشركة آثرت المال والاقتصاد على الأرواح إستخدام السخرة في حفر القناة عاد علي الشركة بفوائد مادية باهظة، ولكنه من ناحية أخرى أصاب البلاد والاقتصاد القومي بأضرار فان حشد عشرين ألف عامل كل شهر طوال السنة بدون ادني مراعاة للمواسم الزراعية كان يتطلب غياب ستين ألف فلاح في وقت واحد من أعمالهم الزراعية أي بمعدل 720 ألف رجل في السنة وتبدو فداحة العبء الذي وقع على الحياة الإقتصادية والإجتماعية بسبب ذلك النظام الجائر إذا وضعنا أمام أعيننا الحقائق الآتية:-

أولاً:- أن عدد سكان مصر في مصر سنة 1862 م بلغ 4,833,000 نسمة.
ثانياً:- أن عمال السخرة كانوا يؤخذون من المزارعين وهم عصب الحياة الإقتصادية التي تتمثل في ذلك الوقت في الزراعة.
ثالثاً:- أن عدة طوائف من السكان تتمتع بالإعفاء من السخرة من الشيوخ والأطفال وسكان المدن وأصحاب الحرف والتجار وقبائل البدو ورجال الدين.
وقد أمر سعيد أن يمتد الإعفاء إلي الأشخاص المنقطعين لخدمة المساجد والزوايا والأضرحة والمقامات والتكية إحتراماً للشعائر الإسلامية ويشمل الإعفاء أهالي بلاد الأرز⁽²⁾، فإذا قدرنا أن تعداد هذه الطوائف يبلغ ثلاثة أخماس عدد السكان وهو معدل لان النساء وحدهن يؤلفن نصف الأمة على الأقل، وكان معنى ذلك أن تلك الجيوش الجرارة من الفلاحين المسخرين في الحفر القناة وهذه نسبة عالية ورهيبة⁽³⁾، ويصور لنا جانب من هذه الحقيقة "ريت" أحد مستخدمي شركة القناة فيقول: (نحن نعترف أن الزراعة قد

¹ - عبدالعزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس المرجع السابق، ص110-115

² - محمد فؤاد شكري، مصر والسودان، دار الكتب والوثائق القومية بالقاهرة، 2011م، ص114

³ - السيد جلال يحيى، قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية، الهيئة العامة للكتاب القاهرة، 2006، ص316

تعرضت لضرر بليغ من إستمرار حوجة الشركة إلي العمال حقيقة انه كانت تحشد غالباً في مصر أفواج من العمال يفوق عددها ما تأخذه الشركة وكانت تحشد في بعض الأماكن جموع يصل عددها إلي مائة ألف رجل الآن هذا الحشد كان يتم لفترة قصيرة نسبياً وموسم خاص في السنة لا تكون الحوجة فيها ماسة إلي سواعد الفلاحين .بينما منذ سنتين خلتا ولفترة أخرى في المستقبل تحتاج الشركة إلي خمسة وعشرين ألف عامل فهذا موقف شاذ غير عادى).تتضح أهمية المساعدة التي تقدمها الحكومة المصرية إلي شركة القناة فقال أن عدد سكان مصر يبلغ خمسة ملايين نسمة تقريباً أي ثمن عدد سكان فرنسا فالخمسمة وعشرين ألف فلاح الذين يعملون في حفر القناة يقابلون 200 ألف عامل في فرنسا وقال أن تغيير هذا العدد الهائل من العمال كل شهر لهو عبء آخر يزيد من أعباء حكومة مصر.

رابعاً:-لم يكن الفلاحون مطالبين بان يقضى كل منهم شهر أو أكثر في خدمة شركة القناة فحسب ،بل كانت عليهم أعباء نحو الحكومة أذوها وفق نظام السخرة وهى ما تسمى الضرائب التي تؤدى عملاً⁽¹⁾.

خامساً :-كانت مصر تعاني نقصاً في الأيدي العاملة الزراعية على الرغم من الزيادة التي طرأت علي عدد السكان فيها منذ أوائل القرن التاسع عشر الميلادي.كان هذا النقص عائفاً للتعهد المنشود في حياة البلاد الإقتصادية وقلة الأيدي العاملة الزراعية يرجع ذلك لعدة أسباب منها:-

1- الزراعة الصيفية وإتساع مساحتها نتيجة لإدخال نظام الري الدائم في الوجه البحري .

2-عمليات تطهير الترع كانت تتطلب بدورها إستخدام أعداد هائلة من الفلاحين قدرهم سعيد باشا بثلاثمائة ألف فلاح كل عام .

3- الأوبئة والأمراض التي اجتاحت مصر وكان أهمها الطاعون والكوليرا والجذري.

4- الحروب التي خاضتها وإشتركت فيها القوات المصرية في النصف الأول من القرن التاسع عشر في أوروبا وأفريقيا.

¹-عبدالعزیز محمد الشناوي،السخرة في حفر قناة السويس،المرجع السابق،ص308-310

5- تسخير الفلاحين في حفر قناة السويس علي نطاق واسع منذ منتصف عام 1861م. وموت الكثير منهم في ساحات الحفر بسبب العطش وسوء التغذية والعمل المتواصل وعدم توفر العناية و الرعاية الصحية للعمال فزاد الموقف نفاقاً. ويؤكد ديسى: (إنه لو إستمر نظام السخرة في حفر القناة قائماً على الأسلوب الذي سار عليه سعيد باشا لنقص عدد السكان في مصر نقصاناً خطيراً.) وقد ظلت مشكلة نقص الأيدي العاملة الزراعية قائمة متفاقمة طوال حكم سعيد وفي أوائل حكم إسماعيل وقد بلغت حدة تلك الأزمة(1) أن إتجه التفكير إلي إستقدام عمال أجانب من الصينيين والهنود والإيطاليين والألمان يقيمون في الأراضي القابلة للزراعة ويتولون إستغلالها. ولكن رفض إسماعيل الأخذ بهذه الفكرة ورأى إنه يمكن الإكتفاء بالأيدي العاملة المصرية إذا أحسن إستغلالها فعالج المشكلة بوسيلتين هما:-

(أ) إلغاء السخرة في حفر القناة .

(ب) إستيراد الآلات الرافعة وغيرها من الآلات الزراعية .

سادسا :- وجود مساحات وأسعة من الأراضي الزراعية بدون إستغلال .ولقد كان سعيد مدركاً تمام الإدراك حوجة البلاد الملحة إلى إستبقاء عمالها الزراعيين في إستغلال تلك الأراضي وزراعتها قطناً بعد أن إرتفعت أسعارها وإشتد الإقبال عليه بسبب الأزمة القطنية التي إجتاحت إنجلترا وفرنسا وقدرت مساحة هذه الأراضي الصالحة لزراعة ،ولم تزرع بسبب قلة عدد العمال الزراعيين بمليون فدان(2)، ولذلك لم يكن عجباً أن تتعلق الشركة بهذا النظام الذي يتيح لها الحصول على آلاف العمال بناء على أمراً بسيط يبعثه المقاول العام للشركة أو مدير عام أشغال الحفر بها إلى مديري المديریات ،مما يدل على حريتهم المطلقة في إصدار الأوامر بجمع عمال السخرة دون الرجوع إلى الوالي محمد سعيد وكان على سعيد أن يتمسك بما نصت عليه لائحة العمال أن يجب عليه رعاية مصالح المزارعين والملاك من ناحية وضرورة مراعاة المواسم الزراعية من ناحية أخرى(3) ولكن سعيد فرض نظاماً تعسفاً باغياً لمصلحة الشركة يقضى بتغيير 20 ألف

1-محمود يونس،قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها،المرجع السابق،ص70-72

2-شوقي الجمل، تاريخ السودان وادي النيل وعلاقاته بمصر ج2،الهيئة المصرية العامة للكتاب،1969م،ص238

3-أحمد الحنة،تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، المرجع،السابق،ص101-111

عاملاً أو أكثر كل شهر. ومن أثار السخرة إنها أعاقت إلى حد كبير إنتاج القطن أثناء حكم سعيد وإنها حجبت البلاد من نعمة ارتفاع أسعار القطن الذي كان يؤدي لرخاء مصر(1) وقد قدر نوبار ماخرته مصر سنويا بسبب عدم التوسع في زراعة القطن نتيجة الافتقار إلى الأيدي العاملة التي تذهب إلى حفر القناة بأربعين مليون فرنك أي ما يقرب من مليون وخمسمائة وخمسين ألف جنيه رشاء مصر قد أفسده نزع الفلاحين قهراً من حقولهم ونقلهم إلى البذخ بطريقه ظالمه وغير قانونية والعمل في ظروف سيئة .

اثر الديون على أحوال الاقتصادية:-

قناة السويس السبب الرئيسي في الديون و هو بسبب التكاليف والنفقات المالية الباهظة التي تحملتها خزانة الحكومة وذلك عندما إكتتب سعيد أسهم قناة السويس بما يقارب من نصف مجموع الأسهم التي لم يتم بيعها ودفع جزءاً من ثمنها وقسط الباقي على سنوات ومن هنا بدأت الديون والكوارث التي حلت على مصر في عهدي الخديوي إسماعيل وتوفيق ففتح باب الإستدانة من الغرب الذي أدى إلى الازمة المالية وكانت السبب المباشر التي تذرعت بها الدول الاوروبيه لإحكام الوصاية الدولية علي مصر عن طريقين هما:-

أولاً:- التدخل المالي

ثانياً:- التدخل السياسي

بدأت القروض الاجنبية خلال حكم سعيد باشا فكانت هذه البداية نذير لكوارث المالية والسياسية التي إصابه البلاد وإنتهت بالقضاء علي إستقلال مصر. أما عهد الخديوي إسماعيل كان مسرفاً في الاقتراض من البيوت المالية والمرابين والأجانب من غير حساب لظروف البلاد المالية حتى كبل البلاد حكومة وشعب بالقروض الضخمة(2) ولم تكن حالة البلاد المالية تستدعي للاقتراض لأن مصر من أغنى بلدان العالم في ذلك الوقت إذا وجدت إدارة حكيمة تنهض بالبلاد تتقدم والعمران(3) دون أن تحتاج إلى القروض السبب

¹-بييرج، دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة،ترجمة وتقديم عبدالخالق الاشين وعبدالحمن فهمي الجمال،مكتبة الحرية،جامعة عين شمس،القاهرة،197،ص12

²- محمودفهمي لهيطة ،تاريخ مصرالاقتصادي في العصور الحديثة، الطبعة الثانية ،لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ، 1944 ،ص19،

³- سليمان حزين ،حضارة مصر،دار الشروق ،199،ص314-315

الحقيقي لهذا القرض⁽¹⁾ هو الإستكثار من شراء الأطنان والأملك لنفسه والإففاق عليها حتى صار مالكاً لخمس أطنان القطر المصري⁽²⁾. استدانة الخديوي في سنة 1868م قدره 11,890,000 جنيه من بنك اوبنهايم وقوصل إلى الخزانة⁽³⁾ من إجمالي هذا القرض 7,195,384 جنيه فقط وكان من شرط هذا القرض أن يكف الخديوي عن الإستدانة لمدة خمس سنوات وقدأنفق نحو مليونين من هذا القرض في الحفلات ورشا السلطان وإتمام بناء القصور وكذلك إحتفالات إفتتاح قناة السويس 1896م، ومقدار ما تسلمه الخديوي من القروض التي بلغت قيمتها الرسمية 96 مليون لم يتسلم سوى 54 مليون من الجنيهات تقريبا، وان الاقتراض خلال الثمانية عشرعام التي تولى الحكم فيها الخديوي إسماعيل ان الاقتراض كان له عادة سنوية لم يستطيع التخلص منها ، وكان الخديوي يقترض المال بشروط خاسرة وان القروض التي قرضها لم تكن البلاد في حاجة إليها وأن السبب المباشر لتراكم الديون هو وإقتراض الخديوي بفوائد ربوية. وقد إستنفذت فوائد الديون معظم دخل الخزانة، وإنه رهن كل ممتلكات مصر للأجانب والمرابين حتى أرض مصر. لم يكن تأثير الديون في الحالة المادية فحسب بل أمتد تأثيرها وظهر وأضحاً في ميزانية الحكومة وإيراداتها ثم تركت تأثيرها على المجتمع المصري وكانت لها تأثيرها على الشؤون السياسية وأنها كانت الباب الذي تسرب منه النفوذ الأجنبي إلى سلطة الحكومة⁽⁴⁾ ودخلت انجلترا منه حتى وضعت يدها على مصر⁽⁵⁾ كما سنرى لاحقاً سوء الأثر الذي تركته الديون على مصر والمجتمع المصري والأحوال السياسية والأقتصادية والاجتماعية في مصر⁽⁶⁾. كان تأثير الديون علي الشؤون السياسية الباب التي تسرب منه النفوذ الأجنبي إلى سلطة الحكومة ودخلت منه انجلترا حتى وضعت يدها على مصر والقروض التي استدانها الخديوي صار لها من الفوائد ما إبتلع ميزانية الحكومة فلا

¹- جرجس حنين، الأطنان والضرائب في القطر المصري، الطبعة الأولى، المطبعة الاميرية، القاهرة، 1904، ص 100
²- روتشتين ثيودور، تاريخ المسألة المصرية، 1875-1904، ترجمة عبدالحميد العبادي ومحمد بدران، مطبعة الاعتماد، القاهرة، 1923، ص 38
³- مارلوجون، تاريخ النهب الاستعماري لمصر 1797-1882، ترجمة عبدالعظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1869، ص 208

⁴- صالح رمضان، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر اسماعيل، مصدر سابق ص 901
⁵- الياس زاخورة، مرآة العصري في تاريخ ورسوم أكابر الرجال بمصر، المطبعة العمومية، القاهرة، 1879، ص 99
⁶- صبحي وحيد، في اصول المسألة المصرية، مطبعة شركة مساهمة مصرية، القاهرة، 1950، ص 160

عجب أن تكون النتيجة فتح الثغرات التي نفذ منها التدخل الأجنبي في شئون مصر بصورة متعددة وبدا التدخل مالياً ولكنه يخفى في ثنايه عوامل التدخل السياسي فكان تدخلاً مزدوجاً.⁽¹⁾

أ-بيع أسهم مصر في قناة السويس :-

إن شراء الحكومة البريطانية أسهم مصر في قناة السويس كان كارثة على مصر وكانت أول خطوة خطتها إنجلترا نحو إحتلال مصر كماكانت الحكومة في سنة 1875م على شفا إفلاس بسبب كثرة القروض ورهن الخديوي إسماعيل موارد الدولة مورداً بعد الآخر في سبيل القروض المتلاحق وفوائدها الباهظة وكان عليه إن يؤدي في ديسمبر من تلك السنة مبالغ جسيمة من قيمة بون (سندات) على الخزنة تستحق في هذا الموعد فرأى أن لمصر أسهم قناة السويس لا تزال ملكا خالية الرهن وهي تبلغ 44% من رأس مال الشركة أي أنها تكاد تبلغ نصف مال الشركة وإن يقترض بضمانتها عدة ملايين من الجنيهات كي يؤدي قيمة المبالغ المستحقة أو أن يبيعه إذا تعذر الاقتراض، وبدأت تلك الفكرة تختمر في عقل الخديوي إسماعيل في أوائل نوفمبر 1875م، وكان ادوارد درفيو أحد الفرنسيين الماليين بباريس الذي تربطه صلة وثيقة بدي لسبس ووزير المالية إسماعيل صديق المفتش له إتصال بالحالة المالية في مصر وهو على علم باحوال مصر المالية وقد راس أهم بنك اسسه في الاسكندرية لمدة عشرة سنوات وأخذ يتابع منذ عودته إلى فرنسا تدهور أحوال مصر المالية⁽²⁾ وكان يعرف جيداً شخصية إسماعيل فارسل أخيه الميسيو اندرية درفيو في الاسكندرية وهو أيضاً من رجال المال إلى الخديوي إسماعيل يعرض على الخديوي بيع أسهم مصر في قناة السويس وإنه مستعد إذا قبل الخديوي البيع أن يجد المشتري لها في باريس ويتفق بعض مؤرخي المالية المصرية بأن الخديوي إسماعيل هو الذي عرض أسهمه على الحكومة الفرنسية⁽³⁾، ومنهم ادوارد دريو فقد ذكر في مؤلف له باسمه (المسألة الشرقية): (لم يجد الباشا من يقرضه المال فتقدم للحكومة الفرنسية أن يبيع لها أسهم قناة السويس وذلك في 24مايو 1875م) أما فريسنية فيذكر: (أن الخديوي عرض أسهمه على

¹-يوسف النحاس، الفلاح وحالته الاقتصادية والاجتماعية، المرجع السابق، ص70

²-السيد حسين جلال، قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية، نفس المرجع السابق ص303

³-السيد رجب ابو حرازة، الازمة المالية في عهد إسماعيل، المرجع السابق، ص112

الشركة العامة الفرنسية والتي تقدمت بالقرض ويضيف بأن دوق ديكاك كان يميل للشراء ولكن رئيس الوزارة بيفيت كان يعارض ذلك) ،توجه اندريه درفيو بعد أن تلقى من من شقيقه ادوارد برقية فى يوم 11 نوفمبر 1875م تبعث الأمل في نجاح الصفقة ويحدد له فيها شروط الصفقة فقال له: (بعد بضعة أيام من الدراسة سنجد مشترين لأسهم قناة السويس ومن الضروري الحصول على فائدة قدرها 12% وبضمان على سبيل المثال إيرادات جمرك بورسعيد أو بضمان نسبة 15% الخاصة بأرباح الخديوي في دخل قناة السويس وأن هذه العملية المالية والسياسية مجزية لمجموعات رجال باريس) بناء على هذه التعليمات قام اندريه درفيو بمقابلة وزير المالية إسماعيل باشا صديق المفتش وعرض عليه الفكرة فلقبت منه قبولاً إذا كان المفتش يرغب في تدبير المال اللازم بأية وسيلة ولو التضحية بتلك الذخيرة العظيمة ثم إقتاده إلى الخديوي الذى إستمع بأهتمام للعرض الذى قدمه اندرية درفيو وقبل الخديوي البيع مقابل 92 مليون فرنك والفوائد التى سيدفعها خلال تسعة عشرة عاماً لتعويض فوائد الأسهم المتنازل عنها حتى عام 1894م لن تكون 12% كما طلبها درفيو وإنما 8% وستكون إيراد جمرك بورسعيد ضماناً لهذه النسبة من الفوائد وترك الخديوي لدرفيو خيار القبول حتى يوم 16 نوفمبر وسارع اندرية إلى إرسال برقية لأخيه ادوارد بباريس يخبره بنتيجة مفاوضاته الأولى ،وتمت المفاوضات الأولى بين درفيو والخديوي في الخفاء دون أن يعلم بها أحد من رجال المال والسياسة في القاهرة فأسرع ادوارد إلى جماعة من المالىين الفرنسيين لإعداد ثمن الصفقة (1) ولكنه فشل في الحصول على المال اللازم وذلك لضيق الوقت ولذا رأى إن يحصل من الخديوي على تأجيل المهلة المحددة ووافق الخديوي أن يمد المهلة لمدة ثلاثة أيام أخرى تنتهى في يوم 19 نوفمبر 1875م ولكن أخبار هذه المفاوضات (2) وصلت إلى لندن فابرق اللورد دربي وزير خارجية بريطانيا القنصل البريطانى في القاهرة فبدأت المفاوضات بين قنصل بريطانيا الماجور جنرال ستانتون ونوبار باشا وزير الخارجية وعرض ستانتون أعلى ثمن فأجابته نوبار أن الحكومة المصرية في حاجة ملحة إلى مبلغ يتراوح بين مائة مليون وخمسة وسبعين الف فرنك أى (

¹ - أحمد عزت وآخرون تاريخ مصرفى العصر الحديث ، المرجع السابق ، ص 155

² - بيير كريبس ، إسماعيل المفتري عليه ، المرجع السابق ، ص 55

أربعة ملايين من الجنيهات) ولكن ليست ثمة يضطرها إلى بيع هذه الاسهم للحصول على المبلغ ويكفى أن تقرضها البنوك قيمة بضمان الأسهم المذكورة فطلب القنصل الانجليزي من نوبار وإسماعيل والمفاوضات مع البيوت الفرنسية ذلك لمدة ثمانى وأربعين ساعة فقبلت الحكومة البريطانية شراء الأسهم البالغ عددها 177,642 سهم فأنعقد الإتفاق على البيع والشراء وفى يوم 25 نوفمبر تحرر عقد البيع ووقع عليه كل من إسماعيل باشا صديق نائباً عن الحكومة المصرية(١) والجنرال ستانتون نائباً الحكومة الانجليزية وتبين قبل إبرام العقدان أن الأسهم لم تكن 177,642 سهم كما كان مفهوما بل هى 176,602 أي إنها تنقص 1040 سهم فعدل حساب الثمن بعد إستبعاد الإسم الناقصة فصار الثمن 3,976,582 جنيهها انجليزية واتفق الطرفان على أن يدفع الثمن 25 مليون فرنك في أول ديسمبر والباقي خلال شهر ديسمبر ويناير الذى يليه باتفاقها مع بيت روتشيلد بلندن والتزام الحكومة المصرية أن تدفع للحكومة الانجليزية كل سنة إبتدا من عام 1875م- 1894م فوائد 5% عن قيمة الثمن أى 198,29 جنيهه سنوياً مقابل حرمان الحكومة الانجليزية من أرباح الأسهم طوال هذه المدة وإستعجلت الحكومة الانجليزية تنفيذ العقد فاشتترطت الأيدفع ثمن الأسهم ولذلك بادر إسماعيل باشا صديق توقيع العقد في 26 نوفمبر أى اليوم الثاني لتوقيع العقد بتسليم القنصلية الانجليزية جميع الأسهم مودوعة في سبعة صناديق كبيرة وإنتهت عملية التسليم في ذلك اليوم بأن بصمت الأسم بأختام كل من إسماعيل صديق والقنصلية البريطانية ومحكمة القنصلية فاصدرت وزارة البحرية امرها فى أوائل ديسمبر إلى الباخرة ملابار سفينة نقل الجنود البريطانية القادمة من الهند(٢) أن ترسو فى الأسكندرية في منتصف هذا الشهر اذا علم الجنرال الستانتون بإجتياز الباخرة لقناة السويس إستقل قطار خاص من القاهرة إلى الأسكندرية وحمل معه الأسهم محفوظه بعناية تامة في أربعة صنادق مصفحة بالزنك ورسى الباخرة فى الأسكندرية فى 17 ديسمبر نقلوا إليها الصناديق ثم أقلعت رأساً إلى بورتسموث فبلغها يوم 31 ديسمبر وفى 1 يناير 1876م جاء موظف من الخزانة البريطانية وتسلم الصناديق من قمتدان الباخرة وأودعت الأسهم فى

¹ - محمد فؤادشكرى ،مصر والسودان، المرجع السابق ،ص 141

² - فارمان البرت ،مصر كيف غدر بها،ترجمت عبدالفتاح عنايت، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر القاهرة، 1964، ص 33

اليوم نفسه بنك إنجلترا، كانت لهذه الصفقة أثراً سياسياً عظيمًا لانجلترا ويرجع ذلك إلى للتأخير الماليين الفرنسيين في شراء الإسهام فقد إختلفوا في أن تكون الصفقة شراء أو قرضاً) وكان لأبد من تضامن بين الماليين لتقديم مبلغ المائة مليون من الفرنكات فإختلافهم أعاق سير المفاوضات التي تولاها درفيو وبلغ المسيو فرديناند دي لسبس نبأ هذا الإختلاف فتوجه درفيو مع دي لسبيس لمقابلة دوق ديكاز وزير خارجية فرنسا للتأثير عليه وأغرائه بأن عرض ديرفيو هو في حقيقة شراء مقنع للأسهم وفي ذلك محاولة لحصول فرنسا على أسهم الخديوي وإيقاف معارضة بنك التسليف العقارى للصفقة لأن هذه المعارضة في غير صالح فرنسا ولكن وزير مالية فرنسا ليوساي كان أكثر أهتماماً بقيام بنك التسليف العقارى بإستيفاء مستحققاته من الديون لأن لديه كميات ضخمة من الأوراق المصرية غير مضمونه، أما ديكاز فكان أهتمامه منصباً على التأثير المحتمل لهذه الصفقة على العلاقة الانجليزية الفرنسية في حالة قيام بنك فرنسي بشراء إسهام الخديوي لهذا نجد إن درفيو أمام معارضة وزير مالية فرنسا ووزير خارجيتها وكان في مقدور ديكاز أن يتدخل بالشراء ولكن العوامل السياسية حالت دون ذلك وثبتت عزيمته وخشى إذا ألت الأسهم إلى فرنسا بأية طريقة ما سواء كانت بالبيع أو بالرهن تؤدي إلى سوء العلاقات الودية بين الدولتين وكانت في ذلك الوقت في حوجة إلى صداقة إنجلترا بعد إن خرجت مهزومة من حرب السبعينية وصارت هدفاً لحرب جديدة تشنها عليها المانيا ولم تتوقف المانيا عن تهديد وتوعد فرنسا بالحرب وتبغى الغارة عليها حتي تحول دون إستعادة مركزها وتجدد قوتها، ورفض دوق ديكاز الصفقة لأسباب هامة تتعلق بالموقف الدولي لفرنسا أبان تلك الفترة فوزارة الخارجية التي لجأ إليها دي لسبس ليقابل دوق ديكاز⁽²⁾ كان قد تسلم ديكاز منذ خمسة أشهر في صباح يوم 5 مايو 1875م من سفير المانيا ببباريس إنذار بالحرب وشيكة الوقوع وذلك إن العلاقات الفرنسية الألمانية في صيف عام 1875م قد تازمت الأسباب عديدة منها إعادة فرنسا تنظيم جيشها بعد إقتباس نظام الحرب الروسي وبالإضافة إلى سرعة إستعادة فرنسا لنهضتها الإقتصادية ورأى بسمارك في هذا وسيلة

¹- روتستين ثيودوردور، تاريخ المسألة المصرية، المرجع السابق ص 45

²- احمد عبدالرحيم مصطفى، مصر والمسألة المصرية، المرجع السابق ص 26-30

تهدف إلى تسهيل التعبئة وبالتالي دلالة على إعداد فرنسا للحرب وتحدثت الصحافة الألمانية عن قرب وقوع الحرب ووصل مسامح سفير فرنسا أن مصلحة المانيا أن تقوم بحرب وقائية⁽¹⁾ فاعطى دوق ديكاز لهذه الحرب إتساعاً أوروبياً حينما طلب التأييد الدبلوماسي من بريطانيا وروسيا ومن أجل ذلك أحجمت وزارة الخارجية الفرنسية عن إبرام الصفقة لحساب المالىين الفرنسيين وزاد فى إحجامها إنها فى خلال المفاوضات أستطاع وزير وزارة خارجية إنجلترا فيما يكون لإبرامها من الأثر فى العلاقات الودية بين الدولتين فجاءها الجواب بما يدل على معارضة إنجلترا لشراء الأسهم المصرية الفرنسيين فثبط هذا الجواب عزيمة دوق ديكاز⁽²⁾ وجعله لا يتم الصفقة وهكذا كان على دوق ديكاز مراعات التحذير البريطانى إزاء مفاوضات شراء أسهم الخديوي لأن ذلك سيعرض صداقة بريطانيا وفرنسا للخطر وهكذا تحطمت جهود درفيو ودى لسبس ومر الوقت ولم يستطيع تدبير المال كما وعد الخديوى وهكذا فان بلاغة دى لسبس وأفكار درفيو الماكرة لم تخدمه عام 1875م كما خشى ديكاز أيضا زعزعة مركز فرنسا في أوروبا والمانيا كانت لها بالمرصاد هذا من الناحية الخارجية، أما بالنسبة للناحية الداخلية فقد كان مركز الحكومة مززعزعا لأنقسام الملكيين على أنفسهم وتهديد الحزب الجمهورى بإستمرار ولقد كان في حوجة شديدة لتأييد إنجلترا السياسى وإلى عدم إثارة المشاكل الخارجية التي قد تودى بحزب المحافظيين في فرنسا وبمركزها في أوروبا فلم تجد قبولا وأذناً صاغية عند ديكاز الذى رأى أن حصول فرنسا على أسهم الخديوي سيؤدى أن تصبح الشركة كلها فرنسية وهذا سيثير العداوة مع بريطانيا التي وقفت مع فرنسا في أزمتها وإنتهزت إنجلترا هذه الفرصة⁽³⁾ لتبادر إلى شراء الأسهم وذلك لمهارة *دزرائيلي رئيس الوزارة الانجليزية

¹-عبدالرحمن الرافعى، عصراسماعيل ج 2، المرجع السابق ص58

²-روتشتين ثيودور، المسألة المصرية، المرجع السابق، ص49

³-بييركراييتس، إسماعيل المفترى عليه، المرجع السابق، ص85

*دزرائيلي وفدجد د زرائيلي الي لندن عام 1748م وهو يهودي ايطالي يدعى بنيامين اسرائيلي اودزريلى -انجب اسحاق د زريلى ولداسماه باسم جده بنيامين وعندما بلغ عمره الثالثة عشر من عمره عمده ابوه وبذلك تحول الي المسيحية لان والده رأى ان من صالح اولاده انيتبعوا دين الاغلبية من الانجليزحتي الايجدوا الاعمال مغلقة امامهم -تولي دزريلى الحكم في اول فبراير 1847م

وعظيم كفاءته وقرابته بالبارون روتشلد لهم فضلاً كبيراً في إبرام العقد كانت تربطهم صداقة قوية وكليهما إسرائيلي فتغلب دزرائيلي على هذه الصعوبة بالإتفاق مع روتشيلد على أن يدفع هذا المبلغ عن الحكومة الانجليزية مقابل سمسة 2,5% من الثمن وعلاوة على فائدة 5% سنويا تحتسب له من يوم أدائه المبلغ إلى الحكومة المصرية إلى أن يتسلمه من الحكومة الانجليزية.

أصداء الصفقة في الدوائر السياسية الدولية:-

كان لصفقة الأسهم صدى دولي واسع النطاق ونتائج عميقة الأثر بالنسبة لمنطقة الشرق الاوسط بصفة عامة ومصر وقناة السويس بصفة خاصة وفي إنجلترا كانت للصفقة أصداء مختلفة على الصعيدين الرسمي والشعبي وكانت هناك أصوات في داخل إنجلترا تدين الصفقة لكنها ضئيلة بالمقارنة بالتيار العام الذي رحب بها وإستقبلها بحماس شديد فكانت هذه الصفقة كما وصفها هالبرج (دليل على المهارة والجرأة والسرعة السرية في نفس الوقت فقد أدهش دزرائيلي العالم الذي لم يكن متعوداً على إجراء صفقات بالملايين بهذه الكيفية فكانت بمثابة تدعيم للامبراطورية والمصالح البريطانية في حوض البحر المتوسط لكي يظل الطريق البحري للهند مفتوحاً) وقد سرت الملكة فيكتوريا بالصفقة سروراً عظيماً وبالاخص تأثيرها على بسمارك الذي أعلن قبل شراء الأسهم بأيام (أن إنجلترا لم تعد قوة سياسية) بسبب موقف إنجلترا السلبي في عهد جلادستون وإعتاد المستشار الألماني يمثل دور السيد في أوروبا بعد هزيمة فرنسا في الحرب لا أن إنجلترا عادت مع دزرائيلي من جديد إلى سياسة خارجية نشطة وإثارت هذه لصفقة تاييد الصحف الانجليزية للحكومة فقد نقلت جريدة "التايمز" الخبر إلى الرأي العام البريطاني في يوم 26 نوفمبر 1875م بقولها: (أن الجمهور في هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذي قامت به الحكومة الانجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية. سيعده مظاهره وشيئاً أكثر من مظاهرة⁽¹⁾، سيعده إعلاناً لنياتنا وشروعاً في العمل علي تحقيقها 0 وأن من المستحيل أن نفكر في شراء أسهم قناة السويس منفصلاً عن علاقة إنجلترا المستقبلية بمصر 0 أو أن نفكر في مصير مصر منفصلاً عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف فاذا

¹- محمود يونس، قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، المرجع السابق، ص63

أدت القلاقل أو الأعتداء الخارجي أو فساد الإدارة الداخلية إلى إنهيار الدولة العثمانية مالياً أو سياسياً فقد نضطر إلي أن نحتاط للمحافظة علي سلامة ذلك الجزء من إملاك السلطان الذي تربطنا به علاقة قوية) (1) وفي يوم 27 نوفمبر 1875م اشارت نفس الصحيفة ألي موضوع الصفقة فذكرت (.....لأشك إننا حصلنا علي مصالح في مصر وإدارتها وإن هذا العمل سيلزم (حكومة جلالة الملكة) بمواصلة الأهتمام بمصر) فلقد إشترينا نصف أسهم قناة السويس تقريباً وبذلك نصبح أكبر الملاك (ولسنا في حوجة إلي القول بأن الآخرين سينظرون ألينا لكي نباشر إدارة هذه الملكية، وتدعيم هذه العلاقات الوطيدة مع الحكومة المحلية ومع الدول الأخرى في العالم وعلينا الآن مسئولية أمن ورخاء مصر) وجاء في نفس الصحيفة مقالاً آخر يهاجم الصفقة علي أنها تمت بدون موافقة البرلمان والرأي العام وأن هذا العمل "سيجر البلاد إلي مرحلة جديدة في السياسة" وعلقت جريد التيمز في يوم 27 يناير 1876م في مقالة أخرى بقولها: (علينا بعد حصولنا علي الأسهم المطالبة بحقنا السياسي، وهو الحق الذي يمنع أي تغيير في العلاقات مع الإمبراطورية العثمانية ومع الدول الأخرى وبشكل عام أي تصرف قد يضر مصالحنا في القناة وبحريتنا للمرور إلي الهند) إما بالنسبة للشعب الانجليزي فكانت الصفقة بالنسبة للمتشائم شعاعاً من الأمل وللمتحرر فكراً تمثل نهضة لمصر وللتجارة وملاك السفن بتخفيض رسوم المرور وأرتفاع إيجار الشحن وللسياسي كانت سبباً وحركة طليعية وبنسبة للوطني كانت بمثابة إنتصار سلمى وهكذا جاء الخبر لكل واحد في انجلترا باحساس السعادة والامل وإستقبل في كل مكان بالترحيب، فشاء الحكومة الانجليزية للأسهم كان بمثابة حادثة (2) توضح المصالح البريطانية المتزايدة في مصر وبدأت تلك المصالح عندما حصلت انجلترا علي الهند في حرب سبعة سنوات 1756-1763م وزادت بإفتتاح قناة السويس للملاحة وبلغت ذروتها بإحتلال انجلترا لمصر 1882م وبإمتلاك قناة السويس للأسهم جعلت الرأي العام الانجليزي (3) يبالغ في أهمية تحويل ملكية الأسهم كعامل في تحويل إدارة القناة

1- محمد فؤاد شكري، مصر والسودان، المرجع السابق، ص1

2- عبدالرحمن الرافي، عصر اسماعيل ج2، ص59

3- احمد عبدالرحيم، مصر والمسألة المصرية، المرجع السابق، ص23-24

لإنجلترا ولمنع هذه الإدارة إن تقع في أيدي دوله أخرى⁽¹⁾ . بالنسبة لسيطرة على القناة يمكن تأمينها إما بحياد مصر الفعلي أو بإحتلال إنجلترا لمصر ولقد لجأت بريطانيا إلى الإحتلال العسكري ودعمته وذلك عندما وجدت إن السياسة البديلة وهي تحييد مصر والتي إتبعتها منذ خروج فرنسا من مصر في مطلع القرن التاسع عشر الميلادي ولم تعد فعالة وإن الملكية المالية في القناة في الواقع منفصلة عن فكرة السيطرة الإستراتيجية⁽²⁾.

موقف دي لسبس من الصفقة :-

فقد تقبل دي لسبس الوضع الجديد ورحب به فكان يويد منذ بداية المشروع ان تشارك إنجلترا مالياً في القناة لأنها تستفيد منها وفي ذلك مصلحة للشركة وفرح دي لسبس بالمصيبة التي حلت بمصر وهي فقدان أسهمها فلم يكن يهتم سوى بمصلحته وريح الشركة⁽³⁾، وهذه مرحلة جديدة وهو يحاول بتأثيره وإغراءه وأساليبه المخادعة كسب ثقة الحكومة والسياسين والشعب الانجليزي، فانجلترا هي القوة الجديدة التي ظهرت في مسرح الأحداث وبذلك حاوله كسبها وتأييدها له بدلاً من الوقوف ضدها وذلك تجنباً لصدام مع بريطانيا لكسب ثقتها وإتضح ذلك في تقرير دي لسبس المرفوع للجمعية العمومية للمساهمين في جلسة يوليو 1876م فقد ذكر أن الوضع قد تغير بمساهمة إنجلترا المالية في الشركة وهو نصيبها السابق الذي حدده لها سعيد باشا وذكر أن نصيب بريطانيا قد حجزه باخلاص منذ بداية المشروع وأثنى دي لسبس على الحكومة الانجليزية وهكذا يمكن القول بأن صفقة الأسهم قد و أوزن النفوذ البريطاني والفرنسي في مصر الى سنين عددا 1875-1882م وأوجدت إرضية مشتركة بإمكانية قيام تفاهم بين الدولتين لتنسيق بين مصالحهم الاستعمارية في العالم بصفة عامة ومصر بصفة خاصة إلى أن تم ذلك بتوقيع الاتفاق الودي عام 1904م بين إنجلترا وفرنسا

¹- روتشتين ثيو دور، تاريخ المسألة المصرية، المرجع السابق 19-20

²- الفريديسكاونت، التاريخ السري، المرجع السابق، ص2

³- دافيد لاندوز، بنوك وباشوات، ترجمة د، عبد العظيم انيس، دار المعارف، القاهرة، 1966م، ص278-293

أثر الصفقة على مصر:-

فكانت بداية لمرحلة جديدة وخطيرة في تاريخ مصر فقد كانت هذه الصفقة الضربة القاضية التي وجهت للخديوى إسماعيل وأكبر خطأ سياسي ومالى إرتكبه فى حياته فمن الناحية المالية باع الأسهم بثمان بخس⁽¹⁾ وتعهد فوق ذلك بدفع فوائد سنوية تبلغ 5 % لهذا المبلغ حتى 1894م وبعبارة أخرى كانت الحكومة الانجليزية دائنة تسترد مبلغها بالتقسيت بعد أن إستولت على أسهم بلغت 24مليون جنية عام 1896م وثلاثين مليون جنية فى عام 1915م ومن الناحية السياسية أصبح لانجلترا مصلحة مالية وسياسية فى القناة تمهد السبيل لتدخلها الفعلى فى مصر وقد فطن الخديوى إسماعيل لمرامى السياسة الانجليزية فذكر فى حديث له مع بيتى كينجستون سنة 1876م : (أننى ماكنت أعتقد قط أن انجلترا ترمى بشرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظف كبير لفحص حسابتى وضع يدها على مصر) وأضاع إسماعيل بهذه الصفقة الخاسرة رأسمال عظيم القيمة فى شركة قناة السويس⁽²⁾ وعرض مصر لتدخل الأجنبي دون أن يحصل على فائدة من الثمن فلم يكن ثمن الأسهم التى حصل عليها لتجدى فى إنقاذ خزانة الدولة من الافلاس وبالأضافة إلى خسارة مصر المالية الهائلة من بيع أسهمها ويصف الدكتور محمد صبرى عملية شراء الأسهم (إنها بمثابة غزوة صليبية جديدة شرع فيها الامبريلزم البريطانى داخل أفريقيا تحت أسم رجال المال والمبشرين)،فأن عامى 1869م و 1876م يقصد عام أفتتاح القناة وعام الإرتباك المالى فى مصر يوضحان علامة تحول جديد فدبلوماسى ورجل المال وجدا من الآن فصاعداً سبباً مشتركاً فى إتحادهما وإندفاعاً سوياً عبر الأحداث. أما انجلترا من الناحية الاستراتيجية ترى أن أمنها يتحقق بعدم وجود أى قوة فى مركز تستطيع فيه أغلاق القناة أمام سفنها وكان الفرنسيون فى مركز يستطيعون فيه القيام بمثل هذا العمل قبل أن يوازن النفوذ البريطانى النفوذ الفرنسى وبذلك توازن النفوذ البريطانى مع النفوذ الفرنسى. أن القناة جعلت من المستحيل على بريطانيا ترك مصر لوحدها بل أن القناة كانت سبباً فى صعوبة تحييد مصر عن طريق إبعاد النفوذ الأجنبى عنها ولكن بعد أن

¹ -بيير كريتس، إسماعيل المفترى عليه، المرجع السابق، ص 59

² - هيلين ان ديفلين، الاقتصاد والادارة، فى مصر، ترجمة احمد عبدالرحيم ومصطفى مصطفى الحسين، دار المعارف بمصر، القاهرة، ص 88

إزداد نفوذ الدول الأجنبية في مصر وأصبح يتخذ شكل دولة داخل دولة فيمكن فقط موازنة نفوذ الدول عن طريق زيادة النفوذ لقوة أخرى أو قيام إتحاد لنفوذ الدول أو عن طريق ستبعاده نفوذ إحدى الدول⁽¹⁾ وإحلال أخرى محله، رغم أن دي لسبىس كان يأمل في أن يكون هناك توازن للمصالح الفرنسية والانجليزية في مصر فقد كان قبل ذلك ينتابته الاحساس بأنه إنتصر على انجلترا بعد أن نجح في تخطى العقبات السياسية وتنفيذ مشروعه، ثم تعود إليه انجلترا صاغرة وتحصل على أسهم قناة السويس والمديح ينهال عليه في مجلس العموم البريطاني وفي المراسلات الدبلوماسية تم كل ذلك فجأة وكان شراء انجلترا للأسهم مرحلة في إنهاء الصراع بين الشركة وانجلترا وفي هذا نجاح لم يغير من الحقائق السياسية والاستراتيجية شيئاً تلك الحقائق تتمثل في أن محصلة إنجازاته يجب أن تكون في يد انجلترا من الناحية الاستراتيجية بمعنى ذلك الإذعان الفرنسي الكامل للإحتلال لمصر ولم يكن إفتتاح قناة السويس في حد ذاته ليضعف فكرة التحيد وهي السياسة التي إتبعها انجلترا القرن التاسع عشر وهي في وجهة نظر بريطانيا بديل تفضله على الإحتلال البريطاني لمصر وكان ذلك نتيجة لعوامل ثلاثة:-

1- إزداد ضعف الأمبراطورية العثمانية.

2- إزداد سياسة النهب للمصالح المصرية متمثلة في أصحاب الديون من كافة الدول.

3- إفتتاح قناة السويس من وجهة نظر بريطانيا يضعف سياسة التحيد.

(ب) فقدان مصر حصه أرباحها في القناة:-

فقدت مصر آخر مصدر مالي لها في قناة السويس وفي حصتها في صافي أرباح الشركة بنسبة 15% فوجد أن الخديوى إسماعيل أبان مفاوضاته مع انجلترا في البيع أسهم قناة السويس يعرض على ستانتون القنصل البريطاني في مصر بيع حصة مصر في القناة 15% من صافي أرباح الشركة وأكد الخديوى إسماعيل لستانتون⁽²⁾ عندما قدم العرض إنه لن تتأثر مشكلة بالنسبة لبيع حصة مصر في أرباح الشركة مثلما أثرت مشكلة الأسهم السابقة لأن انجلترا الآن مالكة لجزء من أسهم القناة وأضاف أن هذه الحصة في نظرها

¹- هيلين ان ديفلين، الاقتصاد والادارة، في مصر، ترجمة احمد عبدالرحيم ومصطفى مصطفى الحسين، المرجع السابق ص89

²- السيد حسين جلال، قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية، المرجع السابق، ص402

إذا حصلت انجلترا عليها فسيكون لها السيطرة على إدارة القناة وشركة القناة أكثر من حصولها على الأسهم كما ذكر أن فرنسا قد عرضت عليه مبلغ يتراوح ما بين 30-40 مليون فرنك ثمناً لهذه الحصه وقد أثار ذلك مخاوف فرنسا وإعاد إلى الإذهان مرة أخرى تدهور العلاقة بين الدولتين ولكن الحكومة البريطانية قد إيدت له عدم إهتمامها لشراء هذه الحصه وإنهالا تفكر في الحصول علي هذه الحصه وحاول دربي طمانه السفير الفرنسي بقوله: (أنه يرى في موقف الخديوى إسماعيل محاولة للمساومة للحصول على أكبر قدر من الربح) ونجد في الوقت التي رفضت فيه الحكومة الانجليزية شراء حصه 15% من الخديوى إسماعيل تحذره من التصرف في هذه الحصه على أساس أن هذا العمل يعتبر خرقاً للفرمان وذلك يتعارض مع المحافظة على وحدة الدولة العثمانية⁽¹⁾ وذلك خشية إن يجعل ذلك الخديوى يفقد سلطته على شركة قناة السويس التي ضمننا عقود الامتياز وصدق عليها الباب العالي ورد الخديوى إسماعيل على مخاوف الحكومة البريطانية بأن الصفقة مالية ولن يقلل بأى حال من الأحوال من سلطته على شركة القناة التي نص عليها عقداً لإمتياز وطمأن الحكومة البريطانية أنه لا ينوى التخلي عن سلطته في القناة (وأكد الخديوى إسماعيل إنه على الرغم من إستعجال دي لسبس للرد على مقترحاته فإنه لن ينفى أى مفاوضات في هذه المسألة قبل إستشارة كيف، أما فرنسا فقد سارع ديكاز وزملاؤه بالأهتمام بالحصول على المورد الآخر لمصر في قناة السويس وهي نسبة 15% من صافي أرباح الشركة وعندما أحبطت مساعيهم أمتلات قلوبهم بالحقد على الخديوى إسماعيل ونسى دوق ديكاز المسألة ولكنها أثيرت مرة أخرى عند زيادة الإرتباكات المالية والحلول من أجل تسديد الديون في أول مايو 1878م بدفع مبلغ 2 مليون جنية إسترليني من دين الخديوى الموحد ولم يكن في خزنة الدولة في مارس سواء نصف مليون جنية وأصبح من الضروري إستكمال المبلغ خلال شهر وكان أعضاء لجنة صندوق الدين في مصر يسانداهم فيفيان قنصل انجلترا في مصر يميلون بشدة إلى تاجيل الدفع بسبب عجز المصريين ورأى بعض أعضاء لجنة صندوق الدين إنه لا يمكن

¹-عبدالرحمن الرافعى، عصر اسماعيل ج 2، المرجع السابق، ص 58

الحصول على هذا المبلغ لاعن طريق تحصيل الضرائب مقدما (1) وأن يكون الخديوي مستعداً للبيع أو الرهن نصيب مصر فى حصة أرباح شركة قناة السويس 15% ولم يكن للخديوي لم يبدى ميلاً لهذا الإقتراح وأن دي لسبس وراء هذه الافكار وقد أصدرت الحكومة الفرنسية والدئون الذين يحصلون على الكوبونات المستحقة فى أول مايو 1878م على عدم تاجيل موعد السداد وراو إنه لا يوجد داع لهذا التاجيل مادام الخديوي لا يزال يحتفظ فى حوزة بنصيب فى أرباح شركة قناة السويس التى يمكن بضمائها إقتراض مليونى جنيه إسترلينى (2) وإستغلوا هذه الفرصة لكى يجبروا الخديوي على تحويل هذه الصفقة لحسابهم وقد تبنى دي ميشيل فنصل فرنسا فى مصر وجهة نظر الدائنين وأصم أذنيه فى الوقت نفسه عن مطالب الخديوي وبؤس الشعب المصري وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من سالسبورى وزيرخارجية بريطانيا فى 16 أبريل 1878 م عن طريق سفيرها فى لندن أن تتعاون معها فى الضغط على الخديوى إسماعيل لدفع الديون وبذلك أرسلت الحكومة الانجليزية إلى قنصلها فىفيان بتعليمات مشابهة لتلك التعليمات التى زود بها دي ميشيل للتنسيق مع زميله فى هذه المسألة وكان من الضرورى فى هذا الوقت عدم إغضاب فرنسا وإنتهزت الحكومة الفرنسية فى هذه الفرصة وأتجهت بانظارها لحصة الخديوي فى أرباح شركة قناة السويس حتى تتساوى المصالح الفرنسية بالانجليزية فى قناة السويس بعد أن أصابتها بإرتباك صفقة الإسهام التى حصل عليها دزئيلى وهكذا نجد دي لسبس والحكومة الفرنسية يعملان بشتى الوسائل منتهزين نهم الخديوي إسماعيل للمال وحاجتة الماسة إلى القروض فراحاً يغريانه حتى وافق على الخديوى على رهن نسبة أرباح مصر فى شركة قناة السويس إلى نقابة المالىين فى باريس مقابل إقراضه مبلغ 105ملايين فرنك وكان دي لسبس قدعمل على تكوين هذه النقابة لتقوم بعقد هذه الصفقة وتم ذلك الرهن للحصة خلال عام 1876م وعندما عجزت الحكومة المصرية عن الوفاء بالدين عقد مجلس الوزراء جلسة غير عادية فى 4يناير 1880م برئاسة رياض باشا

¹-محمد فهمى لهيطة، تاريخ مصر الاقتصادية فى العصور الحديثه، المرجع السابق، ص29

²-نجيب مخلوف، نوبار باشا وماتم على يديه، المطبعة العمومية، القاهرة، ص316

وحضرها إيفلينج بارنج المراقب المالى الانجليزي أما المراقب الفرنسى كان متغيباً فى باريس (ليرون) وخصصت هذه الجلسة لمناقشة بيع الحصة وإنتهت موافقة مجلس الوزراء على بيعها الى البنك العقارى الفرنسى⁽¹⁾ وهكذا إشتري البنك العقارى الفرنسى حصة مصر فى أرباح شركة قناة السويس فى 21 مارس 1880م مقابل مبلغ 22 مليون فرنك أى 88 ألف جنيه ولم تأخذ مصر من هذا المبلغ ولكنه دفع رأساً للمرابين الأجانب ضمن أقساط ديونهم وأسس هذا البنك مع من يدعى هاردى الانجليزي شركة أسماها(الشركة المدنية لإستيفاء نسبة 15% من أرباح قناة السويس الخاصة بالحكومة المصرية) والشركة الفرنسية الجنسية ومقرها باريس ومحلها المختار(بنك الخصم الباريسى الوطنى)الذى ينوب عنها فى علاقاتها بشركة قناة السويس وأودعت الية الوثيقة بتنازل الحكومة المصرية عن الحصة المذكوره.هذا دافع من دوافع فرنسا فى الحصول على هذه الحصة لصالحها⁽²⁾وبذلك تفقد مصر ثانى مصدر لها فى قناة السويس من أرباح شركة قناة السويس وخرجت مصر خاسرة صفر اليدين وفقدت كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس فالخديوى إسماعيل سلم لانجلترا،44,5% من أسهم القناة ولم تمر خمسة سنوات حتى سلم الابن توفيق باشا لفرنسا حصة مصر فى صافى أرباح قناة السويس ويقدر المؤرخ الايطالى (انجلوساماركو) مجموع ماحصلت عليه انجلترا فى صفقة الأسهم فى الفترة من 1876-1932م مبلغ 43,206,683 جنيه إسترلينا أما البنك العقارى الفرنسى فقد حصل من حصة أرباح 15% فى نفس الفترة 1,232,000,000 فرنك وقد كان منح إمتياز حفر قناة السويس بداية لعصر الإسراف بلغ على مدى 21عاما ما يقرب 90مليون جنية إسترليني وأدى إلى إفلاس الخزانة المصرية أما بالنسبة لأوروبا فقد أتاحت الفرصة لاستغلال الأموال بعوائد سريعة الأرباح مرتفعة وخيالية ورجال الصناعة وجدو فرصتهم لإستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأعلى الأثمان ووجد ولاء فى مصر حقلاً مثالياً لممارسة مواهبهم وإرضاء جشعهم وقد مارسة رجال السياسة أيضا

¹-جرجس حنين،الاطيان والضرائب فى القطرالمصرى، المرجع السابق،ص 1

²-الياس الايوبى بتاريخ مصرفى عهدالخديوى اسماعيل ج2،المرجع السابق،ص131

نشاطهم⁽¹⁾ وكانت لصفقة فاتحة لعصر جديد فى الصراع على النفوذ فى مصر واصبح نشاط كلا الطرفين الفرنسى والبريطانى محموماً فى السنوات التالية للصفقة 1876-1882م.

(ج) خضوع مصر للهيمنة الاجنبية:-

كانت ديون الخديوى اسماعيل هى السبب فى تعاضم التدخل الاجنبى فى مصر بل كانت علامة بارزة بعد السنوات التالية لإفتتاح قناة السويس والسبب الحقيقى لهذا التدخل هو وجود قناة السويس نفسها وكان لذلك لتدخل آثار سياسية تفوق الآثار المالية ضرراً فأن انجلترا قصدت بهذه الصفقة أن تجعل لنفسها الكلمة العليا فى شؤون القناة ومن ثم تمهد لنفسها طرق التدخل فى شؤون مصر بواسطة امتلاك القناة وقد صار لها صوتا مسموع فى التحدث عن القناة ومصيرها ومصير الارض التى تجتازها فان انجلترا اخذت تحقق مطامعها فى التدخل فى شؤون مصر قبل أن تتم سبع سنوات على حيازة أسهمها فى القناة والتدخل الاجنبى يتمثل فى الاتى:-

بعثة كيف :-

لمساءت الأحوال المالية رأى الخديوى اسماعيل إن البيوت المالية الأوربية قد تزعتت ثقته فى كفاءة الحكومة المصرية ومقدرتها على الوفاء وأراد أن يقدم لها دليلاً على أن مصر مازالت رغم الديون الباهظة قادرة على السداد فابتكر وسيلة وظن إنه يصل بها إلى هدفه اذ إنه عرض على انجلترا ايفاد موظف مالى كفاء يدرس حالة الحكومة المالية ويساعد وزير المالية المصرى على إصلاح إدارة هذا القسم من أقسام الحكومة المصرية لمعالجة العجز المالى الذى اعترف به فى الوزارة وكان تقدير اسماعيل إن هذه البعثة تحت تأثير إرشاده ونفوذه ومايحيط بها من الحفاوة والإكرام وما يظهر به أمامها من البذخ والإسراف لا تلبث إن تقدم تقريراً بأن حالة الخزانة المصرية حسنة تسمح بالثقة بها فيعتمد على هذا التقرير لكي يقنع البيوت المالية الأوربية باقرضه من جديد فالغايه كما ترى لم تكن متفقه مع مصلحة البلاد لانه يعتقد أن هذه البعثة تتساق الى إرشاداته فإن

¹- عبدالعزيز محمد الشناوى، التيارات السياسية التى احاطت بنشاء قناة السويس ج2، معهد البحوث والدراسات العربية

اقتراضة من جديد لم يكن علاجاً ناجحاً لحالة البلاد المالية بل هو مضاعفة للمشكلة التي أصابتها من القروض واتجه الخديوي إسماعيل إلى إنجلترا في طلب هذه البعثة لأن فرنسا كانت قد خرجت مهزومة من حرب السبعينية فطلب من إنجلترا إيفاد تلك البعثة⁽¹⁾، لبثت الحكومة الانجليزية طلب الخديوي لأنها وجدت في طلبه فرصة لتدخل في شؤون مصر وأوفدت إليه بعثة من خمسة موظفين برئاسة *استيفن كيف عضو مجلس العموم البريطانى وكبير القائمين على شئون المدفوعات وهو أحد المالىين المعدودين فى إنجلترا، و الكولونيل ستوكس وفكتور باركلى الموظف بوزارة الخارجية ومهمته أن يكون سكرتيراً دبلوماسياً للبعثة⁽²⁾ وهوايت نائب مدير الحسابات بوزارة الحربية ومهمته أن يكون سكرتيراً مالياً للبعثة ،وتيلور الموظف بوزارة الخارجية أن يكون ملحقا للبعثة، ويتضح من الوظائف التي كان يشغلها أعضاء البعثة مدى الأهمية التي علقته إنجلترا عليها فان مما له دلالاته إن إنجلترا بدلاً من أن توفد الموظفين اللذين طلبهم إسماعيل نراها توفد بعثة كاملة للرغبة في فرض الحماية البريطانية على مصر، وعلى أى حال كان على البعثة أن تجري تحقيقاً مبدائياً تمكن نتيجته الحكومة الانجليزية من أن تقرر هل توافق ام لا توافق على طلب الخديوى الخاص بتعيين موظف انجليزي مستشاراً مالياً للخزانة المصرية ولكن كان هذا التحقيق ذريعة لاجراء تحريات وأسعة النطاق تمكن كيف من جمع المعلومات الخاصة بشؤون مصر مما قد تسفيد منها الحكومة البريطانية وبناءاً على التقارير يقر دزرائيلى أما إذا كان سيتخذ خطوة أم لا وآثرت وزارة الخارجية أن تترك لكيف حرية التصرف مما يدل على ذلك رغبتها فى التدخل فى شئون مصر الداخلية وطلبت الحكومة البريطانية من الخديوي أن يعامل كيف بصراحة تامة وأن يقدم له كل التسهيلات التي تمكنه من الإحاطة بحقيقة الأوضاع المالية فى مصر وجعلت الحكومة البريطانية مهمة هذه البعثة تقديم النصح ،والنصح فى لغة السياسيين معناه الوصاية ووصلت البعثة الى مصر فى ديسمبر 1875م وفحصت مالية مصر ورغم أن

¹-مكي شبكية بتاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان ،المرجع السابق ص52

²-الياس الايوي، تاريخ مصرفى عهدالخديوى اسماعيل ج2،المرجع السابق ،ص114

*استيفن كيف هو عضو مجلس العموم البريطانى وكبير القائمين على شئون المدفوعات، وهو أحد المالىين المعدودين فى إنجلترا وهو احد المالىين له معرفة مالية وتجارية عظيمة ،وهو خريج اكسفورد، وكان مدير للاحد البنوك ، ووزير للدوله

كيف لم يخول له فحص أحوال مالية مصر فانه تلقى بيانات وإحصائيات من الموظفين المصريين مكنته أن يضع تقريره المشهور⁽¹⁾ ولم يكن كما يتمناه الخديوي فأنها عنيت أولاً بمصالح الدائنين الانجليز خاصة والأوروبيين عامة ووضحت فية الحقائق وكانت نتائج تحقيقها أن القروض صرفت في الإسراف وأنفاق مبالغ جسيمة وفي أوجه عديمة النفع وفي حملات حربية كثيرة النفقات قليلة الجدوى والتهمتها أطماع الافاقين السياسيين والماليين وفي إرضاء المرابين اللذين كانت فوائدهم باهظه وكان مجمل توصيات بعثة كيف أن حولت هذه الديون إلي الدين موحد 75,000,000 مليون جنية يسد في مدة خمسين سنة بفائدة 7% وأشارت اللجنة في تقريرها إلى سوء حالة المالية المصريه وإقترحت كشرط ضرورى تخضع لأصلاحها للمشورة الأوربية بأن تنشئ الحكومة مصلحة للرقابة على ماليتها برئاسة شخص ذى ثقة أشارت تلميحاً بأن يكون انجليزياً وأن يحترم الخديوي قرارات هذه المصلحة ولا يعقد قرضاً الا بموافقتها وهذا الاقتراح يدل على إن انجلترا لم توفد بعثة كيف إلى مصر للسبب الذى يطلبه الخديوي إسماعيل بل جعلت لها مهمة سياسية وهى تمهيد السبيل لتدخل الانجليز ولم يكن شراء انجلترا الأسهم الاعمالاً سياسياً يقصد به أن يكون للانجليز حق قوى غير منازع يسوغ لها إمتلاك مصر إذا إنحلت أجزاء الدولة العثمانية كما كان محتملاً⁽²⁾، كما لم يكن إرسال البعثة من ناحية انجلترا الا سعياً وراء تقرير هذا الحق بأسرع مايمكن ولتحمل الخديوي على قبول إرشادها فى شكل رقابة مالية أيا كانت نوعها وكان الرأى العام الانجليزى وقتئذ يعنقد إعتقاداً رأسخاً أن سفر المستر كيف أنه للمفاوضات فى بسط الحماية الانجليزية على مصر أن لم يكن على الأقل تقرير الرقابة الانجليزية على ماليتها نظير مساعدة مالية كبيرة وفشلت بعثة كيف ورجع من غير أن يقوم بما عهد إليه وإضطربت أسواق السندات إضطراباً شديداً ومع سوء حظ ذرائيلى وحملت السندات أن أخفقت بعثت كيف وكان فشلها بعضه يرجع إلى الخديوي وبعضه راجع إلى كيف والبعض الآخر إلى الحكومة الفرنسية، أما الخديوى فقد سمح مكرها أن يفحص كيف مالية مصر وقبل عرضه عليه أن

¹-عبدالعزيز محمد الشناوى، التيارات السياسية التى احاطت بانشاء قناة السويس، ج1، المرجع السابق، ص227-228

²-نفس المرجع، ص228

يستبدل بالكاتبين الخاضعين لناظر المالية ومستشاره المالى هو مستر ولسن الذى كان المراقب العام لقلم الدين الأهلئ بانجلترا ولكن الخديوى لم يسمح بأكثر من ذلك، أما مستر كيف لم يكن السياسى الذى يصلح لهذا المهمة الذى إختاره لها دزرائلى وذلك لما كان عليه من شرف النفس ووطارة الخلق والسبب الأكبر فى الفشل هو أن الحكومة الفرنسية لم تكذ تسمع بالبعثة حتى قررت إرسال مندوبها من قبلها إلى مصر يتساوى مع كيف⁽¹⁾ ولتوازن نشاط بعثة كيف عساه أن يعرضه بأسم الحكومة الانجليزية وحملة السندات الانجليزية وفأرسلت فرنسا بعثة أوترية قنصل فرنسا العام السابق بالقاهرة إلى مصر كي تفشل بعثة كيف وإعادة النفوذ الفرنسى إلى تفوقه السابق قبل حرب السبعينيه فالحكومة الفرنسية كانت تدفعها رغبة الإنتقام من انجلترا للدور الذى لعبته فى مسألة قناة السويس وباءت بعثت كيف بالفشل ورفض إسماعيل إقتراحاتها الخاصة بالإشراف على مالية المصرية وغادر كيف مصر ووافق إسماعيل على تعيين رفلولسن الانجلىزى مستشاراً مالياً، وكان إسماعيل عندما فكر فى طلب مندوب لفحص ماليته من الحكومة البريطانية ويعطية شهادة عنها كان يعتمد على الاتى:-

اولاً:- إستطاعة خداع هذا المندوب وإخفاء العيوب عن عينة

ثانياً:- أن يتظاهر أمامه بمظاهر التودد والإكرام ويحيط بهامظاهر الغنى والبذخ، وبذلك إعتقد إسماعيل إنه يستطيع إن يأخذ من بعثة كيف تقريراً يرضية فلا يكون عليه بعد ذلك الا أن ينشره لتعود الأسواق المالية فتفتح له أبواب القروض، ولعله يتساهل مع الحكومة الانجليزية فى تحويلها طلبة مندوباً إلى بعثة وفى جعلها مهمة هذه البعثة النصح الاتوهماً منه إنه بذلك يستدرجها إلى معاونته على قصدها ولكنه نسى أن يضع إعتباره الحقائق الاتيه :-

أولاً :- أن أكثر الدائنين كانوا من الانجلىز الذين تهتم الحكومة البريطانية برعاية مصالحهم.

ثانياً:- أن هذه الحكومة كانت ترى مصلحتها فى التعجيل بخراجه وتشدد الخناق عليه لأنها بذلك توقعه فى الياس وتستذله فتستطيع تسخره لمطامعها السياسية.

¹ - مكي شبكية، شعوب وادي النيل، المرجع السابق، ص506-508

لاحظت الحكومة الفرنسية إيفاد الحكومة الانجليزية لبعثة كيف أنها تريد الإستثمار بالنفوذ لدى إسماعيل ولم تكن انجلترا تريد النفوذ المالى فقط بل كانت تقصد الى ما هو أبعد من ذلك وهو التدخل السياسى فنشط التنافس بين النفوذ الانجليزى والفرنسى ووصل التنافس إلى حاشية الخديوي إسماعيل وبلاطه فريقاً كان ينفاد إلى النفوذ الفرنسى وفريقاً آخر كان يميل إلى النفوذ الانجليزى وهذا يدل على مبلغ الضعف السياسى الذى تغلغل فى كيان الحكومة المصرية بسبب الإرتباك المالى. (1) تفاقمت الازمة المالية وأعوزت الخزنة المصرية المال اللازم لأداء اقساط الديون وأخيراً عجزت عن الوفاء ولم يكن بالخزنة المال اللازم فأصدر الخديوي مرسوم بتأجيل دفع السندات والأقساط المستحقة على الحكومة فى أبريل ومايو ثلاثة أشهر ولم يكن تحديد الثلاثة أشهر لا للمحافظة على الظواهر وأعلن هذا المرسوم فى بورصة الاسكندرية فكان إيذاناً بالتوقف عن الدفع أو بعبارة أخرى بالإفلاس(2) ولما ذاع هذا المرسوم سرى السخط والذعر فى الأسواق المالية الأوروبية وهبط أسعار السندات المصرية وإستهدف المرابين والماليين الأجانب وإنقلبوا يتهددون ويتوعدون الخديوي وأخذ يتحدثون بخلع الخديوي ولم يجد الخديوي يد تمتد إليه بقروض جديده يدفع منها قبل إستحقاق ميعاد الكوبون فكتب للحكومتين الفرنسية ولانجليزية يسالهما فى تذلل وخضوع أن تأتيا لمعونتة ولإ حل به الخراب فاجابت الحكومة البريطانية بالرفض أما الحكمة الفرنسية وجدت الفرصة سانحة لإجتذاب إسماعيل إليها فاجابت بالقبول ودبرت المال على عجل وبذلك إجتتب إسماعيل إعلان إفلاسه.

صندوق الدين:-

أراد الخديوى إسترضاء الدائنين بوضع نظام يكفل لهم إستيفاء ديونهم فطلب من وكلاء الدائنين بمصر وضع النظام الذى يرتضونه فقد وضع وكلاء الماليين الفرنسيين مشروعاً بإنشاء صندوق الدين توحيد الديون أما الماليون الانجليز فهم لم يشتركوا فى هذه

¹ - عبدالعزیز محمد الشناوى، التيارات السياسية التى احاطت بإنشاء قناة السويس الجزء الاول ص 228 - 230

² - حلمى محروس، تاريخ افريقيا الحديث المعاصر من لكشوف الجغرافية الى قيام منظم الوحدة الافريقية ج1، مؤسسة

الشباب، الاسكندرية 2004، ص 138-139

المفاوضات إنتظاراً للحظة التي ترسمها حكومتهم وإستجاب إسماعيل لمطالب وكلاء الدائنين الفرنسيين وأصدر مرسوماً فى يوم 2مايو سنة 1876م بإنشاء صندوق الدين ومهمته أن يكون خزانة فرعية للخزانة العامة تتولى المبالغ المخصصة للديون من المصالح المحلية ويخصص لها إيرادات مديريات خاصة والجمارك والسكك الحديدية وغيرها وبذلك أصبحت معظم موارد الخزانه المصرية خصصت لسداد الديون كان صندوق الدين أول هيئة رسمية أوربية أنشئت لقرض التدخل الاجنبى فى شؤون مصر والسيطرة الأوربية عليها وعلى سلطة الحكومة المصرية فى شؤونه المالية والإدارية وهو أداة إعتداء على إستقلال مصر المالى والسياسى لأنه بمثابة حكومة أجنبية داخل الحكومة المصرية لها سلطة وإختصاصات وأسعة المدى فقد نص مرسوم علي إنشاء صندوق الدين على الآتي:-

(إنه يختص بتسليم النقود المخصصة لوفاء الديون العمومية ،ويتولى إدارته مندوبون أجانب تتدبهم الدول الدائنة ويعينهم الخديوي وفقاً لأنتداب ،وقضت المادة الثانية بان الوظائف النوط بهم تحصيل إيرادات التقدم ذكرها عليهم أن يوردوا ما يحصلونه إلى صندوق الدين لا إلى وزارة المالية ،ونصت المادة الثامنة على إن الحكومة ممنوعة من تعديل الضرائب التي خصصت إيراداتها لصندوق الدين تعديلاً يفضى الى انقاص الوارد منها بالإموافقة أغلبية أعضاء الصندوق⁽¹⁾، وأن لا تعقد الحكومة أى قرض جديد ولا تصدر إفادات مالية على الخزانة الا لأسباب تقضى بها حاجة البلاد وبعد موافقة صندوق الدين عليه ،إنه قد حفظ للحكومة الحق فى أن تقترض بالحساب الجارى مبلغاً لا يزيد عن خمسين مليون فرنك للقيام بخدمة الخزانة ،ونص المرسوم على أن المحاكم المختلطة تختص بالنظر فى كل الدعاوى التي يرى صندوق الدين إقامتها على الحكومة خدمة لمصالح الديون ،وحولت كل الديون الى دين موحد مقداره وأحد وتسعين مليون من الجنيهات بفائده 7% يسدده فى 65 سنة) والغرض من هذا المرسوم توحيد تأمين الدائنين على إستيفاء ديونهم وهذا يدل ماجرته السيطرة المالية من التدخل السياسى وقدر مجموع

¹مكي شبكية. تاريخ شعوب وادي النيل. مصدر سابق. ص. 630

الإيرادات المحصلة من الموارد المذكورة للصندوق الدين بمبلغ 6,475,256 من الجنيهاً الانجليزية بما في ذلك المبلغ المقرر على الدائرة السنوية ومقداره 684,411 جنية وتقرر أيضاً وقف جباية الضرائب المقابلة، أما من الناحية القانونية لم يكن للدائنين الأجانب أن يطلبوا إنشاء هيئة مالية رسمية داخل الحكومة بهذه السلطة وبتلك الاختصاصات وذلك فكرة المطامع الاستعمارية وغلبة القوى على الضعيف وهي التي أملت مشروع صندوق لإستغلال موارد البلاد وفرض الوصاية الأوربية على ماليتها وأصدر الخديوي مرسوماً ثالثاً بإنشاء مجلس أعلى للمالية⁽¹⁾ مؤلف من عشرة أعضاء خمسة منهم أجانب وخمسة منهم وطنيون ورئيس يعينه الخديوي ويتألف هذا المجلس من ثلاثة أقسام القسم الأول يختص بمراقبة خزائن الحكومة والقسم الثاني بمراقبة الإيرادات والمصروفات وهي (غير المراقبة الثنائية) والقسم الثالث بتحقيق الحسابات ويبدى المجلس رأيه في ميزانية الحكومة السنوية التي يضعها وزير المالية قبل نهاية كل سنة بثلاثة أشهر وعين شاليويوا أحد أعضاء مجلس الشيوخ الإيطالي رئيساً لهذا المجلس.⁽²⁾

الرقابة الثنائية :-

كانت هذه المرحلة الأولى من التدخل الأجنبي في شؤون الحكومة المصرية بسبب ديون الخديوي إسماعيل التي أنزلت عن السلطة للإنجليز والفرنسينو عندما أراد إستردادها عوقب بالعزل ولأبعاد ولم ترضى انجلترا عن صندوق الدين وسلطاته ورأت أن تكون هناك رقابة فعالة ثنائية من الانجليز والفرنسيين وحضر مستر جوشن مندوباً من انجلترا وجوبير مندوباً عن فرنسا إلى مصر⁽³⁾ لوضع هذا المشروع موضع التنفيذ وشرعا يهاجمان الخديوي ليحملاه على الرضى بتعيين المراقبين فقامت ضجة إستتكار في البلاد وكان إسماعيل المفتش ناظر المالية معرضاً لذلك المشروع ونصح الخديوي بالمقاومة والرفض ورأى جوشن في إسماعيل صديق المفتش هو المسؤول الأول عن هذه الإرتباكات

¹- احمد العوام، مصر والسودان في وجهة نظر احمد العوام، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ص 38-39

²- عبدالرحمن الراجعي، عصر اسما عيل ج 2، نفس المصدر، ص 69-70

³- عبدالله عبدالرازق وشوقي الجمل، مصر والسودان، المرجع السابق، ص 138-139

المالية ولا بد من محاكمته ثم حدث إن قتل إسماعيل صديق الذي يقال إنه أعد مشروعاً معارضاً وقتل المفتش يعد أقوى أسباب نجاح مشروع جوشن وجوبير وإصدار الخديوي مرسوم 18 نوفمبر 1876م بفرض الرقابة الأجنبية على المالية المصرية وأن يتولاها مراقبان بوظيفة مفتشين عموميين أحدهما انجليزي لمراقبة الإيرادات العامة للحكومة ويسمى مفتش الإيرادات وأن يكون جميع الموظفين الذين يتولون تحصيل الإيرادات تحت إدارته وأن يكون هو الذي يقترح على الخديوي تعيينهم بواسطة وزير المالية وله الحق في وقفهم عن وظائفهم وعزلهم والثاني فرنسي لمراقبة المصروفات ويسمى مفتش الحسابات والدين العمومي ويكون مستشار الوزير المالية وأن يكون هو الذي يراقب حسابات الحكومة ويسهر على تنفيذ اللوائح الخاصة بالدين ولا يكون الأمر بالصرف الإبازنه أو إمضاه ولو كان صادراً من وزير المالية وتختار الحكومتان الفرنسية والانجليزية الرقيبين المذكورين فيعينهما الخديوي بناء على هذا الإختيار وأن يشترك المراقبان في وضع الميزانية العمومية وبهذا الأمر إنتقلت سلطة الحكومة كلها تقريباً إلى هذين المراقبين الاجنبيين⁽¹⁾ وصار الخديوي إسماعيل أسيراً وصارت مصر في قبضة السياسة الأجنبية تدفع إلى ماتريد وأهتم المراقبان بأن تدفع الأقساط في مواعيدها ليثبتا بذلك كفاءتهما وكفاءة النظام الذي يملانه فمنعا عن إسماعيل ونسائه وقصوره ومطابخه وأتباعه وجميع نفقات البذخ ومنع طائفة من الموظفين المصريين مرتباتهم وعملا على إرهاب الأهالي في جمع الضرائب وتسريح الجيش⁽²⁾ ولم يقف الأمر عند ذلك بل كونت لجنة مختلطة لإدارة السكك الحديدية وميناء الإسكندرية لإنهما أكبر موردين لوفاء الدين وهكذا أحكمت القبضة المالية بتخصيص خزانه خاصة وهي صندوق الدين وتعيين مراقبين للإيرادات والمصروفات وتعيين لجنة مختطة من خمسة أعضاء إثنان من الانجليز وإثنان من المصريين وواحد من الفرنسيين لإدارة أكبر موارد الدخل الحكومي كانت مهمة الرقيبين الإجنبيين مراعاة مصالح الدائنين الإجانب وتدبير المال الازم لوفاء الأقساط المطلوبة لهم ويتبين لك مما تقدم أن نظام الرقابة الثنائية قد منح الرقيبين سلطة مطلقة في إدارة

¹-عبدالرحمن الرافي، عصر إسماعيل ج2، المرجع السابق، ص72-77

²-احمد عبدالرحيم مصطفى، مصر والمسألة المصرية، المرجع السابق، ص43-85

الحكومة المالية فقررت الوصاية أو الحجر التي تصدر من المجالس الحسبية على فأفد الأهلية تقيد سلطته فى التصرف فى أمواله تتصب وصياً أو قيماعليه يتولى هذا التصرف وكذلك الرقابة الثنائية قد جعلت من الرقيين الأوربيين قواماً على الحكومة المصرية أن هذا النظام إنما هو من النظم الإستعمارية الجائرة التي تدل على جشع المالىين والسياسين الانجليز وإن عدة دول كانت متوقفة عن سداد ديونها للمالىين الأوربيين ومع ذلك لم تستهدف دولة منها بمثل هذه الشروط الجائرة فى تسوية ديونها وإندفعت فرنسا إلى وضع القيود متوهمة إنها تخدم مصالحها المالية وفى الواقع إنها تخدم أهداف انجلترا السياسية ولكن أحوال الحكومة المالية سارت من سييء إلى أسوأ وإزداد ارتباكها وعجزها بالرغم مما أسرف فيه الرقيان الأجنبيان من إبتزاز أموال الأهالى بطرق القهر والزل وأتهم الخديوي إسماعيل بأنه يخفى عن المراقبين بعض الإيراد وهددوا بمقاضاة ناظر المالية أمام المحاكمة المختلطة وأخيراً طالبوا بتأليف لجنة تحقيق أوربية لفحص شؤون الحكومة المالية ولكن الخديوي إسماعيل اضطر تحت ضغط الحكومات الأوربية إلى الأذعان وأصدر مرسوماً فى يوم 27 يناير 1878م بتأليف لجنة أوربية عرفت بلجنة التحقيق العليا ومهمتها تحقيق العجز فى أبواب الإيرادات وأوجه النقص فى القوانين واللوائح الخاصة بالضرائب ووسائل إصلاحها وتحقيق موارد الميزانية عن سنة 1878م وإذن المرسوم للجنة بالاتصال بجميع المصالح والدواوين وسماع من ترى لزوماً لسماعه ولجمع البيانات التي تطلبها(1) وكان هذا المرسوم يقصر اختصاص اللجنة على التحقيق فى موارد الإيراد دون التصرف فلم يرض الدائتون بذلك وتدخلت انجلترا وفرنسا وأصرتا على أن يتناول اختصاص اللجنة تحقيق حالة الإيراد والتصرف معاً فأضطر أيضاً لإصدار مرسوماً آخر فى 30 مارس سنة 1878م بتعميم اختصاص اللجنة وجعلته شاملاً الحالة المالية بجميع عناصرها(2) أى إنه يشمل الإيرادات والمنصرفات وفرض المرسوم على وزراء الحكومة وسائر موظفيه أو أعضاء اللجنة جميع البيانات التي تطلبها منهم وتقديمها إليها من غير

¹ - السيدحسين جلال ،قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية ،المرجع السابق ص406

² ثيودور روتشين تاريخ المسألة المصرية ،المرجع السابق ص452

ابطاء وتألفت اللجنة من فردينان دي لسبس منشى قناة السويس رئيساً ورفرزولسن وكيلاً ورياض باشا ووكيلين وأعضاء صندوق الدين وهم دي بليبيير وبارفلى وبارنج كرومر وفون كريم، وتم هذا التعيين تنفيذاً لما إقترحتة الدولتان الانجليزية والفرنسية وعين الميسوليرون ديروول مفتش مالية بفرنسا سكرتيراً للجنة والمسيو كولمون المحامى والمستشار لشركة قناة السويس كاتباً لمحاضرات جلساتها وكان دي لسبس كثير الغياب فى باريس فكان رفرزولسن الرئيس الفعلى وأخذت اللجنة تتولى مهمتها وتفحص كل نواحي الادارة المالية وتستدعى من تشاء من الموظفين المصريين وترسل مندوبيها إلى الأقاليم لتحقيق ماترى فحصه وظهرت بمظهر الهيئة المسيطرة على الإدارة المصرية وبعد أن إنتهت اللجنة من المرحلة الأولى من أعمالها وضعت تقريراً مبدئياً يتضمن شرح الحالة المالية وعيوبها وما تقترحه لاصلاحها وأحصت فى تقريرها الديون المسجلة التى لم تدخل ضمن تسوية سنة 1876م وهى قيمة المطلوبات المتأخرة على الحكومة لتجار ومقاولين وغيرهم من رواتب ومتأخرات للموظفين وأرباب المعاشات فبلغ مجموع العجز 9,243,263 جنيهه أعتبرت أن الخديوى مسئول عن قيمته وطلبت لسداد هذا العجز أن ينزل عن أطيانه وأطيان عائلته فعرض الخديوى أن ينزل عن أطيانه المعروفه بأطيان الدائرة السنية والدوائر الخاصة وعن 288,862 فدان من أطيان عائلته⁽¹⁾ ولكن تبين أن أطيان الدوائر السنية والدوائر الخاصة مرهونة فى الديون السابقة فطلبت اللجنة أن يخصص لسداد العجز المتقدم ذكرها أطيان أخرى للعائلة الخديوية فقبل هذا الطلب ونزل بعض الأمراء والأميرات عن جزء من أملاكهم ورهنت فيما بعد ضماناً لقروض الدومين وطلبت اللجنة أن يحدث تغييراً فى نظام الحكم وينزل عن سلطته المطلقة وإخلاء لمسئوليته فى المستقبل عن العجز فى ميزانية الدولة ورفعت اللجنة تقريرها إلى الخديوي ثم قابلت السيررفرزولسن ليتلقى الرد منه فى رأيه فى الموقف السياسى والمالى بعد إطلاع على التقرير ومع أن هذا التقرير يحتوى على بينات وتهم موجهة إلى شخصه فاضطر إلى الإذعان وكانت نتيجة هذا القبول صار الخديوى أسير اللانجليز والفرنسيين ولم يسعه الا

¹ -فرغلي علي هريدي،الراسمالية الاجنبية فى مصر ج2،الهيئة المصرية العامة للكتاب،القاهرة،2003،الطبعة الأولى،ص339-343

أن يصدر بياناً أمراً بالموافقة على مافي التقرير وتنفيذه وقابله ولسون وقال له : (أن الوسيلة الوحيدة التي يستطيع بها أن يصلح ماليته وأن يسترد الثقة به هي أن يدخل تعديلاً جوهرياً على طريقة الحكم) فرد عليه الخديوى إسماعيل بكلمة المشهورة وهي قوله : (أن بلدى ليست الآن أفريقيا .إننا الآن جزء من أوروبا فمن الطبيعي أن نترك تيه الماضى وأن نتبع نظاماً مطابقاً لحالتنا الإجتماعية) وكان التعديل الذى طلبه منه السير رفرزولسن أن ينزل عن سلطة الحكم لمجلس نظارة كى يكون هذا المجلس مسئولاً عن الحكومة وكانت هذه هي الوسيلة التي يرى ولسن أن يدخل بها الوزارة وفعلاً أصدر إسماعيل أمراً إلى نوبار باشا فى 28 اغسطس سنة 1878م أمره بإنشاء مجلس النظار وتخويله مسئولية الحكم وعهد إلى نوبارباشا فى هذا الأمر بتأليف الوزارة على هذه القاعدة ودارت مفاوضات طويلة بينه وبين انجلترا وفرنسا بشأن تأليف هذا المجلس كانت نتيجتها أن أصدر أمراً فى 14 اكتوبر بتعيين السير رفرزولسن ناظراً للمالية ومسئودى بليبيير ناظراً للاشغال ولذلك لقتبت هذه النظارة التي كان نوبارباشا يتولى رئاستها بالنظارة الأوربية وناظراً للخارجية والحقانية ورياض بالداخلية (1)وراتب باشا للحربية وهكذا صار ناظران احدهما اختارته الحكومة الانجليزية والثانى اختارته الحكومة الفرنسية هما اللذان يحكومان مصر أما الخديوى إسماعيل ليس له ولمصر شيئاً من الاستقلال اذن إن الحكومة المصرية لم تفقد استقلالها فقط بل فقدت وجودها وأيضاً رأت تركتها نهياً مقسماً يفوذ بالغنيمة الكبرى ذوى القوة والنفوذ وصار حكم مصر فى يد الوزيرين الأوربيين وانحياز رياض باشا ونوبار باشا إلى جانبهما واستقال نوبار باشا من رئاسة الوزارة اثر ثورة الضباط ولم يعين الخديوي خلفاً له وأبدى ميله إلى أن يتولى رئاسة الوزراء بنفسه وبدأت مفاوضات لم تدوم طويلاً أعلن إسماعيل مضطراً أن الاتفاق تم إن لايرأس الخديوي مجلس الوزراء ولا يحضر مداولاته وأن يتولى الأمير محمد توفيق رئاسة المجلس(2) .ويكون للوزيرين حق الفيتو أى المعارضة فى كل ما لا يوفقان عليه وكل أمر الا يقرانه

¹-عبدالرحمن الرافعى،عصر اسماعيل ج2،المرجع السابق ص288

²-مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان ،المرجع السابق،ص509

لا ينفذ، فقد الخديوي إسماعيل إنه توفيق الوزارة في 10 مارس 1879 ولم تدوم طويلاً ثم استقالت لمطالب الأحرار وجاءت وزارة شريف باشا المعروفة بالوزارة الوطنية. أدى التدخل الأجنبي في شئون مصر بتلك الصورة المذهلة إلى أن تزداد الحركة الوطنية قوة وكان الخديوي بين خيارين يرضى الدول الأوربية أم الوطنيين وأمام التيار الوطني أقصى الخديوي الوزيريين الأجنبيين عن الوزارة على أن يعيد الرقابة الثنائية على مالية مصر، مما أغضب بريطانيا وفرنسا وإنهما اكتسبتا هذا الحق أن يكون لهما وزيران يمثلانهم في الوزارة المصرية وكان خضوع الخديوي للقوى الوطنية وقبوله اللائحة الوطنية التي قدمها بعض الأحرار المصريين التي تطالب بتأليف وزارة وطنية مسئولة أمام مجلس نيابي على نظام جديد وفي 22 أبريل 1879م أصدر الخديوي مرسوماً بتسوية الديون لما قررتة اللائحة الوطنية ورأت فرنسا وانجلترا أن الوقت قد حان للضغط على الخديوي إسماعيل ليتنازل هو عن العرش من تلقاء نفسه لكنه رفض الخضوع للضغط فاتجهت الدولتان لأستانه ليصدر السلطان أمراً بخلع الخديوي إسماعيل فاستجاب لطلبهما فإن الحكومة العثمانية لم تكن تعطف على الخديوي إسماعيل أو ترضى منه لنزعه الإستقلالية وأن عزل الخديوي يكسبها نفوذاً كبيراً في مصر وقد فات على حكومة الأستانه إن إقصاء إسماعيل عن الحكم بأرادة الدول الأجنبية⁽¹⁾ هو تمكين لهذه الدول من التدخل في شئون مصر وتحقيق أهدافها الأستعمارية، لا يوجد تدخلاً أقوى من إسقاط صاحب العرش من عرشه، فتركيا لم تخدم سياستها ولاخدمة مصر بإجابتها لمطالب الدول وإن فرنسا لم تخدم مصالحها في إشتراكها مع انجلترا بل مهدت الطريق للانفراد انجلترا بالتدخل في شئون مصر وإحتلالها في عهد الخديوي توفيق⁽²⁾ وفي 26 يونيو 1879م أصدر السلطان العثماني مرسوماً بخلع الخديوي إسماعيل وتنصب توفيق باشا خديوياً لمصر وفي 30 يونيو 1879م غادر الخديوي إسماعيل القاهرة إلى الاسكندرية ثم غادر على الباخرة المحروسة إلى نابولي بايطاليابقي بها حتى عام 1888م وفي نفس العام عاد إلى الأستانة وظل بها حتى توفي في 2 مارس 1895م. فقد كان منح إمتياز حفر قناة

¹- احمد عبدالرحيم مصطفى، مصر والمسألة، المرجع السابق ص41

²- ماري لوري لرونية لوركرنت، بورسعيد عمارة القرن التاسع عشر والعشرين، ترجمة جمال الغيطاني ونجيب امين، جمعية الثقافة الفرنسية في بورسعيد، الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة، 1950، ص55

السويس بداية لعصر الإسراف وبلغ على مدى 21 عاماً بلغت مجموع الديون 69 مليون جنية إسترليني وأدى إلى إفلاس الخزانة المصرية أما بالنسبة الأوروبية فقد لاحت الفرصة لإستغلال الأموال بعائد سريع وأرباح مرتفعة وخيالية ورجال الصناعة فرصتهم لإستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأثمان بأهظة ووجد هؤلاء ذلك في مصر أرضاء جشعهم وأطماعهم أما رجال السياسة مارس هؤلاء نشاطهم وكانت الصفقة فاتحة عصراً جديداً في الصراع على النفوذ في مصر وقناة السويس وأصبح صراع كلا الطرفين الفرنسي والبريطاني محموماً في السنوات التالية للصفقة 1876-1882م وأخيراً توج بإحتلال البريطانى لمصر.

2-3 الآثار الاقتصادية العمرانية لقناة السويس :

المدن التي نشأت مع قناة السويس :-

بورسعيد :-

تشتهر باسم المدينة الباسلة بمصر. هي ثالث مدينة في مصر إقتصادياً بعد القاهرة والإسكندرية. وهي مدينة ساحلية، تقع شمال شرق مصر، وتطل على ساحل البحر الأبيض المتوسط عند مدخل قناة السويس. يحدها شمالا البحر المتوسط، ومن الشرق محافظة شمال سيناء ومن الجنوب محافظة الإسماعيلية ومن الغرب محافظة دمياط والدقهلية والشرقية. وتطل بورسعيد علي بحيرة المنزلة التي تفصلها عن محطة الدقهلية⁽¹⁾ بدلتا النيل وفيها نقطة التقاء البحر الأبيض المتوسط بقناة السويس وتفصلها عن إمتدادها الجغرافي بقارة آسيا المتمثل في بور فؤاد لأنها تشترك في الحدود مع خمسة محافظات. تتميز بورسعيد بمناخ معتدل طوال العام، إذ يسود بها مناخ البحر المتوسط والذي يتميز بصيفه الحار والجاف وشتائه الرطب والمعتدل والممطر وهو ما يجعل المدينة مقصداً مثالياً للسياحة وقضاء الأجازات والأستجمام على مدار السنة. تبلغ مساحة مدينة بورسعيد حوالي 1344.96 كم، حيث تقسم قناة السويس المحافظه إلي قسمين شرقي وغربي .

¹- أحمد عزت واخرون تاريخ مصر في العصر الحديث .مصدر سابق ص146-147

التسمية :-

اسم بورسعيد هو اسم مركب من كلمة PORT ومعناها ميناء ، وكلمة سعيد اسم حاكم مصر الذي نشأت القناة في عهده ويرجع أصل التسمية إلي اللجنة الدولية التي تكونت من إنجلترا وفرنسا وروسيا والنمسا وإسبانيا وبيد مونت حيث قررت هذه اللجنة في الاجتماع الذي عقد في عام 1855 اختيار اسم بورسعيد⁽¹⁾.

التاريخ :-

نشأة بورسعيد غير نشأة المدن المصرية الأخرى لم يكن فيها مقومات للحياة فقد كانت عبارة عن ارض صحراوية منخفضة عن سطح البحر تغمرها المياه في زمن الفيضانات، بعد قيام مسيو فرديناند دي لسبس بتشكيل لجنة هندسية دولية لدراسة تقرير المهندسين موجل ولينان بك كبيراً مهندسي الحكومة المصرية قامت اللجنة بزيارة منطقة برزخ السويس وبورسعيد وصدر تقريرهم في ديسمبر 1855 وأكدوا إمكانية شق القناة وأنه لا خوف من منسوب المياه لأن البحرين متساويين في المنسوب وأنه لا خوف من طمى النيل لأن بورسعيد شاطئها رملي. عقب صدور تقرير اللجنة الدولية أصدر الخديوي سعيد فرمان الامتياز الثاني وكان من بنوده (البند الثالث) حفر القناة من ميناء السويس إلى البحر المتوسط عند نقطة خليج الفرما. في 25 أبريل عقدت اللجنة إجتماعاً واتخذت عدة قرارات من بينها إقامة فناء لإرشاد السفن القادمة لمدخل القناة وموقع الميناء وإنشاء ورش وآلات وجميع المنشآت اللازمة لإعداد تلك الورش للعمل وإنشاء كوبرى من بورسعيد إلى داخل البحر ويكون أيضا رصيف لرسو السفن عليه لتفريغ بضائعها. في 22 نوفمبر 1858 قام المجلس الأعلى لأعمال وأشغال قناة السويس (أثناء الاكتتاب في أسهم الشركة) توقع عقدين لتنفيذ المرحلة الأولى من الأعمال مع مسيو هاردون⁽²⁾. وفي 21 أبريل 1859 وصل مسيو دي لسبس لبورسعيد برفقة مسيو موجل بك المدير العام للأشغال ومسيو لاروش وهاردون وغيرهم من رؤساء المشروع والوكلاء ومائة وخمسين من البحارة والسائقين والعمال⁽³⁾

¹- احمد عزت واخرون، تاريخ مصرفي العصر الحديث، مصدر سابق ص 146

²- محمد انيس، السيد رجب ابو حراز، التطور السياسي للجتمعي المصري الحديث، ص 100

³- محمود يونس، قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، المرجع السابق، ص 28

ومعهم ما يكفهم من الطعام والشراب ووصلوا لبورسعيد عن طريق الجميل وكان بها قرية الجميل وبها صيادى الأسماك وتقع على بعد 9 كم من بورسعيد وإنشأت علي أطال مدينة الطينة وإقتنع مسيو دي لسبس أن هذا المكان صالح لإنشاء بورسعيد. أستمرت أعمال بناء بورسعيد وقامت الشركة بتشجيع العمال المصريين على العمل وأقامت لهم العيش بمنطقة العرب وقامت بتعيين أمام للمسلمين بمسجد القرية. وكانت المنطقة تعاني نقص حاد في مياة الشرب وقام دي لسبس بجلب المياة من المناطق القريبة سواء من دمياط أو المطرية ولكنها لم تسد الحاجة وبمرور الزمن وصلت المياة إلي بورسعيد بعد توصيلات أنابيب ذات قطر واسع لنقل المياة من ترعة العباسية وإنتهت مشكلت المياة للأبد بعد حفر ترعة المياة العذبة وأعتبر شقها حدثاً تاريخياً لا يقل شيئاً عن حدث قناة السويس وكانت بورسعيد في عزلة عن العالم المحيط بها لعدم وجود طرق معبده خلال فترة حفر القناة وتحملت الشركة تكاليف تعبيد الطريق الموازي للقناة السويس قامت الشركة بالتركيز على جعل بورسعيد صالحة لرسو السفن فقأمت بإنشاء الورش الميكانيكية مثل (النجارة والحدادة والخراطة وسبك المعادن) وشيدت مصنعاً للطوب⁽¹⁾ وحوضاً للميناء وحفرت قناة داخلية صناعية تصل ما بين منشآت الميناء وبحيرة المنزلة لنقل مياة الشرب ومواد التموين بواسطة القوارب. وفي بدأ العمل على إنشاء بورسعيد على يد والي مصر الخديوي سعيد وذلك يوم الاثنين الموافق 25 أبريل سنة 1859 م عندما ضرب فرديناند دي لسبس أول معول في الأرض معلنا بدء حفر قناة السويس. في بداية الأشهر الأولى لإنشاء بورسعيد أستخدمت غالبية الأيدي العاملة في أعمال ردم أجزاء من بحيرة المنزلة⁽²⁾ حيث لم يكن يتجاوز عرض بورسعيد من 40 إلى 50 متر وقامت الكراكات بإزاحة كميات مهولة من الرمال من حوض الميناء إستخدمت في أعمال الردم وإمتدت المدينة للجنوب حيث حوض الترسانة عام 1862م حيث توجد الورش التي بدأ في استخدامها عام 1863م وأخذت المدينة شكلاً مستطيلاً تقرباً أما قرية العرب فكانت في أقصى غرب بورسعيد وكانت لا تتعدى عُشر بورسعيد في

¹ -عبدالعزیز سلیمان نوار، تاریخ مصر الاجتماعی ص 341-344

² -عزیز خانکی بک، قناة السويس نبذه تاریخیة ومالیة، المطبعة المصریة، د،ت، ص 22

الإداية⁽¹⁾ وأخذ شكلها شكلاً بائساً فكانت عششاً من البوص ثم أستخدمت الألواح الخشبية بعد ذلك وقد فصل ما بين القرية والمدينة أرض فضاء مساحتها حوالي 500 متر وتقلصت تلك المساحة إلى 200 متر عام 1869م ثم تلاشت وانضمت القرية للمدينة. وفي عام 1868م إنتهت أعمال ردم أجزاء من بحيرة المنزلة غرب شارع الترسانة وبلغ الحجم الكلى لكميات الردم 628.300 متر مكعب وساعدت على إكساب بورسعيد أراضي جديدة وتم بناء الورش عليها.

ميناء بورسعيد :-

بعد بداية عمل ميناء بورسعيد أثناء حفر القناة وإستقباله للمواد والمهمات اللازمة للحفر وبعد إقامة رصيف أوجيني كان لابد من إنشاء حاجزان للأمواج عند مدخل القناة أحدهما عند الشرق والآخر في الغرب لحماية الميناء من العوامل الطبيعية ولجعل المياه هادئة داخل مجرى القناة ولمواجهة الرواسب والرمال التي يدفعها التيار البحرى والتي قد تؤثر سلباً على منسوب عمق القناة وعرف الحاجز الشرقى باسم حجر سعيد والغربي باسم رصيف دى لسبس وبدأ إنشاؤه عام 1859 من عند شارع أوجيني والتقاؤه مع شارع السلطان حسين (شارع فلسطين حالياً) وينتهى في عمق المياه على عمق 10 أمتار وبلغ طوله 2500 متر وارتفاعه 2 متر عن مستوى سطح الأرض⁽²⁾ أما الحاجز الشرقى فينتهى في المياه على عمق 8 أمتار وبدأ العمل فيه عام 1866 وفرغ منه عام 1868 وبلغ طوله 1900 متر وإرتفاعه 1 متر ويتقابل كلا الحاجزين جزئياً عند مدخل الميناء، وصنعت الأرصفة بالإضافة للجزيرة ميناء الصيد من الحجر الجيرى وأسند صنعه ونقله إلى إخوان داسو وتم صنعه بالإسكندرية بمحاجر المكس، وزنة الحجر الواحد 20 طن وصنعوا 250000.00 (مائتين وخمسون ألف) مكعب من الصخور الصناعية وتصنع من خرسانة الدقشوم والجير المائى لمنع تسرب الرمال وبدأ غمرها في أغسطس عام 1865. وفي عام 1870 كان ببورسعيد 3 أحواض بالشاطئ الغربى للقناة هي حوض

¹- ماري لوري لدونية، بورسعيد عمارة القرن التاسع والعشرون، المرجع السابق ، ص14-20

²- عبدالرحمن الرافعى . عصر اسماعيل ج1. مصدر سابق ص99

التجارة (خصص للمراكب المحلية والرسو الصغير) والترسانة (خصص لأجهزة القناة ووجدت حوله ورش الشركة) وحوض شريف (وخصص لرسو السفن التجارية الضخمة الخاصة بالشركات الكبرى مثل اللويدز النمساوية والمساجيرى الفرنسية والروسية للملاحة ومارفرسنيه من مرسيليا).

فنار بورسعيد :-

تم صنع فنار مؤقت من الخشب عام 1859 على الساحل وكان يضى لمسافة 10 أميال وبعد بناء رصيف دى لسبس بني فنار جديد بموقعه الحالى في عام 1869 ويعرف حالياً باسم فنار بورسعيد القديم بعد أن حل محله في العمل حالياً فنار جديد هو الثالث في تاريخ بورسعيد. وبني فنار بورسعيد القديم من الخرسانة وكان ذا لون رمادى، أما الحاجز الشرقي فقد وضع به فانوس يضى على مدى 20 ميل وكان يضى بغاز الإستصباح، ولا زال الفنار قائماً حتى الآن كأحد الاثار المهمة ببورسعيد.

مبنى هيئة قناة السويس:-

هو مبنى شيد عام 1895م كأول بناء علي شاطي القناة ببورسعيد ويستخدم المبنى كمقر للهيئة ببورسعيد ولمتابعة حركة السفن المارة بالقناة ويتميز بروعة المعمار كان موقعه القديم علي شاطي قناة السويس وقد إشتته بريطانيا في الحرب العالمية الاولي ليكون مقراً لقيادة الجيش البريطاني في منطقة الشرق الأوسط وقاعدة بريطانية⁽¹⁾ وظل كذلك حتي تم جلاؤهم عنه وعن مصر كلها في 18 يونيو 1956م كأخر قاعدة لبريطانيا في منطقة قناة السويس ومصر ورفع الرئيسي جمال عبدالناصر علم مصر عليه معلناً حريتها وإستقلالها وسيادتها.

¹-مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل، المرجع السابق، ص509

التقسيم الإداري لمدينة بورسعيد :-

تم تقسيم مدينة بورسعيد إلى ستة أحياء إدارية هي حي الجنوب، حي العرب، حي المناخ، حي الضواحي، حي الزهور، حي الشرق⁽¹⁾ ، بالإضافة إلى مدينتي بور فؤاد والفرما وقد تم تقسيم المدينة رسمياً الي قسمين هما حي الافرنج وحي العرب ثم ظهرت بعد ذلك أحياء سكنية أخرى فظهر حي المناخ في أقصى الغرب من المدينة وترجع تسميته إلي إناخة الأبل حيث كان الحي مكان لوصول قوافل الأبل المحملة بالمواد الغذائية والمياه القادمة من دمياط وقد يبدو إلي الكثير أن حي المناخ أقدم أحياء بورسعيد بينما الحقيقة أن حي الافرنج نواة المدينة يلية حي العرب ثم حي المناخ ويقسم الحي إلي حارات ولكل حارة في هذه الأحياء شيخ مسئول مسؤولية كاملة عن جميع مايقطن بها داخل حارته أمام الجهات الإدارية ويرأس شيوخ الحارات شيخ وأحد أطلق عليه شيخ قرية العرب وكانت الكلمة العالية النافذه له وكان بمثابة القاضي والحاكم وكان غالباً يتم إختياره من الرجال الذين هم صفوة المجتمع في ذلك الوقت مشمولين باحترام الجميع ويضاف إلي حي العرب تجمعات سكنية أخرى حسب الحرف كالسقاين والصيادين والفلايكية والفحامة ولكل حرفة شيخ يتولي الدفاع عن حقوق أفرادها وكان ينتخب منهم حسب كبر السن والخبره وقوة الشخصية وفي أقصى بورسعيد ظهر حي القابوطي وهو حي الصيادين وترجع تسميته إلي شيخ يدعي الخربوطي وكانت جميع المراجع الاجنبية ترجع تلك الكلمة إلي الانجليزية cap- Boat كان أول محافظ لبورسعيد إسماعيل حمدي حيث إنشا الخديوي إسماعيل محافظة القناة في مارس 1863 كانت شركة القناة مسيطره علي الأيجار وتمليك الأراضي في عهد المدينة الأول.

السكان في بورسعيد :-

لم تقتصر مقومات بورسعيد كمدنية عالمية منذ نشأتها على ما تمتعت به من وسائل مدنية وحضارية فحسب بل إمتدت أيضا لتشمل الطابع الثقافي للمدينة حيث إتسم مجتمع بورسعيد بطابع (متعدد الثقافات) حيث سكنها العديد من الجنسيات والأديان خصوصاً من

¹- احمد عزت واخرون تاريخ مصرفي العصر الحديث .مصدر سابق ص146-147

دول البحر المتوسط وأغلبهم من اليونانيين والفرنسيين بجانب المصريين في تعيش وتسامح، بعد افتتاح قناة السويس بدأ الاستقرار السكاني في المدينة وبدأ العمال المصريين والأجانب في إحضار أسرهم من أوطانهم الأصلية لبورسعيد فقسم الحي الواحد الي عدة أحياء صغيرة أطلق عليها لفظ حارة تقطنها جالية معينة أو أبناء وطن وأحد وقبيلة أو منطقة من مصر واغلبية سكان بورسعيد من يوناني وإيطالي وفرنسي وتركي وكان وكلاء القناصل هم ممثلوا الجنسيات الأجنبية.(1)

الجاليات الاجنبية في بورسعيد :-

1-الجالية اليونانية:-

هي أكبر الجاليات الأجنبية في بورسعيد عندما بدأ تشغيل عماله أجنبية وأروبيين في حفر القناة بعد أن الغي الخديوي إسماعيل السخرة وصل إلي منطقة القناة خسة الأف عامل يوناني أغلبهم من جزيرة كاش وإطلق عليهم الكاشوتية وبعد افتتاح القناة عاد أغلب هؤلاء لوطنهم الاصلي أمامن بقي منهم فقد أحضروا عائلاتهم من أوطانهم الأصلية وأصبحت جميع تجارة التجزئة في بورسعيد في أيدي اليونانيين الذين أقاموا أول سوق تجاري بشارع القسطنطينية .

2-الجالية الإيطالية:-

تعتبر الجالية الثانية في بورسعيد من حيث الكثافة السكانية ووصل أغلب أفرادها بعد افتتاح قناة السويس وسيطروا علي الحركة الفندقية كما أشتهرة بإمتلاك البارات والمطاعم ومحلات الحلويات .

3-الجالية البريطانية:-

فقد ظهرت بعد شراء بريطانية نسبة كبيرة من أسهم قناة السويس وزادت بعد الإحتلال الانجليزي(2) لمصر عام 1882م وإمتلكوا شركات الملاحة وشركات الفحم في أيديهم والأعمال المصرفية.

¹-انور عبدالملك، نهضة مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1983م، ص361

²-اسماعيل احمدياغي، العالم الحديث والمعاصر في التاريخ الحديث، المصدر السابق ص188-189

4-الجالية الفرنسية:-

وصل أفرادها بصحبة دي لسبس وتمركزت في أيديهم التجارة أيام حفر القناة وأثروا ثراء فاحش وبعد إفتتاح قناة السويس⁽¹⁾ أنشأوا الشركات الملاحية وإمتد النشاط الفرنسي إلي الأعمال المصرفية وكانوا يمثلون الطبقة الأستقرائية بين الجاليات نظراً لنفوذهم في شركة قناة السويس⁽²⁾ وكان عيد الجمهورية الفرنسية من أهم الإحتفالات في بورسعيد وكان يفوق الوصف لدرجة إن سكان المناطق المجاوره لبورسعيد يحضرون للإستمتاع بمباهج هذا الاحتفال.

5-المصريون:-

كان المصريون يسكنون حي العرب وكانت مساكنهم غاية في البساطة مبنية من الخشب ليس بها إلا شارعين عبارة عن إمتداد لشارع دي لسبس (سعدزغلول) واوجيني (صفية سعد زغلول) أما الحوانيت في هذا الحي كانت صغيرة تكاد تكون خالية من البضائع المهمة وكانت التجمعات السكانية في هذا الحي مقسمة علي حسب مناطق توافد أبناء مصر من مناطقهم الأصلية فنجد تجمع الصعايدة حسب محافظاتهم فأبناء قنا وسوهاج وأسوان وأشهرهم أبناء النوبة وكانت لهم جمعية الأحسان النوبية وكذلك أبناء الدلتا ودمياط والمطرية والدقهلية والغربية والشرقية وأشتهر هؤلاء بالشراقوة وهم أبناء الشرقية التي لعبت دوراً هاماً في الإمداد والتموين في زمن حفر القناة وتحول هذا التجمع إلي شارع عرف بشارع الشرقية⁽³⁾.

معالم بورسعيد :-

تضم بورسعيد تراثاً معمارياً فريداً يجمع بين الفن الأوروبي والفن العربي خلال حقبة القرن التاسع عشر، حيث سكن المدينة منذ نشأتها العديد من الجنسيات الأجنبية وخصوصاً

¹-محمودعباس واحمدعبدالرحمن،معالم مصرالحديث والعاصرة تاريخ وحضارة ،دارالعالمية للنشر والتوزيع 2006،الطبعة الاولى،ص38

²- محمودعباس واحمدعبدالرحمن،معالم مصرالحديث والعاصرة تاريخ وحضارة ،المرجع السابق ص39

³-السيد جلال يحي،قناة السويس والاطماع الاستعمارية،المرجع السابق،ص40-42

من دول البحر المتوسط بجانب المصريين وهو ما أكسب المدينة طابع متعدد الثقافات انعكس بدوره على مبانيها وتراثها المعماري.⁽¹⁾

مطار بورسعيد:-

خدم محافظة بورسعيد، مطار بورسعيد أو مطار الجميل وهو مطار يقع غرب مدينة بورسعيد ويبعد عن وسط المدينة بمسافة 6 كم، مساحة المطار 1246172 م وهو مطار داخلي غير أن هناك خطة على مرحلتين لتطويره بحيث يتحول إلى مطار دولي يخدم بورسعيد ومنطقة قناة السويس.⁽²⁾

الموانئ:-

تضم بورسعيد اثنين من الموانئ البحرية هي:-

ميناء شمال بورسعيد:-

يقع على المدخل الشمالي لقناة السويس. ويعتبر هذا الميناء أحد أهم الموانئ المصرية نظراً لموقعه المتميز على مدخل أكبر ممر ملاحى عالمي (قناة السويس) . كما أنه يقع في منتصف أكبر خط ملاحى تجارى يصل أوروبا بالشرق ويعتبر أكبر ميناء عبور في العالم.

ميناء شرق بورسعيد:-

يقع شرق المدخل الشمالي لتفريعة قناة السويس وفي ملتقى ثلاث قارات هي أفريقيا وآسيا وأوروبا وعلى الطريق الرئيسى لملتقى الشرق والغرب، يحده شمالاً البحر الأبيض المتوسط، ويحده جنوباً المنطقة الصناعية . أما ناحية الشرق فتحده بحيرة الملاحة ، وتحده من الغرب التفريعة الشرقية لقناة السويس.

المعدية:-

تشتهر بورسعيد بالمعدية (العباره) حيث تمثل إحدى معالمها بحق . تربط المعدية بين حي الشرق وبور فؤاد .وهي وسيلة الانتقال الوحيدة الممكنة لعبور قناة السويس للوصول لبورفؤاد وتتولى إدارتها وتسييرها هيئة قناة السويس. وتستخدم المعديات في نقل

¹- محمود عباس واحمد عبدالرحمن، معالم مصر الحديث والمعاصرة تاريخ وحضارة ،مصدر سابق ص41

²- احمد عزت واخرون ،تاريخ مصر الحديث والمعاصر، المصدر السابق ص144

الأشخاص والمركبات بين ضفتي القناة مجاناً . وتمثل لأهل بورسعيد وزائريها إحدى العلامات الفريدة للمدينة حيث تعتبر في ذاتها رحلة ممتعة في مياه القناة وسط السفن العملاقة وبصحبة طيور النورس التي تشتهر بها بورسعيد ويكثر تواجدها خصوصاً في القناة وحول المعديات. وتستغرق رحلة المعديّة حوالي عشر دقائق. (1)

قاعدة تمثال دي لسبس:-

تقع قاعدة تمثال دي لسبس في شارع فلسطين نهاية ممشي دي لسبس الشهير ببورسعيد علي الضفة قناة السويس (2) يرجع تاريخ إنشائها الي عام 1899م وتعد أحد الاثار المسجلة في بورسعيد وقد أزال ابطال المقاومة الشعبية في بورسعيد تمثال دي لسبس عن القاعدة بعد جلاء العدوا الثلاثي في 23ديسمبر 1956م (تاريخ العيد القومي لبورسعيد) لزال التمثال موجود في مخازن هيئة قناة السويس إلي اليوم وسط جدل متكرر بشأن عودته إلي القاعدة مجدداً ما بين رافض ومؤيد للفكرة. (3)

مدينة الإسماعيلية:-

الإسماعيلية إحدى مدن القناة وهي عاصمة محافظة الإسماعيلية. يبلغ تعداد سكان المدينة وضواحيها حوالي نصف مليون نسمة. بنيت المدينة على الضفة الغربية من بحيرة التمساح والتي تُعتبر جزءاً من ممر قناة السويس تقريباً في منتصف المسافة بين بورسعيد شمالاً والسويس جنوباً لكي تكون مركزاً لشركة قناة السويس العالمية للملاحة في عهد الخديوى إسماعيل وتقع على طريق القاهرة - الإسماعيلية الصحراوي. وتشتهر المدينة بكثرة الحدائق والمنتزهات الطبيعية وهوائها النقي لقلة المنشآت الصناعية مقارنة بالمحافظات المجاورة فتجذب إليها الزائرين خاصة في فصل الربيع وفي الأعياد(4). يحدها من الشمال القنطرة غرب ومن الشرق القنطرة شرق ومن الجنوب فايد ومن الغرب التل الكبير ومحافظة الشرقية.

1-عزيزخانكي بك ،قناة السويس نبذه تاريخية ومالية،المصدر السابق ص24

2-محموديونس ،قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها،المرجع السابق ص30

3-احمد عزت واخرون ،تاريخ مصر الحديث والمعاصر،المصدر السابق ص144

4-صالح رمضان ،الحياة الاجتماعية في مصر،المصدر السابق ص24

متوسط درجة الحرارة من 12-14 صغري وعظمي من 15-35 درجة عظمي الرياح الشمالية الغربية والامطار خفيفة إلي متوسطة .(1) تبلغ مساحة مدينة الإسماعيلية 1693,672 كيلو متر مربع وتمثل نسبة المساحة بمدينة الإسماعيلية 33% من إجمالي المساحة وبلغ سكانها حسب احصاء عام 1927 نحو 35194 مليون نسمة. إحتفل بوضع حجر الأساس باسم مدينة التمساح وأطلق اسم الإسماعيلية عليها لأول مرة في مارس عام 1863م عندما تم تغيير اسم التمساح إلي الإسماعيلية نسبة إلي الخديوي إسماعيل بعد إن تم اطلاق الخديوي إسماعيل علي المدينة الجديدة .

التاريخ :-

نشأة الإسماعيلية مع قناة السويس أو مع بدايات حفر القناة بدأ العمران في الإسماعيلية مع زيادة عدد القادمين إليها لخدمة أعمال الحفر ثم أقامت قري من الخيام للعمل في مناطق مختلفة حول مناطق الحفر وأقامت الشركة لهم قري وعندما أنتت العائلات والإفراد لخدمة أعمال الحفر كان أغلبهم من الصعيد تمركزوا في مناطق إطلاق عليها عرايشه .والإسماعيلية من أحدث المدن المصرية إذ نشأت مع أفتتاح قناة السويس في 16 نوفمبر 1869 م، في عهد الخديوي إسماعيل الذي أخذت اسمه وما تزال بعض أحيائها وشوارعها على النسق الفرنسي بشكل خاص في هندسة تصميم المدن والتخطيط العمراني تعكس إلى اليوم ملامح من مشروعه لتحديث مصر.(2)

السكان :-

تكونت الإسماعيلية من خليط شكلته ثلاث موجات أو تكتلات أو هجرات رئيسية، تدفقت في وقت واحد متزامنة مع إفتتاح قناة السويس، وظهرت المدينة الجديدة على شاطئ بحيرة التمساح التي كانت بحاجة إلى سكان يصنعون مقومات الحياة اليومية قبل حفر قناة السويس كانت امتداد وسطي ما بين سيناء ومحافظة الشرقية حيث كانت تتبع في هذه المرحلة لمركز أبوحماد بالشرقية قبل أن تكون محافظة وكان سكانها الاصيلين بطبيعة الحال من

¹-مكي شبكية،تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان ، المرجع السابق ،ص508-506

²-صالح رمضان ،الحياة الاجتماعية في مصر،المرجع السابق ص24

العربان حتي مابعد المحسمة والقصاصين غرباً⁽¹⁾ مثل قبيلة مزينة العربية التي نزحت من الجزيرة العربية الي جنوب سيناء ثم الي الوادي ومنها عائلات أبودهشان ونصرالله والعبادة والروضان وأولى هذه الموجات⁽²⁾ .كانت قد جاءت مع بداية أعمال حفر قناة السويس من الجنوب ومدن صعيد مصر، وهؤلاء الذين شاركوا في حفر القناة وسرعان ما وجدوا أنفسهم عقب أنتهاء أعمال الحفر، إفتتاح قناة السويس للملاحة الدولية، أمام خيار البقاء في المدينة الجديدة منخرطين في أعمال وحرف تتطلبها حاجات الحياة والمعاش اليومي للمدينة، مفضلين ذلك على العودة إلى منابع هجرتهم في صعيد مصر .

الأحياء السكنية:-

حي العرايشة:-

وهوشمل مجموعات من أبناء مصر والصعيد وقد تم تقسيمة علي حسب الأماكن التي جاءوا منها وإطلق عليها عرايشة العبيد نسبة إلي لون بشرتهم السمراء(أصحاب البشرة السمراء) علي عكس حي العرايشة التي تميزه بالبشرة البيضاء(أصحاب البشرة البيضاء) لأنهم جاءوا اليها من العريش ومن مصر لتصبح عرايشية مصر ليتميزوا عن عرايشية العبيد ،وسميت في فترة عرايشية السودان لوجود السودانيين هم (أصحاب البشرة السوداء)

ب-حي العرب :-

كان حي العرب مقابل لحي الإفرنج ويعتبر أقدم أحياء الإسماعيلية وسمي بذلك الاسم الآن جميع سكانه من المصريين وهو الحي الذي كان يسكنه المصريون⁽³⁾ الذين شاركوا في حفر قناة السويس وترعة الإسماعيلية، وإشتهر ببطولات المقاومين المصريين ضد الوجود الإنجليزي والفرنسي في المدينة، وبالبنائات التقليدية الشعبية والمعمار الإسلامي ويضم منطقة المحطة الجديدة و«العرايشية» التي أنشأت لاحقاً⁽⁴⁾ .

¹-عبدالعزیز محمدالشناوي،السخرة في حفرقناة السويس ،المرجع السابق ، ص227

²-عبدالعزیز محمدالشناوي،السخرة في حفرقناة السويس ،المرجع السابق ، ص227

³-صالح رمضان ،الحياة الاجتماعية في مصرفي عصر اسماعيل ،المصدرسابق ص33-34

⁴-محمودعباس واحمد عبدالرحمن،معالم مصر الحديث والمعاصرة تاريخ وحضارة ، مصدرسابق ،ص38

ج-حي الافرنج:-

وقد سكن الحي الإفرنجي (الغربي) عدد من الجنسيات الأوروبية والعمال الأجانب الفرنسيون والإنجليز واليونانيون ومختلف الجنسيات الأخرى. ومعظم من يسكنه اليوم من العاملين في شركة قناة السويس، حيث تخصص لهم الشركة مساكن لحين الوصول إلى فترة المعاش. وهو على النقيض تماماً⁽¹⁾، فقد كان مصمماً جغرافياً على النمط الفرنسي حيث أطلقت على المدينة اسم «باريس الصغيرة». وقد سكن في هذا الحي الأجانب وقادة شركة قناة السويس، ويتجلى في مظهره حتى الآن كثرة الأشجار والتصميم المعماري الفرنسي والغربي بوجه عام ويطلق عليه الأهالي حي (الإفرنج) وتم فية تشييد المساكن الضخمة وبناء الفيلات للهندسيين المشرفين علي أعمال الحفر وكبار الشخصيات وأيضا للعمال الأجانب، أما الأحياء الأخرى كانت مبانيها في البداية عبارة عن خيام وعشش للعمال المصريين في بداية العمل ثم تطورت بعد ذلك إلي مباني ولم تكن الإسماعيلية في البداية منطقة جذب للسكان لعدم وجودالمياة العذبة بها ولكن بعد حفر ترعة المياة العذبة أصبحت منطقة جذب أكثر من قبل كانت الإسماعيلية تتبع لمدرية الشرقية في الأمور الإدارية ولكنها تتبع لبورسعيد في التمثيل الانتخابي كعضوية مجلس الشيوخ والنواب وكانت الإسماعيلية وبورسعيد تسمي محافظة القناة ثم تحولت الإسماعيلية من قسم ومن محافظة إلي وكالة محافظة وذلك من الناحية الإدارية وعين عليها وكيل محافظة، حيث أمر الخديوي إسماعيل بانشاء محافظة القناة وأول تحويل للإسماعيلية من قسم إلي وكالة محافظة من الناحية الإدارية وكانت المدينة حتى جلاء القوات المحتلة من قناة السويس مقسمة إلى الحي العربي والحي الغربي.يعتبر الخديوي إسماعيل باني الإسماعيلية⁽²⁾، ثم تم تقسيم المدينة إلى ثلاثة أحياء:-

حي أول المطل على القناة، حي ثاني إلى الغرب من الحي الأول،حي ثالث إلى الغرب من الحي الثاني وتضم عدد كبير من الأحياء والقرى المحيطة بها وصدر قرار جمهوري بانشاء محافظة الإسماعيلية عام1959م وتكونت في ذلك الوقت من قسم البستان وقسم

¹-عبدالرحمن الرافعى، عصر اسما عيل ج1، المرجع السابق، ص99

²-مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان، المرجع السابق، ص520

كان من الطبيعي أن تكون لمصر، في جميع العصور، مدينة عند الطرف الشمالي لخليج السويس. ففي العصر الفرعوني، كانت هذه المدينة "سيكوت" ومحلها الآن "تل المسخوطة" على بعد 17 كم، غرب مدينة الإسماعيلية⁽¹⁾. وقد أطلق عليها الإغريق اسم "هيروبوليس" أو "إيرو" في العهدين الروماني والبيزنطي. وتدل الأبحاث الجيولوجية على أن خليج السويس، كان يمتد في العصر الفرعوني، حتى بحيرة التمساح. ثم انحسرت مياهه جنوباً، إلى البحيرات المرة وأن فرعَي النيل "البيلازي" و"التانيسي"، كانا يمران بهذه المنطقة، ويخترقان برزخ السويس. يمر الأول بالقرب من محطة "التينة" الحالية⁽²⁾، على بعد 25 كم جنوب مدينة بورسعيد الحالية. والثاني عند النقطة المعروفة بالكيلو 9، على قناة السويس. وكانا يصبان في البحر الأبيض المتوسط⁽³⁾، الأول عند "بيلوز"، والثاني عند فم "أم فرج" وكلا المصبين شرقي مدينة بورسعيد⁽⁴⁾ وعندما انحسرت مياه الخليج نحو الجنوب خلّفت وراءها سلسلة من الوهاد والبطاح، التي كانت تملؤها المياه الضحلة فصارت "هيروبوليس" من دون ميناء على البحر الأحمر ففقدت جزءاً من صفتها التجارية وأهميتها الملاحية ولم تحتفظ إلا بأهميتها الإستراتيجية، كجزء من القلاع، التي كانت تكون سور مصر الشرقي، وتمتد، عبر البرزخ، شمالي سيناء، إلى غزة.

العصر البطلمي:-

كما نشأ ميناء جديد على الرأس الجديد لخليج السويس، يسمى "أرسينوي أن" أو "كليوباتريس"، في العصر البطلمي، وكان هذا الميناء ناحية "السيرابيوم"، التي تقع شمال البحيرات المرة. ثم إستمر إنحسار خليج السويس نحو الجنوب، مرة أخرى، وإنفصلت البحيرات المرة عن الخليج، فنشأ ميناء البحر الأحمر الجديد، الذي سُمي كليزما، في العصر الروماني، وهو الذي حرّف العرب اسمه إلى القلزم، وسموا به كذلك البحر الأحمر. وفي القرن العاشر الميلادي، نشأت ضاحية جديدة جنوبي "القلزم" سميت بـ

¹-مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل بمصر والسودان، المرجع السابق ص 522

²-ماري لوري لدونية، بورسعيد عمارة القرن التاسع والعشرين، المرجع السابق ص 21

³-محمد السيد غلاب واخرون، بلدنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة دار المعارف، مصر، 1968م ص 221

⁴-عاصم الدسوقي، فهم تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي، الطبعة الأولى، دارالكتاب الجامعي، القاهرة، 1981م ص 100

"السويس". ما لبث أن ضُمت إليها "القلزم" القديمة، وحلت محلها، وأصبحت ميناء مصر على البحر الأحمر. فالسويس الحديثة هي سليلة "القلزم" أو "كليزما" البيزنطية، و"كليزما" وريثة "أرسينوي" البطلمية. و"أرسينوي"، هي الأخرى، وريثة "هيروبوليس" أو "سيكوت" الفرعونية⁽¹⁾.

تاريخ السويس في العصر الإسلامي:-

وكانت تقطن مدينة السويس قبل الفتح الإسلامي جماعة من الناس تشتغل غالباً بالصيد والقرصنة ولكن السويس لم تلبث أن شهدت نشاطاً واسعاً وانتعشت انتعاشاً واضحاً في العصر الإسلامي. وكان أول ما اشتهرت به السويس في ميدان النشاط الاقتصادي في العصر الإسلامي هو بناء السفن ويظهر أن بناء السفن كان له شأن عظيم في مصر في فجر الإسلام خاصة في العصر الأموي⁽²⁾ وتعدّ مدينة السويس مثلاً لهجرة المدن إلى مواقع جديدة، تمكّنها من أداء وظيفتها التي يؤهلها لها الموقع الجغرافي الذي تحتله وأياً ما كان اسم مدينة السويس، فهي ميناء مصر على الطرف الشمالي لخليج السويس لأنها أقرب نقطة إلى البحر الأحمر يسهل الاتصال منها مباشرة بقلب الحياة المصرية النابض فالسويس تمتاز عن موانئ البحر الأحمر الجنوبية بأن الطريق من البحر إلى النيل لا يخترق أودية وجبالاً بركانية وعرة كما أن المدن عند "قنا" أو "قفط" داخلية، تضرب في أعماق الصعيد منعزلة، نسيباً، عن الدلتا، التي تزدهر فيها تجارة البحر الأبيض المتوسط. والموقع الجغرافي لخليج السويس والنيل، يهيئ طرف الخليج لنشأة مدينة، ذات وظيفة محدودة، هي تجارة البحر الأحمر، وما وراءه، سواء كانت بلاد بونت أو فارس أو الهند والشرق الأقصى. فإذا استطاعت هذه المدينة أن تتصل بالنيل بطريق مائي تضاعفت أهمية الموقع الجغرافي ووظيفته كما عظمت أهمية المدينة إذ تتلاقى عندها تجارة الشرق والغرب. أما موقع المدينة فتحدده علاقة اليابسة بالماء أي نقطة انتهاء الماء من طرف خليج السويس الشمالي ونقطة بدء اليابسة فعندما كان طرف الخليج عند مدخل "وادي الطميلات"، في العصر الفرعوني كانت "سيكوت" هي الثغر والمخزن التجاري إضافة إلى

¹ -محمود عباس واحمد عبدالرحمن، معالم مصر الحديث والمعاصرة تاريخ وحضارة ، المرجع السابق ص33

² -محمود عبدالرحمن البرج ،من بنزرت الي السويس دار الكاتب العربي طبعة 1968 ص67

كونها إحدى قلاع سور مصر الشرقي. (وكذلك كانت "هيروبوليس" أو "إيرو" في العصرين الإغريقي الروماني. شق بيبي الأول قناة سيزوستريس بين النيل وخليج السويس)⁽¹⁾. وعندما انحسر الخليج نحو الجنوب، تغيّر الموضع فأصبحت "أرسينوي" عند طرف البحيرات المرة ولما ازداد انحساره، تغيّر الموضع فأصبح "كليزما" أو "القلزم". وأخيراً، استقر الموضع عند "السويس" الحالية. وقد تحالفت عوامل الموقع الجغرافي والموقع والوظيفة على ربط مصير هذه المدينة، التي تحركت عبر التاريخ فوق خمسين كيلومتر من قرب الإسماعيلية شمالاً حتى السويس الحالية بالقناة الصناعية التي وصلت خليج السويس بالنيل أو أحد فروعها، في بعض فترات متفاوتة من تاريخ مصر. وكان تنويع ذلك كله إطلاق اسم السويس على القناة التي تصل البحرين المتوسط والأحمر وصولاً مباشراً فخلد ذلك اسمها. ⁽²⁾ تحتل مدينة السويس الأصلية رقعة من الأرض، تمتد فوق 1700 متر طولاً، و500 متر عرضاً فوق لسان البحر أو شبه جزيرة، تقع بين البحر وقمة الخليج الضحلة وتتجمع أكثر أحياء السويس القديمة شمال خط سكة الحديد، الذي يصل بين السويس و"بور توفيق" وتمتاز السويس القديمة بشوارعها الضيقة، ومبانيها ذات الطابع المملوكي وهذه المدينة تتميز تماماً عن مدينة "القلزم" ولا سيما في العصر التركي. فقد خشي الأتراك من تهديد الأساطيل الأجنبية، فأنشؤوا أسطولاً يحمي السويس ويحمي موانئ البحر الأحمر التركية الأخرى وعُدّت السويس موقعاً حربيّاً يربط فيه الجند لحماية مدخل مصر الشرقي. وظلت السويس مدينة صغيرة هادئة، حتى القرن التاسع عشر، تقوم بوظيفة الميناء، الذي يربط مصر بالأراضي المقدسة، والشرق عموماً. وكان عدد سكانها، عام 1860م، يراوح بين ثلاثة آلاف، وأربعة آلاف نسمة. وما أن حُفرت قناة السويس، حتى دخلت المدينة عهداً جديداً من تاريخها الحافل، فاطرد نمو العمران فيها، وازداد عدد سكانها بمعدلات سريعة. وليس أدل على ذلك من تتبع أعداد السكان في المدينة، من واقع التعداد الرسمي، ودراسة اتجاهات نموّها. فقد تزايد عدد سكانها. وكان في مقدمة الأسباب، التي عاقت نموّ مدينة السويس ندرة المياه العذبة. إذ كان الماء ينقل إليها على ظهور

¹-محمد السيد غلاب آخرون، بلدنا السويس، المرجع السابق، ص222

²-علي باشا مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر ج16، المصبغة الاميرية الكبرى، ببولاق، مصر، 1306هـ، ص134-

الجمال، من عيون موسى، التي تقع على مسافة 16 كم، إلى الجنوب الشرقي من السويس. وكانت مكاتب شركات الملاحة البحرية والفنادق الأجنبية، في السويس، تعتمد في خدمة موظفيها ونزلائها، على المكثفات لتحويل ماء البحر إلى ماء عذب. ولما أنشئ الخط الحديدي بين القاهرة والسويس، تولت الحكومة المصرية نقل الماء من القاهرة إلى السويس، في صهاريج. (1) وكانت الحكومة تبيع الماء للأهالي. لذلك يُعد حفر ترعة السويس الحلوة، أحد العوامل المهمة، التي أدت إلى تطوّر المدينة، ونموّ العمران فيها. والواقع أن مشروع حفر هذه الترعة، ارتبط ارتباطاً وثيقاً بمشروع القناة نفسها، بل إن شركة قناة السويس، رأت أن يكون حفر هذه الترعة سابقاً لحفر القناة، حتى لا تتعثر عمليات الحفر، كما حدث في السنوات الأربع الأولى لتنفيذ مشروع حفر القناة، في النصف الشمالي من برزخ السويس بين بورسعيد وبحيرة التمساح وقد عرفت هذه الترعة العذبة باسم "ترعة الإسماعيلية" وعُدّ مخرجها لتتبع من النيل مباشرة، عند "شبرا" على بعد سبعة كيلومترات شمال القاهرة وتجري بعد ذلك نحو الشمال الشرقي مع حافة الصحراء حتى بلدة "العباسة" في "وادي الطميلات" ثم تتحدّر شرقاً مخترقة هذا الوادي حتى مدينة الإسماعيلية. وقبيل مدينة الإسماعيلية تتفرع الترعة إلى فرعين فرع يتجه شمالاً إلى بورسعيد والآخر يخترق الصحراء جنوباً إلى مدينة السويس ليغذيها بالمياه العذبة وينتهي إلى خليجها. ويبلغ طول ترعة الإسماعيلية من النيل إلى بحيرة التمساح 136 كم. ويُقدر طول فرع بورسعيد بنحو 90 كم. أمّا فرع السويس فيبلغ طوله 87 كم. وما أن وصلت مياه النيل العذبة إلى منطقة برزخ السويس وشقّ خلال البرزخ قناة تصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر، حتى انقلبت الحياة البشرية في منطقة البرزخ رأساً على عقب، وتحولّ الجمود إلى حياة صاخبة، وإن لم تكن هذه الحياة من صنع قناة السويس بقدر ما هي من صنع مياه النيل التي وصلت إلى البرزخ. ويصور *علي مبارك أهمية ترعة الإسماعيلية وأثرها في تطور مدينة السويس في "الخطط التوفيقية" بقوله: "ومن أكبر أسباب عمارة مدينة السويس وصول مياه النيل إليها من الترعة الإسماعيلية التي أنشئت في عهد الخديوي إسماعيل. وجعل فمها من "بولاق" مصر بالقاهرة ومصبتها

¹محمد السيد غلاب، وآخرون بلدنا السويس، المصدر السابق، ص232

في البحر الأحمر عند مدينة السويس فجرى هناك مياه النيل صيفاً وشتاءً فتبدل بذلك جذب تلك المنطقة خصباً وأحيا كثيراً من أراضيها. فوجدنا هناك حدائق ذات بهجة⁽¹⁾، فقد زرع على جانب الترعة القمح والشعير والبرسيم وأنواع كثيرة من الخضر". وفي عام 1865، بُني في ميناء السويس حوض بور إبراهيم ليحل محل مرفأ السويس القديم الذي كان قد أهمل منذ عهد بعيد، حتى أصبح من أشد المرافئ خطراً على السفن والملاحة. وكان مرفأ السويس القديم محدوداً بالجرس الذي يمر فوقه الخط الحديدي بين السويس وحوض بور إبراهيم. وكانت المساحة الواقعة إلى الشرق والمحصورة بين هذا الجسر وقناة السويس أرضاً منخفضة تغطيها المياه وقت المدّ وتتحسر عنها وقت الجزر. وتشقها قناة صغيرة قليلة العمق تصل منها المراكب والسفن إلى رصيف مرفأ السويس القديم حيث محطة الحجاج والبضائع القديمة وجمرك السويس القديم ودار الترسانة القديمة وتزايدت حركة الملاحة في ميناء السويس تدريجياً في أواخر القرن الماضي وأوائل القرن الحالي لا سيما خلال الحرب العالمية الأولى. فازداد عدد السفن القادمة إلى الميناء كما إزدادت حمولتها. فأصبح حوض بور إبراهيم عاجزاً عن مواجهة هذه الحركة. وكانت "الشركة المصرية الإنجليزية" للنفط، أنشأت معملًا للتكرير في منطقة الزيتية في السويس. وكانت سفنها لا تستطيع دخول مرفأ بور إبراهيم لتفريغ شحناتها، إلا سفينة عقب أخرى. وكثيراً ما كان غاطس هذه السفن⁽²⁾، يصل إلى أرض الحوض وقت الجزر فيتربت على هذا أخطار جسيمة للميناء عينه وللسفن الموجودة فيه ميناء السويس في المدخل الجنوبي لقناة السويس وإتجهت النية إلى تعميق ميناء السويس، لكي يصل عمق المياه في أحواضه تسعة أمتار على الأقل وقت الجزر. وتقرر إنشاء ميناء السويس الجديد في الخليج، الواقع بين مرفأ بور إبراهيم ومنطقة الزيتية ليحدّه من الشرق الخط الحديدي بين السويس وبور توفيق ويمتد من الشمال الغربي حتى يصل إلى معمل التكرير في الزيتية. وازدادت أهمية السويس بعد إفتتاح القناة البحرية. وقد ضمت الحكومة المصرية "زيلع" و"بربرة" إلى

¹ محمد عبدالرحمن، البرج من بنزرت الي السويس، المرجع السابق، ص 77

² محمد السيد غلاب وآخرون، بلدنا السويس، مصدر سابق، ص 233

* علي باشا مبارك هو مؤرخ مصري مؤلف الخطط التوفيق الجديدة لمصر

أملاك مصر، في سنة 1875 وكانتا من أملاك تركيا، وتابعتين للواء الحديدية في اليمن. وقد صدر الفرمان مؤرخاً في أول يولييه 1875 من السلطان العثماني إلى خديوي مصر بالتنازل عن زيلع وملحقاتها مقابل زيادة الجزية السنوية التي تدفعها مصر إلى تركيا. وأصبحت سفن الأسطول المصري في البحر الأحمر تمارس نشاطها في منطقة شاسعة، تبدأ من السويس إلى سواحل خليج عدن الشمالية⁽⁴⁾ وتضم المدينة خمسة أحياء هي، حي السويس هوحي حضري، فيه معظم الهيئات والمصالح الحكومية. وحي "الأربعين" يغلب عليه الطابع الشعبي. وحي عتاقة: يضم معظم المناطق السكنية والمصانع والشركات وتم فصل هذا الحي إلى اثنين (حي فيصل والصبح وحي عتاقه) حي فيصل يحتوى على المناطق السكنية حتى طريق القاهرة وحي عتاقه يضم المناطق السكنية من بعد الطريق وكذلك المناطق الصناعية الأدبية والسخنة والزرعفرانه بما في ذلك المناطق السياحية.

¹ نفس المرجع ص224

الفصل الثالث

الآثار السياسية

1.3 الاحتلال البريطاني لمصر

2.3 دور الدبلوماسية البريطانية في احتلال قناة

السويس

3.3 الخطة العسكرية الاحتلال قناة السويس

4.3 احتلال بورسعيد والإسماعيلية

20 أغسطس 1882م

5.3 الصراع الأوربي علي قناة السويس

الفصل الثالث

الآثار السياسية

3-1 الاحتلال البريطاني لمصر واثره

ولو نظرنا للتاريخ فإننا نجد أن السبب الرئيسي لإنشاء قناة السويس هو صراع نفوذ بين القوى العظمى، وبالرغم البدء بمشاريع مختلفة كان أولها قناة سيدي الأول ثم تبعتها نخاو وقناة دارا الأول، وقناة بطليموس وغيرها من المشاريع المؤقتة التي لم تلبى طموحات القائمين عليها حتى وصل إلى عهد الخلافة الإسلامية وسميت قناة أمير المؤمنين (عمر بن الخطاب) إلى أن أمر الخليفة "أبو جعفر المنصور" بردم القناة تماماً وتحولت السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح بعد قيام فاسكو دي جاما باكتشاف هذا الطريق حتى سيطرت بريطانيا العظمى عليه وحولته إلى ممر حكراً عليها لمرور سفنها القادمة من مستعمراتها الهندية (1) وفي أوج الصراع الإستعماري بين بريطانيا وفرنسا أصبحت الأخيرة تبحث لها عن ممر آمن يوفر لها طرق لإمداد جيوشها التي أنتشرت في الشرق الأوسط وشرق وشمال إفريقيا، وفي عام 1799م أرسل نابليون بونابرت حاكم فرنسا أثناء استعمار جيشه لمصر لجنة من المهندسين على رأسهم لوبيير لدراسة إمكانية إقامة قناة في السويس تربط بين البحرين لكن الدراسة قالت إن منسوب مياه البحر الأحمر أعلى من منسوب مياه البحر المتوسط وتم تجاهل المشروع إلى أن جاء دي لسبس وأحياء الفكرة مرة أخرى وتم تنفيذه وقد توفي في هذا المشروع 120 ألف عامل مصري نتيجة أعمال السخر عندما إشتد الصراع البريطاني الفرنسي حول تنفيذ طريق المواصلات العالمية وساهم في وصم الشركة بالطابع الإستعماري وساعد علي ذلك إصرار وحرصاً علي سلامة الامبراطورية نفسها بتأمين الطرق الموصلة إلي الهند وبعبارة أخرى كانت الامبراطورية البريطانية حريصة علي أن يظل الشرق الإسلامي خاضعاً لدولة العثمانية الضعيفة آنذاك دون أن يقع في يد دولة قوية منافسة تتاصب بريطانيا العداء وتكون خطراً علي الممتلكات البريطانية في الشرق فاذا حدث إستقرت في مصر وعلي الأخص في الجزء الذي يسيطر علي طريق إلي الهند وهو برزخ السويس جالية كثيفة

¹- السيد حسين جلال. قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية. الهيئة العامة للكتاب 2006. القاهرة ص 423-424

العدد من المهندسين والإداريين والعمال وغيرهم ينتمون إلي دول الاوربية منافسة كفرنسا وكان هذا سلاحاً خطيراً في يدها تهدد به بريطانيا، وقفت بريطانيا من أول لحظة موقف المعارضة لمشروع قناة السويس فقد نظرت إليه كمشروع فرنسى من شأنه أن يجعل لفرنسا نفوذاً ممتازاً فى مصر ويمكنهم من التحكم فى طرق عالمية مهمه ولذا إحتجت على منح سعيد شروط الإمتياز لفردندى لسبس وحاولت إقناع الباب العالى بعدم التصديق على الإمتياز مبينة أن فرنسا تريد أن تفصل مصر عن بقية أجزاء الدولة العثمانية بممرماتى يصلح أن يكون خطأً دفاعياً حربياً وإنشاء مستعمرة فرنسية فى شرقى مصر ثم السيطرة على مصر كلها ولكن كتب للمشروع النجاح على أن يتحقق لنشاط دى لسبس وعطف النمسا والأوساط التجارية البريطانية⁽¹⁾ ومع هذا فقد حاولت الحكومة البريطانية وضع العراقيل فى تنفيذ المشروع على أساس إن المشروع يتعارض مع سياستها التقليدية فى المحافظة على كيان الدولة العثمانية وثار فى البرلمان الانجليزى ضجة كبيرة ضد المشروع الفرنسى على أساس أنه لايمكن إعتبار شركة القناة شركة خاصة فهى شركة تتكلم باسم الشعب الفرنسى وتدعى إنها تمثل الحكومة الفرنسية وتطلب تاييدها فى كل أونة وأثارت انجلترا أيضاً مسألة تسخير الفلاحين وأن محاولة الحكومة البريطانية عرقلة المشروع من هذه الناحية لم تنجح فكانت إتفاقية الخديوى إسماعيل مع شركة القناة مؤيدة للإمتياز المشروع وثبت مركز شركة القناة نهائياً بموافقة الباب العالى على الإمتياز وإفتتاح القناة سنة 1869م وتهنئة لورد كلارنون وزير خارجية بريطانيا لدى لسبس على نجاح مشروعه وبالرغم مما كان للدور الفرنسى فى إنشاء القناة فإن الملاحة فيها كانت منذ تاريخ إفتتاحها غالباً إذ مثلت الملاحة التجارية البريطانية⁽²⁾ فى العقدين الأولين من عمر القناة نحو 75% ولم تقل النسبة بعد ذلك فى أى عام حتى نهاية القرن عن 70% وقد كان من الطبيعى أن تكون السفن البريطانية أكثر السفن العابرة لقناة السويس باعتبارها إنها أكبر الدول الإستعمارية تضم أضخم أسطول بحرى تجارى وقد أثبتت قناة السويس أهميتها القصوى لحماية المصالح البريطانية التجارية والإستعمارية،

¹-الفريديسكاون بلنت، التاريخ السرى للاحتلال انجلترا لمصر، تقديم عبدالقادر حمزة، الهيئة العامة لقصور الثقافة، دت، ص390

²-احمد عبدالرحيم مصطفى، المسألة المصرية 1876-1882م، القاهرة، 1956، ص240-243

تلك الأهمية التي أخذت تزداد يوماً بعد يوم بل أن إفتتاح قناة السويس شكل بالنسبة للامبراطورية الواسعة وتجاريتها الأوسع حدثاً هائلاً كأكبر الدول الاستعمارية ودولة بحرية ظهرت في العالم ولذا فان من الإفتتاح أصبح الطريق تحت القوة البريطانية خاصة بعد الكارثة السياسية والبحرية التي منيت بها فرنسا في حرب السبعينية وبذلك لم تعد أهمية القناة في نظر بريطانيا قاصرة على وقت السلم بل والحرب فاصبحت القناة هي المعبر الرئيسى لمرور السفن والقوات الحربية البريطانية إلى شرق أفريقيا وإلى الشرق الأوسط وكذلك استراليا ونيوزيلندا كما أصبحت القناة الطريق الرئيسى لمد النفوذ البريطانى فى آسيا وقامت على أساس ذلك الإستراتيجية الدفاعية للامبراطورية البريطانية أدركت بريطانيا، خطورة إفتتاح قناة السويس فى مساعدة فرنسا(1) على تدعيم نفوذها فى مصر ومنطقة البحر الأحمر ثم الوصول عن طريقها إلى تهديد المصالح البريطانية فى الشرق الأوسط ولذلك أدى إلى زيادة نفوذها فى القناة وأصبح من أهم الأغراض السياسية البريطانية حتى لا يثاثر مركز بريطانيا فى حوض البحر الأبيض المتوسط فى جزءه الشرقى وبذلك تحولت الأطماع البريطانية إلى مصر وقناة السويس وهما مفتاح السيطرة فى البحر الأبيض المتوسط والمدخل لتوسع فى القارة الأفريقية ألتى أصبحت ميداناً للسباق الإستعمارى بين الدول فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر فضلاً عن بقاء القناة تحت الإدارة الفرنسية أمر لم تكن تظمن له انجلترا كثير بالنسبة لتجاريتها ولذلك سعت سعياً حثيثاً إلى إزدياد نفوذها فى القناة وتمكنت من شراء أسهم مصر فى القناة وعن طريقها عمدت إلى التدخل فى فى شؤون مصر متذرة فى ذلك بذرائع مختلفة حتى تسيطر على قناة السويس مفتاح البحر الأحمر الشمالى وفى الوقت الذى إحتفظت فيه بعد مفتاحه الجنوبى ولم تكن بريطانيا وحدها فى الميدان إذا شجع إفتتاح القناة دول إستعمارية(2) أخرى فى الحصول على محطات بحرية على طريق المواصلات الجديد بين الشرق والغرب بعد إفتتاح القناة محطات تقوم بتخزين الفحم والمؤن والتموين فيها لسد حاجة سفنها ثم تحولت هذه المحطات مع مضى الوقت إلى قواعد إستعمارية مهمة

¹-الفريد سكاون ،التاريخ السرى ،المرجع السابق ص293

²-محم دفوادشكري،مصر والسودان تاريخ وحدة وادي النيل السياسية فى القرن التاسع عشر 1882-1899م، الطبعة الثالثة، دارالمعارف بمصر، 1963، ص243

إستطاعت عن طريقها التحكم في الاقاليم المحيطة بها كما لوحظ أن أسواق الهند فى السنوات الأولى من أفتتاح قناة السويس قد حازت على نصيب الأسد فى إستغلالها من الدول الإستعمارية الصناعية عبر طريق البحر الأحمر وقناة السويس ودول الشرق الأقصى وهذا التوسع يرجع إلى التوسع الإستعمارى وإنتشار حلقتة وإرتباطه بالتجارة الدولية ونموها ولوحظ أيضاً إنه إلى جانب النفوق البريطانى فى إستخدام القناة إتسعت التجارة المباشرة بين فرنسا والنمسا وإيطاليا ودول الغرب مع جيئات مختلفة مع الشرق عبر القناة وأصبحت كبريات الشركات الملاحية الفرنسية تعتمد علي طريق قناة السويس مباشرة فى إستيراد المواد الخام من الهند وغيرها من دول الشرق وسرعان ما شعرت فرنسا بخسارتها بعد ضياع فرصة شراء اسهم مصر فى القناة وإستئثار بريطانيا بها وخاصة بعد إن أدركت حماية قناة السويس بالنسبة لمستعمارتها خاصة فيما وراء البحار وإعتبرت قيام بريطانيا بذلك عملاً سياسياً بحث القصد منه الاستيلاء على مصر وعلى منطقة القناة وهذا ما قامت به بريطانيا المستقبل عندما⁽¹⁾ إحتلت مصر عسكرياً سنة 1882م إن إفتتاح قناة السويس والتيارات السياسة التى أحاطت حول تنفيذها قد شكلت أحدهما محاور الصراع البريطانى الفرنسى من أجل السيطرة على أقصر وأسرع الطرق المائية فى العالم نحو الشرق فى القرن التاسع عشر الميلادي بعد عزل الخديوى إسماعيل إزدادت الحالة الداخلية فى مصر سوء مما أدى إلى السخط والتذمر لدى الجيش والشعب المصرى فجاءت مظاهرة 9 سبتمبر 1881م التى هدد فيها عربى الخديوى وأول الثورة على الإستعمار.

2-3 دور الدبلوماسية البريطانية لاحتلال قناة السويس:

بلغ النفوذ الإجنبى قمته فى مصر بعزل الخديوى إسماعيل فإزدادت الحالة الداخلية سوء مما أدى إلى نفشى السخط وسط الشعب والجيش المصرى فكانت مظاهرات 9 سبتمبر 1881 أول ثورة ضد النفوذ الإجنبى فى مصر. فسارعت بريطانيا وفرنسا بعد

¹- محمود عباس واحمد عبدالرحمن، معالم مصر الحديث والمعاصرة تاريخ وحضارة ، مصدر سابق ص33-44

تطور الأحداث للتشاور فيما بينهما للتدخل في مصر وكان جامبتا يؤمن بسياسة التعاون البريطاني الفرنسي في مصر إلى إبعاد الحدود وأيد فكرة التدخل العاجل في القضاء على الحركة الوطنية وتدعيم المراقبة الثنائية فأقترح على انجلترا تقديم مذكرة مشتركة للخديوى توفيق لتأكيد عطفهما وتأييدهما له وحثه في نفس الوقت على تقديم تأكيد سلطته ووافق قرانفيل فكرته ولكنه تحفظ بأن الحكومة البريطانية لن تلتزم بأى شكل من العمل في حالة الضرورة وأخبره بأنه سيخطر ادورد مالت لى ينسق مع زميله الفرنسي ،وقدمتا الدولتين المذكرة المشتركة للحكومة المصرية والتي أيدت سلطة الخديوى فى 6يناير1882م وإستاء ممثلوا المانيا والنمسا وايطاليا من المذكرة وإعتبروها موجهة ضدهم وعبروا عن سخطهم لشريف باشامن أفراد بريطانيا وفرنسا بالعمل فى مصر وكذلك غضب السلطان من هذه المذكرة وسقطت وزارة جامبتا فى30يناير1882م نتيجة لهذه المذكرة فجأت بعده وزارة فرنسية فى 1 فبراير1882م الذى عارض سياسة جامبتا فى مصر⁽¹⁾ فكان يرى قيام تنسيق بين الدول الاوربية فى المسألة المصرية وكان بسمارك الذى ليس له مصالح سياسية فى مصر قلقاً من وقوع صدام بين بريطانيا وفرنسا وإعترف بأن الدولتين قد حصلتا على وضع دبلوماسي مستقر فى مصر ورأى إن التدخل فى حالة الضرورة القصوى يكون بمعرفة صاحب السلطة العليا فى مصر وفضل بسمارك تدخل تركيا فى الأزمة المصرية وفي هذه الحالة إذا كان هذا التدخل سيثير معارضة و مشاكل فإن بسمارك على إستعداد تركية فكرة إنتداب أوروباالدولتين لى تعيد الأمن والنظام إلى مصر⁽²⁾ ولكن بريطانيا وفرنسا عرضتا فكرة إرسال قوة تركية إلى مصر للتدخل فى الأزمة ورأت روسيا ضرورة المحافظة على الحالة الراهنة فى مصر وتجنب أى تعقيدات قد تنتش من هذا الوضع ،اما فرنسا خشيت أن يؤدي تفاقم الأحداث إلى تدخل الدول الأخرى فى شئون مصر وكان فريسنية عكس جامبتا يميل إلى تدويل المسألة المصرية على أساس إنها الوسيلة الوحيدة الإقناع الوزراء الفرنسيين بقبول فكرة التدخل العسكرى إذا أجبرته الأحداث على القيام بذلك وإن رأى العام سيقنتع أيضاً بعدم إثارة المشاكل

¹-محمد مصطفى صفوت، انجلترا او قناة السويس 1854-1956م، المرجع السابق، ص88-98

²-السيدجلال حسين جلال .قناة السويس والاطماع الاستعمارية مصدر سابق ص466

الدولية من جراء ذلك التدخل. من الواضح أن المسألة المصرية لن تحسم وفقاً لإرادة الشعب المصري بل وفقاً لإرادة الدول الأوروبية فان تدعو انجلترا الدول الأوروبية للمرة الثانية خلال نصف قرن لحسم المسألة المصرية في المرة الأولى قضت على محمد علي وفي هذه المرة تحددت أوروبا القومية المصرية وإحتلت القوات البريطانية مصر وقناة السويس في النهاية.

المظاهرة البحرية الانجليزية الفرنسية وصدائها:-

إتخذت بريطانيا وفرنسا من مسألة إعطاء النواب حق تقرير الميزانية ووقوع الصدام بين الخديوى والعرايين ذريعة بأنه قد نشأت حالة فعلية موجبة لتدخلهما في مصر لهذا وأفتنا بريطانيا وفرنسا في 12 فبراير 1882م على القيام بمظاهرة بحرية لإرهاب العسكريين القائمين بشؤون الحكم في مصر ولإسقاط الوزارة وحماية الأوروبيين فبعثت كل من انجلترا وفرنسا بستة سفن حربية خفيفة بالدرجة التي تمكنها من الدخول إلي ميناء الاسكندرية وبعثت كل منها بسفينه حربية خفيفة إلى السويس(1) وتحركت السفن الي الاسكندرية فوصلتها في 30 مايو 1882م وكانت الحكومة البريطانية قد أصدرت إلى الضباط الموجودين بعد إن أمروا بالتوجه فوراً إلى السويس لحماية المصالح البريطانية وطلبت منهم التنسيق عملهم مع السفن الفرنسية المتجهة لهذا الغرض وإن هذه السفن الحربية التي توجهت إلى مصر لم تكن تقصد الاسكندرية بل قناة السويس ولم تستطيع مباشرة التوجه إلى قناة السويس حتى لاثثير الدول الأوروبية ضدها وذلك تمويه لتنفيذ خطتها(2) لأن موضوع قناة السويس حساس ويهم الدول الأوروبية كلها وهذه السفن جاءت بهدف إجراء مظاهرة بحرية لإرهاب الثوار وتأييد سلطة الخديوي، وقد أثار نبا هذه المظاهرة البحرية أيضاً غضب تركيا كما إستاءت النمسا وروسيا وإيطاليا من هذا الإجراء الذي إتخذه بريطانيا وفرنسا دون إستشارتهم وأصرت على إتخاذ الإجراءات اللأزمة لحماية الرعايا الايطاليين وأعلنت الحكومة الايطالية إن قوة بحرية ايطالية على إستعداد للعمل ورأى قرنفييل إن تدخل إيطاليا من شأنه تعقيد الموقف أما المانيا إستتكر بسمارك التدخل

1- أحمد عبدالرحيم مصطفى، مصر والمسألة المصرية، المرجع السابق، ص236-237

2- السيدحسين جلال قناة السويس والاطماع الاستعمارية مصدر سابق ص486-470

البريطاني الفرنسي في مصر، وأما الحكومة اليونانية أرسلت برجليين من العسكريين لاسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها في حالة الضرورة، وإزداد تدخل بريطانيا وفرنسا في شؤون مصر وإزداد تفاقم الأحداث فيها فإستقالة وزارة البارودي وإشتدت الأزمة وتتابعه الأحداث فأدت بما يسمى بمذبحة 1882م فاتخذ فريسنية من تلك الاحداث ذريعة ليقتراح على الحكومة البريطانية التعجيل بعقد مؤتمر بالأستانة أو بأى عاصمة أخرى لبحث المسألة المصرية وفسعت صحف برلين وبطرسبورج دعوة الدولتين الغربيتين إلي إنعقاد المؤتمر بأن معناه فشلها التام فى حل المسألة المصرية دون اللجوء إلي القوة ولكن السياسة البريطانية تحرص على عدم تدويل المسألة المصرية حتى تتيح لنفسها الفرصة عندما يحين الوقت المناسب للأفراد بالتدخل دون غيرها وكانت من مصلحة بريطانيا إن تتفاقم المشكلة والأحداث حتى تجد مبرراً للتدخل وإحتلال قناة السويس وأتبعته من أجل ذلك كل الوسائل للوصول إلي هدفها⁽¹⁾، وعلى أى حال فإن الدبلوماسية البريطانية قد نشطت خلال هذه الفترة واستغلت بمهارة. تردد كل من فريسنية والباب العالى وضربت كل منهما بالآخر حتى تتاح لها فرصة الأفراد بالعمل فى مصر، وفرنسا عارضت التدخل التركى، الباب العالى تردد فى العمل لو وافق لم تحقق بريطانيا أهدافها ولكن تردد الباب العالى ساعدها لتحقيق أهدافها فى مصر وانجلترا تضع القيود للتدخل التركى بشكل لا تقبله تركيا وأخذت بريطانيا تدفع الأحداث دفعا نحو الوصول إلي غايتها وهي إحتلال قناة السويس وكانت بريطانيا وراء جميع تلك الأحداث التى جرت خلال الفترة من مايو إلي أغسطس 1882م، إذن إن الأزمة المصرية كانت مفتعلة من قبل بريطانيا التى كانت تسعى للحصول على قناة السويس بكل الطرق ولها يد فى كل الأحداث التى دارت فى مصر فى تلك الفترة وأجبت الصراع فى وعمقت الخلاف بين الخديوى وعرايى حتى تصل مبتهاها⁽²⁾.

¹-عبدالرحمن محمدالبرج، من بنزت الى السويس، الطبعة الأولى، مكتبة لانجلوالصربية، القاهرة، 1980ص46-47

²-الفريدسكاونت، التاريخ السرى، المرجع السابق، ص296

مؤتمر الأستانة:-

دعا فريسنية الدول الاوربية الكبرى إلي عقد مؤتمر للنظر في المسألة المصرية فلبى هذه الدعوة كل من انجلترا وفرنسا وروسيا وايطاليا والنمسا أما تركيا فإنها رفضت الفكرة بحجة إيفاد درويش باشا إلى مصر كاف لحل مشكلتها وقد إعتزمت إيفاده إلي مصر في الوقت الذى عملت فيه بإقتراح المؤتمر أى إنها عارضت المؤتمر بإرسال مندوب سامى إلى مصر و إتخذته وسيلة لرفض عقد المؤتمر وإحتجت بأن الأوضاع فى مصر لا تستدعى عقد مؤتمر بعد تاليف وزارة راغب باشا وإطلاعها بإعباء الحكم وإعادتها الأمن إلي نصابه فلم يبق شئ يمكن أن يتفاوض فيه المؤتمر وقد أبلغ وزير خارجية تركيا سفراء الدول بالأستانة هذا القرار ولكن الدول لم تهتم به وإعتزمت عقد المؤتمر وبقية تركيا على إمتناعها حتى ضربت الاسكندرية وعارض الكثير فى مصر فكرة إنعقاد المؤتمر بالأستانة لبحث المسألة المصرية.

إجتماع المؤتمر:-

بناء على إقتراح مانشيني وزير خارجية ايطاليا وأفقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر بدار السفارة الايطالية فى ترابيا بضواحي الاستانة فى يوم 23 يونية 1882م فى الساعة الثالثة مساءً وأعضاؤه سفراء الدول العظمى الست بالاستانة وهم اللورد دفرين سفير بريطانيا، الماكيزدى نواى سفير فرنسا، الكونت هرشفلد نائب سفير المانيا، البارون كاليس سفير النمسا والمجر⁽¹⁾، المسيو اونو نائب سفير روسيا، الكونت كورتى سفير ايطاليا ورئيس المؤتمر وعميد الدبلوماسيين السياسيين فى العاصمة العثمانية بصفته أقدم السفراء، وإجتمعوا فى سفارة ايطاليا، وفى فاتحة إنعقاد المؤتمر أبدى الكونت كورتى سفير ايطاليا ورئيس المؤتمر أسفه لعدم إشتراك تركيا فيه وحاولت بعض الدول الإشتراك فى المؤتمر مثل اليونان والبرتغال واسبانيا وهولندا والولايات المتحدة ولكنها لم توفق ومؤتمر الأستانة فى الحقيقة ما هو الا مائدة أثمر حولها سفراء ومندوبو هذه الدول للحيلولة دون وقوع قناة السويس فى يد دولة أخرى وقرر المؤتمر فى هذه الجلسة إرسال مذكرة لباب العالى يبلغه نبأ إجتماعه ويأسف لعدم إنعقاده برئاسة وزير الخارجية العثمانى

¹- السيد حسين حلال، قناة السويس والاطماع الاستعمارية، المرجع السابق، ص504-506

ويعرب عن أمله في إشتراك تركيا في إجتماعاته المقبلة. من المهازل السياسية أن يعقد مؤتمر دولي في الأستانة لبحث المسألة المصرية دون أن تشترك فيه حكومة الأستانة ومصر وكان واجباً على كلاهما الإشتراك في المؤتمر، نجد أن السياسة البريطانية قد حرصت على تحقيق عدة أهداف دبلوماسية أهمها:-

1- إبعاد مسألة قناة السويس من جدول أعمال المؤتمر على أساس أن الأزمة المصرية محصورة في الخلاف القائم بين الحزب الوطنى والخدويى.

2- حددت مهمة المؤتمر بتكليف الحكومة العثمانية بإقرار الأوضاع فى مصر عن طريق إرسال حملة عسكرية وإذا رفضت تركيا أو سوفت فى التنفيذ فمن حق المؤتمر أن يبحث عن وسائل وإجراءات أخرى أكثر فعالية.

3- حرصت انجلترا على تصعيد الأزمة لتجد المبرر لتدخل العسكرى وإحتلال قناة السويس، بينما وضعت الحكومة البريطانية خطة إستراتيجية منذ أكثر من عام مضى لإحتلال قناة السويس وهى تستعد لتنفيذ هذه الخطة إتخذت بريطانيا هذا المؤتمر ستار تخفى وراءه نواياها والتي تمثل في المقام الأول إحتلال قناة السويس وكانت بريطانيا أول دولة قبله دعوة فريسنية بعقد مؤتمر دولي لبحث المسألة المصرية كان أول قرار صدق عليه أعضاء المؤتمر في الجلسة الثانية للمؤتمر يوم 25 يونية وقبل البدء في مداولاته هو ميثاق النزاهة أو إنتفاء القرض الشخصى⁽¹⁾ الذى وضعه فريسنية فى 16 يونية ووافق عليه قرانفيل وهذا هو نصه:-

(أن تتعهد الحكومات التى يوقع مندوبوها على هذا القرار، بأنها فى كل إتفاق يحصل بشأن المسألة المصرية، لا تبحث عن احتلال أى جزء من أراضي مصر ولا الحصول على إمتياز خاص بها، ولا على نيل إمتياز تجارى لرعاياها، لا يخول لرعاية الحكومات الأخرى وقد وقعه أعضاء المؤتمر جميعاً)، أى يقضى بعدم إنفراد دولة بالعمل من وراء الدول الأخرى أثناء إنعقاد المؤتمر ووافق عليه الإعضاء مع التحفظ فى حالة الظروف القهرية مثل حماية الأهالى هذا هو العهد الذى إرتبطت به الدول وفى مقدمتها بريطانيا فى مؤتمر الأستانة ولكنها حين أبرمته كانت تنوى نقضه كما نقضت سائر عهودها فى المسألة

¹- عبدالرحمن الرافي، تاريخ مصر القومي، مكتبة النهضة، القاهرة، 1966، الطبعة الثالثة، ص205

المصرية وإنها كانت فى ذلك الوقت الذى أبرمت فيه العقد كانت تعد عدتها للحرب وتجهز جيشها لإحتلال مصر ولم يمضى على هذا العهد ستة عشر يوماً⁽¹⁾ حتى ضربت الاسكندرية فى يوم 11 يولية، وفى ذلك المؤتمر تعددت الالهواء وكثرت الإشائعات وظهرت الدول الاربية على حقيقتها وظهرت السياسة الاوربية مغطاة باغطية رقيقة ثم عادت أخيراً مكشوفة لا تلتمس سوى مصلحتها الذاتية بعد أن نادى بالمحافظة على حقوق السلطان ومصلحة أوروبا جميعاً دون تمييز. وفى الواقع كانت انجلترا وفرنسا هما الدولتان اللتان تهتمان فعلاً بالمسألة المصرية وعلى وعى تام بالأحداث فى مصر أما مندوبو الدول الأخرى فلم يكونوا على علم كبير بتطور الأحداث فى مصر وكانت انجلترا الدولة الوحيدة التى قررت الا تنقيد بمناقشات المؤتمر أو بما يصدره من قرارات قد تختلف مع المصالح البريطانية وأن تعمل بنشاط وهدوء على تنفيذ خطتها ورعاية مصالحها فى الوقت المناسب عندما تواتيها الفرصة قرر المؤتمر فى جلسته الثالثة وجوب التدخل فى مصر وإخماد الثورة وإن يعهد إلي تركيا بهذه المهمة بان ترسل إلى مصر قوة كافية من الجند لإعادة الأمن والنظام اليها، وأخذ المؤتمر بعد ذلك يتداول فى الجلسات التالية شروط هذا التدخل وحدوده وإستفادت انجلترا من هذا البطاء لإتمام تدابيرها وإفاد خطتها فى التدخل المنفرد. ووضع المؤتمر فى الجلسة السابعة يوم 6 يوليو 1882م قواعد هذا التدخل وهى:

(أن يحترم الجيش الذى ترسله تركيا مركز مصر وأمتيازاتها التى نالتها بموجب الفرمانات السابقة والمعاهدات وأن يخمد الثورة العسكرية ويعيد إلي الخديوى سلطته، ثم يشرع فى إصلاح النظم العسكرية فى مصر⁽²⁾ وأن تكون مدة إقامته فى مصر ثلاثة أشهر، الا إذا طلب الخديوى مدها إلى مدة التى تتفق عليها الحكومة المصرية مع تركيا والدول الاوربية العظمى⁽³⁾، ويعين قواد هذا الجيش بالإتفاق مع الخديوى، وتكون نفقاته على حساب مصر، وان يعين مقدارها بالإتفاق مع مصر وتركيا والدول الست العظمى الاوربية) وقد صدر هذا القرار على أن يعرض على الحكومة التركية والحكومات الاوربية الست التى لها ممثلون فى المؤتمر أرسل هذا القرار إلي هذه الحكومات هذه

1- عبدالرحمن الرافعي، الثورة العربية والاحتلال الانجليزي، مكتبة النهضة، القاهرة، 1949، الطبعة الثانية، ص 311-315

2- عبدالرحمن الرافعي، الثورة العربية والاحتلال، المرجع السابق، ص 322

3- السيد حسين جلال، قناة السويس والاطماع الاستعمارية، المرجع السابق، ص 470-486

الدول فأقرته ووافقت على تقديمه إلى الحكومة التركية فأرسل إليها ولكنها لم تقره ووقفت موفق الإحجام والتردد وإعتمدت في رفضها التدخل على تقارير درويش باشا التي يقول فيها: (أنه ليس في مصر ما يوجب تدخلها) وقد وافقت بريطانيا على دعوة تركيا إلى التدخل في الوقت التي كانت تعد عدتها للتدخل المنفرد ذلك لأنها كانت مطمئنة إلى بقاء السياسة التركية وتردها وإنها تستطيع خلق الحالة القهرية⁽¹⁾ التي نوه اللورد دفرين فتذرع بها إلى التدخل الحربى من جانبها وقد نفذت خطتها إذ ضرب الاسطول البريطانى الاسكندرية يوم 11 يولية 1882م قبل أن تتقدم الدول إلى تركيا بقرار المؤتمر وقبل أن يتبين موقف تركيا من القرار وقدم مندوبا بريطانيا وفرنسا للمؤتمر افتراحاً بنفويضهما للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس وذلك بعد إتفاق تم بين قرانفيل وفريسنية.

حماية قناة السويس :-

كانت بريطانيا تقصد من الإشتراك في هذا المؤتمر اعلان إن الحالة في مصر تستدعى التدخل في شؤونها وأخذت قبل إنعقاد المؤتمر وخلال إنعقاده تعد معدات الحرب والقتال لتنتهك باسطولها وجيشها حرمة العهود والمواثيق وتحتل مصر.

وفي جلسة 19 يونيو أثارت بريطانيا موضوع الخطر الذى يتهدد قناة السويس من قبل العرابيين وبعد ضرب الاسكندرية إنهم يتعمدون تعطيل الملاحة فى القناة وناشد دوفرين أعضاء المؤتمر بأن يفوضوا بريطانيا وفرنسا لحماية قناة السويس⁽²⁾ من أى خطر يتهددها ودرجت السياسة البريطانية على الخوف من الأخطار التي تحيط بالقناة حتى قبل ضرب الاسكندرية وكان هذا الخوف كله مفتعل من جانب الانجليز ولا أساس له من الحقيقة فلم تكن هناك قوات عرابية فى منطقة قناة السويس وهكذا قد طلب أعضاء مؤتمر الأستانة إعطائهم مهلة الأخذ رأى حكوماتهم فى الإقتراح الخاص بقناة السويس وبعد إستشارات حكوماتهم رفضوا المشروع الانجليزى الفرنسى ولهذا عارضت المانيا فكرة قيام دول معينة بمسئولية حماية قناة السويس⁽³⁾ وذكر تزفيلد لكورسيل أن حكومات كثيرة أبدت

¹- عبدالرحمن محمدالبرج، من بنزرت إلى السويس، المرجع السابق، ص48

²- احمد عزت و اخرون، تاريخ مصر الحديث ، دار مصر لطباعة والنشر، 1958م -ص 160

³- اسما عيل احمدياغى ومحمود شاكر، تاريخ العالم الاسلامي الحديث والمعاصر ج2، المرجع السابق، ص24-25

إستياءها أيضا لمسألة الإنتداب الاوربي لدولتين ورايت حكومة النمسا والمجر نفس الرأى وإعتبرتا مجرد وجود دولة أجنبية في مصر بحجة الدفاع عن قناة السويس تمييزاً لها وإخلاقاً بالتوازن الدولى كما رفضت المانيا وروسيا الموافقة على هذا التفويض وباعتبار إن الهدف الأساسى للمؤتمر هو تنظيم تدخل تركيا كما رأيت أن هذه الدول إن سلامة قناة السويس أمر يهم الدول جميعاً على قدم المساواة وبدا البرلمان الفرنسى يناقش موضع التدخل⁽¹⁾ فى المسألة المصرية ووافق مجلس النواب على الإعتمادات البحرية اللازمة بأغلبية 247 صوتاً ولكن عندما إنتقل البرلمان الفرنسى إلى مناقشة الجانب العسكرى للتدخل إتضح عدم ميل الحكومة لذلك فقد كان وزير الحربية ورئيس الجمهورية يعترضان بشدة على إرسال القوات الفرنسية لذلك إتصل فريسنية بلندن وابلغه إنه ليس لدى الحكومة الفرنسية أى اعتراض على زحف القوات البريطانية إذا قررت الحكومة الفرنسية ذلك وقد إنتهت المناقشة بموافقة البرلمان الفرنسى على الإعتماد الذى قدمه فريسنية بشرط إستغلاله فى جعل الاسطول مستعداً للقيام بأعمال حربية فى منطقة القناة وكان فريسنية الا يريد تحرك انجلترا أن تعمل وحدها فى القناة لذلك طلب رئيس الحكومة فى البرلمان الفرنسى إعتماداً جديد قدره 9,410,000 فرنك تكاليف إرسال الحملة العسكرية لإحتلال قناة السويس وأوضح للبرلمان الخطة التى إتفق عليها بين انجلترا وفرنسا أن تقوم انجلترا بالأعمال الحربية فى مصر وتكتفى فرنسا بإحتلال غرب القناة على طول القناة حتى مدينة الزقازيق وبحيث تدخل الزقازيق فى المنطقة الفرنسية لضمان المياه العذبة ،وأكد فريسنية أن الدفاع عن قناة السويس⁽²⁾ يختلف كلية عن التدخل فى مصر وإنه لن يترتب عليه مشاكل دولية وحث البرلمان على الا يترك الفرصة لانجلترا لكى تقوم هى تنفردة بحماية القناة ووعد بأن المبالغ المطلوبة ستستخدم فقط فى حالة الخطر الفعلى وكان فريسنية قد طلب المبلغ لإرسال 4000 جندي لإحتلال مصر وبعض النقاط فى القطاع الشمالى من قناة السويس وكانت الحكومة البريطانية⁽³⁾ التى درجت على إتباع سياسة

¹ - السيدحسين جلال يحيى قناة السويس ،والاطماع الاستعمارية ،المرجع السابق ،ص471-472

² -الفريديسكاون ،التاريخ السرى ،المرجع السابق ،ص393

³ -مكي شبكية ،تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان ،المرجع السابق ،ص522

القيام بإتصالات دبلوماسية لاطائلة منها الإكسب الوقت أن بريطانيا أعطت نفسها القطاع الجنوبي من القناة متضمنا الإسماعيلية لأنها وضعت خطتها الإستراتيجية على أساس دخول القوات البريطانية إلي القاهرة عن طريق الإسماعيلية وإمعانا فازدياد إرباك الدبلوماسية الفرنسية أخبر لورد ليونز فريسنية إن الحكومة البريطانية والسلطان معهما عسكرياً فاعتبر فريسنية هذا تدخلاً ثنائياً من الدولتين دون حكومته ثم تقدمت بريطانيا بإقتراح خامساً للمؤتمر والمحت فية مسألة عدم التزامها بما يصدره المؤتمر من قرارات في هذه المسألة(1) ولم تطلب موافقته على هذا المشروع وإنما تحتفظ لنفسها بحرية العمل في هذه المسألة نظراً لما تمليه عليها الاحداث وكذلك أخطرت برلين أنه من أجل ضمان السلامة وأمن سفنها التجارية ستقترح أن تصاحبها سفن حربية أثناء عبورها القناة وأصدرت الحكومة الالمانية اوامرها إلي إحدى زوارقها الحربية لمصاحبة السفن الالمانية التي تعبر القناة فعندما وصلت أنباء رفض مؤتمر الأستانة إصدار تفويض بريطانيا وفرنسا بالتدخل في مصر سقطت الحكومة أمام إنضمام الفريقين في مجلس النواب بمساندة أكثر الفئات المعتدلة تحفظاً ويرجع سقوط فريسنية إلي أن سياسته الخاصة بجعل التدخل الفرنسي قاصراً على حماية قناة السويس قد أغضبت عدداً كبيراً من النواب وإن أنصار التدخل الكامل قد تنبئوا بأحتمال ترك فرنسا تحرس القناة في الوقت الذي تحارب فيه بريطانيا في الداخل بقصد احراز بعض المكاسب لمصلحتها أما الفريق الآخر الذي يرغب في تجنب فرنسا التدخل الكامل فكانوا يخشون أن يؤدي قيامها بحماية القناة إلي زجها في مزيد من التدخل(2) وهكذا رفض البرلمان الفرنسي طالب الحكومة بأغلبية 450 صوتاً ضد 75 صوتاً أما دعاه الإنتقام لهزائم حرب السبعين فكانوا يرون أن على فرنسا أن تبقى بقواتها في الداخل وتواصل خطة الإنتعاش وتعمل على إعادة بناء جيشها وسقطت حكومة فريسنية بعد أن ندد المعارضون برأى الحكومة ورفضوا الموافقة على القيام بأى عمل حربي أو مغامرة خارجية وبذلك إنتصرت فكرة إحتفاظ فرنسا بكامل قواتها في أوروبا لحماية مصالحها الحيوية وأن ترفض كل رأى يرمى إلي التوسع

¹-صالح رمضان ، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر اسماعيل ،منشأة المعارف ،الاسكندرية ،1977م ص106

²-احمد عزت واخرون ،تاريخ مصر في العصر الحديث،المرجع السابق، ص162

الخارجي أو الإستعمار أما الرأي العام الفرنسي في ذلك الوقت شديد الإنقسام حول السياسة الواجب إتباعها إزاء مصر⁽¹⁾ فلم يبدا الفرنسيين أى إستعداد لمساندت التدخل المنفرد من جانب فرنسا كما أن أولئك الذين كانوا يرغبون فى المحافظة على النفوذ الفرنسي فى مصر لم يكونوا على إستعداد للسماح لبريطانيا بالتدخل المنفرد وفى تلك الاثناء إحتدم الصراع الصحفى بين جامبتا وفرنسينيه إزاء المسألة المصرية وظهر لدى الرأي العام إتجاهان متميزان إحداهما ينادى بالإفصال عن انجلترا فيما يتعلق بالمسألة المصرية والسير وراء زعامة المانيا والآخر يتزعمه جامتا وينادى بالمحافظة على التحالف مع انجلترا وأنهم هذا الفريق فريسينيه بالخضوع لبسمارك يتبين لك من آراءه الحقيقية من المقالات الصحفية التى من المحتمل كتب بإيحاءة كان على إستعداد لمعارضة بريطانيا لوقضى الأمر هذا برغم ميله إلى المحافظة على التحالف مع بريطانيا مع إحتفاظ فرنسا ببعض المزايا فلو أمكنه الحصول من مساندة البرلمان والرأى العام لما تردد فى الإنضمام إلى انجلترا فى التدخل فى مصر ولكنه حين تحقق له إستحالة ذلك رأى أن التدخل التركى أقل ضرراً من التدخل الانجليزى المنفرد فى مصر ولم تتاح له الفرصة لبلورة هذه الفكرة التى رأى أن من الممكن أن توفر أساساً للتفاهم مع دول القارة ضد بريطانيا وذلك الآن الصحافة هاجمت المشروع دون إستثناء تقريباً هاجمت هذا المشروع فقد خشى الفرنسيون إن يؤدى وجود القوات التركية فى مصر إلى مواجهة فرنسا للجهاد الذى يشنه عليها رعاياها المسلمون فى شمال أفريقيا وبسقوط فريسينيه فى 30 يوليو خلا الجو لبريطانيا لتعمل منفردة لإحتلال قناة السويس⁽²⁾ ولم يكن أمامها منافس سوى ايطاليا فى البحر المتوسط والتى لها مصالح فى القناة ومصر وشكلت وزارة جديدة فى فرنسا برئاسة ديكلرك إتبعته سياسة مغايرة لسياسة فرينسية وبعد أن فشلت بريطانيا فى الحصول على تاييد فرنسا إتجهت إلى ايطاليا التى كانت لها مصالح فى حماية قناة السويس لم تكن ايطاليا مستعدة للتدخل الحربى فى مصر إن دبريتيس رئيس وزراء ايطاليا كان يرى ضرورة حصول ايطاليا على تفويض رسمى من قبل أوروبا قبل أن

¹-حسن على علوه،القضية المصرية 1882-1954،المطبعة الاميرية، القاهرة،1955،ص120

²-السيدحسين جلال قناة السويس والاطماع الاستعمارية مصدر سابق ص-470

تتشارك مع بريطانيا في التدخل ومن ناحية أخرى كان شديد الإقتناع بأن الموقف يلزم الاتراك بالتدخل مما يوفر على ايطاليا عنا التدخل من جانبها وصرح مانشيني وزير خارجية ايطاليا بأنه يرغب في إنتظار قرار المؤتمر بخصوص الإقتراح المقدم له عن التدخل التركي ومع ذلك ايطاليا رفضت العرض(1) أما بالنسبة لالمانيا نجد المستشار الالمانى بسمارك قد عارض مسألة تفويض انجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس معتقداً أن هذا سيؤدي إلى إزدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الاوروبية والدول الاسلامية وعندما حاول قرانفيل التعرف على رأى الدولة الالمانية في موضوع حماية قناة السويس بين له إنه لا يزال يعتقد أن السلطان العثماني هو وحده صاحب الحق الأول في حماية القناة والإشراف عليها فهي جزء من ممتلكات السلطان فاذا لم يكن راغبا في القيام بهذه المهمة كان على الدول الأخرى أن تعمل فاذا قامت هذه الدول بحماية مصالحها فان الدولة الالمانية لن تتحمل أية مسئولية عن هذا العمل ولا عن الإجراءات التي قد تتخذ كذلك لن توافق المانيا على تعديل المعاهدات الموجودة ولن توافق على قيام دولة أو دلتين للقيام بحماية قناة السويس فكان يرى أن تتشارك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية في إتخاذ تدابير بوليسية بحرية لحماية القناة إذا استلزم الأمر ذلك وقامت سياسة بسمارك إزاء قناة السويس على عاملين هما:-

أولاً:- تفويض من قبل المؤتمر بحرية العمل في مسألة قناة السويس ولا يمانع أن تكون لبريطانيا مطلق الحرية في هذه المسألة ولكن على مسئوليتها الخاصة.

ثانياً:- من أجل المحافظة على حرية الملاحة في قناة السويس لابد من تدويل مسألة الإشراف بواسطة قوات بوليسية بحرية دولية تتشارك فيها كافة الدول البحرية المهمة بقناة السويس حتى غير الممثلة في المؤتمر(2) مثل إسبانيا وهولندا واليونان وتشتترط عدم إنزال جنود للبر أو إقامة إى منشآت لها على الأرض وعندئذ يمكن لالمانيا الإشتراك في هذه القوة البوليسية وبشرط أن تكون الموافقة عليها من داخل مؤتمر الأستانة. وقررت مجموعة دول أوروبا الشمالية وايطاليا أن يلجئوا إلى روسيا لإتخاذ موقف متشدد أمام

1- عبدالرحمن محمد البرج، من بنزت الى السويس .مصدر سابق ص48

2- عبدالرحمن الرافي، الثورة العراقية واحتلال، المرجع السابق، ص325-326

أطماع بريطانيا في قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوروبي وقدم كورتى مندوب ايطاليا الأقتراح الخاص بتكوين قوة بوليسية بحرية دولية ،وعندما عرض هذا الإقتراح قبله قرانفيل ولكن بتحفظ(1)هو لا يمنع ذلك من إنزال جنود لإحتلال مناطق معينة يمكن منها تأمين القناة ووافقت روسيا والنمسا على الإقتراح بينما تمسكت بريطانيا بتحفظها ، وإحتفظت فرنسا بحق تحديد مدى مساعدتها وعلى إثر إعلان وزارة ديكلريك الجديدة فى فرنسا نجدها ترفع يدها تماما عن مسألة الدفاع عن قناة السويس ويقرر بسمارك ترك بريطانيا تعمل فى هذه المسألة بمطلق حريتها ولكن على مسئوليتها الخاصة ،ومنذ ذلك الوقت لن تقوم المانيا بإثارة المشاكل فى وجه السياسة البريطانية ولم يكن موقف النمسا يختلف كثيراً عن موقف الحكومة الالمانية فكانت حكومة النمسا ترى الوقوف ضد الأطماع العدوانية البريطانية الفرنسية فى مصر وقناة السويس وأن تظل القناة متمتعة بطابعها الحيادى وأن تكون الملاحة فيها مكفولة للجميع وقد وافق كاليب مندوب النمسا فى مؤتمر الأستانة على مشروع كورتى الذى قدمه للمؤتمر الخاص بإنشاء قوة بوليسية دولية لحماية قناة السويس أما روسيا كانت فى حوجة إليها لضمان مواصلاتها البحرية مع سيبيريا وقد عاد من جديد المندوب الروسى اونو للاشتراك فى جلسات مؤتمر الأستانة بعد انقطاعه عنها وذلك للتشاور فى مشروع تكوين القوة البوليسية المشتركة للعمل فى قناة السويس من حيث إنه إقتراح عملى فقد تساءل رئيس وزرائها جيرز عن الإجراءات التى ترى انجلترا وجوب القيام بها لضمان سلامة الملاحة فى القناة بحكم أن السفن الروسية القادمة من الصين كانت على شك المرور بها وطالبت الحكومة البريطانية بأن تضمن لها حرية المرور وكان رد قرانفل أن الحكومة البريطانية طلبت من الدول الأخرى أن تبلغها وجهات نظرها الخاصة بهذا الشأن وأضاف أن تقارير وزارة الحربية عن الموقف فى القناة تبعث الإطمئنان كما عارضتا حكومتى البرتغال وإسبانيا مساهمتها فى حماية قناة السويس أما بالنسبة لتركيا كان موقف تركيا متردد فى الإشتراك فى مؤتمر الأستانة ثم عدلت عن موقفها وإشتركت فى المؤتمر ويرجع ذلك الى خوفها أن تتركها أوربا وتواجه بريطانيا وحدها ومن أسباب رغبة السلطان فى إستمرار أعمال المؤتمر أنه

¹محمد عبدالرحمن البرج، من السويس الى بنزرت، المرجع السابق، ص51-54

كان يأمل أن يثير الخلاف بين المندوبين وبذلك يستطيع ممثلوا تركيا إطالة مناقشات المؤتمر في الوقت الذي يرسل فيه السلطان قواته إلى مصر دون أى إتفاق سابق مع الحكومات الأخرى وأن مندوبى المؤتمر سرعان ماتبينوا لهذا الهدف وأدركوا خطورة إستمرار جلسات المؤتمر وكانت الإستعدادات الحربية فى تركيا⁽¹⁾ وأضحى فقد عقد السلطان قروضاً بلغت 450,000 جنيه تركى كما بدت الحكومة الروسية إستعدادها لتقديم إى قروض تطلبها الحكومة العثمانية كى تتمكن من إرسال حملة عسكرية إلى مصر أعدت سفن محملة بالجنود وقد أبحرت متجهة إلى كريت وساد الرأى بأن درويش سيقود الحملة فقد أخذ أربعة جنرالات آخرين معه وأتجه الأسطول إلى كريت أو رودس وأعطت الحكومة البريطانية تعليماتها إلى سيمور بعدم السماح للسفن التركية التى تحمل الجنود والتى من المحتل وصولها إلى الاسكندرية أو بورسعيد وأن يطلب منه التوجه إلى كريت أو إلى مكان أخر وكانت إحتياطات الحكومة البريطانية بسبب إصرار الصدر الأعظم على تأكيد إخلاص عرابى وولائه له كانت بريطانيا تسير فى إجراءات إحتلال القناة فى الوقت الذى تشغل فيه المؤتمر وتركيا بإقتراح تلو الإقتراح وفى الجلسة الخاتمة للمؤتمر وهى الجلسة السادسة عشرة فى 14 أغسطس 1882م قدم كورتى إقتراحاً بتأجيل المؤتمر، إلى أجل غير مسمى وأن يقوم قادة الأساطيل البحرية بالمواقع بتنفيذ الإقتراح الذى تبناه المؤتمر ووافق جميع الأعضاء على هذا الإقتراح وتأجيل أعمال المؤتمر وفى نهاية هذه الجلسة والأخيرة للمؤتمر أصدر قراراً يقضى بأن الحكومات الأوروبية قد توصلت أخيراً إلى إتفاق ودى ملخصه: (أن التسوية النهائية للأزمة المصرية لاتتم بغير اشتراك الدول الأوروبية معاً) وهكذا إتخذت بريطانيا من مؤتمر الآستانة وسيلة لإحتلال قناة السويس ومصر فبعد تحقيقها للمرحلة الأولى من مخطتها بضرب وإحتلال الاسكندرية لتخفى الهدف الأسمى أثارت المخاوف على قناة السويس وتعرضها لإغلاق وإعاقة الملاحة بها من جانب العرابيين وكانت الدبلوماسية البريطانية داخل وخارج المؤتمر نشطة ومرنة فتظاهرت بأنها لا تريد الإنفراد بالعمل فى حماية قناة السويس وعرضت مشاركة فرنسا

¹ - رضا احمد شحاته، الدبلوماسية المصرية والصراع الدولى حول قناة السويس، الطبعة الاولى، الهيئة العامة للكتاب

لها ثم ايطاليا لإحتلال القناة وهي تعلم مسبقاً تعذر إشتراكهم فى العمليات العسكرية فى مصر والقناة وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تحقيق هدفها لتتيح الفرصة للجانب العسكرى من تنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس. (1)

3-3 الخطة العسكرية لإحتلال قناة السويس:-

تحدثنا عن النشاط الدبلوماسى لتبرير إحتلال قناة السويس سنتناول هنا التنفيذ العملى للخطة العسكرية التى أعدتها بريطانيا لإحتلال قناة السويس لتقوم بتنفيذها العملى فأرادت الحكومة البريطانية العمل منفردة فى مصر (2) بعد أن فشلت فى الحصول على تفويض لها من قبل مؤتمر الأستانة رأت وزارة الحربية البريطانية ضرورة إحتلال قناة السويس أخذت تدرس وسائل ضرورة إحتلال قناة السويس وأخذت تدرس الوسائل لتحقيق هذا الهدف وبإحتلال مدينة الاسكندرية فى يوم 15 يوليو 1882م تمت المرحلة الأولى من الخطة الإستراتيجية التالىة هى إحتلال قناة السويس فعن طريقها يسهل إحتلال العاصمة وكانت وزارتا الحربية والبحرية البريطانية قد عقدتا العزم منذ أوائل العام أن يكون الهجوم على مصر من ناحية قناة السويس وبعد أن تمهد السبيل لذلك برشوة بين بدو الشرق وهكذا كانت الإستعدادات العسكرية قد سبقت ضرب الاسكندرية منذ مدة وكلف جولد سمد بأن يجمع المعلومات الخاصة بالجيش المصرى والتحصينات القائمة فى مصر وقد فحص ولسلى وتشيلدرز التقارير التى أرسلت إلى لندن بعناية حتى يصبح فى وسعها عداد الحملة إذاما إقتضت الظروف فى وزارة الحربية كان تشيلدرز قد درس كافة الاحتمالات وصرح قرانفيل للورد سبنسر بانه لا مفر من التدخل وذكر الكلونويل سبتانان وزارة الحربية البريطانية رأت قبل ضرب الاسكندرية ضرورة إحتلال قناة السويس وأرسل تيسو إلى فريسنيه وزير خارجية فرنسا رسالة بخبره فيها بان الملحق البحرى الفرنسى بانجلترا (أخبره بان هناك نشاطاً عسكرياً ملحوظاً وأن هناك حملة عسكرية يقدر

¹- اللورد كرومر، الثورة العربية، ترجمة عبدالعزيز عرابى ، الطبعة الاولى ، الشركة العربية للطباعة

والنشر، 1958، ص38

²- عبدالله النديم ، مذكراته السياسية مكتبة الانجلومصرية ، القاهرة ، ص20

عدد أفرادها ما بين 22 ألف-30 ألف فرد تجهز ولا يعرف وجهتها الا إن الصحف تحدثت عن القناة⁽¹⁾ وإنه من أجل حماية القناة حماية فعلية يجب إحتلال القاهرة) ويتضح من هذه الرسالة إنشغال مجلس الوزراء البريطانى باعداد الخطة العسكرية لاحتلال قناة السويس ومصر وبدليل فشل تيسو فى الاتصال بقرانفيل خلال هذه الفترة وفى تقرير اخر لتيسو (أوضح الاستعدادات العسكرية فى بريطانيا واستعداد مصانع الاسلحة لإنتاج الذخيرة وإرسال انجلترا سبعة الاف جندي من قوات الهند إلى مالطة وقبرص) وفى تقرير آخر للقائم بالأعمال الفرنسى بلندن يذكر⁽²⁾ أن مجلس الوزراء الانجليزى يبحث مسألة إرسال 20 ألف جندي إلى قبرص، 15 ألف من انجلترا و5 ألف من الهند وفى 20 يونيو 1882م عقد في وزارة الحربية البريطانية إجتماع عسكرى على مستوى على برئاسة الجنرال ولسلى حضره مختلف رؤسا إدارت الوزارة لبحث خطة الحملة البريطانية لإحتلال مصر وتلخصت في إحتلال الاسكندرية وتحويلها إلى قاعدة رئيسية للعمليات ونقطة تجمع للقوات والمعدات والسفن والقيام وهناك بكل مايمكن من المناورات الخداعية لخداع القيادة العربية عن إتجاه التقدم الحقيقى نحو القاهرة والذي سيتم عن طريق الإسماعيلية 75 ميلاً فقط ويمر بمناطق صحراوية بجوار ترعة الإسماعيلية ولا تعترض سبيله الموانع المائية العديدة الموجودة فى الدلتا فى فترة الفيضان التى تمتد من شهر أغسطس حتى أكتوبر فيما لوسلكت الحملة طريق كفر الدوار القاهرة والذي يبلغ طوله 120 ميلاً فقط فضلاً عما يوفره طريق الاقتراب من الإسماعيلية من أماكن سهلة لزحف أو مطاردة الفرسان السريعة حتى القاهرة عقب هزيمة القوات المصرية قرب قناة السويس وأن إحتلال القاهرة بسرعة سيؤدى إلى نهاية مدة الحملة بحكم أنه لن يعطى الفرصة أو الوقت الكافى لاعادة تجمع القوات المصرية الأخرى الموزعة على المواقع⁽³⁾ والمناطق الأخرى ورأى وجوب اتخاذ الإسماعيلية قاعدة للزحف على القاهرة وأستقر رأى وزارة الحربية البريطانية علي إتباع هذه الخطة الحربية وللأسباب الآتية:-

¹- الفريدسكاون،التاريخ السرى ،المرجع السابق ، ص392-393

²- نفس المرجع السابق ، ص392-393

³-رضاحمدشحاته،الدبلوماسية المصرية والصراع الدولى حول قناة السويس ،المرجع السابق ،ص204

أولاً:- إن الإسماعيلية هي في منتصف الطريق بين بورسعيد والسويس وهي المكان المعد لنزول الجنود الآتية من البحر المتوسط ومن الهند.

ثانياً:- إن الخط بين الإسماعيلية والقاهرة لا يزيد عن 159 كيلو متر في حين أن الخط بين الاسكندرية والعاصمة يبلغ 208 كيلومتر.

ثالثاً:- إن فيضان النيل يغمر الدلتا في الشهور أغسطس وسبتمبر وأكتوبر فيعوق الحركات الحربية فيها.

رابعاً:- إن الصحراء بين الإسماعيلية والعاصمة اليق من الدلتا للزحف لأن هذه فيها الترع والجسور ما يمكن إتخاذه معاقل وحواجز طبيعية تصد الزحف هذا فضلا عن مكان قطع الجسور وتغرق البلاد فتتعطل الحركات العسكرية ويقف تقدم الاعداء يضاف إلى ذلك إنه إذا إنتصر الجيش البريطاني مرة واحدة في الصحراء فعندئذاً يسهل على فرقة الفرسان أن تصبح بعد قليل على أبواب العاصمة.

خمساً :- أن الزحف من الإسماعيلية يحمى قناة السويس وبحيرة التمساح حيث الميدان الفسيح للنقل البحري.

خطة العربيين في القتال:-

وضع محمود فهمي رئيس أركان حرب الجيش المصري عقب ضرب الاسكندرية خطة للدفاع عن مصر لو نفذت بإحكام لصدت تقدم البريطانيين⁽¹⁾ وكان محمود فهمي من اكفا المهندسين الحربيين خلاصة خطته إنه عين خمسة مواقع رئيسية للدفاع الأول في كفر الدوار والثانى في رشيد والثالث بين رشيد وبحيرة البرلس والرابع في دمياط والخامس في الصالحية والتل الكبير لصد الهجوم من ناحية قناة السويس وأشار في بداية الحرب بسد ترعة الإسماعيلية لمنع وصول المياه العذبة إلى بورسعيد والإسماعيلية والسويس وسد قناة السويس ذاتها لمنع الانجليز من إتخاذها قاعدة عسكرية وأحجم عربى عن سد قناة السويس وأكتفى باقامة معسكرة في التل الكبير على بعد نحو خمسين كيلومتر من الإسماعيلية ومن القاهرة 110 كيلومتر حشد فيه جزء من الجيش ولكنه وزع معظم قواته في كفر الدوار وعلى سواحل البحر الأبيض المتوسط فكان الجنود السودانيون وهم خيرة

¹- السيد حسين جلال ،قناة السويس والاطماع الاستعمارية،المرجع السابق ،ص485

الجنود مرابطين في دمياط بقيادة عبدالعال حلمي ،ورابط في رشيد فيلق كبير وإستقر معظم الجيش بقيادة طلبه عصمت في كفر الدوار مع أن الانجليز إستعجلو الحركات العدائية في قناة السويس وكانت هذه الحركات كافية لعرابي بسد القناة بما إعتزموه من خرق حياذ القناة (1) ولو إستمع لنصيحة محمود فهمي وسدها لمنع الإتصال بين القوات البريطانية الآتية من البحر الأبيض المتوسط والقوات الآتية من الهند وإستحال على ولسلى الوصول إلى الإسماعيلية عن طريق القناة وفي هذه الحالة يضطر ولسلى الى المغامرة بجيشة في الصحراء الشرقية حيث لا ماء ولا كلاء أو يهاجم مصر عن طريق الدلتا فتعوق الطرق والجسور زحفه وخاصة في أيام الفيضان ويقول الكولونيل سبتان أن إختيار هذا الطريق في الزحف ظل أمراً مكتوماً وبذلت هيئة أركان حرب الجيش البريطاني جهودها لكتمانها موهمة بأنها ستتخذالاسكندرية قاعدة للزحف لكي تشغل العرابيين عن تحصيين مواقعهم بالميدان الشرقي ولكن عرابي لم يستمع لنصح محمود باشا فهمي وظن أن البريطانيين سيحترمون حياذ القناة فلا يتخذونها قاعده للزحف فكان هذا أكبر عامل فشل خطة الدفاع التي وضعها محمود باشا فهمي .

إعدادالحملة:-

تمت الترتيبات لإرسال الخيام والأخشاب من قبرص وأنشاء المستشفيات في مالطة وقبرص وأعدت الادميرالية في بريطانيا 69سفينة نقل من الخطوط التجارية لنقل القوات الرئيسية للحملة ومعداتنا من بريطانيا وتم تأجير خمسة سفن أخرى لنقل البغال من ناتال إلى مصر وإستخدام البحرية لسفن الجنود التسع الخاصة بها والتي كان على خمسة منها لمعاونة في نقل القوات البريطانية الموجودة هناك بلغت جملة القوات الرئيسية للحملة والتي بدأت تبحر من موانى بريطانيا16416جندى وأرسلت الحاميات البريطانية المربطة في جبل طارق ومالطة7592 جندى للاسكندرية(2) كما تشكلت القوة المبحرة من الهند من سفن نقل ومن كتيبتن مشاة بريطانيين و3 وحدات من فرسان البغال وكتائب مشاة هندية أخرى وجنودالغام وبلغت جملة هذه القوات 6930جندى وبلغت جملة قوات الحملة

¹-محموديونس ،قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها،المرجع السابق ،ص75-76

²-السيدحسين جلال يحيى ،قناة السويس والاطماع الاستعمارية ،المرجع السابق،ص506- 507

البريطانية على مصر نحو 30 ألف جندي ويؤكد *بلنت أن الجيش الانجليزي كان يربو على ثلاثين ألف جندي
زحف الحملة :-

بعد دراسة خطة الغز وبطبيعة الحال والإبحار إلى جزيرة قبرص على راس قوة حربية باعتبارها مقدمة للحملة وكان عليها البقاء بجزيرة قبرص لحين صدور تعليمات أخرى إليه بالإبحار إلى منطقة قناة السويس وكان الاسطول البريطاني في البحر المتوسط والبحر الأحمر على أتم الإستعداد وأعطيت التعليمات للاسطولين بالبقاء قريباً من قناة السويس خلال شهري مايو ويونية 1882م. بدا وصول القوات البريطانية إلى قناة السويس حتى لا تتمكن القوات المصرية من إحداث أى تخريب بمنطقة القناة فقد أرسلت وزارة الحربية بتعليمات إلى سيمور بسرعة إرسال سفينة حربية إلى بورسعيد بحجة حماية القناة (1) والرعايا البريطانيين وقامت بريطانيا بتعزيز القوة البحرية الموجودة في بورسعيد فوصلت سفينة بريطانية بقيادة الاميرال هوبكنس إلى بورسعيد وبدأت القطع البريطانية تصل بورسعيد والقناة وفي نفس الوقت صدرت التعليمات للاسطول الفرنسى بتتبع أثر الأسطول البريطانى في بورسعيد وقناة السويس وإقتحمت المدمرة البريطانية اريون بقيادة فتزورى القناة إلى بورسعيد والقت مراسيها في بحيرة التمساح يوم 27 يوليو على بعد 800 متر من الإسماعيلية ولم يمضى على دخولها القناة يومين حتى ووصل الاميرال هويت الى السويس وصل الاميرال هوبكنس إلى بورسعيد وإستقر كل منهما في موقعه ينتظر التعليمات الخاصة بإحتلال قناة السويس وهذه الحركات الحربية المبكرة من ناحية القناة تبين عزم الانجليز في بداية القتال من الزحف عن طريق قناة السويس ولكن عرابى لم يحرك ساكناً لجأ محافظ بورسعيد ونائبه في يوم 28 يوليو إلى إحدى السفن البريطانية بالميناء خوفاً على حياتهم وكانت التعليمات قد صدرت لإحدى السفن الالمانية القيام بدور حراسة القناة (2)

1- احمد عزت واخرون ،تاريخ مصر في العصر الحديث،المرجع السابق، ص401-403

*الفريد اسكاونت بلنت مؤرخ بريطاني

2- السيد حسين جلال يحيى ،قناة السويس والاطماع الاستعمارية،المرجع السابق، ص508- 509

إحتلال السويس 2 أغسطس 1882م:-

وصل الاسطول البريطانى إلى السويس فى 29 يوليو بقيادة قائد الاسطول البريطانى فى القطاع الجنوبى وليام هويت مكون من أربعة سفن حربية خفيفة ودعا محافظها إلى إعلان ولائه للخديوى فاذعن لذلك ثم غادر المدينة إلى العاصمة وتم إحتلال السويس بمشاة الاسطول فى 2 أغسطس 1882م وكان عددهم 500 فرد وانسحبت القوات المصرية الموجودة بالسويس وبذلك تم إغلاق المدخل الجنوبى لقناة السويس وقد أهمل عرابى هذه الناحية إهملاً كبير مع إن السويس من أهم المواقع الحصينة وظل رغم إحتلالها يعتقد فى الالتزام بحياد القناة وحرمتها بحجة إن القناة تبتدى من بورتوفيق ضاحية من ضواحي السويس والتي تبعد عنها بثلاثة كيلومترات وكان إحتلال السويس تبريراً آخر باتخاذها قاعدة للزحف على العاصمة وقد تحرك المدد من الهند بعد سبعة أيام من إحتلالها، وقد أثار إحتلال الانجليزى لمدينة السويس والرأى العام الفرنسى فاعلنت صحيفة لاسيكل إن الانجليز نزلوا على القناة كاللصوص كما نددت صحيفة لاتلغراف بالأعمال اللصوصية التى إقتزنت فى مصر كما كانت لهجت الصحف النمساوية تتم عن العداء الشديد ولتبرر الحكومة البريطانية موقفها أعلنت إن الخديوى مازال يتمتع بسلطة تنفيذية فى منطقة القناة وإنه خول لقائد القوات البحرية البريطانية أن ينزل قواته لحمايتها فى الوقت نفسه أعلن ذلك إنه ليس لديه من الأسباب ما يحمله على الإعتقاد بان المؤتمر سيشرف على العمل العسكرى الذى تقوم به بريطانيا أو يتدخل فيه .

المعارك فى الميدان الشرقى:-

كان أول عمل حر قام به ولسلى عندما جاء إلى الاسكندرية هو تدبير الزحف إلى العاصمة من ناحية قناة السويس لو إن عرابى سد القناة عندما نشبت الحرب لعجز ولسلى عن الوصول بجيشه إلى الإسماعيلية وإتخاذها قاعدة للزحف لكنه لن يفعل وأهمل عربى التحصينات الدفاعية لمصر من ناحية الشرق (1) ، وعقد عرابى مجلساً عسكرياً فى أواخر يوليو للنظر فى أمر القناة فاجمع رأى المجلس على وجوب تعطيلها بحيث لا يستطيع الجيش

¹ - محمد عبدالرحمن البرج ،قناة السويس واهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات البريطانية المصرية ،داركتاب العربى، القاهرة 1968

الانجليزى إجتيازها والوصول إلى الشاطى الغربى منها وخاصة الإسماعيلية فلما علم بذلك الميسودى لسبس أرسل إلى عرابى في أن يمتنع عن قطع القناة وأكد له فى تلغرافه (إن الانجليز يستحيل أن يدخلوا القناة) فأنخدع عرابى بهذه التلغرافات رغم تحزير زملائه ونصحهم له(1). وإن كان غرضه صيانة القناة من التعطيل لو ضحى بمصلحة مصر وسلامتها وقد استمر في خداعه وأرسال تلغرافاته إلى عرابى حتى وصلت البوارج البريطانية إلى بورسعيد وهنا فقط شرع عرابى فى سد القناة ومع ذلك كان أمره منطويأعلى التردد والغموض وكان الحزم والحكمة(2) يقضيان بأن يبادر عرابى بسد القناة قبل أن تبدى حركات الانجليز العدائية فى ناحية الشرق لأن البريطانى ين الا يحترمون المعاهدات الدولية ونقضوا وعودهم في مؤتمر الاستانة منذ إبتداء القتال وضربهم لاسكندرية وإحتلالها لم يكن من المنتظر منهم إحترام حياد القناة، أما اعتماد عرابى على دي لسبس وعوده فى تأمين جبهة الشرق وإغلاق القناة أمام البريطانيين فأن عرابى لم يكن حصيف فى تقدير الموقف كان لا يترك الأمر لدى لسبس وحده كان على عرابى أن يشرف على تأمين القناة والجبهة الشرقية بنفسه وذلك بنشر قواته على طول القناة ويساعد دى لسبس فى ذلك وكان يكتب له النجاح لان دى لسبس لم يستطيع الوقوف أمام بريطانيا العظمى لأنه ليس لديه جنود فكان عليه أن يستعين بالجنود العرابيين أما دللسبس فقد كان صاقاً فى نوايه والدليل على ذلك إنه كان من أشد الناس تحمساً لحياد القناة فطلب من الحكومة الفرنسية أن تبذل كل ما في وسعها في هذا السبيل ومهما كان الفرنسيين على إستعداد لإستماع إلى دفاع دى لسبس عن قضية عرابى فقد منعتهم المعارضة الانجليزية من متابعة هذا المشروع ولكن لم يجد دى لسبس المسانده من الحكومه الفرنسية للوقوف معه ضد بريطانيا ولم يصدر منهم سوى مناشدة الحكومة البريطانية(3) أن تصنع الصبر مع رجل له سمعته وشعبيته فى فرنسا وتعليق دى لسبس في صورة غضبه بأنه سيقتل بيده أول انجليزى يجرؤ على النزول فى الإسماعيلية وإكد دى لسبس لعرابى (إن أى جندى

¹- لطيفة محمد سالم، القوى الاجتماعية فى الثورة العربية، الطبعة الاولى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1981، ص10-12

²- محمد صفوت، انجلترا وقناة السويس، المرجع السابق، ص92

³- لطيفة محمد سالم، القوى الاجتماعية فى الثورة العربية، المرجع السابق، ص13

انجليزى لن ينزل على ضفة القناة الا مصحوباً بجندى فرنسى) كما ذكرنا من قبل لم يكن لدى لسبس جنود للوقوف أمام بريطانيا وكان ينتظر مسانده حكومته ولم تفعل له شىء، إذن أن الظروف لم تساعده كانت ضده ومما يؤخذ على عرابى تساهله في سد القناة وتبسيطه للموضوع الذى تركه لدى لسبس دون أن يشرف عليه ويقوم بإجراءات الأمنية اللازمة كان من السبب المباشر الإنتصار الانجليز فى الميدان الشرقى فمهد للجنرال ولسلى نصراً من أسهل ما عرف فى تاريخ العارك وأن قناة السويس هي خط الدفاع الوحيد لمصر من ناحية الشرق.

الرشوة والخيانة :-

لم يكتف البريطانيون بحتلال القناة وإتخاذالإسماعيلية قاعدة لزحفهم بل إستعانوا بسُلطان باشاعلى رشوة البدو القاطنين غربى القناة بين الإسماعيلية(1) ورأس الوادى والصالحية وماحولها وكان سلطان باشا يرافق الجيش البريطانى نائباً عن الخديوى ليقدم له كل المساعدات تمكيناً له من الزحف ومن وسائله إلى ذلك إتصاله بمشائخ العربان في هذه الجهات فإستمال أكثرهم بالمال والرشا والوعود وإتخذ البريطانيون منهم أدلاء للزحف نحو العاصمة فى تلك المناطق الصحراوية التى لايسهل على الجيش الإجنبى أن يتعرف على مسالكها وغوامضها وقد تكون سبباً في هزمته وضياعه لولا مساعدة هؤلاء الخونه الادلاء وقال مستر بلنت في هذا الصدد:(كان إقتراح خطة الرشوة بين بدو الشرق يعود إلى لورد نورثبروك الذى يفتخر بنجاحه في هذا الصدد ولم يكن فى انجلترا في ذلك الوقت من يعرف التحدث بالغة العربية وكان من الصعب وجود من يمكن إرساله للقيام بهذه المهمة فاستدعى لورد نورثبروك أستاذ للغات الشرقية في كامبردج وهو ادورد بالمر وكان عارفاً بالغة العربية ممتازاً فيها وكان يعرف البقعة التى يعيش فيها البدو لأنه كان عضواً في بعثة إستكشاف فلسطين ثم إتفق مع قبلى الطياحة والترابين وهم أكثر البدو شجاعة وأقواهم فقدمو له كل ماطلب منهم ومنهم سعود الطحاوى ومحمد البقلى فى وادى الطميلات ويقول بلمر إنه يستطيع أن يشتري خمسين الف بدوى بخمسة وعشرين ألف

¹-الفريديسكاون،التاريخ السرى،المرجع السابق، ص392-393

جنيه واسارع في إعطائه هذا البلغ) وفي بورسعيد يقابل المحافظ المعزول فيخبره بأنه يمكن شراء البدو بجنهين وبثلاثه جنيهات الواحد(1)، ثم يقول أخذ من الخديوى قائمة مكتوبة بخط يده فيها أشهر المشائخ بين القناة والأرض المزروعة ومنهم سعود الطحاوى ومحمد البقلى ومما يؤسف له أن بعض الضباط المصريين الموالين للخديوى رافقوا الجيش البريطانى الزاحف نحو العاصمة وساعده وأمدوه بالعاونه والارشاد والتجسس(2)، قد تم إحتلال مصر بمساعدة المصريين أنفسهم وأن الخديوى أصدر أمراً فى 14 أغسطس 1882م بالسماح للانجليز باحتلال قناة السويس وهذا نصه: (ليكن معلوماً عندالسلطات الملكية والعسكرية فى منطقة قناة السويس أن أميرال الأسطول الانجليزى وقائد الجيوش البريطانىة العام أنما أتيا إلى مصر لإعادة الإمن والنظام إليها ومن ثم قد سمحنا لهما بإحتلال جميع الأمكنة التى يريان فى إحتلالها ما يساعده على قمع العصيان وعلى هذه السلطات أن يبلغوا هذا الأمر ألى كافة سكان منطقة قناة السويس وبخاصة إلى موظفى وعمال القناة البحرية ،ومن يخالف أمرنا هذا يعدخارجاً على إرادتنا وينزل به إشد العقاب) وعين محمد سلطان باشا رئيس مجلس النواب نائباً عن الخديوى لمرافقة الجنرال ولسلى فى زحفه على العاصمة .

3-4 إحتلال بورسعيد والإسماعيلية 20 أغسطس 1882م:-

وفى 17 أغسطس تم إستدعاء ريتزروى لبور سعيد حيث تم عقد مجلس حرب ثم عاد فى اليوم التالى إلى الإسماعيلية وأخذت قطع الاسطول البريطانى المتواجد ببحيرة التمساح بالإسماعيلية تجهز للعمليات فقامت إحدى القطع بتقدير المسافة حتى معسكر نفيشة إستعداد لساعة الصفر وفى 19 أغسطس أتجهت بعض قطع الأسطول البريطانى لشرق الاسكندرية وكانت تتكون من 8 بوارج و18 سفينة بأخرة لنقل الجنود بقيادة سيموروقد احيطت وجهة الحملة الحقيقية بنطاق كبير من السرية وكان بقيادة جارنت ولسلى على إحدى هذه القطع البحرية وظهر الأسطول البريطانى فى خليج اباقير على أساس إنه مكان الهجوم وكان

¹ -محمد صفوت ،مصر المعاصرة ،1959ص178

² -شهيدى عطية الشافعى،تطور الحركة الوطنية فى مصر 1882-1956، الطبعة الثانية ،دارشهيدى للطباعة والنشر والتوزيع،

القاهرة، 1983، ص4-6

ظهور الأسطول هناك ما بين الساعة الثالثة والنصف و الرابعة بعد الظهر وطبقاً لخطة التموية الموضوعة ظهر الجنود وإقتربوا كثيراً من الشاطئ وأخذوا وضع الإستعداد وأعطيت كل التساهيل لمراسلي الصحف للحصول على تفاصيل الموقف فى ابا قير بدون إثارة أى شكوك ونجحت الخطة تماماً ليس فقط فى تضليل الأوروبيين بل للعرابيين أيضاً وأخذت طوابى اباقير تستعد متوقعة أن يطلق الأسطول البريطانى مدافعه فى أى لحظة وبمجرد سدول الظلام سارع الأسطول بالتوجه شرقاً تجاه بورسعيد بأقصى سرعة ممكنة وفى صباح اليوم التالى 20 أغسطس وصل الاسطول لبورسعيد(1) وأخذت السفن تقتحم القناة ونزلت كتيبة من الجنود وتم احتلال مدينة بورسعيد فى يوم 20 اغسطس 1882م دون مقاومة من الحامية وكذلك احتل الانجليز الاسماعيلية والقنطرة فى هذا اليوم ومنعت البوارج الانجليزية مرور البواخر التجارية فى القناة وقد منع الاميرال هويت من ناحية السويس دخول أى سفينة إلى القناة ابتداء من يوم 19 أغسطس ووضع فى مدخل القناة بارجة حربية تنفيذاً لهذا المنع وإحتجت شركة القناة على خرق حرمة القناة ولم يجدى إحتجاجها وفى 2 اغسطس احتل الاميرال هويت الثلوفة شمالى السويس على القناة ووصل ولسلى إلى الاسماعيلية يوم 12 أغسطس لتدبير حركة القتال فى الميدان الشرقى وكان يصحبه الاميرال سيمور والاميرال هوبكنس ووصلت على أثره بقية البواخر المقلّة للجيش البريطانى فنزلوا الإسماعيلية كما وصل المدد من الهند إلى السويس وبذلك إنكشفت الجبهة المصرية من ناحية القناة وفى يوم 22 أغسطس وضع الانجليز أيديهم على السكة الحديد بين الإسماعيلية السويس وعلى ترعة المياه العذبة بين المدينتين ولما تم للانجليز إحتلال القناة رخصوا لشركة القناة بإدارة أعمالها السابقة وعادت السفن التجارية تجتاز القناة وهكذا جعل البريطانيون من القناة قاعدة حربية سهلة مهمة الزحف على مصر ولولاها ما إستطاعوا أن يصلوا إلى الإسماعيلية بحراً وأن يزحفوا منها على العاصمة من طريق الزقازيق فوصلت البوارج الانجليزية إلى الإسماعيلية وإتخذتها قاعدة للزحف على العاصمة(2) وأن لم تكن قناة السويس موجوده لم يحدث ويعد هذا أكبر أثر

¹-محمد عبدالرحمن البرج، من بنزرت الى السويس مصدر سابق ص60

²-محمد عبدالرحمن البرج وپطرس غالى، دراسات فى الحركة الوطنية المصرية، مكتبة الانجلو مصرى بالقاهرة، ص44-34

من الآثار السياسية لقناة السويس ضرراً على مصر ثم إحتل البريطانيون نفيشة بعد إحتلالهم الإسماعيلية ولهذا الإحتلال أهميته لان نفيشة هي أول محطة غربى الأسماعيلية ومنها تتفرع الإسماعيلية إلى فرعين إحداهما ذاهب إلى بورسعيد والثانى إلى السويس وقد سد العراقيين ترعة الإسماعيلية عند نقطة المجفر غربى الإسماعيلية فهاجم ولسلى المجفر واحتلها فى يوم 24 أغسطس وتابع البريطانيون زحفهم فاستولوا على المسخوطة بعد أن دارت بينهم معركة عنيفة⁽¹⁾، ووقع محمود فهمى رئيس أركان حرب الجيش المصرى أسير في يد البريطانيين فكان أسره أكبر ضربة للعراقيين ثم أستولى البريطانيون على المحمسة وكان عملاً حربياً على جانب كبير من الخطر لأنها الخطوة الأولى التى أتخذها الانجليز للوصول إلى معسكر العراقيين في التل الكبير ثم هاجم الصربون البريطانيون في القصاصين بقيادة الفريق راشد حسنى وكان هجوماً شديداً فاستولوا على المواقع الأمامية للبريطانيين ولكن الفرسان البريطانيون بقيادة الجنرال درورى ما لبثوا وأن كروا على المصريين فاجلوهم عن مواقعهم وعرفت بواقعة القصاصين الأولى 28 أغسطس 1882م بينما كان البريطانيون يتقدمون داخل مصر كانت المفاوضات مازالت مستمرة بين اللورد دفرين سفير انجلترا فى الأستانة والباب العالى للإتفاق على خطة إرسال الجيش العثمانى إلى مصر وكانت بريطانيا تقصد من هذه المفاوضات إطالت الوقت وتعطيل إرسال الجيش العثمانى إلى مصر حتى تقمع الثورة بجيشها فلا يبقى محل حينذاك الجيش وقد تذرعت في إطالت المفاوضات بإشتراطها عدة شروط وهى :-

1- تحديد عدد الجيش العثمانى المزمع إرساله إلى مصر بحيث لايتجاوز خمسة أو ستة الاف جندى.

2- منعه من دخول مصر بطريق البر أو النزول إلى الاسكندرية.

3- عرض خطته الحربية على القيادة الانجليزية .

4- سحب هذا الجيش حين جلاء الجيش الانجليزى من مصر.

¹- احمد عزت واخرون تاريخ مصر فى العصر الحديث ،ص401-403

وقد رفضت الحكومة التركية هذه الشروط فكان سبباً في تعطيل إرسال جيشها لورضيت بأى شرط تضعه بريطانيا وبأدرت بإرسال جيشها كان ذلك أخف ضرراً من رفضها الشروط لأن مجرد وجود جيش تركى بجوار الجيش البريطانى يحول دون إستقرار الأخير فى مصر ويؤدى إلى جلاء الجيشين معاً وفي غضون مهزلة المفاوضات التى جرت فى هذا الصدد طلب دفرين من سعيد باشا الصدر الأعظم أن يعلن السلطان عسيان عرابى وأن يقترن هذا الإتفاق على أشتراك الجيشين فى مصر وأخير وقع الطرفان على هذا الأتفاق فى 5 سبتمبر 1882م وهو يقضى بإرسال ثلاثة آلاف جندى عثمانى إلى بورسعيد وفي الوقت إعلان السلطان عسيان عرابى فى منشور طويل نشرته صحف الأستانة فى يوم 6 سبتمبر ولم تقصد بريطانيا من هذا الإتفاق تنفيذه فإنها عجلت بإخماد الثورة⁽¹⁾ قبل أن تتحرك تركيا إلى إرسال جيشها بل كان غرضها من إعلان السلطان عسيان عرابى أثناء زحفها لتتخذ وسيلة لإضعاف قوة الجيش المصرى ولضرب وشق الصف الوطنى وإيقاع الفرقة والانحلال بينهم وصرف الناس عن تأييدهم إلى عرابى ولكن السياسة الانجليزية الحت على السلطان وهددته وإستخدمت كل الوسائط ومنها الرشوة لدى رجال الماليين حتى أصدر السلطان إعلانه ولو ترك السلطان وشانه لما فكر فى هذا الشأن لأن السلطان لم يكن يعطف على الخديوى توفيق ولأنه كان يميل إلى تثبيت سلطته فى مصر فكان فى صالح السلطان إن ينتصر عرابى فيثب سلطته ولكنه بإعلانه العسيان حدث عكس ذلك وكله لصالح انجلترا .

أماموقعة القصاصين الثانية هجم المصريين على الانجليز بقيادة راشد باشا حسنى فى القصاصين يريدون إعادتها للمرة الثانية وإستمر القتال لمدة ثلاثة ساعات وإنتهت المعركة بتراجع المصريين بعد إن كادوا يوقعون بالانجليز وهذه العركة من أكبر العارك فى الحرب العرابية وكانت هزيمة الجيش المصرى فى القصاصين ضربة قوية كشفت الموقف الحربى ودلت على ضعف الجبه المصرية وقد ظهر الأضطراب على زعماء العرابيين وبخاصة عرابى ومحمود سامى البارودى وأدرك عرابى ضياع الفرصة بعدم سده للقناة وجرح فى معركة القصاصين القائدان الباسلان راشد باشا حسنى وعلى باشا

¹- حلمي محروس ، تاريخ، أفريقيا الحديث والمعاصر ج2، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، 2004، ص147

فهمى وأستدعى على الروبى قومندان موقع مربوط ليتولى قيادة جيش رأس الوادى فحضر قبل الواقعة بيوم وأحد وهو وقت لايكفى لتعرف على مواقع القتال فى تلك الناحية⁽¹⁾ ووضع الخطط الصالحة للدفاع معركة التل الكبير ،تقع شرق محطة التل الكبير على الضفة اليسرى لترعة الإسماعيلية هضبة تعلو السكة حديد بثلاثين متراً وتمتد بإنحدار خفيف نحو الصالحية ونحو القصاصين وكانت خطة الدفاع المصرية فى التل الكبير تبتدى من السكة الحديد وتمتد بطول ستة كيلومترات متجة من الجنوب إلى الشمال ويحمى معقل الجند خنادق جافة عرضها من مترين الى ثلاثة وعمقها متر او متران ووراء الخطوط الأمامية خطوط أخرى تمتد من معسكر التل الكبير الواقع على السكة الحديد ويقول المستر بلنت أن جيش عرابى بالكثير لم يكن يزيد عن عشرة الف أو اثنى عشر الف جندي⁽²⁾ والباقون كانوا من المجندين الأحداث وأن خيرة الجنود لم يكونوا بتل الكبير⁽³⁾ و زحف ولسلى إلى التل الكبير فى إحدى عشرالف من المشاة والفان من الفرسان ومعه ستون مدفعاً وكان الهجوم من الناحية الشمالية لتل الكبير وكان الزحف ليلاً لكى يوفر على جنوده عناء السير فى شمس النهار المحرقة وسط رمال الصحراء وفى أرض مكشوفة، تحرك ولسلى من اقصاصين فى منتصف الساعة الثانية صباحاً وأمر ولسلى باطفاء الأنوار أثناء السير حتى الا يشعر العرابيين بزحفهم وكان الظلام حالك أو يتقدم الجيش البريطانى بعض الضباط الاسطول الذين لهم الخبرة بالاسترشاد بالنجوم لمعرفة خط السير فى الصحراء ولكن هؤلاء لم يكن فى إستطاعتهم الإهتداء إلى مساك الصحراء بل كان المرشيدون الحقيقيون لفيفاً من الضباط المصريين الموالين للخدوى وأمامهم عربان الهنادى ممن إشتري الانجليز زمهم إتخذوهم عيوناً لهم وأعوانا وأستمروا فى زحفهم حتى مطلع الفجر وقد فوجئ المصريون بالهجوم وكانو نائمين بعد أن سهروا فى سماع ذكر أرباب الطرق الصوفية وكيف ينامون والعدو متربص بهم وقريب منهم دون أن يتركوا دوريات حراسة تقوم بحراستهم دون أن تكون لهم فرقة إستطلاعية أو جهاز استخبارات عسكرية تنقل لهم أخبار العدو وتحركاتهم أن دل إنما يدل

¹-محمود يونس ،فناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها ،المرجع السابق،ص78

²-رفعت السعيد وخالد محي الدين الاسس الاجتماعية للثورة العرابية،مكتبةمدبولي،2006،ص30

³-نفس المرجع ،ص33

على إستخفافهم بعدوهم أو لعدم الخبرة العسكرية الكافية لديهم فابتدأ ولسلى هجومه في الساعة الرابعة والدقيقة الخامسة والاربعين صباحاً وكان شكل الهجوم نصف دائرة وأحاط العسكر الانجليز بمعسكر العرابيين وكان هجوماً مفاجئاً وشديداً إقتحمت الإستحكامات الأمامية ثم هجموا على خط الإستحكامات الثاني وإشتد القتال وأخذ المصريين على غرة في الميمنة والميسرة وصد الدفاع الأيان السوداني بقيادة الميرلاى بك محمدعبيد حتى أستشهد معظمهم وقتل قائدهم البطل محمد بك عبيد⁽¹⁾ وإستبسل في القتال الاى من البيادة بقيادة أحمد بك فرج والاى عبدالقادر بك عبد الصمد فلما فوجئ المصريون بهجوم الجيش الانجليزى إختل نظامهم ولكن اليوزباشى حسن أفندى رضوان صمد للمهاجمين وأخذت مدافعة تصلى الانجليز نار حامية وكبدهم خسائر جسيمة وأعجب ولسلى ببسالته وترك له سيفه احترماً ما له ولم يذيدعدد الجنود الذين شاركوا فى المعركة عن ثلاثة الاف إما الباقون فقد تولاهم الذعر والقوا إسلحتهم ولانوا بالفرار ولم تستمر المعركة أكثر من عشرين دقيقة ولم تزيد خسائر الانجليز فيها عن 57 قتيلاً منهم 9ضباط و48 ضابط صف وجندى و402 جريحا منهم 27 من الضباط أما خسائر المصريين تراوحت بين 1500 و 2000 قتيل وغنم الانجليز مدافع المصريين وإستولوا على جميع مهام الجيش وذخائره ومؤونه وتمكن عرابى من الوصول إلى القاهرة وحاول مع عدد كبير من الهندسين إقامت الإستحكامات الحربية للدفاع عن العاصمة الا إنه لم يجد الحماس من أنصاره وخارت عزيمته وعزيمة كبار قاداته وعزموا على تسليم أنفسهم كانت معركة التل الكبير سلسلة من الخيانات والمؤامرت و دسائس إنتهت بهزيمة الجيش المصرى ولم يحصل فيها قتال بالعنى الصحيح الامن ثلاثة الأف جندى وكانت في ذلك مساة قوامها الخيانة والجهل بالقيادة الحربية ولم تنتهى معركة التل الكبير أمر ولسلى فرقة الفرسان بقيادة درورى لو بالزحف إلى القاهرة واحتلالها فسار الفرسان نحو بلبيس وحتلوا ثم الزقازيق واحتلوا ودخل الجنرال ولسلى على رأس الجيش البريطانى القاهرة فى يوم 15سبتمبر 1882م وما إن تم للانجليز إحتلال مصر حتى حدثت النكسة القومية فسكنت الأصوات التى كانت

¹-عبدالرحمن الرافعى،الثورة العرابية والاحتلال،مصدر سابق،ص 240-241

تطالب بالحقوق الدستورية والسيادة القومية ووعمل عرابي وكبار قواده قبل محاكمتهم أسوا معاملة ثم قدموا إلى المحكمة العسكرية التي قضت بإعدامهم ثم خفف الحكم إلى النفي المؤبد إلى جزيرة سيلان منفي للزعماء السبعة ومصادرت أملاكهم وأصدرت أحكام مختلفة على الضباط و الأعيان والعلماء والتجار وغيرهم (1).

وبذلك إنتهت الثورة العرابية التي كانت ثورة قومية ضدالتدخل الإجنبي والحكم الإستبدادي الغاشم كانت الثورة العرابية حركة وطنية مصرية من قامت لأول مرة في التاريخ الحديث قام بها أحد أبناء مصر ينحدر من الطبقة المتوسطة العاملة ويهدف من ورائها أن تكون مصر للمصريين فلا تدخل أجنبي ولا سيطره تركية ولم يكون أحمد عرابي بطلاً ثورياً بل زعيماً وطنياً أخذ على عاتقه تحقيق مطالب الشعب ومطالب الجيش وكان مخلصاً في حركته ولكن الظروف كانت ضده وأكبر من طاقته وكانت خبرته أقل من ضخامة المهمة التي وأجها بعد أن كان صراعه مع الخديوي تحول إلى صراع مع دولة عظمي لا طاقة له بها وساعده على خذلانه ضعف الخديوي توفيق(2) والتجاؤه إلى أعداء مصر ومساعدته لهم على الإنتصار بكل ما تهيا له من وسائل إعلان السلطان عصيان عرابي كان له أثره أثناء الحرب وخيانة الضباط أيضاً وهناك بعض الزعماء الذين أيدوا الثورة ثم تراجعوا وخانوها وانضموا إلى انجليز والخديوي ،فكان من أسباب الهزيمة العرابية وهي ثورة تجلت فيها البطولات كبطولة المهندس محمود فهمي الذي قام بتحسين الجبهة الغربية فلم يقوي الانجليز علي إختراق حصونها وظهرت بطولة محمد عبيد الذي استشهد في معركة التل الكبير بعد أن دافع بفرقة دفاعاً مجيداً أمام القوات الانجليزية.

قناة السويس في السياسة الدولية:-

بعدأن وضعت بريطانيا يدها على القناة أرادت أن تطمئن الدول على حيادالقناة فنوه اللورد قرانفيل وزيرخارجية انجلترا في تلغرافه الذي أرسله إلى الدول بتاريخ 3يناير1883م عن سياسة بريطانيا العظمى في مصر وأوضح فيه مقترحات الحكومة البريطانية في شأن القناة ثم أسفرت المفاوضات بشأن القناة عن توقيع الإتفاق الدولي لضمان حيادها وحرية

¹-محمد عبدالرحمن البرج ،قناة السويس واهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات البريطانية المصرية ،المرجع السابق، ص134

²-محمد صفوة،انجلترا وقناة السويس،المرجع السابق، ص92

الملاحة فيها والمعروف بمعاهدة الاستانة 29 أكتوبر 1888م ووقع عليها مندبو إنجلترا وفرنسا والمانيا والنمسا وايطاليا وروسيا وتركيا واسبانيا وهولندا وخلاصة أحكام هذه المعاهدة أن تبقى قناة السويس دائماً حرة ومفتوحة في حالتى الحرب والسلم لجميع السفن التجارية والحربية التابعة لجميع الدول دون تمييز بينهما، وتعهدت الدول بأن لاتعرقل أو تمنع حرية المرور في القناة في حالتى السلم والحرب⁽¹⁾، وبأن تمتنع عن حصرها أو إتخاذها ميدناً للحركات الحربية، وللسفن التجارية فى حالة الحرب أن تجتازها وتمتاز فيها بالفدر الضروري لمرورها، وعليها أن تمر منها باسرع مايمكن دون أن تقف بها الا بما تقتضيه ضرورات خدمة السفينة، ولا يجوزلها على اية حال البقاء سوء بمناى بورسعيد والسويس أكثر من 24 ساعة الا في الأحوال القهرية، ولا يجوز للدول المتحاربة أن تنزل في القناة وموانئها أو تنقل جنوداً وذخائراً أو مهمات حربية، ولا يجوز للدول غير المحاربة أن تبقى بوارجها الحربية بالقناة ولكن لها أن تبقىها في مينائى بورسعيد والسويس على الايزيد ما لكل دولة على أثنين ولا يخول هذا الحق لدول المحاربة، وقد حددت منطقة الحياد بالقناة البحرية وموانئها في دائرة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ، وبالنسبة لترعة المياه العذبة التى تروى منطقة القناة تعهدت الدول بعدم المساس بها وبفروعها، وتعهدت أيضاً بعدم المساس بجميع المهمات والمباني والمنشآت التابعة للقناة والترعة العذبة، وحفظت المعاهدة حق مصر على منطقة الحياد من حيث إنها أرض مصرية ولمصر حق السيادة عليها وحق علي كل أجزاءهاو كل ما تراه فيها للدفاع عن مصر والمحافظة على الأمن والنظام على أن لا تتعارض هذه الوسائل مع حرية المرور في القناة، فالقناة بموجب هذه المعاهدة بقيت أرضاً مصرية مع ترتيب حق إتفاق دولى عليها ينحصر في حرية مرور السفن التجارية والحربية بها وقررت المعاهدة حق مصر في الدفاع بقواتها عن القناة وحمائتها مع إستعانتها في ذلك بقوات تركية في حالة عدم كفاية قوات مصر لهذه المهمة. (للمزيد انظر ملحق رقم (5) ص 200) على إن إنجلترا قد

¹ - محمد صفوت، مصر المعاصرة، المكتبة التجارية، القاهرة، 1959 ص 178

أُبدت تحفظها على هذه المعاهدة⁽¹⁾ وذلك فى حالة ما إذا تعارضت نصوصها مع حريتها فى العمل مدة إحتلال جنودها لمصر ولأهمية هذا التحفظ نصه:- (يعتقد مندب بريطانيا العظمى وهم يقدمون هذه النصوص للمعاهدة كنظام نهائى يرادبه ضمان حرية إستعمال قناة السويس أن من وأجبهم تقديم تحفظ عام بشأن تطبيق هذه النصوص ،فيما إذا تعارضت مع الحالة الحاضرة المؤقتة الإستثنائية القائمة فى مصر، أو كان من شأنها عرقلة حرية العمل للحكومة البريطانية أثناء إحتلال مصر بقوات صاحبة الجلالة البريطانية) ومعنى هذا التحفظ إن انجلترا أعلنت أنها لا تطبق نصوص المعاهدة إذا تعارضت مع الإحتلال البريطانى وإنما خولت لنفسها الحرية⁽²⁾ فى خرق حياد القناة إذ استلزم ذلك وجود الإحتلال، أن بريطانيا غير ملزمة بتنفيذ الإتفاقية وأنها إتفاقية إرادت أن تحتفظ بحرية التصرف فى القناة والا تنفيذ بشروط الإتفاقية لتنفرد بفرض نفوذها على القناة حتى تبعد فرنسا منها ولا تنافسها فىة تلك الدول⁽³⁾ وقد بقيت انجلترا تتمسك بهذا التحفظ حتى إبرام الإتفاق الودى بينها وبين فرنسا فى عام 1904م فصرحت فيه بموافقتها على أحكام معاهدة سنة 1888م بدون شرط أو قيد لانها كانت تخشى سيطرة فرنسا الكاملة على القناة⁽⁴⁾ وظلت هذه الحالة إلى نشوب الحرب العالمية الاولى فتولت انجلترا السيطرة ومنعت مرور سفن الاعداء التجارية والحربية منها وهذا ما كانت ترجوه⁽⁵⁾ ،ولما عقدت معاهدة لوزان 1923م بين تركيا والحلفاء تقرر فيها استمرار العمل بمعاهدة سنة 1888م كمانصت على تنازل تركيا عن كل الحقوق لها فى مصر والسودان ومعنى هذا التنازل انفراد مصر بالدفاع عن القناة بعد، ان كان من حق تركيا مشاركته فيه لان تنازل تركيا عن كل الحق لها فى مصر مع نفاذ أحكام معاهدة سنة 1888م يجعل الدفاع عن القناة من حقوق مصر وحدها وأن حياد القناة لا يتفق فعلاً مع الإحتلال البريطانى مادام الإحتلال

¹-محمود سليمان غنيم، المعاهدة المصرية الانجليزية ،مطبعة دارالكتاب المصرية ،القاهرة 1936ص20

²- عبدالرحمن الرافعي، تاريخ مصر القومي ،المرجع السابق،ص297

³-عبدالملك وآخرون تاريخ العرب الحديث ،لجنة التأليف والتعريب والنشر ،الكويت 2006،ص223

⁴-احمد عزت عبدالكريم وآخرون تاريخ مصر الحديث والمعاصر،المرجع السابق،ص172-17

⁵-امين مصطفى عفيفى ،تاريخ مصر الاقصادى والمالى فى العصر الحديث، الطبعة الثالثة ،القاهرة، 1954،ص40

قائماً فان هذا الحياد لا يعد وان يكون نظرياً بل وهمياً لان الاحتلال يجعل الدولة المحتلة صاحبة السيادة والسيطرة الفعلية على القناة ويجعل هذا الحياد هنا بارادتها(1)، و كل دولة أجنبية تقيم على القناة لا تلبث أن تهدد بوجودها حرية الملاحة فيها ومن أجل ذلك عقدت بريطانيا الاتفاقية المشروعة الذي قدمه المستربول هارفي المستشار الالمانى لبريطانيا فى مصر الى الحكومة المصرية يقضى على نحو ما هو معروف بمد امتياز القناة 40 عاماً ، ومن أهمها أنه إذا كان صافى الربح فى سنة من السنين خمسين مليون من الفرنكات أو أقل من ذلك يعطى للشركة بأكمله(2) ولا تحصل الحكومة المصرية على شئ ونصت المادة الثالثة من المشروع على أن تقوم الشركة بدفع مبلغ أربعة ملايين من الجنيهات الى الحكومة المصرية أو ما قيمته 103,694,000 فرنك على أربعة أقساط هى 15 ديسمبر 1910م ، 15 ديسمبر 1911م ، 15 ديسمبر 1912م ، 15 ديسمبر 1913م وفوق ذلك ذلك طبقاً للمادة الرابعة تحصل الحكومة المصرية من الشركة على نسبة من ارباح القناة ابتداء من سنة 1921م والى جانب ذلك كنوع أغراء مصر لقبول المشروع مد الامتياز(3)، نصت المادة السابعة على أنه أبتداء من سنة 1969م سوف يكون هناك مجال لتمثيل المصالح المصرية(4) فى مجلس الادارة على أساس النسبة المقررة للحكومة المصرية فى أرباح المنشأة وتقدير من تاريخ الموافقة على المشروع وأستجابة لطلب الحكومة المصرية تعين ثلاثة أعضاء فى مجلس إدارة شركة القناة ترشحهم الحكومة المصرية وتعينهم الجمعية العمومية للشركة طبقاً للقواعد الجارية وتضمنت المادة الثامنة أن تقبل الحكومة المصرية بناء على طلب الشركة أن تأخذ على كاهلها فى نهاية الالتزام المعاشات والأعانات المقررة للموظفين والمرشدين والعمال طبقاً للوائح السارية واشترطت المادة الاخيرة وهى الحادية عشر أن الأتفاق بين الطرفين الحكومة المصرية وشركة القناة

¹- فايدس لاند ز، بنوك و باشوات ، دار المعارف، القاهرة ، 1966، ص45

²- جلال يحيى ، العالم العربى الحديث والمعاصر منذ الحرب العالمية الثانية ج3، المكتب الجامعى، الاسكندرية ، 1998 ، ص564

³- السيد حسين جلال ، قناة السويس والاطماع الاستعمارية ، المرجع السابق ، ص480-483

⁴- عبدالرحمن الرفاعي ، مصر والسودان فى اوائل عهد الاحتلال، الطبعة الأولى، مطبعة النهضة ، القاهرة، 1948، ص22

لا يكون نهائياً الا بعد أن تصدق عليه الجمعية العمومية للشركة أما بالنسبة للخديوى فقد كان مؤيداً له ومحبباً وقد حصل الزعيم الوطنى محمد فريد على نسخة من هذا المشروع وشن حملة واسعة ضد فكرة مد امتياز الشركة وكتب فى جريدة اللواء فى 25 أكتوبر 1909م (كيف يجوز لهذه الحكومة أن تتساهل فى مد أطالة أمد الشركة مع علمها أن القناة كانت السبب فى ضياع إستقلال مصر وكل مصرى يتوق لا يراها ملكا لمصر حتى لا تبقى لاوروبا وجعلها تدخل فى امورنا؟) وحذر من مغبة النظر الى مسألة مد الامتياز من الناحية المادية البحتة⁽¹⁾ كما تحاول بريطانيا أن تفعل لان الضرورة هى حفظ مرافق الأمة بين أيدي أبنائها ولو كان وراء ذلك فقد منفعة أو تقليل مكاسب أو خسارة مالية⁽²⁾ وواصلت الصحافة المصرية معارضة المشروع وتم الاتفاق بين جريدة اللواء وجريدة مصر الفتاة وجريدة المؤيد حملاتها على المشروع وعمدت الى توجيه نداءات فى مقالاتها الى رئيس مجلس الوزراء والوزراء تطلب منهم ضرورة عقد الجمعية العمومية لعرض المشروع عليها لاستفتاء الأمة فيه⁽³⁾ وطالبت اللجنة الادارية للحزب الوطنى فى برقية أرسلتها الى الخديوى ورئيس مجلس النظارة ورئيس الجمعية العمومية لمناقشة الموضوع⁽⁴⁾ وعقدت الجمعية العمومية فى 7 ابريل 1910م جلسة تاريخية أمتلات فيها القاعة بالجماهير وفى تلك الجلسة رفضت الجمعية⁽⁵⁾ بالاجماع المشروع ماعدا صوت واحد، وبذلك فشل المشروع ترك الاحتلال البريطانى على مصر اثار سياسية واقتصادية واجتماعية وإدارية وحربية وتشريعية⁽⁶⁾ وسارت انجلترا بخطوات وأسعة فى تحقيق أغراضها الاستعمارية وأساسها أستدامة أحتلالها وبسط حمايته المقنعة على مصر

¹ - رفعت السعيدو خالد محي الدين، الاسس الاجتماعية لثورة العرابية، المرجع السابق، ص 25

² - عبدالعزيز سلمان نوار، تاريخ مصر الاجتماعى، الطبعة الرابعة، ملتزم لطباعة والنشر، 1958م، ص 55

³ - محمود يونس، قناة السويس، ماضيها وحاضرها ومستقبلها، مصدر سابق ص 85

⁴ - عبدالملك واخرون، تاريخ العرب الحديث، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، 2006، ص 223

⁵ - السيد حسين جلال، قناة السويس والاطماع الاستعمارية، المرجع السابق، ص 480-483

⁶ - محمد عبدالرحمن البرج، قناة السويس واهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات البريطانية المصرية، المرجع

والتدخل فى شئونها أو تقطيع الامبراطورية التي أمتدت على مجرى النيل وقد ظهرت اثار هذه السياسة فى كل النواحي فى مصر.

3-5 الصراع الاوروبى على قناة السويس

بعد أن أحكمت بريطانيا سيطرتها على قناة السويس قد صفا الجو لها وإنها قد أطمانت إلى رسوخ قدمها في قناة السويس⁽¹⁾ وعندما إندلعت الحرب العالمية الأولى أعلنت حمايتها على مصر وعاشت مصر منذ 1882 وحتى عام 1914م عهد الحماية البريطانية المقنعة المعلنة وظلت انجلترا هكذا فلما نشبت الحرب العالمية الأولى في عام 1914م لقد بادرت انجلترا وأعلنت حمايتها على مصر فتوفرت العوامل التي إنتهت بانجلترا إلى إصدار قرار فرض الحماية البريطانية على مصر تمثلت هذه العوامل في الاتي:-

أولاً:- موقف الحياد من الحرب الذى يمكن أن تفقه مصر في هذه الحرب ،وذلك خشيت الحكومة البريطانية أن تتخذ مصر موقف الحياد الرسمى في الحرب مما يغلق الباب أمام حصول انجلترا على مساعدات عسكرية من مصر للقوات البريطانية المحاربة وضغطت الحكومة البريطانية على الحكومة المصرية لكي تمنع عن إعلان القرار وكانت نتيجة الضغط أعلنت مصر دخول الحرب إلى جانب بريطانيا.⁽²⁾

ثانياً:- مسألة السيادة التركية على مصر ومدى سريانه عندما تدخل تركيا الحرب ضد انجلترا.

ثالثاً:- مطالبة المصريين بإستقلال مصر في مواجهة الوضع الشاذ الذى تعيشه مصر بين انجلترا التي تحتل قواتها مصر وتركيا المعادية لانجلترا وتنفيذاً للمخطط الاستعماري لجأت بريطانيا في اليوم التالي لإعلان الحماية على مصر⁽³⁾، وعزلت الخديوى عباس حلمى الثانى الذى لم تطمئن إلى ولائه وكان فى ذلك الوقت خارج البلاد فإختارت أحد أبناء إسماعيل الأمير حسين كامل وجعلته سلطانا تحت حمايتها وعندما دخلت تركيا

¹-عبدالرحمن الرافعى ،ثورة 1919ج1،مكتبة النهضة المصرية ،القاهرة.، ص15-20

²-جون مالو،ترجمة د.عبدالعظيم رمضان،تاريخ النهب الاستعماري في مصر 1798-1882م،هيئة الكتاب ،1976م ص55

³-عبدالرحمن الرافعى .تاريخ مصر القومى مصدر سابق ص225-228

الحرب إلى جانب المانيا والنمسا وكانت خطة الحرب تقضى بأن يكون هدف المتحاربين السيطرة على قناة السويس انتهزت سلطات الحماية نشوب الحرب العالمية وعمدت إلى تجنيد مليون ونصف المليون مصري لخدمت الجيوش البريطانية وحشدت الدولة العثمانية جيوشها على حدود مصر ولاشك إن جماهير الشعب كانت تتمنى الإنتصار لجيوش التركية وتترقب اجتيازها لقناة السويس للقضاء على الاحتلال ولكن حكومة السلطان كانت تجاهر بحماس بان وأجبتها مواجهة الجيوش العثمانية ومقاومتها وحماية البلاد من غزوها وإن والوطنية الحقيقية تحتم عليها هذه الخطه بل إن رئيسها هو حسين رشدي باشا أعلن يوماً في حماسة إنه مستعد لحمل السلاح والوقوف في وجهه جيش الاتراك إذا زحف على مصر وهذا الحفيد لأحد قواد محمد علي⁽¹⁾ وأخذت انجلترا تحشد جيوشها الجرارة في مصر للدفاع عن قاعدتها بها وإذ كانت ترى إنها أصيبت بالهزيمة فيما أدت هزيمتها إلى فقدان سيطرتها على قناة السويس وإلى إتهيار أمبراطوريتها حتماً بعد ذلك، وكانت تلك الجيوش خليطاً عجيباً من الشعوب الخاضعة لها ومن سلالات رعاياها في أركان الأرض الإربعة وإزداد هذا الشعور شدة عندما خاب أمل الجماهير في إنتصار جيوش الترك منذ أن هزموا عند قناة السويس وإرتدوا على أعقابهم نحو فلسطين وأخذت جيوش الانجليز تزحف خلفهم في سيناء لمواصلت حربهم في فلسطين⁽²⁾.

الجيش المصرى في الجبهة الشرقية في الحرب العالمية الاولى 1914م:-

أراد الانجليز الدفاع عن مصر ضد الهجوم التركى فى عام 1915م لم تدافع عن حدودها الشرقية في سيناء عند قناة السويس ويرجع ذلك السبب إلى أن القوات البريطانية كان ينقصها التدريب والتنظيم اللازمين للقيام بعمليات هجومية كما كان إقامة خط من التحصينات في شرق القناة ومد السكك الحديدية⁽³⁾ ومحطات المضخات للمحافظة على التموين للقوات كان عملاً باهظ التكاليف كما إن خطوط المواصلات تصبح في هذه وحالة سهلة من حيث الطول بحيث يسهل قطعها فضلاً عن إن موقع البريطانيين يكون مكشوفاً

¹ -رافت غنيمى الشيخ،مصر والسودان فى العلاقات الدولية، ص297-299

² -محمد صوفت، انجلترا وقناة السويس، مصدر سابق، ص132

³ -محمد صوفوة، مصر المعاصر، المرجع السابق، ص179-18

ولما كانت القناة تهيئ خطأً دفاعياً منيعاً مناعاً طبيعيةً ومستوراً ومحمياً فقد قامت الخطة البريطانية على تحسين هذا الخط وإجبار الأتراك على القيام بمهمة إختراق سيناء ويتضح مما أورده اللفتانات كولونيل كيرزى إنه كان يوجد في مصر في أواخر عام 1914م ما يقرب من 22 الفا من القوات المصرية والسودانية بالإضافة إلى 70 الف من القوات الهندية والاسترالية والنيوزيلاندية والبريطانية التي وصلت إلى مصر في ذلك الحين وتم إستدعاء الوحدات المصرية والمدفعية للاشتراك في خطة الدفاع عن قناة السويس بعد أيام قليلة من الموعد البريطاني بتحمل كافة أعباء الحرب⁽¹⁾ وقد جرى توزيع هذه القوات في حاميات الطور وأبوزنيمة وعلى خطوط المواصلات شرقى القناة وفي قلب الخط الدفاعى عن قناة السويس وكانت حامية الطور مكونه من بلوكين من 2جى أورطة بيادة بينما كانت البطارية المصرية الخامسة تربض على خط القناة الدفاعى وبحلول 15يناير 1915م كان الأتراك قد عززو قواتهم فى سيناء والعريش والقسيمة ونخل⁽²⁾ وفى يوم 24يناير وصلت مقدمة القوات التركية بقيادة جمال باشا إلى دويدار وفى يوم 27يناير كانت على بعد 25ميلاً من القناة وبدا أول إشتباك مع القوات المدفعية على القناة في نفس اليوم وفى ليلة 2و 3 فبراير 1915م بدا الأتراك هجومهم الرئيسى بين بحيرة التمساح والبحيرة المرة الكبرى على اللواء 22الهندي مشاة وسرية ميدان مهندسى اللانكشاير ومعهم البطارية 19مدفعية الميدان لانكشاير والبطارية الخامسة من المدفعية المصرية وقد قامت المدفعية المصرية بدور كبير لأقصى درجة كما يقول تشيرول: (فقد كان قائد البطارية المصرية هو الملازم أول أحمد حلمى وقد حاول الأتراك مد جسر خفيف زوارق من الالومنيوم لعبور القناة ولما أتموا تركيبه وبدأوا السير عليه فأجابهم الملازم أول أحمد حلمى بنيران مدفعية فاحبط محاولتهم ولكنه قتل في المعركة) وقد شكر السلطان حسين الجيش المصرى على اشتراكه في القتال ومنح الضباط والجنود مداليات مكافاة لهم على حسن بلائهم فيه وفى ذلك الوقت كانت قوات الأتراك على طول القناة تقدر بنحو 12 إلى 15 الف جندى وتسع بطاريات ومدفعين هاوتزر ولكن هجماتهم على

¹ -محمد صفوة ،انجلتراوقناة السويس ،المرجع السابق ،ص182-183

² -جلال يحيى ،العالم العربى الحديث والمعاصر منذالحرب العالمية الثانيةج3،المكتب الجامعى الاسكندرية 1998،ص564

القطاع الجنوبي لم تتطور تطور جدياً فانسحبوا بعد ضربهم النقاط البريطانية عند الكبرى وخلال النهار قامت خمس طرادات ومعها قوارب الطوربيد واللاتشات المدرعة بماعدت المدافعين عن القناة بفتح نيرانها على الاتراك وفي مساء 2 فبراير كان الهجوم التركي قد أثبت فشله وأصدر جمال باشا أمر بالانسحاب العام وترك جماعة صغيرة تبلغ 400 جندي لتهديد القناة وإجبار البريطانيين على الاحتفاظ بقوات هناك ومنذ ذلك الحين أخذت تتعدد الاشتباكات بين القوات البريطانية والمصرية والتركية وفي 12 فبراير قامت من السويس نصف كتبه هندية على ظهر السفينة الحربية منيرفا قاصدة الطور لتعزير الحاميه المصرية هناك التي كانت تتعرض لهجوم من جانب القوات التركية⁽¹⁾ وقامت القوات المصرية والهندية بهجوم في فجر اليوم التالي على القوات التركية وأسفر عن مقتل 60 وأسر 102 وفي يوم 28 أبريل وبعد إشتباك مع 200 من الاتراك بمدافعهم على مسافة 12 ميلاً شرقى الإسماعيلية غادر الإسماعيلية قول (فيلق) مكون من ثمانى كتائب فرسان ونصف من المدفعية المصرية ونصف كتبية مشاة لمباغة القوات التركية عند النقطة التي انسحبت اليها عند الهاوايش غير إن الاتراك انسحبوا من معسكراتهم أثناء الليل وكان يقدم الجيش المصرى لقوات البحر المتوسط المهمات الحربية اللازمة بالإضافة الى 174,000 قنبله فضلاً عن القاطرات والفولاذ للدفاع عن قناة السويس وقد خص الجنرال السرى ارشيبالدمرى القائد العام لقوات شرق البحر المتوسط ببعض الضباط ووصف والجنود فى الجيش المصرى بالثناء لتفوقهم في الخدمات التي اوكلت اليهم ولبلاتهم في الحرب أحسن البلاء بالإضافة إلى ذلك إقترن نظام الدكتاتورى العسكرية بإعمال إرهابية⁽²⁾ ضد المصريين فالقى في السجن كثير من الشباب المصرى الوطنى من متقنين وأطباء ومحامين ومعلمين وضباط وأبعدوا إلى الواحات النائية وإلى جزيرة مالطة وكانت الحبوب والحيوانات التي يمتلكها الفلاحون موضع المصادرة أو الشراء بثمن بخس من جانب السلطات العسكرية والبريطانية وإشترك الجيش المصرى أيضاً في القتال إلى

¹ -عبدالعزیز فهمی. قضية الجلاء وثورة 23 يوليو 1952، دار المصرية للكتاب، القاهرة، ص 113

² -محمد صفوة مصر، العاصرة المرجع السابق، ص 178-197

جانب الجيوش الانجليزية في ثلاثة جبهات الجبهة الشرقية ضد القوات التركية والجبهة الغربية ضد قوات السنوسى والجبهة الجنوبية في السودان ضد السلطان على دينار.

العلاقات الانجليزية البريطانية فيما يختص بقناة السويس:-

وفي تصريح 28 فبراير 1922م حين أعلنت انجلترا إستقلال مصر احتفظت لنفسها بحق حماية قناة السويس وحرية المرور فيها والدفاع عنها و لذلك إحتفظت لنفسها بحق الدفاع عن مصر وفي المفاوضات التي قامت بين سعد والانجليز للنظر فى تعديل تصريح 28 فبراير أكد رمزى مكدونالد رئيس حكومة انجلترا أهمية قناة السويس وذكر أن بريطانيا لاتستطيع إعطاء هذا الحق لغيرها حتى ولو كان حليفا لها وفي المفاوضات التي جرت بين سيراستن تشمبرلن وعبدالخالق ثروت(1) لم تذكر مسألة القناة كمسألة منفصلة عن المسألة المصرية وإنما ذكرت خطوط المواصلات البريطانية كأنها تشمل على الاراضى المصرية كلها وفي الملحقات المتصلة بذلك المشروع تحرم الحكومة المصرية الطيران الاجنبى على منطقة القناة ولا ينطبق هذا التحريم على بريطانيا وفي مفاوضات محمد محمود وهندرسون وضع نص يختص بمنطقة القناة تسمح فيه مصر لبريطانيا بوضع قوات شرقى التل الكبير لحماية مواصلات الامبراطورية البريطانية وبذلك إنتهت الفكرة القديمة التي تمسكت بها بريطانيا مدة بأن أراضى مصر كلها حلقة فى سلسلة المواصلات البريطانية إلى الهند والشرق الأقصى وأكدت الفكرة الجديدة التي تقول بأن الغرض من بقاء القوات البريطانية في مصر إنما هو حماية قناة السويس(2) كما حددت أماكن هذه القوات لا كما تختار الحكومة البريطانية ولكن فى أماكن تتفق عليها الدولتان وفي هذا المشروع فى 13 أغسطس 1929م أكدت انجلترا رسمياً أهمية قناة السويس لمواصلاتها الامبراطورية وأعطت لنفسها حق الدفاع عنها ولذا قررت أن تعسكر جنودها فى منطقة القناة ولم تعترض الحكومة المصرية على هذا الرأى وفي مفاوضات العام التالى (هندرسون النحاس) تناقش الطرفان الانجليزى المصرى فى مسألة الدفاع عن قناة السويس وأقترح الجانب المصرى وضع كل القوات البريطانية على الحافة الشرقية للقناة

¹-نفس المرجع، ص182-183

²-جلال يحيى، العالم العربى الحديث والمعاصر منذ الحرب العالمية الثانية ج3، المرجع السابق، ص 566

في بور فؤاد والقنطرة ولما لم يقبل الجانب البريطاني هذا الأمر عندئذ وأفق الجانب المصري على تركيز القوات الانجليزية بقرب الإسماعيلية وتقصير أجل البقائها هناك من خمسة وعشرين سنة الى عشرين سنة وفي هذا المشروع إن انجلترا إعترفت لأول مرة رسمياً بأن القناة جزء لا يتجزأ من مصر وقررت انها طريق عالمي ولكن نظراً للحالة الراهنة فتعاون معه القوات البريطانية وحددت مساكنها في الإسماعيلية وهذا تقدم على مشروع سنة 1929م من هذه الناحية ولما إنقطعت المفاوضات ظلت علاقة مصر بانجلترا علاقة الضعيف بالقوى حتى إذا جاءت سنة 1935م تغيرت السياسة العالمية فالظروف الدولية لم تعد مواتية لانجلترا كما كانت في الماضي لقد خرجت بريطانيا من الحرب العالمية الأولى أعظم دولة في العالم تملك أكبر إمبراطورية عرفها التاريخ ولكن أخذ هذا المركز يضعف بالتدريج بظهور القوة البحرية الأمريكية فاصرار الولايات المتحدة على إن تكون على قدم التساوى مع انجلترا في هذا السلاح وهذا في المحيط الأطلنطي أما في البحر الأبيض المتوسط فلقد ظهرت قوة ايطاليا الفاشية⁽¹⁾ وخاصة في سلاحى البحرية والطيران فأصبحت ايطاليا تستطيع أن تركز في البحر الأبيض المتوسط قوات بحرية وجوية تقدر على منافسة القوى الانجليزية وإن لم يكن لها التفوق عليها وأيدت المانيا الهتلرية السياسة الايطالية إلى حد كبير ولم تجد المانيا منافساً قوياً في جارتها الشرقية الكبرى روسيا فكانت مشغولة ببناء نفسها بمشروعات السنوات الخمسة ولو مالت فرنسا قليلاً إلى ايطاليا لدمر مركز انجلترا في البحر الأبيض المتوسط وكانت بريطانيا تعرف جيداً أن فرنسا في ذلك الوقت محافظة على مركزها في أوروبا كما أخذت النظم التي إشتراك بريطانيا في قيامها في الانهيار وظهر ضعفها أمام تحركات الدول الكبرى ولم يعد لعصبة الأمم المتحدة إحترام كبير في العالم بعد إن قررت الولايات المتحدة عدم الاشتراك فيها وبعد إن نمت قوة اليابان نمواً ساحقاً في شرقى آسيا وهددت تفوق انجلترا ونفوذها في الصين وفي جنوب شرقى آسيا وطالبت الهند بالإستقلال من الحكم البريطانى وقد تأثرت السياسة البريطانية نحو مصر بموقف ايطاليا القوى من أثيوبيا

¹-عبدالعزیز فہمی، قضیة الجلاء وثورة 23 يوليو 1952، المرجع السابق، ص114

وتحركاتها المريبة في شرقى أفريقية وأن جيوش ايطالية أصبحت تهدد مصر من الناحيتين من الشرق ومن الغرب وأن للايطاليين آمال استعمارية قد يبحثون عنها في مصر ذاتها فلم تخف الحكومة الايطالية رغبتها فى الاشتراك فى إدارة القناة أن تمثل ايطاليا فى شركة قناة السويس وأن تخفض الرسوم وعمل الموقف الدولى المعقد على التقريب بين الحكومتين المصرية والانجليزية فأمام نمو قوة المانيا فى أوروبا وأمام ممالأة الالمان للايطاليين وأمام الخطر الايطالى المتزايد فى البحر الأبيض المتوسط وفى شرقى أفريقية وأمام موقف فرنسا المتردد ورغبتها فى إستصلاح الايطاليين وأمام زيادة مطامع اليابان فى ممتلكات الانجليز فى الشرق الاقصى ومنادتها بنظرية آسيا الآسيويين ولم يكن أمام انجلترا خيار سوى أن تمديدها للمصريين وكان المصريون من جانبهم يخشون غزو ايطاليا لمصر لوجود جنود انجلترا فيها كذلك خشيت الحكومة البريطانية(1) محاولة الدعاية الايطالية للتقرب من مصر وضم المصريين إلى جانب ايطاليا كما خشيت مطامع ايطاليا بالنسبة للقناة، وأرادت الإطمئنان إلى جانب مصر فى حالة قيام إصطدام انجلترا وايطاليا فى البحر المتوسط أو فى شرقى أفريقية وهذا دافع من دوافع انجلترا فى الحرص على صداقة مصر، إستخدام مصر كقاعدة فى الوقت المناسب تهاجم منها ليبيا وأفريقية الشرقية الايطالية وثانياً للفصل بين ايطاليا وإمبراطوريتها الجديدة وفى المفاوضات التى قامت بين الجانب المصرى والانجليزى ظهر على العسكريين البريطانيين وتمسكهم بالآراء الإستعمارية القديمة وهو تغير وسائل الحرب ومداها فقاعدة مالطة أصبحت محاطة بقوات ايطاليا فى صقلية وليبيا وكذلك تراجع مركز قاعدة عدن بجانب أفريقية الشرقية الايطالية(2) فكان إحتجاج الانجليز على قصر مركز القوات التى كانت مشرفة على كل مصر على قناة السويس فقط وأمام هذا الموقف المتسلط من ناحية الفاوض البريطانى رأى الجانب المصرى أن يسلم بزيادة عدد القوات البريطانية فى مصر عن مشروع 1930م وأعطيت الحكومة البريطانية الحق فى إرسال بعثة من الضباط الانجليز فى ثياب مدنية إلى الصحراء الغربية لأغراض حربية وفى معاهدة سنة 1936م كان يمثل الجانب

¹-عبدالعظيم رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، المرجع السابق، ص115

²-محمد صفوت، انجلترا وقناة السويس، المرجع السابق، ص222

المصرى النحاس باشا وإشتركت الأحزاب الاخرى بممثلين عنها عدا الحزب الوطنى وعن الجانب البريطانى السير مايلز لامبسون المندوب السامى البريطانى في مصر وإستغرقت الفترة من 2 مارس حتى 26 أغسطس 1936م ولما كان للمعاهدة تأثيرها الكبير على ماتلاها من أحداث مرت على مصر حتى جلاء الانجليز على مصر وكان أهم مانصت عليه المعاهدة هو (النص على التحالف بين الدولتين في وقت السلم والحرب وجلاء القوات البريطانية من المدن المصرية وتمركزها في منطقة قناة السويس وأن يصير عددها عشرة الاف جندى و400 طيار إلى جانب أربعة الف موظف مدنى وأن تقوم مصر ببناء المعسكرات اللازمة لهذه القوات في منطقة قناة السويس وتبنى الطرق التى تربط المنطقة فيما بين مدنها وفيما بينها وكل من القاهرة والاسكندرية وأن تبقى القوات البريطانية المرابطة بمدينة الاسكندرية لمدة ثمانى سنوات من تاريخ عقد المعاهدة ثم تنتقل إلى منطقة القناة حتى تستكمل مصر⁽¹⁾ بناء الطرق والمعسكرات المشار اليها وأن يكون للطائرات البريطانية حق التحليق في الأجواء المصرية دون قيود وأن يكون للطائرات المصرية نفس الحق في الأجواء البريطانية وأن تلتزم الحكومة المصرية في وقت الحرب أو في حالة قيام خطر دولى مفاجئ بتقديم جميع التسهيلات البرية والجوية والبحرية للقوات البريطانية وبعد عشرين سنة من المعاهدة من بدء تنفيذ المعاهدة تتشاور الحكومتان حول جلاء القوات البريطانية عن الأراضى المصرية جلاءً كاملاً في ضوء قدرة الجيش المصرى على حماية قناة السويس عوضاً عن القوات البريطانية وفي نفس الوقت فبعد عشرين سنة أو على الأقل عشرة سنوات يمكن للطرفين إعادة النظر في نصوص المعاهدة فاذا اختلفا لجأ إلى عصابة الأمم وإستمرار السيادة المصرية على السودان⁽²⁾ مع إستمرار إدارة السودان على النحو الذى حددته إتفاقتى الحكم الثنائى مع الأحتفاظ بحرية عقد إتفاقات جديدة في المستقبل لتعديل تلك الإتفاقتين وأخيراً إقرار حق مصر فى المطالبة بالغاء الإمتيازات الاجنبية (للمزيد انظر ملحق رقم (6) ص204) أن معاهدة 1936م كانت وليدة إصطناع القوة بحكم أن انجلترا بسبب وجود قواتها العسكرية

¹-ممدوح انيس فتحى، مصر من الثورة الى النكسة، المرجع السابق، ص55-63

²-محمود سليمان غنام المعاهدة المصرية الانجليزية، المرجع السابق، ص226

في الشرق الأوسط وكانت تستطيع مواصلة إحتلال مصر والسودان الدفاع عنه معاً قبل المصريون بذلك إِم رفضوا وكانت تستطيع الدفاع عن مصر حتى أن لم تشترك مصر معها وكان لتلك المعاهدة إيجابيات منها إنها خلصت مصر من السيطرة الأجنبية وتدخلها في شئون الجيش والبوليس المصرى ومن إدارة الأمن العام وأن مسئولية الأجانب تقع على عاتق الحكومة المصرية دون سواها وإعترفت بريطانيا بأن مصر دولة مستقلة ذات سيادة وأصبح المندوب السامى سفيراً والغاء لإمتيازات الاجنبية وتنفيذ لمعاهدة 1936م دعت الحكومة المصري لمؤتمر دولى في مونترو بسويسرا يحضره ممثلو حكومات الدول صاحبة الإمتيازات في مصر وكان أهم ماتوصل إليه المؤتمر موافقة جميع الدول المشاركة على إغاء الإمتيازات في مصر إغاء تام وأن يخضع جميع الاجانب للقوانين المصرية دون تمييز وأن تظل محكمة الإستئناف المختلطة الاقل درجة قائمة في فترة إنتقال تنتهى في 14 أكتوبر 1949م ولا يجوز لهذه المحاكم قبول أى دعوة إبتداء من 15 أكتوبر 1937م ودخول مصر عصبة الأمم المتحدة إذ جتمعت الجمعية العامة لعصبة الأمم يوم 26 مايو 1937م في جنيف ووافقت الارأء قبول مصر في العصبة واستطاعت مصر عقد إتفاق مع شركة قناة السويس صار لمصر بمقتضاه عضوين فى مجلس إدارة الشركة وأن تدفع الشركة سنوي لمصر 300 ألف جنيه وأن ترتفع نسبة الموظفين العاملين فى الشركة الى 33% وأن تتكفل الشركة ببناء الطريق العسكري بين بورسعيد والسويس(1).

وفي مصر تحقق الانجليز بفضل معاهدة 1936م قاعدة حربية فى السويس فيها كل ما ينبقى توفرة في القواعد الحربية ذلك بل وأكثر منه، وعندما إشتعلت الحرب العالمية الثانية نفذت الحكومة المصرية ماطلبته منها بريطانيا بموجب معاهدة 1936م فأعلنت الأحكام العرفية ووضعت الرقابة على المطبوعات(2) وقطعت العلاقات السياسية والاقتصادية مع المانيا واتخذت من الإجراءات ماتتطلبه من مراسيم قوانين مع حالة الحرب وعندما أعلنت إيطاليا الحرب على إنجلترا وفرنسا فى 10 يونيو 1940م إتخذت

¹-جلال يحي،العالم العربي الحديث والمعاصر ج3،المرجع السابق،ص20

²-محمد فريد بك،مذكرات محمد فريد،ص35

مصر منها نفس الموقف التي إتخذته من المانيا وتحولت القناة للمرة الثانية إلى ميدان لعمليات الحلفاء العسكرية وكانت المانيا تريد فرض سيطرة ايطاليا على البحر الأبيض المتوسط وقطع سبل إتصال انجلترا بمستعمراتها عن طريق قناة السويس أكد هتلر عدة مرات في تصريحاته وجوب قناة السويس ومصر من نصيب ايطاليا وعلى ايطاليا وعلى هذا الأساس تم الإتفاق على أن تكون روما مركز للدعاية الموجهة إلى مصر والبلدان العربية ووضع المسؤولون الالمان مطالب ايطاليا نصب أعينهم حين كانوا يصدرون تعليماتهم نجد على سبيل المثال أن ريسبتروب في تعليماته الخاصة بالدعاية الإذاعية الموجهة إلى مصر يدعوا إلى إستعمال مادة قوية ضد البريطانيين⁽¹⁾ وأبرزها دور روميل وجيشه وبدء العمليات الحربية ضد الحلفاء في مصر إنطلاقاً من القواعد الايطالية في ليبيا والتي كانت تضم 215 ألف جندي في حين لم تزد القوات البريطانية المرابطة في مصر عن 50 ألف جندي في بداية الحرب وكان هدف ايطاليا في شمال أفريقيا هو إحتلال مصر والسيطرة على قناة السويس وهو ما فشلوا في تحقيقه وأن صمود القوات الانجليزية البرية والبحرية التي أقامت التحصينات وأغلقت قناة السويس في وجه ملاحه الدول المعادية مما أضطر المانيا إلى التدخل المباشر في تلك الجبهة نظراً للأهمية التي كانت توليها للسيطرة على مصر⁽²⁾ وقناة السويس التي صرح هتلر أكثر من مرة بإنها ستكون من نصيب المانيا وقد ساهمت مصر في معارك الحرب العالمية الثانية مساهمة كبيرة فأصبحت القناة هدفاً حربياً خطيراً وشنّت عليها دول المحور عدة غارات جوية وأسفرت عن إغراق عدد كبير من السفن تنتمى إلى مختلف الدول إن موقف شركة القناة من هذه الحرب لم يختلف عن موقفها من الحرب العالمية الأولى ولقد حاربت محاربة فعلية في صفوف القناة فجندت موظفيها وعمالها حتى المصريين منهم لخدمة السلطات المتحالفة ووضعت تحت تصرف الإمبريالية البريطانية جميع امكانياتها وقد تحولت إلى ترسانة حربية لقوات الحلفاء ولقد أثبت الحلفاء ماكان يتورعون عن سد القناة وتخريبها تخريباً شاملاً إذا إقتضت مصالحهم

¹-عبدالرازق احمد السنهورى قضية وادي النيل مصر والسودان ،المرجع السابق،ص26

²-عبدالعظيم رمضان،الصراع الاجتماعى والسياسى فى مصر،مكتبة مدبولى ص56

ذلك وهكذا سخرت قناة السويس⁽¹⁾ لخدمت المصالح الإستعمارية وحدها بصرف النظر عن المصالح التجارية العالمية وهكذا حولت بريطانيا المرفق الى خط من خطوط دفاعها وتجاهلت رسالته الانسانية وأستحلت تدميره وأعتدى علي إعداها بأنه هدف عسكري من الدرجة الأولى وميدان قتال ذي قيمة استراتيجية خطيرة وكان سند الانجليز لتصرفاتهم التي اثارت احتجاج العالم أنهم يقومون بمهمة الدفاع عن مصر وقناة السويس بناء على تفويض من الحكومة المصرية وهذا ماجناه العالم من قناة السويس في ظل الاحتلال البريطاني ولولاها لم تحرم مصر من استقلالها لم يفرض عليها السير في فلك بريطانيا قهراً لجنبت نفسها أهوال الحرب وظلت قنواتها محايدة وسليمة وبعد انتهاء الحرب وجدت الحكومة المصرية أن المعاهدة أستنفذت أغراضها فميثاق الامم المتحدة فية ضمان لحقوق الشعوب المحبة لسلام كما وجدت أن وجود القوات البريطانية في مصر أصبح لامبرر له بل وأن وجود قوت أجنبية في بلاد دولة صديقة أصبح لاينفق مع المواثيق التي أعلنتها انجلترا والحلفاء اثناء الحرب وبعدها وقد تبين لمصر خلال الحرب العالمية الثانية إن الالمان إستطاعوا ضرب القوات الاجنبية في القناة من قاعدتهم في كريت فعرفت مقدار الخطر الذي تتعرض له من وجود قاعدة أجنبية قوية في هذه البلاد ولقد قبلت الحكومة الانجليزية في مشروع صدقي بيفن سنة 1946م مبداء الجلاء ولكنها أصرت على قبول مصر مبدا الدفاع المشترك فكأن الحكومة الانجليزية إستعاضت عن الفكرة لم تستمر طويلا وعادت انجلترا في سنة 1950م تؤكد القيمة الإستراتيجية لقاعدة القناة ومضيضة اليها ضرورة موافقة مصر على الدفاع المشترك⁽²⁾ وفي مجلس الأمن عرضت مصر شكواها في 8 نوفمبر 1947م وبعد أن وصف رئيس الحكومة المصرية النقراشي العلاقات المصرية الانجليزية من بعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية وبعد أن أعلن ثقته التامة في عدالة ميثاق هيئة الأمم والمبادئ التي قامت عليها والتي إشتمل عليها حلف الأطنطى وأضح أن مسالة النزاع بين مصر وبريطانيا لم تعد مسالة محلية تمس دولتين فحسب بل

¹ -رافت غنيمي الشيخ،مصر والسودان في العلاقات الدولية،عالم الكتب،القاهرة، ص326-327

² -عبدالعظيم رمضان،الصراع الاجتماعي والسياسي في مصر،المرجع السابق،ص56

هى مسألة لها خطرها على السلام فى كل منطقة الشرق الأوسط، وأن مصر قد إنتظرت وطال إنتظارها لتناقش الحكومة البريطانية فى أمر تعديل علاقتهما فإنتظرت إلى نهاية الحرب العالمية الثانية لتتقدم بمطالب الشعب المصرى إلى انجلترا مبينة أن معاهدة سنة 1936م لم تعد تناسب الظروف العالمية التى وجدت بعد الحرب العالمية الثانية فهى عقدت فى ظروف دولية تختلف تمام الاختلاف عن ظروف ما بعد الحرب ولكن الحكومة البريطانية أصرت على بقاء قواعدها الحربية فى مصر ثم عادت فجعلت الجلاء عن مصر مشروطاً وقد قدمت على أساس ذلك مشروعاً لمعاهدات حربية يشتملان على شروط معاهدة سنة 1936م التى لم يعد الشعب المصرى يقبلها وإنتقل النقراشى بعد ذلك إلى الكلام عن مشروع صدقى يبين وذكر أن الطرفين وصلاً إلى إتفاق ظهر فيه فيما بعد اختلاف وجهات النظر ولم يستطيع الفريقان تسوية ذلك الخلاف ولذا لم تعد للمفاوضات مع الحكومة البريطانية فائدة فلم يبقى أمام مصر الا أن تتقدم لمجلس الأمن تطلب عمل ذلك المجلس على تحقيق أمانها الوطنية وأنصافها وذلك بأن يحكم بجلاء الانجليز مباشرة عن قناة السويس والسودان بغير شروط وبنى رئيس حكومة مصر حجته على أساس أن معاهدة سنة 1936م عقدت والإحتلال قائم فى مصر عقدت فى ظل التهديد وإنها بعد ذلك متعارضة⁽¹⁾ مع المعاهدة الدولية التى أمضيت فى القسطنطينية 1888م الخاصة بقناة السويس والتى، تنص على إن القناة مفتوحة لجميع السفن فى وقتى السلم والحرب وأن الدفاع عنها موكول للحكومة المصرية وذكر النقراشى إن بريطانيا نقضت هذه المعاهدة بأن جعلت لنفسها من الناحية العملية حق حماية القناة ،ومن ناحية ثالثة معاهدة سنة 1936م متعارضة مع ميثاق هيئة الأمم المتحدة فهى تنص على تألف دائم فانجلترا تريد ربط مصر بعجلة الإستعمار البريطانى وهذا مخالف لميثاق الأمم المتحدة الذى ينص على احترام مبدأ المساواة فى حقوق السيادة لكل الدول المشتركة فى هيئة الأمم ولقد أعلن النقراشى فى مجلس الأمن أن وجود قوات محتلة فى دولة بغير رضاها فيها تناقض صريح مع ميثاق الأمم المتحدة وإستهتار بكرامة مصر وفيه خطر على السلام العالمى وإن

¹ -رافت غنيمى الشيخ «مصر والسودان فى العلاقات الدولية» ،المرجع السابق ، ص 326-327

وجد الإحتلال في الاراضى المصرية لن يجعل المفاوضات حرة في المستقبل كما لم يجعلها حرة في الماضى هذه حجج الجانب المصري أما حجج الجانب البريطانى فلقد عبر عنها الكسندر كادوجان ذكر مندوب انجلترا إن معاهدة 1936م باقية لذا فالقوات الانجليزية لازالت تعسكر في القناة وقال أن الحكومة الانجليزية وأفقت على مشروع صدقى بيفن وقد أفقت على الجلاء وأن الانجليز نفذوا ما وعدوا به وإذا أنسحبوا بالفعل من القاهرة والاسكندرية في ربيع سنة 1947م وإن مصر هى التى لم توافق على ذلك المشروع ولو إن مصر وأفقت على بروتكول الجلاء ومعاهدة التعاون المشترك لتم جلاء الانجليز عن كل البلاد ولما رفضت مشروع صدقى بيفن ضلت معاهدة 1936م باقية وبنى الجانب البريطانى حججه على أساس أن معاهدة 1936م معاهدة قانونية من الناحية الدولية فوجود القوات البريطانية في نظره لا يتنافى مع ميثاق الأمم المتحدة فهو منصوص عليه في معاهدة سنة 1936م وأما عن مسألة الرضا والاختيار فذكر سير الكسندر كادوجان إنه سبق لمصر أن رفضت قبل ذلك مشروعات والمعاهدات وإن هذه عرضت على البرلمان المصرى ووافق عليها باغلبية 203 إلى 11 صوتاً وإستشهد بتصريحات بعض الساسه المصريين الذين أيدوا هذه المعاهدة أماعن وجود قوات اجنبية فقد أشار إلى وجود قوى اجنبية معسكرة في بريطانيا نفسها وإلى معاهدة سنة 1945م بين الإتحاد السوفييتى والصين التى جعلت للاتحاد السوفييتى الحق في استخدام ثغر بورت آرثر لقواته الحربية⁽¹⁾ والجوية لمدة ثلاثين عاماً لقد نصح مجلس الأمن الفريقين بالعودة إلى المفاوضات مرة أخرى ولكن كان إحتكام مصر إلى مجلس الأمن لم يؤدى إلى نتيجة في تحقيق المطالب المصرية فقد أسمعت مصر صوتها للعالم أجمع وبعد فشل القضية المصرية⁽²⁾ أمام جلس الأمن إتجه النقراشى إلى الولايات المتحدة الأمريكية يطلب تأييدها ونصرتها ولكن الولايات المتحدة لأسباب مختلفة لن تجيبه إلى طلبه وظلت الازمة بين مصر وانجلترا باقية في الوقت الذى زاد فيه إيمان الشعب المصرى بقضيته⁽¹⁾ ولم تشغله

¹ -عبدالرحمن الرافعى، فى اعقاب الثورة المصرية ج3، المرجع السابق، ص210-211

² -محمدعبدالحميدالحناوى، معركة الجلاء ووحدة وادي النيل 1945-1954، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ص552

¹ -رضاحمدشحاتة، الدبلوماسية الصرية والصراع الدولي حول قناة السويس، المرجع السابق، ص401-404

الإحرب فلسطين والدفاع عن حقوق العرب حتى جاءت وزارة الوفد أول سنة 1950 سارعت إلى مفاوضة حكومة العمال مبينة أن مطالبهاى (جلاء القوات البريطانية جلاء ناجزاً وصيانة وحدة مصر والسودان تحت التاج البريطانى) لقد رحب الانجليز بالمفاوضات فوزارة الوفد وزارة تستطيع بريطانيا الدخول معها في مفاوضات ثم إن العلاقات تحسنت بين مصر وانجلترا في نهاية حرب فلسطين أثر غزو إسرائيل للحدود المصرية وتأييد الولايات المتحدة لها فلقد بينت انجلترا للولايات المتحدة إنها ستجد نفسها مضطره إلى الدفاع عن مصر إذا إستمرت إسرائيل في هجومها ولقد رحب الانجليز هذه المرة بالمفاوضات على أساس جديد فاكدوا أهمية الناحية العسكرية كما فعلوا في معاهدة 1936م وقد أصرت الحكومة الانجليزية على إن يشرف على المحادثات بين الدولتين في مراحلها الأولى رجال الحرب فوافقة حكومة الوفد وجاء المارشال سليم إلى مصر يؤكد الخطر الروسى على مصر والشرق الأوسط وإنه جدير بمصر التكتل مع انجلترا لمقومته فمصر في نظره لن تستطيع الوقوف على الحياض لضعفها وذكر أن غرض انجلترا هو "إنشاء دفاع عسكرى محض" مع مصر وأن تقف بريطانيا موقف الشريك لاموقف المعلم وأجاب رئيس الحكومة المصرية بأنه غير مستعد "لقبول نظريات مستحدثة ترمى في النهاية إلى وجود قوات أجنبية تحت أى اسم أو صفة وأضاف أيضا أن وجود جيش أجنبى في بلادنا هو الذى يوجه إليه العدوان الروسى" وطالب الجانب المصرى بأن تعاون انجلترا ملخصة في تسليح الجيش المصرى وأبان الجانب الانجليزى بصراحة أن ما يرمى إليه هو نظام الدفاع المشترك⁽¹⁾ فحسب قائم على المساواة وإنه لا يستطيع أن يوصى حكومته بالجلاء التام عن القناة فانجلترا الآن غير مستعدة لقبول مشروع صدقى يبين ووضع الجانب المصرى طلبه فالمطالبة بالجلاء حق طبيعى لمصر وأحكام الميثاق وقرارات هيئة الأمم المتحدة تؤيد هذا الحق وأصر الجانب البريطانى في المفاوضات على ضرورة وجود القوات البريطانية في قناة السويس⁽¹⁾ وقت السلم فلا بد في نظره من وجود قاعدة عسكرية تسمح بإستخدامها في وقت قصير وأن يكون بها فنيون وموظفون

¹-السيد محمد رجب ابوحرز، التوسع الايطالي في شرق افريقيا دار النهضة العربية، القاهرة، ص165-180

¹-جريدة السودان الجديد، العدد 1079

وإداريون وردد وزير الخارجية المصري رأى مصر وإنها (توافق على عقد محالفة دفاعية مع بريطاني بشرط الجلاء الناجز) وبين المفاوضات البريطاني في سنة 1950م بأنه لايمكن إنشاء هذه القاعدة في غزة الا إذا عقد صلح بين مصر وإسرائيل ثم إن غزة بعد ذلك ليست مكاناً صالحاً فليس فيه مواصلات أو موانى أو قوة عاملة وأصر على ضرورة قبول مصر لفكرة الدفاع المشترك فمصر في نظره غير قادرة على حماية قاعدة القناة وصيانتها والسبب في موقف بريطانيا هذا كما يقول: السفير الانجليزي هوات (قناة السويس حلقة مواصلات حيوية تهتم بها جميع الدول البحرية) كما برا البريطانيون موقفهم بأن دول الكومنولث لا توافق على إنسحاب انجلترا من القناة فهي لاتقبل إرسال قوات لمساعدة مصر إذا لم تكن قوات بريطانية مقيمة في القناة ولما لم يقبل الجانب المصرى رأى انجلترا قدم الجانب الانجليزي إفتراحاً يشتمل على ماياتى:-

1- إنسحاب الجنود البريطانيين على مراحل ،ويبدأ هذا الإنسحاب بعد إنقضاء سنة على الإتفاق بتعديل معاهدة 1936م وينتهى في سنة 1956م.

ب- تحول القاعدة إلى مدنيين تدريجياً ،ويقترح إن يتم ذلك لغاية سنة 1956م ،ويعهد بالقاعدة بعد ذلك إلى القوات المسلحة المصرية على إن تدار وفقاً للسياسة العسكرية البريطانية.

ج- إنشاء نظام انجليزي مصرى طويل الأجل للدفاع الجوى .

هـ- وفى حالة الحرب أو خطر الحرب ،أو قيام حالة دولية مفاجئة.

توافق مصر على عودة القوات البريطانية لمدة الخطر وعلى أن تمنحها والقوات الحليفة(1) لبريطانيا جميع التسهيلات والمساعدات بما في ذلك إستعمال الموانى والمطارات ووسائل المواصلات المصرية ولكن الحكومة المصرية تقدمت بإقتراحات جديدة أهمها إن يتم الجلاء في ظرف سنة، وأن تسلم القاعدة للقوت المصرية وأن تقبل انجلترا (1) وحدة مصر والسودان تحت التاج المصرى، وأن تعطى أولوية لتزويد الجيش المصرى بالأسلحة والمعدات وأن تعود القوات البريطانية إلى مصر في جهات تعين إذا وقع اعتداء على

¹-محمد عبدالحميد الحناوى،معركة الجلاء ووحدة وادي النيل،1945-1954 المرجع السابق،ص 253

¹-جريدة السودان الجديد،العدد927

مصر أو إذا دخلت بريطانيا في حرب نتيجة الإعتداء المسلح على البلاد العربية المتاخمة لمصر(1)، على أن يتم جلاء هذه القوات بإنهاء مدتها ويتم جلاؤها طبقاً لهذه الشروط في أجل أقصاه ثلاثة أشهر، وظلت الحكومة المصرية تنتظر رد بريطانيا على المقترحات المصرية وتوترت العلاقات بين إنجلترا ومصر من ناحية أخرى في صيف سنة 1951م وذلك على إصرار الحكومة المصرية منع مرور السفن التي تنقل البترول خلال القناة إلى إسرائيل وخاصة بعد حادثة السفينة البريطانية امبايرش فاعلنت إنجلترا إنها ستشكو مصر إلى مجلس الأمن وأرسلت أربع مدمرات إلى البحر الأحمر ثم جاء الرد على المقترحات المصرية في خطبة مستر هربرت موريسون الذي خلف بيغن في وزارة الخارجية البريطانية وأعلن وزير خارجية بريطانيا في خطبته هذه في مجلس العموم البريطانى في 30 يوليو سنة 1951م سياسة وزارة العمال في التمسك بوجهة نظرها بالدفاع المشترك على أساس إن الضروريات الدولية في ذلك الوقت كما يرى تبرير ذلك وإدعى إن مصر غير مستطاعة الدفاع عن نفسها وعليها في نظره أن تضرب مثلاً طيباً للسلوك الدولى بدلاً من الإساءة إلى المعاهدات الدولية ورددت بعض الصحف قول موريس ولهذا أصرت على ضرورة إشتراك مصر في حلف عام يضم الدول في الشرق الأوسط فوجدت حكومة الوفد ضرورة الرد على تصريح موريس(2) وتبين ان مصر متمسكة بحقوقها ومطالبها وبميثاق الأمم المتحدة وإن تصريح وزارة الخاجية البريطانية أغلق باب المفاوضات بين الدولتين، والواقع أن وزارة العمال لم تدرك مدى نمو الوعي القومى للشعب المصرى ولم تكن قادرة على فهم القضية المصرية ولا التخلّى عن السياسة الإستعمارية وآراء العسكريين الانجليز المتطرفة ورأت وزارة الوفد الإستفادة من الموقف الدولى المعقد وقيام النزاع على أشده بين الغرب والإتحاد السوفييتى وهزيمة إنجلترا في عبادان وعدم وجود تاييد أمريكى صريح لانجلترا في هذه الأزمة السياسية والبترولية، رأت وزارة الوفد أن تتخلص من قيود معاهدة 1936م نهائياً والغيت معاهدت 1936 وإنها إتفاقيتى 16يناير و10يوليو 1899م ولقد بين رئيس الحكومة في ذلك الوقت في بيانه في 8 اكتوبر

¹-جلال يحيى، تاريخ العالم العربى الحديث والمعاصر، المرجع السابق، ص255
²-ممدوح انيس فتحي، تاريخ العالم العربى الحديث والمعاصر، المرجع السابق، ص252-255

سنة 1951م في البرلمان الأسباب التي دعت إلى ذلك الإلغاء بعد أن حاولت مصر التوفيق بين حقوق مصر والملابسات الدولية التي يتعلل بها الانجليز واهم هذه الاسباب:-
أولاً:- إن هذه العاهدة عقدت في ظل الإحتلال البريطانى فلم يكن شرط الاختيار متوفراً للجانب المصري. ،ومانقصده بضغط الإحتلال ليس القصد منه إن أحداً أكرهنا أكرها ما دياًعلى توقيع المعاهدة ولكننا نقصد الإكراه الادبى التي كانت تساور نفوسنا إذ نرى مصر تكاد تختنق تحت ضغط الإحتلال المتغلغل في كل مرافقها العابث بكل مصالحها والإمتيازات الاجنبية الجاثمة على صدرها فاردنا أن نلتمس لها من هذا الأسر مخرجاً يطلقها من عقالها ويكون خطوة أولى تتلوها خطوات.

ثانياً- تغيرت الظروف إلتى عقدت فيها المعاهدة .

ثالثاً-إنها تتناقض مع إتفاقية قناة السويس ومع ميثاق هيئة الأمم المتحدة وكلاهما أولى منها بالتنفيذ والاحترام. فليست معاهدة 1936م الا مجموعة من الميزات الصارخة لمصلحة بريطانيا بصريح النص في إتفاقية سنة 1888 أن تنتهز فرصة الإحتلال لتحصل لنفسها على هذه المزايا.
رابعاً- تكرار الإخلال بأحكام المعاهدة من جانب المملكة المتحدة.

والواقع أن الانجليز لا يتمسكون بالمعاهدة الا فيما يعتمدون عليه لتأييد الإحتلال أو العبث بوحدة مصر والسودان فهم يتجاوزون عدد القوات التي ترخص المعاهدة بإبقائها في منطقة القناة(1) ويتجاوزون المناطق المحددة لها (وأن هذه المعاهدة توجب عليهم الا يتخذوا في علاقتهم مع البلاد الاجنبية موقفاً يتعارض مع المحالفة) وأمام هذا أعلنت الحكومة البريطانية تمسكها بمعاهدة 1936م فهي في نظرها قد القيت من جانب واحد ولكن يظهر أن الحكومة البريطانية لم تكن مؤمنة بحجتها وأسرعت إلى حلفائها الأمريكين والفرنسين والاتراك وتقدم هؤلاء جميعاً إلى الحكومة المصرية بمشروع الدول الأربعة،وقام هذا المشروع على أساس أن مصر جزء من العالم الحر أى المعسكر الغربى وأن القاعدة في قناة السويس يجب أن تصبح قاعدة للدول المشتركة في حلف الشرق الأوسط وبذلك تخرج مسألة القناة عن حيز العلاقات بين انجلترا ومصر وحدهما والمشروع يدل على اتجاه السياسة الخارجية الانجليزية في ذلك الوقت كما يدل ايضاً على اتجاه السياسة الخارجية الامريكية والفرنسية والتركية .

¹-عبدالرحمن الرافعى ،فى اعقاب الثورة المصرية،مصدر سابق ،ص220

الفصل الرابع

محاولة مصر استعادة قناة السويس

1.4 الجلاء الانجليزي عن القناة

2.4 تداعيات اتفاقية الجلاء

3.4 تأميم شركة قناة السويس

الفصل الرابع

محاولة مصر إستعادة قناة السويس

4-1 الجلاء الانجليزي عن القناة:-

لقد كان نجاح العلاقات البريطانية المصرية بشأن مسألة السودان الحافز الرئيسي لكل الأطراف مصر وبريطانيا والولايات المتحدة لإجراء مفاوضات للتوصل إلى إتفاقية حول الوجود البريطاني في قاعدة القناة وكان الوزراء البريطاني ايدان قد وضع أسس الموقف البريطاني في المفاوضات خلال لقائه مع الرئيس الأمريكي ايزنهاور ووزير خارجيتها جون فوستر دالاس عام 1953م وبرز هذا الموقف (١) في رسالة الخارجية البريطانية لمصر 28 مارس 1953م على النحو التالي :-

1- الإحتفاظ بقاعدة السويس في حالة السلم على أن يوضع في الإعتبار إعادة تشغيلها الفوري في حالة الحرب .

2- إقامة نظام مصرى انجليزي للدفاع الجوى عن مصر .

3- إنسحاب مرحلى للقوات البريطانية عن قناة السويس .

4- إشترك مصر في منظمة دفاعية عن الشرق الأوسط .

5- برنامج المساعدات العسكرية والاقتصادية لمصر .

أما الموقف المصرى فقد تلخص في ثلاث نقاط رئيسية :-

أولاً:- الجلاء غير المشروط

ثانياً:- رفض الدخول في منظمة للدفاع عن الشرق الأوسط

ثالثاً:- ضرورة تسليم مصر للمعدات العسكرية الموجودة في القاعدة

ولذا وبناء على طلب بريطانيا بدأت المفاوضات بين الجانبين المصري (٢) برئاسة رئيس الوزراء اللواء محمد نجيب والبريطانى برئاسة سيررالف ستيفنسون سفير بريطانيا بالقاهرة ذلك في رئاسة مجلس الوزراء بالقاهرة خلال 27 أبريل-6مايو 1953م حيث عقد 6 جولات للمباحثات ثم توقفت بناء على طلب مصر نظراً إلى عدم جدواها بسبب جمود

¹مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج1، القاهرة، 1952م ص37

²مجدي محمد رياض، قناة السويس ويوميات التاميم، الطبعة الاولى، المكتبة الاكاديمية، القاهرة 2011م ص36

الموقف البريطاني فتصاعدت على أثرها عمليات الفدائيين المصريين ضد القوات البريطانية في منطقة القناة خلالها كانت معسكرات الفدائيين تعد الفدائيين المصريين للعمل ضد القوات البريطانيه في منطقة القناة وعندما تبين للمفاوض المصري تسويق البريطانيون قطع المفاوضات في شهر مايو وبدأ الفدائيون المصريون عمليات إنتحارية ضد القوات البريطانيه والمنشآت فبلغت ذروتها في شهرى مايو و يونيو 1953م مما أدى إلى إنقسام في رأى العام والحكومة البريطانية بل وجعل الولايات المتحدة تخفف من تأييدها المطلق للسياسة البريطانية نحو مصر⁽¹⁾ وإستمرت حتى مارس 1954 كما تم تشكيل كتائب الحرس الوطنى لأول مرة في مصر 20 نوفمبر 1953م وكان عدد المواطنين الذين تدربوا على السلاح وأعمال حرب العصابات قد بلغ أكثر من ثلاثين ألفاً كما إتبع مصر أسلوب الحرب النفسية ضد القوات البريطانية في منطقة القناة والتي شتمت توزيع المنشورات ونشر الشائعات والقبض على الجواسيس والعملاء المصريين لحرمان القوات البريطانية من الحصول على أى معلومات كما تم إنشاء محطة إذاعة سرية لمناهضة الوجود البريطانى في مصر وإتخذت عدة قرارات إقتصادية كان من شأنها منع تسرب أى مواد تمومية إلى القاعدة البريطانية في منطقة القناة⁽²⁾ كما أكدت الوثائق البريطانية قيام القيادة المصرية بتخفيف حجم القوات المصرية في سيناء وإعادة توزيعها في منطقة الدلتا والقناة إستعداد لإحتمالات المواجهه مع القوات البريطانية كل هذه الإحداثيات أدت إلى أستمرار المفاوضات المصرية البريطانية ولكن بصورة سريعة حتى بداية عام 1954م حينما توقفت لفترة محدودة ثم البتت أن أستؤنفت من جديد وتؤكد الوثائق البريطانية أن المباحثات السرية حول الإتفاقية المصرية البريطانية الخاصة بقاعدة القناة إستؤنفت في الفترة من 16-29 ديسمبر 1953م ثم خلال شهر يناير 1954م كان جماعة الأخوان المسلمين تخلق حوادث ضد الانجليز في منطقتى القناة والإسماعيلية بصفة خاصة لإحراج الحكومة المصرية والتأثير في لمفاوضات الجارية كما كانت للخارجية الأمريكية دور رئيسى في تقارب وجهات النظر بين مصر وبريطانيه بدأت

¹-عبدالرحمن الرفاعى، ثورة 23 يوليو 1952، الطبعة الاولى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1959، ص179-184

²-كامل الشريف، المقاومة السرية في قناة السويس، الطبعة الثانية، مكتبة المنارة، الاردن، 1984، ص66

برسالة الرئيس الأمريكي ايزنهاور لمحمد نجيب رئيس وزراء مصر في 24 مارس 1953م التي أكد إمكانية التوصل إلى إتفاق مبدئى بين مصر والمملكة المتحدة حول الجلاء على أن يرتبط بذلك أو يتزامن معه إشتراك مصر في نظام للدفاع المشترك في المنطقة ثم أعقبها رسالة أخرى 18 مايو 1954م تحمل المقترحات الأمريكية لتوصل إلى إتفاق بشأن قاعدة قناة السويس، كما أكدت الوثائق البريطانية إن الدبلوماسية الأمريكية كانت تحت بريطانياعلى الوصول للإتفاق للحيلولة دون تبنى مصر مبدأ الحياد الإيجابى واقتنعت الحكومة البريطانية تحت ضغط العمل الفدائى المصرى⁽¹⁾ بعدم جدوى وفاعلية القواعد البريطانية في قناة السويس فمالت إلى التساهل في مفاوضاتها مع مصر حول مستقبل تلك القواعد ولذا فحينما إستؤنفت المفاوضات الرسمية بين مصر وبريطانيا في يوليو سنة 1954م وفي 19 ديسمبر حضر إلى القاهرة انطونى ناتنج وزير الدولة البريطانى للشؤون الخارجية لإستكمال المفاوضات وإعداد النص الكامل للإتفاقية وملاحقها ليتم التوقيع النهائى عليها وفي اكتوبر من نفس العام تم التوصل بسرعة إلى حل المسائل محل الخلاف وتم توقيع على المبادئ الرئيسية للإتفاقية الجلاء الأولى وقد وقع الطرفان بالأحرف الأولى⁽²⁾ وكان توقيعها في يوم 27 يوليو 1954م من قبل جمال عبدالناصر رئيس مجلس قيادة الثورة ورئيس الوزراء انطونى هيد وزير الحربية البريطانية وقد هاجم الإتحاد السوفيتى الإتفاقية وأكد إنها تضر بمصالح المنطقة وإنها ربطت مصر بطريق غير مباشر بحلف شمال الأطلسى وقد تكون خطوة نحو إنضمام مصر إلى أحلاف غربية في المنطقة يسعى الغرب إلى إنشائها مما حدا بعبدالناصر إلى الرد عليه في خطبة تصريحاته بهجوم حادعلى الشيوعية وبأنها نوع آخر من الإستعمار أما إسرائيل فقد هاجمت بشدة المعاهدة لأنها لم تحقق لها ما كانت ترجوه من بقاء العلاقات متوترة بين مصر وانجلترا وجعل إسرائيل تواجه الجيش المصرى دون حاجز القوات البريطانية بين الجانبين وإن جلاء انجلترا عن مصر يعنى ترك إسرائيل مواجهة مصر والعرب دون حماية ومن ثم حاولت إسرائيل تعكير العلاقات بين مصر وبريطانيا

¹ -كامل الشريف، المقاومة السرية في قناة السويس، المرجع السابق، ص67

قبل نهاية فترة العشرين شهراً المحددة في انسحاب القوات البريطانية نهائياً من قناة السويس فدرت مذ بحة لبعض جنود الحامية المصرية بغزة في فبراير 1955م لأن جلاء الانجليز عن المواقع التي كانوا يحتلونها في المواعيد المحددة في إتفاقية الجلاء وفي بعض الحالات تم جلاؤهم قبل الموعد المحدد رفعل جمال عبدالناصر العلم المصرى على معسكر الشلوفة في 22 مارس 1955م وبعد إنتهاء عام على الإتفاقية جلاء نحو 49 الف جندى بريطانى عن منطقة القناة وفي إكتوبر من نفس العام تم جلاء الباقين في الشهور اللاحقة وجلاء الانجليز عن آخر معقل كانوا يحتلونه في بورسعيد وهو مبنى البحرية وتسلمه الجيش المصرى في ساعة مبكرة من صباح يوم 13 يونيو 1956م وقد تم جلاء آخر فوج من القوات البريطانية في هذا اليوم غادرت آخر قوة بريطانية⁽¹⁾ المياه المصرية في بورسعيد على ظهر الباخرة ايفان جيب وبذلك تحررت البلاد من آخر قوة للإحتلال الإجنبى والقوات البريطانية جلت بالفعل من كل الأراضى المصرية في 18 يونيو 1956م وأن نجاح الصفوة العسكرية المصرية في الوصول إلى إتفاقية الجلاء بينما لم تستطيع الصفوة المدنية ذلك منذ قيام ثورة 1919م وما بعدها أن تحققه على الرغم من تشكيل هيئة خاضة للمفاوضات وهى هيئة الوفد التي تزعمها في البداية سعد زغلول ويرجع ذلك إلى عدة أسباب رئيسية هى:-

أولاً-إقتترنت المفاوضات بالمقاومة المسلحة المؤثرة في منطقة القناة والتي دعمتها القيادة العسكرية بأحد أعضائها لقيادتها وتنظيمها والسيطرة عليها.

ثانياً-الإعداد الجيد لوفد التفاوض المصري من خلال الإطلاع ودراسة الملف الذى أعده الدكتور محمود فوزى وزير الخارجية بتكليف من جمال عبدالناصر وإيعاد المفاوضات وتطورها مع بريطانية منذ البداية لأثارة موضوع قاعدة القناة وقد إستعان في إعداده بلجنة من الخبراء الذين شاركوا في مفاوضات سابقه وبعض خبراء القوانين.

ثالثاً-إن المفاوضات تمت في مصر وليس في بريطانيا أو في أى بلد آخر كما كانت تجرى من قبل ذلك خلال المفاوضات السابقة وبذلك تأكد لها الطابع القومى بمختلف

¹-محمد عبدالحميد الحناوى، معركة الجلاء ووحدة وادي النيل 1945-1954، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1988، ص 388-

مظاهره من ناحية فضلاً عن الفرصة في حرية إتخاذ القرار والعمل بطريقة أفضل إذا كان الصراع المصرى حول قاعدة القناة قد تمت تسويته فأن هناك قضايا أخرى تزامنت مع هذا الصراع حول القاعدة ولم تنتهى بإنتهائه بل إزداد حدة منها التناقض بين الموقف البريطانى والمصرى.

4-2 تداعيات إتفاقية الجلاء:-

كان جمال عبدالناصر يامل بفتح صفحة جديدة مع بريطانيا بعد توقيع إتفاقية الجلاء في العلاقات البريطانية المصرية وزاد من ذلك قيام بريطانيا في أغسطس 1954م بإعلان رفع الحظر الذى فرضته على بيع الاسلحة لمصر منذ عام 1951م تنفيذاً للاتفاق الثلاثى وتؤكد الوثائق البريطانية إن قرار رفع حظر بيع الأسلحة لمصر يرجع إلى سببين هما:-
أولاً:- خلق مناخ يساعد على التواصل إلى إتفاقية لصالح بريطانيا.

ثانياً:- خشية بريطانيا من إن تحل الولايات المتحدة محلها في تقليدية الاسلحة البريطانية. وعندما أكد رئيس الوزراء البريطانى نستون تشرشل أن ذلك يعتبر تهديد لإسرائيل أكد له انطونى ايدان وزير الخارجية⁽¹⁾ إستحالة ذلك ففي الرسالة السرية المؤرخة في 23 أغسطس 1954م أكد ايدان رئيس الوزراء البريطانى (إن رفع الحظر البريطانى عن الاسلحة لن يكون ذا قيمة وذلك لوجود جهاز (لجنة الشرق الأدنى لتنسيق الاسلحة) في واشنطن منذ عام 1952م وبه ممثلون من المملكة المتحدة والولايات المتحدة وفرنسا للسيطرة على صادرات الأسلحة للشرق الأوسط وتنفيذاً للاعلان الثلاثى عام 1950م والمنوط به الحفاظ على التوازن العسكرى بين الدول العربية وإسرائيل وستحول إليه طلبات التسليح التى يسيطر عليها) فاطمان تشرشل لذلك وكما كانت مصر تتوقع قيام الولايات المتحدة الأمريكية بتقديم المعونة العسكرية لها فور توقيع إتفاقية الجلاء ومع بريطانيا وتوقعت أيضاً أن تنفيذ بريطانيا التزامتها بتوريد صفقة الاسلحة المعقودة بين البلدين منذ عام 1951م بعد صدور قرارها برفع حظر بيع أسلحه لمصر ولكن هذا لم يحدث وللأسباب نفسها التى جعلت الولايات المتحدة تتراجع عن الإتفاقية مع مصر وبتزويدها بالاسلحة لان بريطانيا أيضاً كانت تسعى لقبول مصر الاشتراك في احلاف مع الغرب وهو

¹- عاصم الدسوقي، مصرفي الحرب العالمية الثانية، الطبعة الثانية 1982م، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ص 85-96

ما رفضه جمال عبدالناصر رفضاً مطلقاً ولكن أكد السيد انطوانى ناتج وزيرالدولة البريطانية للشؤون الخارجية ان هناك اسباب اخرى جعلت بريطانيا تتراجع عن تزويد مصر بالاسلحة وسردها فيما يلى:-

أولاً- كان هناك إتفاق بينها وبين فرنسا والولايات المتحدة على المحافظه على توازن التسلح بين إسرائيل وجيرانها العرب وكانت مصر نشعر بان أنواع الأسلحة التى يطلبها عبدالناصر آنذاك سيضعه في مكانه متعادلة أو متفوقه نسبياً كما كانت انجلترا ملتزمه بمساعدة إسرائيل فأن هذا سيضعها في موقف حرج جداً .

أما السبب الثانى:- لإمتناع بريطانيا عن بيع الأسلحة إلى عبدالناصر فهو إننا كنا نعرف أن الفرنسيين يذودون إسرائيل بكميات كبيرة من الأسلحة فكنا نسعى إلى عدم المساعدة على تشجيع سباق التسلح في الشرق الأوسط من خلال تحولنا إلى مصر لتوريد الأسلحة إلى مصر.

أما السبب الثالث:- هو أن أمريكا منعت من تزويد مصر بالاسلح وأن كلا من بريطانيا والولايات المتحدة ربطت ما بين دخول مصر في تنظيم للدفاع المشترك عن الشرق الأوسط وتقديم المعونه العسكرية والتسليح الازم لها والا فأن البديل هو المحافظه على التفوق العسكرى لصالح إسرائيل في مواجهة الدول العربية مجتمعة. (1) وقد حافظت الدول الثلاث الموقعة على الإتفاق الثلاثى عام 1950 على هذا المبدأ في علاقاتها مع الدول العربية ومصر بصفه خاصه، وقد جاء عام 1955م ليشهد حدثين يترتب عليهما إستمرار تدهور العلاقات المصرية مع الولايات المتحدة وبريطانيا وليصبح الطريق ممهداً نحو صدام يصعب تجنبه وهو مد مشروع الحزام الشمالى إلى العالم العربى من خلال الميثاق التركى العراقى في فبراير 1955م ومحاولة تشجيع بقية الدول العربية على الإشتراك فيه وتضاعف ذلك بعد إنضمام بريطانيا إلى الميثاق التركى العراقى (2) وفي الواقع إن الولايات المتحدة الامريكية كانت تضغط على بريطانيا منذ عام 1950م وإلى

¹- على ابراهيم عبده، مصر و افريقيافى العصر الحديث، الطبعة الأولى، دار القلم، القاهرة، 1962، ص 171

²- عبدالرحمن الرفاعى، ثورة 23 يوليو 1952، المرجع السابق، ص 197-206

عام 1954م للانسحاب من قناة السويس وإنهاء سيطرتها على السودان ولكن كانت الإدارة الأمريكية مقتنعة بضرورة موازنة خسارة بريطانيا لنفوذها في المنطقة بإنشاء نظام جماعي للدفاع عن الشرق الاوسط يرتبط بالغرب وأن هذا الهدف يتحقق من خلال دعم الدفاعات في دول المنطقة الأكثر تعرضاً للخطر السوفيتي وهو ما وصف باسم دول الحزام الشمالي (تركيا وايران والعراق وباكستان) ومن خلال تشجيع الولايات المتحدة في 2 أبريل 1954م توقيع معاهدة صداقة وتعاون ودفاع بين تركيا (عضو في حلف الأطلسي) وباكستان (عضو في حلف جنوب شرقي آسيا) وفي الوقت نفسه كانت المفاوضات المصرية البريطانية تمر بمرحلة حرجة حول إتفاق الجلاء ثم وقعت الولايات المتحدة الأمريكية معاهدة الدفاع المتبادل مع باكستان مايو 1954 وفي نفس العام قامت الولايات المتحدة الأمريكية بتوقيع إتفاقية معونة عسكرية مع العراق في محاولة منها لسد الفجوة الدفاعية في الحزام الشمالي بين باكستان وتركيا وأن الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا عملتا معاً للضغط على مصر لدخول معهم في أحلاف عسكرية وعندما رفضت ذلك لم يقدموا لها المعونة العسكرية وصفقة الأسلحة كما فعلت الولايات المتحدة مع باكستان والعراق لأن بريطانيا كانت تريد ربط مصر معها بالاحلاف العسكرية ويكون ذلك تبعية إستعمارية.⁽¹⁾

4-3 تأميم شركة قناة السويس:-

لتأميم شركة قناة السويس أسباب عديدة أما السبب المباشر لتأميم فكان رفض الدول الغربية تمويل مشروع السد العالي الذي كانت حكومة الثورة قررت تنفيذه لإنماء الدخل القومي ومواجهة التضخم السريع المطرد في عدد السكان وفي يوم 23 يوليو تسلمت الثورة بلداً محطماً منهاراً ينخر فيه السوس⁽²⁾ وورثت ميزانية بلغ العجز فيها خمسة وخمسين مليوناً من الجنيهات وميزاناً تجارياً مختلاً هبطت كفة الديون فيه تحت عجز يزيد على واحد وثمانين مليون جنيه، وأن عدد السكان في مصر⁽³⁾ إرتفع في الفترة الواقعة بين 1907-1954م من 11مليون نسمة إلى 22مليوناً أي إنه زاد بنسبة 100% بينما لم

¹ -محمود يونس قناة السويس، ماضيها وحاضرها ومستقبلها، الطبعة الأولى، القاهرة، 2006، ص140

² -رافت غنيمي الشيخ مصر والسودان في العلاقات الدولية، عالم الكتب القاهرة، ص228-229

³ -عبد اللطيف البغدادي، مذكرات البغدادي، ص307-311

تزد المساحة المزروعة عن 13% وتتوقع الإحصاءات إطراد الزيادة في السكان بمعدل نصف مليون مصرى كل سنة بينما كان السكان في إزدياد كانت مواد الدخل في إنخفاض وخصوصاً الأراضي الزراعية ولم تفكر الحكومات السابقة في مستقبل ملايين الأجيال الجديدة وكانت منصرفه عنها بإرضاء الملك وكانت أعين الدولة منشغلة به ولا ترى جحافل الفقراء تزحف بها إلى جحيم الحياة ويتربص بها الفقر والمرض والجهل وكانت حالة مصر الإجتماعية والإقتصادية بلغت درجة من السوء تنذر بإندلاع الحرب الأهلية، وما إن تسلمت حكومة الثورة مقاليد الأمور والتمت بالكارثة الاقتصادية التي تهدد كيان الدولة حتى كرست جهودها لتفادي تلك الأزمة بتنمية الإنتاج وزيادة الدخل القومي فوجهت أفكارها إلى الإستفادة من مياه النيل والمعروف إن منسوب النهر يرتفع في فترة الفيضان إلى أكثر من 1000 مليون متر مكعب وينخفض في التحريق إلى أقل من 40 مليون كما أن منسوب النهر يختلف من سنة إلى أخرى حسب معدل الأمطار في السنة فترويض النهر والتحكم في مياهه⁽¹⁾ يتيح لمصر إستغلال ملايين الأمتار المكعبة التي تهدر سنوياً في البحر المتوسط ومن ثم وضعت حكومة الثورة على مقدمة مشاريعها مشروع السد العالي ويتلخص المشروع في إنشاء سد كبير من ركام الجرنيت يعترض مجرى النهر جنوب سد أسوان بحوالى 6,5 كيلومتر وبارتفاع أمتار لحجز كمية كبيرة من المياه تبلغ حوالى 130 ملياراً من الامتار المكعبة مع إنشاء سبعة إنفاق بالجانب الشرقى للنهر⁽²⁾ وأربعة أخر لجانب الغربى لتميرير مياه النهر وتغذية محطة كهربية وكانت أهم الفوائد التي ستعود على مصر من بناء السد العالى:-

1/ امكان التوسع في الاراضى المنزرعة في أكثر من مليونى فدان (أى حوالى مليون هكتار) وبذلك يكون قد أضافو إلى الرقعة الزراعية التى تبلغ مساحتها ست ملايين من الافدنة أرضاً تساوى ثلث مساحتها تماماً.

2/ تحويل رى الحياض إلى رى دائم.

3/ ضمان الزراعة في أشح السنين ووقايتها من الفيضانات الخطرة.

¹ محمد صفوت ، مصر المعاصرة ، 1959، ص 178

² محمد عبدالرحمن البرج وبطرس غالى، دراسات فى الحركة الوطنية المصرية، مكتبة الانجلو المصرى بالقاهرة ، ص 44-46

4/ توليد طاقة كهربية هائلة تصل إلى نحو 10 مليارات كيلو واط-ساعة وبسعر منخفض يقدر بحوالى 0,6 ملليم للكيلو واط-ساعة (1) مع إمكان نقل جزء كبير منها إلى القاهرة بسعر ملمين للكيلو واط. مما يوفر كميات كبيرة من الوقود تصل إلى ثلاثة ملايين من الاطنان في السنة تقدر قيمتها بحوالى 17 مليون جنيه وعندما أستوفى المشروع بحته إسنتفى بشانه الخبراء والمختصين فقطع جميعهم بصلاحيته ووضع موضع التنفيذ فقابلتهم عقبه التمويل وتبين إن السد سوف يكلف إنشاءهـ 460 مليون جنيه ويحتاج إلى أموال اجنبية قدرها 136 مليون جنيه أى ثلث هذا المبلغ مطلوب توفره من العملات الحرة وهى لم تكن متوفرة لدى مصر في مدة تتراوح بين 12-16 سنة وكانت طريقة تمويل هذا المشروع قد بدأت مع بداية عام 1954 وكان الاتجاه في بداية الأمر أن تعتمد مصر على نفسها في توفير التمويل من النقد الأجنبى والمحلى(2) وكان الدكتور عبدالجليل العمرى وزير المالية يرى إن هذا ممكن عن طريق تصدير الفائض من إنتاج الارز إلى الخارج مع استخدام الفرق بين سعره العالمى والمحلى فى المشروع دون أن تعتمد مصر على أية دولة اجنبية والالتجاء إليها لتمويله وكان جمال سالم رئيس مجلس الانتاج قد إقترح إن تقوم مصر بإستخدام إحتياطى الذهب الموجود لديها في هذا الغرض وذلك لعدم أطمئنانه إلى البنك الدولى ولكن هذا الإقتراح إستبعد لضرورة إستمرار المحافظة على هذا الإحتياطى لاستخدامه عند الظروف الطارئة والنكبات إن حلت بالبلد، وكانت هناك بعض الشركات الالمانية والغربية تبدى أهتماماً بالمشروع منذ أن بدأت في دراسة المشروع(3) ولكنها لم تكون جادة في مساعيها لذ أعطى جمال سالم مهلة لمدة ثلاثة أشهر للإتصال بهذه الشركات من يناير حتى مارس 1954 للإقيام بالإتصال بهذه الشركات(4) ومعرفة موقفها النهائى من المشروع وأن يقوم الدكتور في حالة عدم الوصول إلى إتفاق مع تلك الشركات بالإتصال بالبنك الدولى أيضا لمعرفة مدى إستعداده على المشاركة في تمويل المشروع فتم الإتصال بالبنك الدولى وطلب منه بصفتهم مشتركين فيه الأسهم في تنفيذ

¹ -جريدة الراي العام، العدد 3484

² -محمود يونس، قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، المرجع السابق، ص 141-147

³ -مصطفى محمد طاهر، السد العالى شركة دار البلد للطباعة والنشر والتوزيع، د، ص 14

⁴ -عبداللطيف البغدادي، مذكرات البغدادي، المرجع السابق، ص 313-314

المشروع وكان الهدف من هذه الاتصالات هو العمل على توفير النقد الأجنبي اللازم في تمويل المشروع من جهات اجنبية حتى يمكن لمصر أن تستخدم فائض الدخل من تصدير الارز في تمويل المشروعات أخرى لها أيضا أهميتها وحيويتها لزيادة دخل مصر القومي ورفع مستوى المعيشة لشعبها وتوفير الخدمات اللازمة له ولكن البنك الدولي يوافق بالمشاركة في تمويل المشروع بحجة عدم وجود استقرار سياسى في مصر ولكن بعد أن أعلن إستعداد روسيا مد مصر بما تحتاج إليه من القروض وعن إستعدادها لتمويل المشروع وتنفيذه تحركت كل من الولايات المتحدة وبريطانيا والبنك الدولي وقام البنك الدولي بإرسال بعض الفنيين لدراسة إقتصاديات المشروع وإمكانية مصر الاقتصادية و وافق على المساهمة في التمويل اللازم لتنفيذه كما قام البنك بدعوة وزير مالية مصر في نوفمبر 1955 لزيارة واشنطن لمفاوضه مندوبى الحكومتين الأمريكية والبريطانية اللتين وعدتا أيضاً بالمساهمة في التمويل اللازم للمشروع⁽¹⁾ وبعد مناقشات طويلة طال فيها الأخذ والرد تقدم الغرب في يوم 17 ديسمبر 1955 قام البنك الدولي والولايات المتحدة وبريطانيا بإعلان إنهم سيعملون على توفير قيمة النقد الاجنبى اللازم للمشروع في مرحلة الاولى من التنفيذ كما أنهم أعلنوا إنهم يضمنون أيضا المساعدة في تمويله في المراحل (الأخرى لإتمام تنفيذه وتقدمت الولايات المتحدة بمنحة مالية مقدارها عشرون مليون من الجنيهات وكذلك بريطانيا بمنحة مقدارها خمسة ملايين من الجنيهات ،إما البنك الدولي فقد تقدم بقرض قيمته سبعون مليوناً من الجنيهات وكان على مصر أن تقوم بتوفير النقد المحلى اللازم لتكملة التمويل للمشروع⁽²⁾ وحضر الى القاهرة في يناير 1956 يوجين بلاك رئيس البنك الدولي لمفاوضة جمال عبدالناصر في قيمة قروض البنك وتتمثل فى الاتى :-

¹-اسماعيل احمدياغى ومحمودشاكرتاريخ العالم الاسلامى الحديث والمعاصر ج2،دار المريخ للنشر،الرياض ،ص43-46

²-رافت غنيمى الشيخ،مصر والسودان فى العلاقات الدولية ،ص326-327

1/ في أثناء المرحلة الأولى من تنفيذ (أى السنوات الخمسة الأولى) تقدم الولايات المتحدة قرصاً بمبلغ 54 مليون دولار وتقدم الولايات المتحدة الأمريكية قرصاً بمبلغ 16 مليون دولار ويقدم البنك الدولي مبلغ 200 مليون دولار.

2/ وفي أثناء المرحلة الثانية تتعهد الحكومة الأمريكية والبريطانية بتكملة معونتها في حدود قرض جديد قد يصل إلى 130 مليون دولار. ولكن وضع الغرب لمساعدته شروطاً لا يكن لحكومة وطنية أن تقبلها باية حال من الأحوال لما تضمنته من تدخل سافر في شؤون مصر المالية وتوجيهها لاقتصادها وتأثيرها في سياستها واشترط البنك الدولي الاتى:-

أولاً :- أن يطمئن إلى العملات الاجنبية المطلوبة التى ستنتالها مصر من المنح الانجليزية والأمريكية لاتنقطع .

ثانياً:- أن تكون إتفاقات البنك خاضعة لاعادة النظر فيها إذا حدث ما يستدعى ذلك.

ثالثاً:- أن تخضع المصروفات للدولة المصرية لاشراف البنك فلا تعقد الحكومة ديوناً خارجية وتبرم إتفاقات دفع ،مالم تحصل أولاً على موافقة البنك الدولي.

رابعاً:- أن تخضع إدارة المشروع لإشراف البنك والحكومة المصرية معاً.

وأن مثل هذه الشروط بالنسبة لمصر بمثابة تنازل عن سيادتها كانت عبارة عن إعادة المراقبة الثانية وبعث صندوق الدين من جديد وإستعمار اقتصادى جديد،فرفضت مصر العرض الأمريكى الانجليزى رفضاً نهائى⁽¹⁾ ،الشروط المجحفة التى فتحت لكرامر أبواب مصر وكانت الولايات المتحدة وبريطانيا تسعيان أيضاً للحصول على موافقة مصر برفض أية مساعدات اقتصادية لمصر من دول الكتلة الشرقية وذلك مقابل هذه المنحة .

وأن يعطى مشروع السد أولوية أولى على كل المشروعات الأخرى مع تخصيص ثلث إيرادات الدولة لتمويل هذا المشروع ولمدة عشرة سنوات ولكن تمسك مصر بالإستقلال وحرصها في المحافظة على حريتها جعلها ترفض هذه الشروط وتقدم السفير الروسى وقال إنه مستعد للاشتراك في تمويل السد العالى⁽²⁾ ولم يكن الدافع وراء تحرك كل من الولايات

¹-البيج كافونوفتشثورة الطباط الاحرار فى مصر،ترجمة عزة الخميسي،الطبعة الأولى،القاهرة ، ص 17-19

²-نفس المرجع ص22

المتحدة وبريطانيا هو لصالح مصر وإنما الدافع الذى دفعهم إلى تقديم المعونات وحث البنك الدولي أيضا للمساهمة على إقراض مصر هو محاولة إبعاد الاتحاد السوفيتى عن مصر والمساهمة في تمويل المشروع وتنفيذه وذلك أن لعلمهما إن إتمام تنفيذه يحتاج إلى عشرة سنوات وإن روسيا سترتبط بمصر طوال هذه المدة وستقوم بتقديم الفنيين واللازمين لتنفيذه وإنها ستستفيد من الدعاية التى ستحصل عليها داخل المنطقة العربية بعد إتمامه وخاصة بعد أن تظهر نتائجة الاقتصادية وكل هذا كان كافياً بهما أن يسارعا في التحرك لإبعاد روسيا عن القيام بتنفيذ المشروع خوفاً من أن يتيح لها فرصة التغلغل داخل المنطقة العربية ومصالحها فيها ضخمة لحدود لها، فوصل الخبر إلى أمريكا فحضر مدير البنك الدولي إلى مصر وقابل رئيس الجمهورية وقال له: (يستحسن أن تطلوا أولاً مشكلة مياه النيل بينكم وبين السودان ودون ذلك لن يوقع البنك الإتفاق ولن يدفع المائتى مليون دولار على إن الحكومتين الأمريكية والانجليزية قد تدفعان لكم السبعين مليون دولار التى وعدتا بها وهذا مايمكن أن نضمنه لكم) ومن هنا ظهرت المؤامرة والمكيدة، وكان تعليق المعونة يرتبط بحل مشكلة مياه النيل بين مصر والسودان من ناحية والحبشة ويوغندا من ناحية أخرى ولم تكن هناك مشكلة بسبب مياه النيل مع أى من الدول المذكوره وذلك لايجاد سبب للإمتناع عن التمويل الأنهم لا يريدون تنفيذ المشروع لرفض مصر لعروضهم وتبعيتهم وذلك إن رفضت الأحلاف العسكرية وإتخذت لنفسها سياسة الحياد فرفضت مصر العرض للمرة الثانية وأوقفت كل الأعمال في المشروع حتى تتجلى ظروف تمويله⁽¹⁾ وإذا أمام هذا الموقف الصلب الحازم من مصر تفهقر الغرب وقبل تمويل السد دون أى شرط يخدش سيادة مصر ولم يكن موقف مصر الدولي المستقل يرضى الغرب فتأثر حفيظته وأخذت الدعاية الصهيونية تألب الرأى العام وبدأت حملة عنيفة وشنيعة في الصحف البريطانية والفرنسية والأمريكية ضد مصر منذ أول شهر مارس 1956م فصفقة الأسلحة من تشيكوسلوفاكيا⁽²⁾ قيل إنها تخل بميزان القوى في الشرق الأوسط وإنها تدخل الشيوعية في المنطقة وإعترافهم بالصين الشعبية كان تأويله إن مصر لم تعد تتبع إملاءت سياسة الغرب وتوجيهاتها إما

¹- عبداللطيف البغدادي، مذكرات البغدادي، المرجع السابق، ص317

²- انور عبدالملك، مصر مجتمع بينية العسكريون، دار الطليعة، بيروت، الطبعة الأولى، 1974، ص22

تعزيب الشعوب المحتلة في سبيل تحريرها فكان يسند إليه كل أذى يلحق بالمحتلين فإذا طرد جلوب من الاردن⁽¹⁾ وإذا ضرب لويد سلوين بالطوب في البحرين وإذا شوه البيض المتعفن والطماطم والقذرة وجه جى موليه في الجزائر وكان الغرب يعتقد مصر هي السبب وبلغت الحملة درجة من العنف حدث رجل بريطانى اسمه فريزر طلب بناء سد في كينيا يمنع الماء عن مصر وكانت هجمات الصهيونيين في أمريكا تحقق أهدافها وأخذ الموقف الانجليزى الفرنسى المعادى يسمم بسرعة دوائر واشنطن الرسمية وقام بعض رجال الكونغرس ليعارضوا مشروع تمويل السد العالى بحجة إنه سيسمح لمصر بأنتاج مزيد من القطن ينافس القطن الأمريكى وفي الواقع إن مصر لم تقرر زراعة القطن في الأراضى التى سيتم إستصلاحها نتيجة لانشاء السد وفي أواخر يوليو 1956 بينما كان جمال عبدالناصر في يوغسلافيا في اجتماع مع تيتو ونهر وتردد السفير المصرى أحمد حسين على دلاس في واشنطن وحدث ذلك بعد زيارة بلاك للقاهرة بعدة شهور وكان حسين يريد أن يعرف إذا كانت الولايات المتحدة ما زالت تنوى منح مصر الأربعة وخمسون مليون دولار فرده عليه دلاس برده التاريخى وقال للسفير ("لا".لم تعد حكومة الولايات المتحدة راغبة في الأسهم في تمويل السد العالى إذا إنها أستنتجت من بحوثها أن إقتصاد مصر بلغ حداً من عدم السلامة⁽²⁾ لا يستطيع معه تحمل مثل هذا المشروع) وكان الغرب أن يتراجع عن تمويل السد دون الاساءة إلى سمعة الإقتصاد المصرى ودون محاولة فساد العلاقة بين مصر والسودان ولكنه أبى أن لا يلحق بهم لطمته الإنتقامية يبلغ الضرر بمستقبل مصر السياسى والاقتصادى فأذاعت وزارة الخارجية الأمريكية في 20 يوليو 1956 بياناً بانسحبها عن تمويل السد وأيدت بريطانيا المستر دلاس في وموقفه من مشروع السد وقالت: (أنه لا بد من بحث مقدرة الإقتصاد المصرى) بريطانيا تدعى أن مصر لا تستطيع السد العالى وتسوية ما يمكن أن تقترضه منها في الوقت الذى بلغ ماعليها لمصر 113 مليون جنيه أى أربعة أخماس ما يحتاجه تمويل المشروع من أموال اجنبية ولكن هذا الظلم بعينه⁽³⁾ كانت أمريكا وبريطانيا تشكك العالم في سلامة الإقتصاد المصرى حتى لا

1-اسماعيل احمدياغى ومحمودشاكر، تاريخ العالم الاسلامي الحديث والمعاصر ج2، دارالمريخ للنشر، الرياض، ص43-46

2-مجدى محمدرىاض، قناة السويس ويوميات التاميم، المرجع السابق، ص43-45

3-جريدة الراي العام، العدد3484

يجدو من يمول المشروع بينما تقول تقارير البنك الدولي نفسها إن الاقتصاد المصرى سليم ومتين ،ويقول تاب:(الإحصاء السنوى للأمم المتحدة أن الدخل القومى أرتفع من 748 مليون جنية في عام 1952م إلى 868 مليون جنية عام 1954) إن السبب المباشر لسحب البنك الدولي التمويل⁽¹⁾ لم يكن يتعلق بالاقتصاد و في قرار الولايات المتحدة إلى سحب تمويل السد العالى ترجعه إلى نقص مقدرة مصر على المضى في تنفيذه إن التزام مصر هو في حدود 900 مليون دولار وإن الزمن الذى قدر لتنفيذ المشروع يتراوح بين 12 إلى 16 سنة فكان التزام مصر ينحصر في تدبير مبلغ سنوى يتراوح بين 56 و75 مليون دولار إى بين 20 و27 مليون جنية مصرى فأظهار الحكومة الأمريكية الشك في مقدرة مصر على الوفاء بمثل هذا المبلغ هو تجريح صريح لحالة مصر المالية وإعلان سافر عن عجزها من النهوض بمشروعاتها الحيوية وهو بمثابة طعنة موجهة ضد مصر في وثيقة سياسية مهمة قد تزلزل الثقة فيها وهى تهدف إلى ساءة سمعتها المالية والاقتصادية في المجال الدولى ثم إغراء للدول التى تنتفع بمياه النيل لكى تعارض إنشاء السد العالى ودعوة صريحة لها أن تتدخل في الشروع لتملئ ماتشاء أو ما يشاء الإستعمار من الشروط على تنفيذه وقد يؤدى الموقف إلى تعطيله في حين أن الولايات المتحدة حين عرض عليها تمويل المشروع لم تشترط هذه المشاركة في خطوات المشروع فكأنها تخلق عقبات سياسية لمصر عدا ما خنلقته في بيانها من العراقيل المالية⁽²⁾ وفي ذلك حرب صريحة لمصر في اقتصادها ومركزها بين الدول وليست الأسباب التى ذكرتها أمريكا في بيانها هى التى ملت عليها هذا القرار بل هناك أسباب سياسية كانت وراء قرارها إن الولايات المتحدة قد غضبت من إتخاذ مصر لنفسها سياسة الحياد وعدم الانحياز إلى المعسكرين الغربى أو الشرقى ومن إصرارها على إتباع السياسة الحيادية والولايات المتحدة لا تريد من الدول أن تتبع سياسة الحياد بل تريد ربطها بالأحلاف العسكرية التى تضمن لها السيطرة على تلك الدول وإن التطورات التى حدثت في الشهور التالية لتقديم العرض الأمريكى لا يمكن إعتبارها غير ملائمة لنجاح المشروع بل إن هذه التطورات هى سياسية أكثر منها أقتصادية

¹-محممصوفة،انجلترا وقناة السويس 1854-1956م،المرجع السابق،ص220-224

²-عبدالعظيم رمضان،الصراع الاجتماعى والسياسى فى مصر،مكتبة مدبولى،ص56

لم تكن ممن ترضى عنه الحكومة الأمريكية لأن المبدأ البارز في تلك التطورات إن مصر قد سارت في تطبيق سياسة الحياد⁽¹⁾ بخطوات جريئة وازدادت إصراراً على نبذ الأحلاف العسكرية ومن أجل ذلك رأت الولايات المتحدة أن تسترد عرضها في التمويل مشرع السد العالى عقاباً لمصر على إنتهاجها سياسة الحياد وعلى رفضها الصلح مع إسرائيل وإعترافها بالصين الشعبية وثم السبب الجوهرى لهذا القرار هو النفوذ الصهيونى في أمريكا فالصهيونيون قد سعوا جاهدين في رجوع الولايات المتحدة عن معونة مصر وكانت الانتخابات لرئاسة الولايات المتحدة قد أقتربت فأرادت الحكومة الأمريكية إن تستكثر من أصوات الناخبين بعمل يرضى اليهود الذين عرفوا بنفوذهم في الانتخابات الأمريكية فالقرار إذن هو مظاهرة أمريكية بريطانية صهيونية ضد سياسة الحياد وضد مصروسى للضغط عليها أقتصادياً وقد إمتد تأثير الصهيونى إلى بريطانيا أيضا فبدأت الحملة على مصر في مجلس العموم منذ مايو 1956م إذا طلب النواب المحافظيين أن لاتساهم الحكومة الانجليزية في تمويل السد العالى فإستجابت الحكومة البريطانية أخر الأمر لطلبهم ولقرار الحكومة الأمريكية إن السبب هو نزعه مصر إلى الإستقلال وممارسة حقوقها السيادية وتقرير مصيرها بما يتفق مع مصالحها العليا هذا هو السبب الذى الهب صدور الدول المستبدة وأيضا كان للصهاينة دور في فشل التمويل من البنك الدولى وكان من الطبيعى أن ترد مصر على مثل هذه الإهانة وفي يوم الثلاثاء 24 يوليو 1956 حضر الرئيس جمال عبدالناصر يتفقد طريق كورنيش النيل مصر حلوان برفقته السيد عبداللطيف البغدادى ولإفتتاح معمل تكرير البترول بمسطرد شمال القاهرة لإفتتاح خط أنابيب البترول الجديد الذى تم إنشائه بين السويس والقاهرة وبعد إفتتاح الخط ألقى جمال عبدالناصر كلمه وأشارة فيها إلى مشروع السد العالى وسحب تلك الدول تمويلها للمشروع⁽²⁾ وخاصة سحب العرض الأمريكى لتمويل السد وحملة التشكيك في سلامة الاقتصاد وقال كلمته المشهورة "موتوا بغيزكم" التى أخذت محطة صوت العرب تردها بعد ذلك بإستمرار في حملته الإذاعية على تلك الدول والقى سيادته خطاباً سياسياً أعلن فيه إنه سيرد يوم الخميس 26 يوليو

¹ -رافت غنيمى الشيخ،مصر والسودان فى العلاقات الدولية ،عالم الكتب القاهرة ، ص326-326

² -محمود يونس،قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، المرجع السابق ،ص 150-153

على إمتناع الغرب من تمويل السد العالى ودابه على تشويه سمعة مصر الإقتصادية (١) وظل العالم يترقب يوم الخميس لكى يعرف رد الرئيس وبانت عواصم الشرق والغرب تتسأل عن الخطوة التالية ونشرت الصحف في جميع أنحاء العالم التكهانات والتنبؤات ولكن الحقيقة ظلت سراً طويلاً وبعد أن إنتهت حفلة إفتتاح خط الانابيب إستدعى الرئيس محمود يونس وحده وطلب منه مقابله في مكتبه ولما مثل أمامه قال له : (لقد قررت تأمين شركة قناة السويس وأعد اليك أنت ومن ترى بهذه المهمة سيكون التأمين مساء الخميس القادم 26 يوليو 1956 إنشاء الله فخذ ما يترأى لك من التدابير وأحطنى بها علماً غداً). وفي اليوم التالى عرضت الخطة التى وضعها محمود يونس على رئيس الجمهورية بكل تفاصيلها فاعتمدها وخول له السلطات الواسعة للتنفيذ وكان مشروع قرار التأمين أعد يوم 25 يوليو قبل أن يغادر القاهرة إلى الاسكندرية التى توجه إليها في صباح اليوم التالى ولم يكن الوزراء المدنيون يعلمون بهذا القرار الا بعد ظهر يوم 26 يوليو بعد إن وصلوا إلى الاسكندرية وإستدعاهم الرئيس جمال عبدالناصر إلى منزله الذى إستاجرهُ للإصطياف بالاسكندرية مع أسرته إجتمع بإعضاء مجلس الوزراء ليعرض عليهم مشروع قرار خاص وتاريخى وسوف يعلنه في إحتفالات الثورة بالاسكندرية في اليوم نفسه ويعلن إنه يتحمل مسئولية تبعاته وحده أمام الشعب والتاريخ (٢) قبل أن يتوجه منه مباشرة إلى ميدان المنشية الذى كان جمال سيلقى خطابه منه فأعلمهم بتأمين قبل ساعة من إعلانه وقد طلب منهم الإحتفاظ بسريره للاهمية القصوى حتى الإنتهاء من إلقاء الخطاب وفي يوم الخميس إرتفع صوت المقرئ مدوياً بهذه الآية الكريمة (إقتربت الساعة وأنشق القمر) فعم السكون على مئات الالوف المحتشدة بميدان المنشية بالاسكندرية وشعر الناس أن أمراً عظيماً قد حدث وفي منتصف الساعة الثامنة مساءً (٣) وقف الرئيس جمال عبدالناصر وألقى خطابه التاريخى الذى إستغرق ثلاثة ساعات وبدا يتحدث عن قناة السويس وبعد لأشارة إلى دى لسبس وكان ذكراً لاسم دى لسبس هو الأشارة المتفق عليها مع محمود يونس لبدء تنفيذ عملية الإستيلاء على مكاتب الشركة في المدن الأربعة وقام جمال بتكرير اسم دى لسبس عدة مرات حتى

¹- نفس المرجع، ص 154-155

²- مجدي محمد رياض، قناة السويس ويوميات التأمين، المرجع السابق، ص 45-46

³- محمود يونس، قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها، المرجع السابق، ص 156

يطمئن إن محمود يونس ومجموعته قد سمعوها جيداً وفي الوقت الذي كان جمال عبدالناصر يلقي الخطاب ويشير إلى دور دي لسبس في تاريخ قناة السويس كان محمود يونس يخبر زملائه المصريين الذين وقع عليهم الإختيار لمعاونته في تنفيذ القرار لأنهم جميعاً كانوا يعتقدون إن السريه من أسس النجاح بل سبيلهم الوحيد إلى النجاح(١) ولذلك حتى يوم 26 يوليو 1956م وحتى الحظة التي أعلن فيها الرئيس نبأ التأميم لم يعرف أحد منهم هذا النبأ من المصريين أو غيرهم بل من الرجال الذين تم إختيارهم فعلاً لتنفيذ القرار إلا ثلاثة أشخاص أما الباقون فلم يكن يعرفون انهم مكلفون بالتعاون مع محمود يونس في عمل سري وقد نجحوا فعلاً في سرية القرار وفي سبيل ذلك كان على محموديونس أن يعقد اجتماعاً في الإسماعيلية بجوارها مع المجموعات التي كانت مكلفات بتأميم قناة السويس ولم يجد أمامه مكان يستطيع أن يتحدث فيه دون أن يخشى أن يسمع أحد مايقول إلا مكتب أحد الضباط المهندسين الذي إختاره معه ،ويبين ذلك مدى احتياطهم للمحافظة على السرية وكان ذلك بمعسكر الجلاء في الإسماعيلية الذي إجمعوا فيه هناك بالحكام المدنيين (محافظ السويس ومحافظ القناة) . وكانت التعليمات لديهم التعاون مع محمود يونس في مهمة سرية والتي هو مكلف بها وقد انضم اليهم في اجتماعهم الفريق على عامر قائد القيادة الشرقية في ذلك الحين وهو أيضا لم يكن يعرف السبب الذي من أجله عقد الاجتماع ثم بداء المؤتمر وكان الاجتماع يضم غير المحافظيين أستاذين من أساتذة الجامعة المتخصصين لمعاونته في اكتشاف غوامض العمل في قناة السويس لأنه لم يسبق لمحمود يونس أن زار شركة قناة السويس ولذلك كانت كل معلوماته مستقاة من التقارير التي كان فيها جزء كبير من اللغة الفرنسية وبين محمود يونس للمجتمعين خطورة الموضوع الذي أجمعوا من أجله فذكر لهم أن المهمة التي القيت على عاتقهم يجب أن تحاط بسرية تامة (٢) وأن أى شخص يأتي بتصريف يؤدي بطريقة مباشرة أو غير مباشره إلى إفشاء السر سيكون معرضاً للقتل فوراً ولقد كان الموقف عصيباً حقاً لم يخرجهم منه الا إذاعة نبأ التأميم فتبدل شعورهم بالرهبة

¹ -محمد عبدالحميد الحناوى، معركة الجلاء ووحدة وادي النيل 1945-1954، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ص70

² -شهدى عطية الشافعى، تطور الحركة الوطنية المصرية 1882-1956، المرجع السابق، ص7

من المجهول إلى شعور الدهشة الممزوج بالفرح وقسم المجتمعين إلى ثلاثة مجموعات الأولى في الإسماعيلية مركز إدارة قناة السويس في مصر وكان محمود يونس في هذه المجموعة أما المجموعتان كانت إحداهما في بورسعيد والأخرى في السويس وكان مع كل مجموعة تعليماتها لم يكن من المتوقع إن يدخل محمود يونس إلى شركة قناة السويس لتأميمها فلاقى بالترحيب والتهليل على عكس ما كان متوقع إن يتدخل العسكريون البريطانيون الذين كان وفي قاعدة القناة باسم الخبراء(وكان الجيش المصرى مستعد لاي إشتباك مسلح لو تدخل البريطانيون فكان في هذه الحالة لابد للتأميم أن يتم ودخل محمود يونس ومجموعته مباني إدارة قناة السويس ولم يقابلهم من كان فيه الا بتصفيق والترحيب ولكنهم لم يحرموا من تصفيق من نوع آخر وهو تصفيق صادر من الشعب الذى كان ينصت لخطاب الرئيس إلى إن قال:(والأن إخوانكم) وكانت هذه الكلمة المنفق عليها لتكون إشارة البدء في دخول المباني القناة وكان لحظتها محمود يونس داخل المبنى الرئيسي وكان أول عمل قام به وضع صورة جمال عبدالناصر في مكتبه ثم في باقى المكاتب وعندئذ حضر الميسو بيير منسيية الذى كان يشغل منصب مدير القسم الإدارى وطلب من محمود يونس أن يصرح له بالاتصال برؤسائه فقدم له محمود يونس نفسه قائلاً:(انا رئيسك المسئول منذ اللحظة سل عما تشاء) ولم يكن المدير الفرنسي بحاجة إلى الكثير من التوضيح لأن موجه الفرع العارمة التى غمرت مدينة الإسماعيلية عن بكرة أبيها كان تفسير كافيأ وتمت عملية التسليم بنظام ودقة⁽¹⁾،ففي الساعة العاشرة تماماً وفي اللحظة التى أعلن فيها الرئيس نبأ التأميم 26 يوليو1956م كان رجال محمود يونس بداخل مقر الشركة في بورسعيد وبور توفيق والقاهرة يتولون الإشراف على المهام التى أسندت إليهم وكان شد الناس إبتهاجاً بقرار التأميم موظفو شركة القناة المصريون وعمالها الذى واحتشدت لهم مظاهرات حماسية في مصر⁽²⁾ يرددون الهتاف للبطل جمال عبدالناصر قاهر الإستعمار ومحرر اقتصاد مصر ولهذا قد وقعت اليوم ووأفقت الحكومة على القانون الأتى:-

¹-اليج كافنونوفتش،ثورة الضباط الأحرار في مصر،المرجع السابق،ص22

²-محمود يونس،قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها،المرجع السابق،ص156-157

قرار من رئيس الجمهورية بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس .
باسم الأمة - رئيس الجمهورية.

(1) تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية، وينتقل إلى الدولة جميع مالها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات القائمة حالياً على إدارتها. ويعوض المساهمون وحملة التأسيس عما يملكون من أسهم وحصص بقيمتها المقدره بحسب سعر الافعال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون في بورصة الأوراق المالية بباريس ويتم دفع التعويض بعد تمام إستلام الدولة لجميع أملاك وممتلكات الشركة المؤممة

(2) تتولى إدارة مرفق المرور فى قناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة ويصدر بتشكيل هذه الهيئة قرار من رئيس الجمهورية ويكون لها في سبيل ادارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية.

(3) تجمداً أموال الشركة المؤممة وحقوقها في جمهورية مصر العربية وفي الخارج ويحظر على البنوك والهيئات والأفراد التصرف في تلك الاموال بأى وجه من الوجوه. أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات أو مستحقات عليها الا باقرار من الهيئة المنصوص عليها في المادة الثانية.

(4) تحتفظ الهيئة بجميع موظفي الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين وعليهم الإستمرار في أداء أعمالهم ولا يجوز لأى منهم ترك عمله أو التخلي عنه بأى وجه من الوجوه أو أى سبب من الأسباب إلا بأذن من الهيئة المنصوص عليها في المادة الثانية .

(5) كل مخالفة لأحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن والغرامة وتوازي ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة لأحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلاً عن حرمانه من أى حق في المكافاة أو المعاش أو التعويض.

(6) ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ويكون له قوة القانون ويعمل به من تاريخ نشره ولوزير التجارة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه، وتتأقالت الصحف ووسائل الأعلام

المختلفة أخبار القرار جاء كما في صحيفة الراي العام السودانية⁽¹⁾: (الرئيس جمال عبدالناصر يعلن تأميم شركة قناة السويس أسهم الشركة تنقل للدولة المصرية فتصبح شركة مصرية مؤمنة تدير أعمالها هيئة مصرية مستقلة، تجمد أموالها في الداخل والخارج ،لايجوز للموظفين ترك عملهم الا باذن من الهيئة و إلا تعرضوا لعقاب صارم) وتعلق جريدة الراي العام السودانية علي هذا القرار: (يشبه هذا القرار إلي حد كبير قرار تأميم شركة عبدان للزيوت مع فرق واحد إن شركة عبدان شركة انجليزية وشركة القناة السويس شركة دولية مشتركة فيها أغلب الدول الكبيرة ،ويبدو أن الرئيس جمال عبدالناصر أحتفظ بالموظفين والعمال خوفاً من تعطيل العمل في القناة كما حصل في عبادان بعد التأميم.) ومصر بأصدارها قرار التأميم إستعملت حقها المعترف به قانوناً ودولياً وتأميم قناة السويس عمل قومي عظيم يرجع الفضل فيه إلى الرئيس جمال عبدالناصر والقرار ممارسة لحق السيادة والإستقلال في مرفق كانت إدارته في يد شركة تمثل الإستعمار الاجنبي وهي إن كانت من الجهة القانونية شركة مساهمة مصرية الا أنها كانت بالفعل شركة اجنبية تساند الإستعمار وتسايره وكانت دولة داخل الدولة فالشركة كانت اجنبية بالفعل وكانت مصرية بالاسم وكانت الدول الإستعمارية تعتبر القناة مرفقاً دولياً لا تجرؤ حكومة مصرية أن تغير في وضعه الا بعد الرجوع إلى تلك الدول والتماس موافقتها على التغير ولكن إقدام جمال عبدالناصر وإيمانه بحقوق مصر جعله يواجه الإستعمار بقرار التأميم الحاسم فجاء القرار ضربة موجهة إلى الإستعمار وإسترداداً للقناة لحقوق مصر وسيادتها في هذا المرفق المهم ومع إن قرار التأميم جاء عقب إعلان كلتا الحكومتين الأمريكية والبريطانية سحب عرضهما السابق بالمساهمة في تمويل السد العالي وهو الخطوة الطبيعية التالية للجلاء لتكون تدعيمه⁽²⁾.

¹-جريدة الراي العام ،العدد الصادر3389

²-مجدي محمد رياض،قناة السويس ويوميات التأميم،المراجع السابق،ص 85-59

الفصل الخامس

الاهمية الاقتصادية لقناة السويس

1.5 اثر قناة السويس في المجال الاقتصادي الدولي

2.5 الاهمية الإستراتيجية لقناة السويس

3.5 اهمية القناة كقاعدة عسكرية

الفصل الخامس

الأهمية الاقتصادية لقناة السويس

5-1 أثر قناة السويس في المجال الإقتصادي الدولي :-

(أ) إختصار المسافة بين الشرق والغرب (من ناحية الموقع):-

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعي والسياسية فقد وصلت بين بحرين وفصلت بين قارتين وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بحراً مفتوحاً بعد أن كان مغلقاً ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضائق فيقول بأن القناة السويس هي بمثابة سفور البحر المتوسط الحديث⁽¹⁾. تبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحي يربط أوروبا بآسيا و كأقصر طريق يربط أوروبا بالشرق وكذلك تشكل نقطة تجمع لخليط كبير من الخطوط الملاحية من مواني شمال وشمال شرق وغرب القناة مثل مواني حوض البحر المتوسط ومواني البحر الأسود⁽²⁾ ومواني غرب أوروبا وبريطانيا ومواني البلطيق ومواني أمريكا الشمالية والجنوبية ومن القناة تنطلق الخطوط إلي مواني البحر الأحمر وشرق أفريقيا وعدن والخليج العربي والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى.

ولقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس طريقاً بحرياً دائماً ، يتميز إلى جانب قلة التكاليف في النقل البحري المستمر بكثرة المواني التي يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد الطرق البحرية الفرعية التي تصب فيه وتمر كل الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوباً في اتجاه الساحل الشمالي الشرقي الأفريقي ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندي إلى نقطة التجمع في كولومبو ثم تأخذ الطرق الخارجة من كولومبو في الانحناء تجاه كلكتا ثم ران جوان ثم بينانج والمضائق إلي الشرق الأقصى وأستراليا.

¹- السيد جلال يحيى ،قناة السويس والاطماع الاستعمارية،الهيئة العامة للكتاب ،القاهرة، 2006،ص96-72

²-عبدالعزیز محمد الشناوي، قناة السويس والتيارات السياسية التي احاطت بانشائها ج1، القاهرة1971،معهد البحوث

والدراسات العربية،ص18-22

مقارنة بين قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح :-

فوجد قبل إفتتاح قناة السويس للملاحة أن الطريق البرى عبر مصر على الرغم من إنه أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح الآن الطريق الأخير يفضله كثيراً فالطريق البرى له عيوبه ومصاعبه ولكن رأس الرجاء الصالح كان يتمتع بعدة مميزات رغم طول المسافة منها :-

1/ معاونة نظام الرياح السائدة فيه.

2/ تعدد جزره ونقطه الساحلية التي تستخدم كمحطات وقواعد لتموين .

3/ ويجعل النقل البحري رخيصاً رغم طول الرحلة وأرخص من الطرق الأخرى في نقل السلع إلى مسافات بعيدة.

4/ إستمرار الرحلة وعدم تعطيلها.

ومن ثم لم تعد هناك حوجة إلى تكرار عمليات الشحن والتفريق وغيرها من الأمور التي تضيف عبئاً له أثره على تكلفة النقل⁽¹⁾ وإستمر هذا الطريق يسيطر على معظم تجارة الشرق زهاء ثلاثة قرون ونصف القرن إلي أن أخترعت السفن البخارية التي أمكنها أن تمخر عباب البحر الأحمر دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها، وبعد أن تم حفر القناة قصرت المسافة والرحلة من مواني أوروبا لمواني الهند بمسافة 4000 ميل وفي السبعينيات من القرن التاسع عشر الميلادي كان العبور سريعاً كما كان عبور القناة صالحاً فقط نهائياً وإزدادت حركة الملاحة فيما بين عامي 1872-1882م وقد خفضت الطريق إلى الهند وحتى بمباي بمقدار الخمسين وإلى كلكتا بمقدار الثلث وإلى هونج كونج بمقدار الربع.

(ب) أثر قناة السويس على التجارة الدولية (من الناحية التجارية):-

أما من الناحية التجارية فقد أثرت قناة السويس تأثيراً واضحاً عن طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وعهد جديد لتجارة الشرق لانتقل أهميتها عن تلك التجارة التي نتجت عن رحلات البرتغاليين في القرن الخامس عشر وكان إفتتاح قناة

¹-عبدالرحمن الراجحي ،عصراسماعيل ج1،الطبعة الثالثة دارالمعارف ص65-66

السويس بمثابة ثورة في طريق النقل البحري خاصة وانه صاحب ذلك تحسين المواصلات العالمية الأخرى بظهور السكك الحديدية والسفن البخارية مما أدى إلى رواج التجارة العالمية بإزدياد سرعة المواصلات وتقصير المسافات والاقتصاد في الوقت والنفقات في أجور النقل بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة⁽¹⁾، هذا بالإضافة إلى استفادة التجارة العالمية بإنخفاض قيمة التامين على البضائع المنقولة عبر قناة السويس من 2,5% من ثمن البضاعة 1% وأعطت قناة السويس دفعة قوية لصادرات الهند مع أوروبا وبالأخص مع مواني البحر المتوسط، ففي الفترة ما بين عامي 1870-1880م زادت التجارة المباشرة مع فرنسا وإيطاليا والنمسا وعلى الأخص بالنسبة لصادرات المنتجات الهندية لهذه الأسواق فقد زادت زيادة عظيمة وفي نفس الوقت تضاعف تصدير الأرز والقمح من الهند من بضعة آلاف من الأطنان في الحمولة عام 1870م إلى أربعة ملايين طن عام 1881م ، أن الزيادة في التبادل التجاري بدا واضحا بعد عام 1876م نتيجة التحسينات الفنية التي طرأت في تصميمات بناء السفن البخارية كما ترجع أيضا إلى إزدياد التعامل مع أوروبا والتطور السريع للهند نتيجة لإزدياد رأس المال والنشاط الأوروبي وكانت النتائج تحسن كل أنواع المواصلات⁽²⁾ الإنخفاض السريع في أسعار بضائع الشرق بأسواق أوروبا وقد زادت نسبة والإنخفاض في الأسعار من 35 % إلى 25% في الفترة ما بين 1870-1884م وكذلك ظهر أثر الإنخفاض السريع في الأسعار على الصوف الاسترالي بدرجة كبيرة وبذلك إستفاد كل من المنتج والمستهلك في أوروبا.

أثر قناة السويس في مجال النشاط الاقتصادي العالمي المحيط بقناة السويس:-

إذا نظرنا إلي مجال النشاط الاقتصادي العالمي المحيط بقناة السويس نجده يمتد من السواحل الشرقية لأمريكية الشمالية ويدخل في نطاقه القارة الثلاثية (أوروبا

¹- رضا احمد شحاتة ،الدبلوماسية المصرية والصراع الدولي حول قناة السويس الهيئة العامة للكتاب ،مهرجان القراءة للجميع ،1995،ص188

²-عبدالرحمن البرج، قناة السويس واهميتها الاستراتيجية ،طبعة1968، دار الكتاب العربي، ص404

وأفريقيا وآسيا) وكذلك جزر الهند الشرقية وأستراليا ونجد إن مجال قناة السويس الاقتصادي ضخم لإمتداد مساحتها وكثرة مواردها الطبيعية وعدد سكانها وهما أمران يترتب على تفاعلها معاً فوائد ضخمة متنوعة من تبادل السلع التي تزيد عن حاجة السكان إلى اللجوء للغير للحصول على السلع اللازمة لاشباع حاجة السكان ويعطون مقابل ما لديهم من فائض تحتاج إليه المجموعات البشرية التي فاض إنتاجها في هذه السلع فباعتها⁽¹⁾ وبذلك تزداد حركة التبادل التجاري بين هذه الدول طريق قناة السويس ويربط بين أمريكا وأوروبا وبين آسيا بواسطة البحر الأحمر وهو الطريق الرئيسي الذي يشق قلب الأرض فهو يخدم كتلة كبيرة من اليابسة، فآسيا وحدها تمثل ثلث مساحة اليابسة على سطح الكرة الأرضية إذا أضفنا في إعتبارنا الثالث القارئ الذي يمثل كتلة يابسة وأحدة سماها ماكيندر (جزيرة العالم) نجد طريق قناة السويس يقع في وسط هذه الجزيرة العالمية، كذلك تتوفر في طريق قناة السويس⁽²⁾ وسائل التموين بالحوجات المختلفة ومحطات التموين بالوقود بأنواعه المختلفة وكلما تعددت محطات التموين كان ذلك أكثر فائدة للباخرة فتتوفر الفائدة بتوفر فراغ أكبر للبضائع مما يحقق ربحاً أكثر للشركات الملاحية التي تستعمل هذا الطريق، إذا كان المجال المسافي يغطي الجزء الأكبر فأن المجال التجاري يكون أضخم مما يجعله عالمياً ومهماً في العلاقات التجارية الدولية لمعظم بلدان العالم هذا بالإضافة إلي أن قناة السويس تقع في منتصف الطريق تقريباً وهذا أمر يختلف لو كانت القناة بعيدة عن المنتصف وقريبة من أحد الطرفين ذلك أن العلاقات التجارية المتبادلة التي لا بد أن تمر بضاعتها خلال القناة حتى تصل إلى أحد الطرفين المتبادلين عن الطرف الآخر يكثر عددها كلما قربت من القناة التي ستعبر منتصف الطريق ولاشك أن ضخامة الإنتاج وتنوعه وضخامة عدد السكان إلى جانب إمتيازات

¹ - السيد جلال يحي، قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية، المرجع السابق، ص 73-74

² - راشد البراوي، مجموعة الوثائق السياسية ج1 المركز الدولي لمصر والسودان وقناة السويس، الطبعة الاولى، مكتبة

النهضة المصرية، القاهرة، 1952، ص 45-64

النقل المائي المستمر دون إنقطاع كل ذلك ساعد على ضخامة المبادلات التجارية وتنوعها، هذا بالإضافة إلى إن طريق قناة السويس يتميز بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص في القرنين التاسع عشر والعشرين وهي أن محطات الفحم والإعداد بالوقود لم تكون فقط عديدة بل كانت الواحدة لابتعد كثيراً عن الأخرى في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر.

5-2 الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس :-

أهمية القناة لدول العظمى :-

إن قناة السويس كان لها أثر كبير في التجارة والإقتصاد العالمي فانها لعبت أيضاً دوراً مهماً في الاستراتيجية (1) البحرية والسياسة الدولية فقد أثرت وتأثرت بموازن القوى الدولية وبل ظلت كذلك وبإفتتاح قناة السويس واجهت إنجلترا حقيقة المشروع علي أرض الواقع وأصبحت بالنسبة لها موقفاً لا يمكن إحتماله فهي طريق بحري مهم تحت إدارة فرنسية وقد جعل الامبرياليين الانجليز يرتعدون خوفاً(2) كلما فكروا في ذلك ويضاف إلي ذلك أن ملاك السفن والشركات الملاحية وجدوا إنه من الصعب التعامل مع شركة فرنسية تدير القناة والحركة بها في الوقت الذي كانت إنجلترا تريد الأتصبح مصر جزائر ثانية لذلك نجد السياسة البريطانية تقوم بالتحرك في كافة الإتجاهات في تناسق تام(3) من أجل حماية قناة السويس من أن تقع في أي أيدي معادية أو تتعرض لتهديد خارجي ومارست الدبلوماسية الانجليزية ورجال الاستراتيجية البحرية البريطانية سياسة ذكية ونشطة، وتركزت هذه السياسة في حوض البحر المتوسط عامة وشرقه بصفة خاصة ويمكن تحديد تلك الإتجاهات الاستراتيجية البحرية البريطانية ونقاط الارتكاز البحري وسياسة بريطانية في غرب السويس وشرقيها وقد أثرت قناة

¹-جلال يحي، سواحل البحر الاحمر، المكتب الجامعي، الاسكندرية، دت، ص89

²-محمد مصطفى صفوت، إنجلترا وقناة السويس، المرجع السابق، ص133

³-السيدجلال يحي، قناة السويس والاطماع الاستعمارية، المرجع السابق، ص123-124

السويس على الملاحة العالمية ومن ثم فقد تحول مسار التجارة العالمية والبريطانية بصفة خاصة وطريق ومواصلاتها الذي كان في البحار المفتوحة حيث كانت لها السيادة علي ممر ملاحى ضيق لا يمكن التحكم فيه (أتوماتيكياً) بواسطة قوة بحرية عظمى وبمرور السنين كانت انجلترا تخشى من أن تقلل قناة السويس من قيمة القوة البحرية وأن تحول التوازن بعيداً عن المياة الزرقاء (أعالي البحار).

الإستراتيجية البحرية البريطانية وسياسة الإرتكاز البحري:-

الاستراتيجية البحرية وهي المحطات البحرية أو نقاط الإرتكاز البحري ،فقد كانت قناة السويس تمثل همزة الوصل بين تلك المحطات البحرية لأنها تكمل السلسلة علي الطريق البحري بين انجلترا والشرق، لذلك نجد أن من أهم الخطوط الرئيسية في سياسة البحرية منذ القرن الثامن عشر هو السيطرة على نقاط الإرتكاز البحري في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي⁽¹⁾ والشرق الأقصى فجبل طارق ومالطة وقبرص ومصر هي سلسلة من القواعد البحرية الحصينة ومن أجل السيطرة والسيادة في حوض البحر المتوسط وأهم نقاط هذه السلسلة هي مصر فهي مصدر خطر للامبراطورية البريطانية إذا ما تعرضت لخطر الغزو الاجنبي وإن الحصول على نقاط إرتكاز بحري كان ضرورياً من وجهة نظر الاستراتيجية البحرية والتوسع الإستعماري فهي تستطيع تأمين المواصلات لكي يستطيع الأسطول السيطرة علي الطرق البحرية الأساسية ويتمكن من العمل في كل مكان فكان من الضروري الحصول علي نقاط التجاء تكون له فيها ترسانات للإصلاح ومراكز للتزود بالوقود وقواعد للعمليات⁽²⁾ فبعد إستيلاء انجلترا علي الهند أهتمت بالإستيلاء علي المحطات الإستراتيجية علي طريق المواصلات التي تربط المحيط الأطلنطي بالمحيط الهندي فاستولت علي مستعمرة رأس الرجاء الصالح من هولندا عام 1806م وبذلك سيطرت علي الطريق حول رأس الرجاء

¹-عبدالرحمن الرافعى ،عصر اسماعيل ج1، الطبعة الثالثة ،دار المعارف ،ص65-66

²-السيد جلال يحي ،قناة السويس والاطماع الاستعمارية،المرجع السابق ،ص100

الصالح⁽¹⁾ وهكذا برزت أهمية مجموعة الجزر المتناثرة والتي كانت عديمة الأهمية فأصبحت مستودعات سهلة للفحم تهم السفن والشركات الملاحية ذلك أن تزويد السفن البخارية بالفحم يعتمد كثيراً على السعر وهذا بدوره يعتمد اعتماداً كبيراً على المسافة الواقعة بين حقول الفحم وتكاليف النقل تلك هي المبادئ العامة لسياسة نقاط الارتكاز البحري كانت تمارس بريطانيا سيادتها البحرية في القناة التي سنتقلها إلي إستراتيجية أخرى قارية، وأن بريطانيا تحافظ على الامبرطورية لعثمانية حتى يتم سيطرتها على البحار وان مسألة قيام بريطانيا بتدعيم نفوذ وسيادة الدولة العثمانية على مصر باءت بالفشل نتيجة لقوة مركز مصر الاقتصادي وقيام حكام أقياء مثل محمد علي، وعندما وجدت بريطانيا أن السيادة العثمانية على مصر ليست بالقوة الكافية فكرت الحكومات البريطانية المتعاقبة في بديل عن هذه السيادة بوجود شكل من الحياد وفي شكل إدارة دولية لمصر⁽²⁾، تلك الإدارة الدولية إذا كانت ذات فاعلية من وجهة النظر البريطانية فأنها تتطلب مشاركة بريطانية في ممارسة الإدارة حيث إن المحايد لا يمكن الوثوق بهم لتدعيم الحياد ولما كانت إنجلترا دولة بحرية كبرى فإن الأسطول البحري هو دعامة الاستراتيجية البريطانية ففية تدعيم للأسطول التجاري البريطاني من جهة وحماية للجزر البريطانية من أي غزو خارجي وقد اعتقد الانجليز أن رخاءهم التجاري وامبراطوريتهم الواسعة كانت مثار حسدالعالم وكان هناك علاج وحيد وهو الذهاب إلي جميع السواحل لتقوية البحرية إذ إن الحصار البحري لانجلترا فيه قضاء عليها بعكس فرنسا التي لن تتأثر حتى لو تحطمت كل سفنها التجارية الخارجية لذا فأن الضرورة الواضحة هو ملكية إنجلترا لاسطول بحري لا يقهر، وكانت هناك أصوات كثيرة تنادى ببناء اسطول تجاري عظيم وكذلك اسطول حربي لأنه بإحتلال إنجلترا الأمبراطورية مترامية الاطراف ووجود إسطول تجاري ضخم لم يكن ثمة مفر من بناء اسطول حربي قوى يستطيع

¹-حسن علي الحلوه،القضية المصرية 1882-1954،المطبعة الاميرية،القاهرة، 1955،ص120

²-السيد جلال يحي،قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية،المرجع السابق، ص73-74

وحده أن يضمن إمداد الأطعمة لأمة توزيع سكانها توزيعاً غير متكافئ من الصناعة والتجارة وبلغوا من كثرة العدد نسبياً بحيث صار من الصعب أن تقوم جزر صغيرة كبريطانيا بسد مطالبهم وتلك نظرة إستعمارية متعصبة لتبرير الاستعمار والتسلط علي الشعوب بالقوة البحرية ظلت إنجلترا حتي عام 1884م تملك أقوى وأكبر اسطول بحري في الوقت الذي أخذ فيه الاسطول البحري الفرنسي في النمو وكذلك روسيا وإيطاليا في بناء اساطيل كبيرة وأخذت الامبراطورية الالمانية الناشئة تبنى بدورها اسطولها بطموح وكان بعد عام 1888م تفوق الاسطول البريطاني من حيث القوة علي الاسطول الفرنسي الروسي بنسبة خمسة إلي ثلاثة وقد أهتمت إنجلترا ببناء ناقلات للجنود فكان لديها أكبر ناقلة جنود هي (مالابر) أستخدمت في نقل قواتها عند الازمات والتي عبرت قناة السويس مراراً (1) وكانت لها مشاكل من حيث رسوم المرور مع شركة قناة السويس واتجهت إنجلترا بكل قواها لصناعة بناء السفن الحربية متخذة إنتاجها المتفوق من الحديد والصلب من هذه الصناعة وتطورت تلك الصناعة وسارت جنباً إلي جنب مع التقدم في صنع المدافع الثقيلة ووسائل التدمير وإستعانت بريطانيا بتلك السيادة البحرية لتوسيع رقعتها الإستعمارية في المدة من 1870-1898 أن تضيف إلي ممتلكاتها ما يقرب من خمسة ملايين ميل مربع يسكنها ما يقدر بحوالي 88 مليون نسمة وكان التوسع في المستعمرات والتجارة قوة ديناميكية تسير وراء الشعاع الإمبريالي (التجارة تسير وراء العلم) وعلي أي حال فإن الاسطول كان له دور الحماية والدفاع الإمبريالي وكان لزاماً وجود اسطول قوى يحمي المستعمرات الحديثة الإنشاء وكذلك حماية مناطق النفوذ وبتقوية الاسطول حربياً يستطيع الحركة بحرية في المحيطات كذلك يمكن تأمين خطوط المواصلات وإن القوة البحرية لم تفتح أسواقاً جديدة فقط بل أعطت كذلك الحماية لمستقبل تلك الأسواق، وكانت التجارة البريطانية والرخاء البريطاني من نتائج حماية الاسطول.

¹محمد صبري، كتاب القناة واسرار قضية التدويل واتفاقية 1888، الطبعة الثانية، القاهرة، 1957، ص6-96

نقاط الإرتكاز البحري :-

أهمية القناة لفرنسا:-

القوة البحرية التالية لبريطانيا هي فرنسا وأهتماماتها بقناة السويس نابعة من كونها دولة من دول حوض البحر المتوسط من جهة ومن جهة أخرى توجد مستعمرات لها فيما وراء البحار فانجلترا لم تكن وحدها المهتمة بالاستراتيجية البحرية والنشاط البحري ونتيجة التنافس الإستعماري مع انجلترا في المسألة المصرية والتوتر المتزايد مع ايطاليا أهتمت فرنسا بوضع استراتيجية بحرية في البحر المتوسط تقوم علي التركيز الشديد في القوة البحرية الفرنسية داخل هذا الحوض فنجدها تركز معظم سفنها في ميناء طولون وكذلك نظرت فرنسا إلى ميناء بنزرت على إنه مرحلة في الطريق تجاه مصر والشرق وكذلك يمكن عند تحسين ميناء بنزرت أن يتحول إلى ميناء حربي يستطيع التحكم في الطريق البحري فيما بين جبل طارق وقناة السويس وعن طريقه يمكن تهديد جنوب ايطاليا وتكمن أهمية بنزرت أيضاً في كونه مأوى مأمون للسفن عند الأنسحاب لقطع الاسطول الفرنسي⁽¹⁾ وقد أنتهزت انجلترا وايطالييا هزيمة فرنسا عام 1870م لزيادة نفوذها في تونس وإذا إنتقلنا إلى شرق السويس نجد إن فرنسا هي الاخرى لم تقف مكتوفة الأيدي أمام النشاط الانجليزي في البحر الأحمر فحاولت الحصول على نقاط الإرتكاز البحري به فهي تنظر إلى انجلترا بعين الحسد بإستمرار فاملاكها في الشرق قد الت إلى انجلترا بصورة أو بأخرى وبمقتضى معاهدة باريس وهي تملك عدن وبريم بصفة مستمرة وهما نقطتان حربيتان وتخدمان الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي وكانت السفن الفرنسية المتجة إلى الهند والهند الصينية والصين واليابان تتجه إلى عدن التي يسيطر عليه الانجليز وذلك لاختذ التموين، لهذا نجدها تحاول هي الأخرى الحصول على نقاط إرتكاز في البحر الأحمر مثل انجلترا فقامت فرنسا بمحاولات لإستغلال ميناء اوبوك⁽²⁾ وكانت الصحف الفرنسية تحت السفن الفرنسية علي إستخدام هذا الميناء وعدم

¹-عبدالرحمن الرافي، عصر اسماعيل ج2، الطبعة الثالثة 1982، دارالعارف، القاهرة، ص253

²-محمد عبدالرحمن البرج، قناة السويس وأهميتها الاقتصادية، المرجع السابق، ص32-35

الجوء للمواني الاجنبية للتموين بالوقود والمواد الغذائية وحصلت فرنسا على ميناء ابوك بمعاهدة ابوك المنعقدة في فرنسا واعتقدت الحكومة إنه لا مستقبل لمنطقة ابوك لأنها منطقة جافة غير مسكونة وظلت متمسكة بهذا الرأي سنوات وظهر إن فرنسا تهدف بالإستيلاء الصورى على هذا الميناء للإحتفاظ بامكانية أخذ قرار في المستقبل بخصوص المنطقة المجاورة لعدن وبريم والتي كانت انجلترا تسيطر عليها وحاولت فرنسا الإستيلاء على ميناء الشيخ سعيد المواجه لجزيرة بريم بشرائه من حكامه المحليين ولكن موقف بريطانيا والحكومة العثمانية جعل الفرنسيين يغادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً واحتلته قوات عثمانية وحولته إلى محجر صحي للحجاج وكذلك إستولى الفرنسيون على جيبوتى في الصومال ومدغشقر، إماً بالنسبة لنتائج حرب السبعينية على قناة السويس إن تلك الهزيمة التى لحقت كان لها تأثير ضار على النفوذ الدولى لشركة قناة السويس فحكومة الجمهورية في فرنسا كانت أقل قدرة من حكومة الامبراطور على مساعدة شركة قناة السويس لأن هزيمة فرنسا حولت توازن النفوذ في شئون الشرق الأوسط لصالح انجلترا وكذلك كانت سبباً في تغير السياسة والإتجاهات إزاء قناة السويس فخلال حكم الامبراطور كانت الحكومة الفرنسية تهتم بعدم عداء بريطانيا وكانت قادرة على مساندة شركة قناة السويس عندما تحتاج إلى ذلك ولكن في ظل الجمهورية كان تأييدها العلنى للشركة غير عملى وأحياناً لا يمكن الإستفادة منه جيداً وكان ذلك بسبب فقدان فرنسا لوزنها الدولى ونفوذها في أوروبا والشرق الأوسط، أمابريطانيا التى طال معارضتها مشروع قناة السويس باعتباره تهديداً إستعمارياً فرنسياً لها فأنها تحاول أن تحول هذا المشروع إلى مصدر قوة امبريالية بريطانية وهو عمل أصبح من السهل الوصول الية بعد هزيمة فرنسا.(1)

أهمية القناة لاطاليا:-

أراد الايطاليون الإستفادة من هذه الامكانيات الجديدة سواء للملاحة أو التجارة أو الإستعمار وسيكون هذا هو الأصل في حصول الايطاليين على مركز مهم الأول في عصب فقد بداء التغلغل الايطالي في ساحل البحر الأحمر والسودان الشرقي عندما إشترت

¹-جلال يحيى، سواحل البحر الاحمر ، المرجع السابق، ص100

شركة روباتينو الإيطالية للملاحة من الشيوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضي الصحراوية على الساحل بالقرب من قرية عصب عند مضيق باب المنذب(1) وكان الهدف من أخذ عصب خلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه وماكنات في أثناء رحلتها إلى الشرق وكانت الحكومة المصرية إحتجت على هذه الصفقة بأنها متعارضة مع مصر من حقوق السيادة على هذه الجهات ولكن بدون جدوي وستصبح عصب بالنسبة لإيطاليا هي النواة والمركز الذي ستتوسع منه في سواحل البحر الأحمر، وشرق أفريقيا بعد فتح ميناء (بيلول) وهكذا فتحت قناة السويس الباب للإستعمار الإيطالي على سواحل البحر الأحمر فنجد صحيفة (التمبو) الإيطالية تذكر أن قناة السويس ستعيد للإيطاليين مجدهم التجاري القديم، وكانت موانئ إيطاليا وجنوا وفينيسيا منافسة لميناء مرسيليا وكذلك شركة ملاحية البريطانية وشركة شبة الجزيرة الشرقية للملاحة البخارية التي إتخذت من ميناء فينيسيا كميناء رحيل حيث تذهب السف التجارية متجهة لليابان ولقد قامت شركات الملاحية الإيطالية والتي منحتها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الإيطالية في البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي بنقل حاصلات إيطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ماتحتاجة من الهند والصين واليابان عن طريق التبادل التجاري وبذلك كانت السفن الإيطالية تقوم بخدمة المصالح الاقتصادية الإيطالية.(2)

أهمية القناة لروسيا:-

كان هدف روسيا الأساسي في سياستها البحرية هو الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط وتأثيرها على الإستراتيجية البحرية في هذا الحوض وإذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافي نجد إنه في الوقت الذي توجد في الإمبراطورية الروسية أنهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة فان روسيا نظر لكبر حجمها فهي أسوا من أى دولة أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية فعلى الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل إحداهما المحيط

¹- السيد محمد رجب ابو حراز، التوسع الإيطالي في شرق افريقيا، دار النهضة العربية، القاهرة، ص165-180

² - السيد جلال يحيى، قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية، المرجع السابق، ص140-145

المتجمد نجده عقيم الجدوي عملياً والثاني المحيط الهادى ويمكن إستخدامه لحد معين لأنه مغلق معظم أشهر السنة والثالث البطليق مغلق لشهور عديدة بسبب الجليد(1)، أما البحر الأسود فهو في الوقت الذى يمثل فيه منفذ لروسيا طوال السنة تجاه البحر المتوسط الا إنه ينقصه طرق المواصلات مع باقى روسيا بالإضافة إلى إنه كان عرضة لانه تغلق منافذه فى حالة الحرب وهذه السياسة الخاصة بالحاجة إلى منافذ بحرية وكانت تمثل عاملاً مهماً فى تاريخ روسيا فى إصطدامها بالدول الأخرى فى الوقت الذى كان فيه ذلك باعثاً للاستيلاء على أراضى جديدة من أجل الوصول إلى منافذ بحرية لكى تكون البلاد على قدم المساوة مع البلدان الأخرى لذلك شكلت مشكلة المضائق والمنافذ البحرية عاملاً مهماً فى السياسة الروسية تجاه الدولة العثمانية طوال القرن التاسع عشر وبعد هزيمة روسيا فى حرب القرم ووقعت معاهدة باريس 30 مارس 1856 فرضت المعاهدة حياد البحر الأسود على روسيا والدول المجاورة وكانت للسياسة الحياد نجاح كبيراً للسياسة الانجليزية فقد سارت روسيا طوال قرن ونصف تجاه أهداف ثلاثة :-

1/إنشا قوة بحرية وتجارية على ساحل البحر الأسود تمثل سيادتها هناك .

2/الحصول على منفذ حر لها.

3/الحصول من الباب العالى على إعتراف بمركز روسيا كحامية للحريات السياسية والدينية للرعايا المسيحيين.

وإن مسألة حياد البحر الأسود ومسألة نمو البحرية الروسية كانتا بالنسبة للانجلترا مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الخطورة لها فالسماح لروسيا ببناء اسطول بحرى وقوة بحرية وتحويل موانئ ساحل البحر الأسود⁽²⁾ إلى ترسانة بحرية كان فية تهديد بالنسبة لتلك القوة التى كانت لها مصالح كبيرة فى الشرق الأوسط والشرق الأقصى أما بالنسبة للروسيا فقد نظرت إلى حياد البحر الأسود كتدخل فى شئونها الداخلية لا يمكن إحتتماله وإن ذلك فيه قيد على تطور روسيا فأنتهزت أول فرصة للتخلص من ذلك القيد وجاءت الفرصة عام 1870م بنشوب الحرب الفرنسية البروسية وأعلنت روسيا حياد البحر

¹- نفس المرجع السابق، ص 146-148

²- محمد عبدالرحمن البرج من بنزرت الى السويس ،المرجع السابق ،ص 83

الأسود وقد أدى إفتتاح قناة السويس للملاحة إلى وصول السفن الروسية الى مياه الخليج العربى حيث أرسل الروس هناك بعثة فنية لإختيار المواقع الملائمة لإقامة موانى روسية فيها وأدى وصول روسيا إلى الخليج إلى أزعاج بريطانيا(1).

5-3 أهمية قناة السويس كقاعدة عسكرية:-

كان الاستعمار البريطاني قد أخذ يطور سياسته ويحاول أن يغير في الشكل أكثر من الجوهر ولتوضيح ذلك سعت بريطانيا لإستبدال الحماية والوصاية التى فرصتها على بلاد المشرق العربى بمعاهدات أخذت صفة الصداقة والتحالف وضمنت لنفسها بموجب هذه المعاهدات قواعد حربية تضمن لها أماكن السيطرة وضمان خضوع تلك الاقطار وكان سعى بريطانيا لايجاد قواعد عسكرية لها في تلك الاقطار إستجابة لما راه الخبراء العسكريون في ذلك الحين من القواعد الحربية ذات المواصلات الجيدة والموقع الإستراتيجى الممتاز خير من الإحتلال الكامل لتلك الاقطار(2)، وفي مصر تحقق للانجليز بفضل معاهدة 1936م قاعدة حربية في السويس وتوفر فيها كل ما ينبغى توافره في القواعد الحربية فالمعروف لدى الخبراء العسكريين أن القاعدة الحربية بنبغى أن تتوافر بها عدة شروط أهمها:-

أولاً-الموقع الذى تقام عليه القاعده الحربية يبغي أن يكون موقعاً ذات أهمية إستراتيجية ولم يكن هناك بالطبع في مصر منطقة ذات أهمية أستراتيجية أكثر من منطقة السويس فهى قاعدة فضلاً عن إنه يمكن التحكم والسيطرة على قناة السويس عصب المواصلات البريطانية وإنه يمكن منها أيضا الوصول إلى أي منطقة في مصر بما تضمنته المعاهدة من سهولة المواصلات التى تربط القاعدة بباقي أنحاء مصر.

ثانياً-سهولة المواصلات الخاصة بالقاعدة التى تيسر إتصالها بالمنطقة المحيطة بها وبباقي مصر.

فقد عملت المعاهدة على توفير ذلك بما تضمنت إنشاءه من الطرق والسكك الحديدية التى صار لزاماً على مصر القيام بتفيذها فمن العروف إن سهولة المواصلات هذه من أهم

¹ نفس المرجع، ص84

² عبد الرحمن الرفاعي، عصر اسماعيل ج1، الطبعة الثالثة، دار المعارف ص65

الشروط التي يجب توافرها في أى قاعدة حربية حتى تكون صالحة من الوجهة الإستراتيجية وذلك حتى لا تجد القوات المرابطة في القاعدة نفسها وقت الحرب في عزلة وإذا صارت القاعدة الحربية على هذا النحو أمكن للقوات المعادية سهولة الإستيلاء عليها دون مجهود كبير وكانت انجلترا توفن أن وجودها قاعدة حربية لها في مصر تتمتع بمواصلات جيدة أمراً يجعلها في غنى عن بقائها محتلة لمصر باسرها وقد أوضح ايدان ذلك في خطابه الذي القاه في مجلس العموم في نوفمبر سنة 1936م إذا أوضح الأسباب التي من أجلها وأفقت الحكومة على الإنسحاب من مدن مصر فإشار أن ذلك يرجع لعاملين هما:-

أولاً:- أن القوات الحربية صارت قوات ميكانيكية فعندما يتم إنشاء طرق المواصلات المقررة في المعاهدة .

ثانياً:- يمكن للقوات أن تتحرك سريعاً بغرض حماية مصر من أى عدوان خارجي. وعلاوة على ذلك فإن الطيران البريطاني قد أعطي حق التحليق⁽¹⁾ في أى مكان يراه لازماً لأغراض التدريب وأوضح ايدان في نهاية خطابه إن الأماكن التي وجدت لتدريب القوات الحربية في منطقة السويس هي مناطق صحية ومريحة مما جعل من الأفضل لهذه القوات في منطقة القناة أما الطرق البرية التي تقرر مدها بربط منطقة القناة⁽²⁾ ببعضها ومع باقى أجزاء مصر ووضعت مواصفات خاصة لهذه الطرق وإن مصر على إستعداد لإنشاء الطرق والسكك الحديدية اللازمة لأن ذلك يتفق مع برنامجها في الإصلاح والتعمير ولا حاجة إذا لإحتلال مناطق أخرى غير قناة السويس مادامت الطرق الموصلة إليها صالحة وهو أمر إقتنع به الانجليز وليس من الشك إنشاء هذه الطرق وتحسينها يجعل من اليسير على القوات البريطانية في قناة السويس وهي القوات التي صارت ميكانيكية خفيفة الحركة امكان السيطرة على كل أنحاء مصر بما في ذلك المدن الكبرى كالقاهرة والاسكندرية والوصول إلى حدود مصر الغربية وفي سبيل السيطرة على صعيد مصر⁽³⁾

¹-محمود يونس، المرجع السابق، ص160-161

²-عبدالعزیز محمد الشناوى، قناة السويس والتيارات السياسية التي احيط بانشاطها، المرجع السابق، ص29-31

³-السيد جلال يحيى، قناة السويس والاطماع الاستعمارية، المرجع السابق، ص11

أما بالنسبة للمواصلات الحديدية بالقاعدة الحربية في السويس فقد تضمنت المعاهدة زيادة إستهلاك السكك الحديدية في منطقة القناة وتحسينها وذلك لسد حوجة القوات بعد زيادتها في تلك المنطقة وتسهيل سرعة نقل الرجال والمدافع والعجلات والمهمات بالقطار وفقاً لما تقتضيه حوجة الجيوش الحديثة ويرخص بموجب هذا لحكومة صاحب الجلالة في المملكة المتحدة أن تنشئ على نفقتها الخاصة ما قد تقتضيه حوجة القوات البريطانية في المستقبل من الإضافات والتعديلات على السكك الحديدية ثالثاً يجب إن تكون للقاعدة الحربية أرضاً خلفية ذات مساحة كبيرة تعطي القوات المرابطة اماكن التدريب والقيام بالمناورات .فلقد تضمنت المعاهدة أن تحدد منطقة المعسكر (معسكر الإسماعيلية يبعد عن الإسماعيلية غرباً بثلاثة كيلومترات) مكاناً لمرابطة القوات البحرية ،أما مناطق التدريب فتمتد من القنطرة شمالاً إلى خط سكة حديد السويس القاهرة جنوباً وإلى خط الطول 21'30 شرقاً أى إلى مدينة الزقازيق تقريباً، ثم يمتد جنوباً إلى خط العرض 52,29 أى إلى مدينة السويس وإلى حدود مديرية الجيزة وإستبعدت الأراضي المزروعة من حسابها في هذه المنطقة ،أما شرقى قناة السويس فتمتد حسب حاجة القوات البريطانية أما عن المدة التى تقرر فيها بقاء القاعدة الحربية البريطانية في منطقة السويس فقد إتفق الجانبان المصرى والبريطانى إن ذلك مرهون باتفاق الطرفين بإتفاق الطرفين على الجيش المصرى أصبح في حالة يستطيع معها إن يكفل بمفرده حرية الملاحة في القناة وسلامتها التامة ومن جانب بريطانيا فقد حرصت على عدم تقوية الجيش المصرى وعلى عدم تزويده بالسلاح وبدون تدريب حديث وحرصت البعثة العسكرية البريطانية التى وصلت مصر في الثالث عشر من يناير سنة 1937 على تنفيذ ذلك ولقد جاءت البعثة العسكرية البريطانية إلى مصر تنفيذاً لما تضمنته المعاهدة⁽¹⁾ من وجود بعثة تتولى إعادة تنظيم الجيش المصرى وتدريبه وتسليحه حتى يصبح في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة في القناة على حد ما جاء في المعاهدة.

¹ - السيد جلال يحيى قناة السويس والاطماع الاستعمارية المرجع السابق، ص 92-93



الخاتمة

النتائج والتوصيات

الملاحق

الخرائط

قائمة المصادر والمراجع

الخاتمة -

أن مصر هي الدولة الوحيدة التي تأثرت بنشأة قناة السويس وتركت أثراً كبيراً علي مصر في الوجهتين السياسية والاقتصادية فقد كان فرمان الإمتياز الذي حصل عليه دي لسبس من الوالي محمد سعيد باشا كان مكسباً سياسياً واقتصادياً لفرنسا في مصر لتوطيد نفوذها في المنطقة وتحملت مصر نفقات ومصاريف تكاليف الإنشاء بموجب فرمان الإمتياز الثاني إستخدم السخرة في حفر قناة السويس الأمر الذي أدى لهلاك الآلاف من أبناء مصر الذين تعتمد عليهم في النواحي الإقتصادية والتحكيم الظالم الذي فرض علي مصر مبالغ التعويضات والديون التي تكالبت علي مصر وخزینتها فأثقلتها مما أدى لبيع أسهمها التي إشترتها بريطانيا بثمن بخس حتي إنتهي بها الأمر إلي الإحتلال البريطاني عام 1882م وفقدت مصر حصت أرباحها وبذلك فقدت حقوقها في القناة وأن فتح قناة السويس قد حول حركة التجارة المارة عبر أراضيها إلي شركة القناة التي إستأثرت بالضرائب والرسوم علي السفن المارة وبذلك فقدت مصر الأرباح التي كانت تحصل عليها من إستخدام الخط الحديدي البري ومع ذلك فقد إهتمت الحكومة المصرية بعد إفتتاح قناة السويس بتعمير منطقة القناة وأدى ذلك إلي إنشاء مدن جديدة مثل بورسعيد والإسماعيلية فضلاً عن إزدهار مدينة السويس نفسها لأنها مدخل لقناة السويس ثم أثر توسع ميناء السويس علي إستيعاب حركة السفن المتزايدة في القناة كما أثر إفتتاح قناة السويس علي زيادة النشاط التجاري بين الدول الأوربية والشرق فقد أثرت كذلك علي التوازن الإقتصادي بين الدول الأوربية فبالرغم من معارضة الحكومة البريطانية لإنشاء القناة وبالرغم من الدور الفرنسي في إنشاء القناة فإن الملاحة كانت فيها منذ تاريخ إفتتاحها بريطانية غالباً، وكان من الطبيعي إن تكون السفن البريطانية أكثر السفن العابرة لقناة السويس بإعتبارها أكبر السفن الإستعمارية تضم أضخم اسطول بحري وتجارى قد أثبتت قناة السويس أهميتها القصوي لحماية المصالح الإستعمارية والتجارية البريطانية ولم تكن بريطانيا وحدها في الميدان إذا شجع إفتتاح القناة الدول الإستعمارية الاخرى في الحصول علي محطات بحرية علي طريق المواصلات الجديدة بين الشرق والغرب ومحطات تقوم بتخزين الفحم والمؤن والتموين فيها لسد حوجة سفنها ثم تحولت هذه

المحطات مع مضي الوقت إلي قواعد إستعمارية إستطاعت عن طريقها التحكم في الاقاليم المحيطة بها.

ختاماً يمكن القول إن أثر نشأة وإفتتاح قناة السويس لم تنتفع مصر من القناة بل تسببت لها في خسائر كبير في الأموال ولأرواح وإستنزفت مواردها الإقتصادية وصرفت عليه أموالاً طائلة كانت تجعل مصر أغني دولة في العالم ،أما سياسياً أفقدت مصر إستقلالها ووقعت فريسة الإحتلال البريطاني زادت من نفوذ والتيارات السياسية التي تصارعت حول تنفيذها وبعد إفتتاحها قد شكل إحدما محاور الصراع البريطاني الفرنسي من أجل السيطرة علي أسرع وأقصر الطرق المائية في العالم نحو الشرق في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي وإن إفتتاح قناة السويس قد أحدث نقطة هامة في إستراتيجية المنطقة اقتصادياً وسياسياً في الصراع الدولي بين بريطانيا وفرنسا ليس بين بريطانيا وفرنسا فقط بل دخلت في الميدان دول أوروبية أخرى رأيت في مجري قناة السويس طريق يسهل لها إستثمار نفوذها التجاري والإستعماري إلي بلاد الشرق.

النتائج والتوصيات:-

1/ بموجب فرمان الإمتياز نالت شركة القناة مكاسب سياسية وإقتصادية في مصر فإنه خولها مزايا جعلها تشارك الحكومة المصرية في حقوق ملكيتها العامة وسيادتها وملكها مرافق ومنافع عامة ليس للأفراد من أهل البلاد حق تملكها.

2/ وجعل منها دولة داخل الدولة المصرية .

3/ كان دي لسبس هو محرر العقد وضع فيه ما أراد من البنود والأحكام .

4/ ساهمت مصر في المشروع إسهاماً كبير كاد يغطي تكاليف المشروع بأكملها ،إن مصر وحدها إحتملت معظم نفقات الإنشاء.

5/ لم تنال مصر شئ من القناة بعد انفاقها هذه المبالغ الضخمة التي كانت سبباً في الأزمة المالية والإرتباك المالي مما أدى إلي التدخل الأجنبي في مصر إنتهي بإحتلالها.

6/ تسخير الفلاحين في حفر قناة السويس علي نطاق واسع وموت الكثير منهم في ساحات الحفر بسبب الإهمال ،وكانت مصر تعتمد عليهم في اقتصادها مما أدى إلي نقص الأيدي العاملة في الزراعة وظلت مشكلة الأيدي العاملة قائمة ،وقدرت مساحة الأراضي الصالحة

للزراعة ولم تزرع بسبب قلة الأيدي العاملة بمليوني فدان ترتب عليه تدهور الإقتصاد المصري .

7/ التدخل المزدوج في شئون مصر بصور متعددة بسبب الديون وكانت الباب الذي دخل منه النفوذ الاجنبي إلي سلطة الحكومة المصرية ودخلت منه انجلترا إلي أن وضعت يدها علي مصر .

8/ اثر بيع أسهم مصر في قناة السويس وحصّة أرباحها فقدت كل ما يربطها بالقناة وخرجت من المشروع الضخم صفر اليدين ترتب عليه خضوع مصر للهيمنة الاجنبية .

9/ إتخذت بريطانيا من مؤتمر الأستانة ستاراً لتحقيق أطماعها في مصر .

10/ نجحت الدبلوماسية البريطانية في تحقيق أهدافها ببارباك المؤتمر بتقديم مشاريع عديدة وساعدت الظروف علي إحتلال انجلترا لمصر .

11/ أكبر أثر لقناة السويس علي مصر هو الإحتلال البريطاني لمصر فكان الباعث الحقيقي للتدخل والاحتلال هو الباعث الاستراتيجي في الدرجة الأولى هو قناة السويس الممر المائي وطريق المواصلات المؤدية للهند والشرق الاقصى فهي شريان حياة الإمبراطورية البريطانية .

12/ إزدیاد التنافس الإستعماري عليها ،وبموجب تأمين قناة السويس رجعت لمصر حقوقها في القناة التي حرمت منه سنوات طويلة .

الملاحق

ملحق رقم (1)

الإمتياز الأول لقناة السويس

30يناير1854م

نص الإمتياز الأول لحفر قناة السويس

إن يقوم الميسو فريناند ديلسبس"بتأسيس شركة تعهد إليه إدارتها وتسمي الشركة العالمية لقناة السويس البحرية " لشق برزخ السويس وإستقلال طريق صالح للملاحة الكبرى وإنشاء وإعداد مدخلين كافيين إحداهما على البحر الأبيض والأخر على الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين كم يتم تعيين مدير الشركة الدائم من قبل الحكومة ويفضل الإختيار من بين أكبر المساهمين لشركة مدة الإمتياز تسع وتسعون سنة (1) تبتدىء من التاريخ الذي تفتتح فيه قناة للبحرين ،تجرى الأعمال على نفقة الشركة وحدها وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضي التي ليست ملكا للأفراد ولأتكون التحصينات التي تريد الحكومة القيام بها وعلى نفقة الشركة ،كما تمنح الشركة صاحبة لإمتياز الحق في إن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة في الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لإعمال القناة والمباني التابعة لها مع إعفائها من الرسوم فإنها تنتفع بهذا الإعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التي تستوردها من الخارج للإستغلال لإمتياز .
محمد سعيد باشاوالي مصر.

ملحق رقم(2)
فرمان الإمتياز الأول
30 نوفمبر 1854م

وجه صديقنا المسيو فرديناندي لسبس نظرنا إلى الفوائد التي تعود على مصر من وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بإنشاء طريق ملاحه صالح لمرور السفن الكبرى ..وأبان لنا في الإمكان تأسيس شركة لهذا الغرض تؤلف من أصحاب رؤوس الأموال من شتى الأمم.. وقد إرتضينا ما عرضه علينا ورخصنا له بموجب هذا ترخيصاً خاصاً في تأسيس إدارة شركة عامة لشق برزخ السويس(1) وإستغلال قناة بين البحرين مع الإذن له في القيام بجميع الأعمال والمباني اللازمة لذلك وأن يعهد بها إلى الغير على إن تتكفل الشركة بتعويض الأفراد مقدمة إذا دعت الحال إلى نزع ملكيتها للمنفعة العامة ..كل ذلك في الحدود وطبقاً للشروط والالتزامات المبينة في المواد الآتية:-

مادة (1)

يؤسس المسيو فرديناندي لسبس شركة نعد إليها بإدارتها وتسمى (الشركة العامة لقناة السويس) تكون مهمتها القيام بشق البرزخ السويس وإستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وإنشاء وإعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأين .

مادة (2)

يعين مدير الشركة دائماً من قبل الحكومة المصرية ويختار من ما أمكن من بين المساهمين الذين لهم وثق الصلة بالمنشأة .

مادة (3)

مدة الإمتياز تسع وتسعون سنة تبتدئ من التاريخ الذي تفتتح فيه قناة البحرين.

1-محمد صبري،كتاب اسرار قضية التدويل واتفاقية 1888م،الطبعة الثانية،القااهرة1957م،ص60

مادة (4)

تجرى الأعمال التي يقضى إجرائها على نفقة الشركة وحدها وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضي التي ليست ملكاً للأفراد ولا تكون التحصينات التي ترى الحكومة القيام بها وعلى نفقة الشركة .

مادة (5)

تجبي الحكومة سنوياً من الشركة 15 % من صافي الأرباح المستخلصة من ميزانية الشركة وذلك فضلاً عن الفوائد والحصص الخاصة بالأسهم تحتفظ الحكومة بحق الإكتتاب فيها لدى إصدارها وذلك دون أي ضمان من جانبها لتنفيذ الأعمال أو لقيام الشركة بمهمتها. ويوزع الباقي في صافي الأرباح على الوجه التالي:

75% للشركة.

10% للأعضاء المؤسسين.

مادة (6)

يتم الإتفاق على التعريفات رسوم المرور بقناة السويس وتكون ما بين الشركة والى مصر ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائماً لجميع الأمم ولا يجوز مطلقاً إشتراط إمتياز خاص لإحدى الدول دون سواها.

مادة (7)

إذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيل وممر برزخ السويس بإنشاء طريق صالح للملاحة أو إذا سلكت القناة البحرية طريقاً متعرجاً يرويه النيل فتنازل الحكومة المصرية للشركة عن الأراضي الداخلية في الأملاك العامة مما لا يزرع اليوم لتقوم بريها وزراعتها على نفقتها أو تحت إشرافها(1).

تنتفع الشركة بالأراضي المذكورة مع إعفائها من الضرائب مدة عشرة سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة .وتدفع ضريبة العشر للحكومة خلال التسع وثمانين سنة الباقية لاقتضاء مدة الإمتياز وبعد ذلك لا يجوز لها المضي في الانتفاع بالأراضي المذكورة إلا

¹-المرجع السابق، ص62

إذا أدت الحكومة عنها ضريبة تعادل ما هو مفروض على الأراضي المماثلة لها من الضرائب.

مادة (8)

تلافياً لكل صعوبة تتصل بالأراضي التي ستركها الحكومة الملتزمة يضع المسيو لينان بك المهندس المنتدب من قبلنا لدى الشركة رسمياً يبين الأراضي الممنوحة سواء لإنشاء القناة البحرية ومؤسساتها وقناة التغذية المتفرعة من النيل أو للاستغلال الزراعي ووفقاً للإحكام. المادة (9)

وفضلاً عن ذلك فمن المنفق عليه إن كل مضاربة تتعلق بالأراضي الداخلية في الأملاك العامة التي ستمنح للشركة محظورة من الآن .. وإن الأراضي التي تخص الأفراد ويريد ملاكها في مستقبل ربيها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقته الشركة يدفعون إتاوة عن كل فدان يزرعونه تحدد بالاتفاق بين الحكومة المصرية والشركة .

مادة (10)

وأخيراً تمنح الشركة الملتزمة الحق في إن تستخرج من المناجم و المحاجر الداخلية في الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لإعمال القناة والمباني التابعة لها مع إعفائها من الرسوم كما أنها تنتفع بهذا الإعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التي تستوردها من الخارج .. للاستغلال التزامها.

مادة (11)

عند إنتهاء الألتزام تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ وتستولي على جميع قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها وتؤول إليها ملكيتها الكاملة.. ويحدد مقدار التعويض الذي يمنح إلى الشركة في مقابل تنازلها عن المهمات والأشياء المنقولة ودي أو بطريق التحكيم(1).

1-راشد البراوي،مجموعة الوثائق السياسية الجزء الاول،المركز الدولي لمصر والسودان،الطبعة لاولي،مكتبة النهضة المصرية ،القاهرة 1952
ص50-56

مادة (12)

يعرض مدير الشركة علينا فيما بعد نظام الشركة ويجب إن يجوز موافقتنا..ولابد من إذن منا مقدماً بأي تعديل يدخله عليه في المستقبل..ويجب إن يذكر نظام الشركة وأسماء المؤسسين على إن تحتفظ بحق الاعتماد قائمتهم ويراعى إن تتضمن هذه القائمة أسماء الأشخاص الذين سبق لهم إن ساهموا في تنفيذ مشروع (قناة السويس) الكبير سواء بإعمالهم أو باحثهم وبجهودهم أو أموالهم.

مادة (13)

وفى الختام نعد بطيب تعزيدينا الخاص وكذلك جميع موظفي الحكومة المصرية لتسهيل واستغلال تنفيذ هذا الترخيص .
القاهرة 30 نوفمبر 1854م.

إلى صديقي الخالص الكريم المحند الرفيع المقام المسيو فرديناند ديلسبس
بما أنه تلزم موافقة عظمة السلطان على الرخصة الممنوحة للشركة العامة لقناة السويس
فأنى ابعث إليكم بهذه النسخة لحفظها لديكم(1)،إما الأعمال الخاصة بحفر قناة السويس
فلن يبدأ فيها الأبعد الحصول على ترخيص الباب العالي.
تحريراً في رمضان سنة 1271هـ.

(محمد سعيد باشا والى مصر)

ملحق رقم (3)
فرمان الإمتياز الثاني
5 يناير 1856م

نحن محمد سعيد باشا والى مصر

بعد الإطلاع على الفرمان الصادر منا بتاريخ 30 يناير 1854م الذي رخصنا فيه إلى صديقنا فرديناند دي لسبس ترخيصاً خاصاً في تأسيس وإدارة شركة عامة لشق برزخ السويس وإستغلال طريق صالح للامحة الكبرى وإنشاء وإعداد مدخلين ذوى أتساع كاف أحدهما على البحر الأبيض المتوسط البحر الأحمر (1) وبناء مرفأ أو مرفأين ،ولما كان جناب السيد فريناند دي لسبس وقد عرض علينا إن تأسيس الشركة المذكورة وفقاً للأوضاع والشروط التي تتبع بوجه عام في تأسيس الشركات من هذا النوع يحسن إن يسبقه النص مقدماً بصورة اشمل وأوفى على هذه الشركة من ناحية أخرى على الإمتيازات و الأعفاءات والميزات التي تختص بها الشركة وعلى التسهيلات التي تمنح لإدارتها ولذلك قررنا إن تكون شروط الالتزام المشار إليه بهذا الفرمان كما يلي :-

الباب الأول

الالتزامات

مادة (1)

على الشركة التي أسسها صديقنا الميسو فرديناند دي ليسبس وفقاً لترخصنا المؤرخ في 30 نوفمبر سنة 1854م إن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع الأشغال و أعمال والبناء للالزمه الإنشاء:-

1-قناة صالحه للملاحة البحرية كبرى بين السويس على البحر الأحمر وخليج الطينة بورسعيد على البحر الأبيض المتوسط .

2- قناة للري صالحه للملاحة النهرية النيل تصل هذا النهر بالقناة البحرية المذكورة.

1-راشد البراوي،مجموعة الوثائق السياسية الجزء الاول،المركز الدولي لمصر والسودان،الطبعة لاولي،مكتبة النهضة المصرية ،القاهرة1952،ص50

3- فرعين للري والشرب مشتقين من القناة الأخيرة لجلب المياه في اتجاهي السويس والطينة إليهما وتجرى الأعمال بحيث تنتهي في ميعاد غايته ست سنوات إلا إذا طرأت دوافع وأسباب وتأخير ناشئة عن قوة القاهرة.

مادة (2)

للشركة أن تنفذ بذاتها الأعمال المكلفة بها.....وأن تعهد بها إلى مقاولين بطريق المناقصة أو الممارسة التي يجب في جميع الأحوال إن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين في هذه الأعمال -على اقل تقدير- من المصريين .

مادة (3)

تحفر القناة البحرية المعدة لمرور السفن الكبرى بالعمق والامتداد المحدودين في برنامج اللجنة العلمية الدولية .(1)

ووفقاً لهذا البرنامج تبتدى القناة في منبعها من ميناء السويس ذاته وتستمر فتجتاز البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهي في مصبها في البحر الأبيض المتوسط عند نقطة خليج الطينة تحدها المشرعات النهائية التي سيضعها مهندس و الشركة.

مادة (4)

تبتدى قناة الري المعدة للملاحة النهرية وفقاً لشروط البرنامج المذكور بالقرب من مدينة القاهرة وتسير في وادي المطيلات وتنتهي ولتصب في القناة البحرية الكبرى عند بحيرة التمساح .

مادة (5)

تتفرع القناة السابقة ذكرها قبيل مصبها في بحيرة التمساح فيتجه فرع هذه النقطة إلى السويس وفرع آخر إلى الطينة بمحاذاة القناة البحرية الكبرى .

مادة (6)

تحول بحيرة التمساح إلى مرفأً دخلي صالح لإستقبال أكبر السفن حمولة ويجب على الشركة فوق ذلك عند الاقتضاء:-

1- أن تبني مرفأً تأوي إليها لسفن عند مدخل القناة البحرية في خليج الطينة

2- أن تحسن مرفأ بوغاز والسويس بحيث تأوي إليهما السفن كذلك.

مادة (7)

توالى الشركة دائماً القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والمرافئ البحرية التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها.(1)

مادة (8)

لمن يرغب من ملاك الأراضي الواقعة على ضفاف الأبنية التي تنشئها الشركة في ري أرضه بالمياه المستمدة من هذه الأبنية أن يحصل على هذا الإمتياز في مقابل دفعة تعويضاً أو أتأوه تحدد قيمتها وفقاً للشروط المبينة بعد في المادة 17

مادة (9)

نحتفظ بحق إنتداب مندوب خاص في مركز إدارة الشركة يتقاضى منها مرتبه ويمثل إدارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها فيها فيتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان وشروطه وعلى الشركة إذا كان مركز أدارتها خارج مصر أن تعين وكيلأ أعلى يمثلها بمدينة الإسكندرية مزوداً بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا.

الباب الثاني

الامتياز

مادة (10)

لإنشاء القنوات وملحقاتها المشار إليها في المواد السابقة تترك للحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلاضريبة أو إتأوة بما يلزمها من الأراضي غير المملوكة للأفراد كذلك تخول للشركة حق الانتفاع بجميع ما ستقوم الشركة بريه وزراعته على نفقتها من الأراضي التي لا تزال بوراً حتى اليوم وليست ملكاً للأفراد مع التحفظات الآتية :-

1-تعفى الأراضي الداخلية في هذه الفئة الأخيرة من كل ضريبة لمدة عشرة سنوات فقط إبتداء من تاريخ بدء إستغلالها.

1-محمد صبرى،كتاب اسرار وقضية التدويل واتفاقية 1888م،المرجع السابق،ص82

2- بعد إنتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الأراضي طيلة الباقي من مدة الالتزام خاضعة للالتزامات والضرائب التي تخضع لها في الظروف نفسها سائداً أراضي القطر المصري.
3- يمكن للشركة فيما بعد أما بنفسه أو ما بمن تلقي الحق عنها موالاة الانتفاع بهذه الأراضي واستمداد المياه اللازمة لاستثمارها وذلك في مقابل الضرائب المفروضة على الأراضي المماثلة لها.

مادة (11)

يرجع المرسوم الملحقة بهذا البيان في تعيين مساحة الأراضي الممنوحة للشركة وحدودها طبقاً للفقرتين (1) و(2) من المادة العاشرة السابقة والأراضي الممنوحة لإنشاء الاقنية وملحقاتها مع إعفائها من الضريبة والإتاوة وفقاً للفقرة الأولى ملونة في الرسوم المذكورة بالون الأسود، أما الأراضي التي تركت للشركة لتقوم بزراعتها على أن تدفع عنا بعض الرسوم وفقاً للفقرة الثانية فقد لونت باللون الأزرق تعتبر باطلة كل وثيقة لاحق لفرماننا الصادر في الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ألف وثمانمائة وأربع خمسين تنشا للأفراد قبل الشركة أما حقاً المطالبة بتعويض لم يكن قائماً إذا ذاك على الأراضي وأما حقاً في المطالبة بالتعويض تفوق القدر الذي كان يجوز لهم المطالبة به في ذلك الحين. (1)

مادة (12)

تسلم الحكومة المصرية عند الاقتضاء إلى الشركة الأراضي التي يملكها الأفراد والتي تلزم الشركة حيازتها لتنفيذ الأعمال واستغلال الالتزام على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها تسوى التعويضات عن الاستيلاء الوؤقت وانزع الملكية النهائي تسوية ودية بقدر الإمكان وفي حالة عدم الإتفاق تحدد التعويضات هيئة تحكيم مباشر عملها بإجراءات مختصرة وتؤلف من :-

1-محكم تختاره الشركة

2-محكم يختاره أصحاب الشأن

3-محكم ثالث معين منا

وتكون قرارات هيئة التحكيم هذه نافذة وغير قابله للاستئناف .

مادة (13)

ترخص الحكومة المصرية للشركة الملتزمة طيلة مدة الالتزام في أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلية في الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال الصيانة والمنشآت والمباني التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض وتعفى الشركة فوق ذلك من أداء الرسوم الجمركية ورسوم الدخولية وغيرها من الآلات والمواد التي تستوردها من الخارج سداً لحاجة مختلفة أقسامها خلال مدة الإنشاء والاستغلال

مادة (14)

نعن رسمياً باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة والمرافق التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممراً محايداً لكل سفينة تجارية عابرة من بحر إلى آخر دون تمييز أو حرمان أو تفصيل بين الأشخاص والجنسيات في مقابل دفع الرسوم مع مراعاة الأنظمة التي تفرضها الشركة العامة الملتزمة فيما يتعلق باستخدام القناة المذكورة وملحقاتها وذلك بشرط إقرار الباب العالي ما تقدم(1).

مادة (15)

يترتب على المبدأ المقرر في المادة السابقة إنه لا يجوز للشركة العامة الملتزمة في أي حال من الأحوال أن تمنح أية سفينة أو شركة أو فردية فوائد أو إمتيازات لتمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الأفراد في نفس الأحوال.

مادة (16)

مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدئ من تاريخ إنجاز أعمال افتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى. تستولي الحكومة المصرية لدى إنقضاء هذه المدة على القناة البحرية التي تنشئها الشركة وتسلم الحكومة البحرية للمشروع مع توفيه الشركة قيمتها محددة ودياً بواسطة الخبراء، على إنه إذا احتفظت الشركة بالالتزام لمدة متتالية بكل منها تسع وتسعون سنة رفع الإستقطاع المشترط لصالح الحكومة المصرية في المادة الثامنة عشر المذكورة بعد إلى عشرين في المائة في المادة الثانية

1-إرشاد البراوي، مجموعة الوثائق السياسية ج1، المرجع سابق، ص55

والى خمسة وعشرين في المائة في المادة الثالثة وهكذا على التوالي بزيادة خمسة في المائة لكل مدة دون أن يتجاوز هذا الاستقطاع بحالة من الأحوال خمسة وثلاثين في المائة من صافي أرباح المشروع.

مادة (17)

تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي كلفتها بها بمقتضى هذا الفرمان، ترخيص لها من الآن وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالالتزام وهي المدة المبينة في الفقرتين الأولى والثالثة من المادة السابعة(1) وأن تفرض وتتقاضى عن المرور في الاقنية والمرافئ التابعة لها ورسومًا للملاحة والإرشاد والقطر والسحب والرسوم وفقاً للتعريفات له أن تعدها في كل وقت مع مراعاة الشروط الآتية :-

1- تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة
2- نشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها في عواصم البلدان التي يعينها الأمر في مرافئها التجارية الرئيسية

3- لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات على كل طن من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين

4- ويجوز للشركة أيضاً في الحالات التي تمد الأفراد فيها بالميناء بناء على طلبهم طبقاً لنص المادة الثامنة المتقدمة، أن تتقاضى منهم وفقاً لتعريفات تحددها..... رسمياً يناسب وكمية لمياه المستهلكة ومساحة الأراضي التي يتم بها

مادة (18)

على إنه في مقابل الأراضي المتنازل عنها والالتزامات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق أستقطاع 5% من صافي الأرباح السنوية التي تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين

مادة (19)

يجب أن تعتمد بقرار من قائمة الأعضاء والمؤسسين الذين أشتروا بأعمالهم وبحوثهم وأموالهم في تحقيق المشروع قبل تأسيس الشركة وبعد الاستقطاع الحصة

1-محمد صبري، كتاب اسرار وقضية التدويل واثفاقية 1888م، المرجع السابق، ص 86-87

المنصوص عليها لصالح الحكومة المصرية طبقاً للمادة 18 المتقدم ذكرها يخصص جزء من صافى الأرباح المشروع السنوية قدرها 15 في المائة للأعضاء المؤسسين أو لورثتهم أو من حل محلهم في حقهم .

مادة (20)

بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الأعمال يرأس صديقنا وكيلنا المسيو فرديناند دليسبس الشركة ويريدها بوصفه مؤسساً للشركة أول لها وذلك لمدة عشرة سنوات تجرى من اليوم الذي ابتداء فيه مدة التمتع بالالتزام وقدرها تسع وتسعون سنة(1) وفقاً للمادة 16

مادة (21)

تعتمد الأنظمة المرافقة للشركة المنشأة تحت اسم (الشركة العامة لقناة السويس الكبرى) ويعتبر هذا الاعتماد بمثابة ترخيص لتأسيس الشركة في شكل الشركات المساهمة اعتباراً من اليوم الذي تم فيه الاكتتاب في كامل رأس المال.

مادة (22)

وإظهار الرغبتنا الأكيدة في نجاح المشروع فأنا نعد الشركة بتعزيد الحكومة المصرية لها تعزيداً خالصاً ونحث صراحة بمقتضى هذا جميع المواطنين والمأمورين والعمال في اقتسام إدارتنا على أمدادها بالمساعدة وحمائتها في كل مناسبة، ولما كنا قد وضعنا مهندسينا (لينان بك) و(موجل بك) تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بإدارتها وتسيير الأعمال التي تأمر بها فأنا كذلك بالإشراف الأعلى على الأعمال وعليهما تنفيذ اللوائح الخاصة بمباشرة الأعمال.

مادة (23)

تلغى جميع الأحكام الواردة في فرماننا الصادر في 30 من نوفمبر 1854م وغيرها من أحكام التي تتعارض مع نصوص وأحكام وشروط الالتزام هذه.....وهي التي تعتبر وحدها قانوناً للالتزام المنصوص على حدوده وشروطه فيها.

صدر بالإسكندرية في يوم 5/يناير سنة/1856م.

1-راشد البراوي، مجموعة الوثائق السياسية ج1، المرجع سابق، ص57

إلى صديقي المخلص الكريم المحتد الرفيع المقام.

الميسو فرديناند دى ليسبس

بما انه يجب تصديق عظمة السلطان على الالتزام الممنوح للشركة العامة لقناة

السويس. فأنى أرسل لكم هذه الصورة الرسمية لتتمكنوا من تأسيس الشركة

المذكورة من الناحية المالية. أما أعمال حفرالبرزخ فتستطيع الشركة مباشرتها طالما

يصدر ترخيص الباب العالي لها

القاهرة في 26 ربيع الثاني 127هـ - الموافق 5/ يناير سنة 1856م .

ملحق رقم (4)

اتفاقية 22 فبراير 1866

شكّلت اللجنة المختلطة، التي نيّط بها تعيين الأراضي اللازمة للمشروع واشترك فيها مندوبون من قبل الإنجليز، وكذلك مندوب عينه فرديناند دي لسبس، وبعد أن أخذ ورد انتهت اللجنة بتحديد مساحة خمسين ألف هكتار أي حوالي مائة وعشرين ألف فدان، قالت إنها ضرورية للمشروع واعتبرت ذلك تحديداً للأراضي التي تناولها قرار التحكيم الصادر من نابليون الثالث. ورأى دي لسبس أنه فاز في المعركة بهذه الصفقة، علاوة على فوزه بالتعويضات وما إلى ذلك(1). ولما كان إتفاق 30 يناير سنة 1866 وثيقة يجب أن تكمل بما إستجد بعد ذلك، صلّفى الموضوع جملة وتفصيلاً في وثيقة نهائية بتاريخ 22 فبراير سنة 1866 وهي الوثيقة التي صادق عليها السلطان العثماني في 19 مارس سنة 1866. وقد وقع إسماعيل بنفسه في عاصمة ملكه، اتفاقية 22 فبراير سنة 1866. ونبادر فنأخذ عليها أنها بدأت بمقدمة أشارت إلى فرمان 30 نوفمبر سنة 1854 ووصفته بأنه عقد الامتياز الأول وأنه عقد مؤقت، وأشارت إلى عقد الامتياز الثاني وهو فرمان 5 يناير سنة 1856 وإلى لائحة 20 يولييه سنة 1856 الخاصة باستخدام الفلاحين المصريين في حفر قناة السويس، كما إسترسلت المقدمة فعددت الخطوات التالية، وإن تكن قد خلت من ذكر حكم نابليون الثالث. ولم يكن ثمة ما يمنع من ذكر هذا على أن يردف بنصوص صريحة تلغي ما صدر عن المرحوم سعيد باشا وتعتبره كأن لم يكن. ولكن يظهر أن الحالة الواقعية، وكون أعمال حفر القناة قد جرت فعلاً، وما كان يمكن تجاهل الواقع، تلك الحالة هي التي إقتضت هذه الصيغة، مع ملاحظة أن البنود التي وردت في الاتفاقية الأخيرة قد ألغت الكثير من شروط سعيد باشا، ومع ملاحظة أن هذه الاتفاقية الأخيرة هي التي صادق عليها الباب العالي. وقد صححت هذه الاتفاقية البطلان الذي كان قد لازم وجود شركة قناة السويس إذ جعلت هذه الشركة طرفاً في الاتفاق يتعاقد مع خديو مصر، وناب عنها في هذا التعاقد فرديناند دي لسبس. وردت في هذه المقدمة فقرة هامة قالت ما نصه "وطبقاً لعقد

¹ - محمد صبرى، كتاب اسرار وقضية التدويل واتفاقية 1888م، المرجع السابق، ص88

الامتياز المؤرخ في 5 يناير سنة 1856 التمس من الباب العالي إعطاء تصديقه على امتياز مشروع القناة، وقد أعرب الباب العالي بمذكرته المؤرخة في 6 أبريل سنة 1863 عن الشروط التي يخضع لها هذا التصديق. ورغبه في تلبية طلبات الباب العالي بهذا الصدد تم التفاهم بين الوالي والشركة على عقد هذه الاتفاقية ..". وتجاهلت هذه الديباجة الخلاف الذي أثاره إسماعيل والصراع الذي نشب في السنوات الماضية. ولكن النص المتقدم الذي يوثق عبثاً، يفيد بوجه قاطع أن هذه الاتفاقية الأخيرة(1)، إنما أبرمت في نطاق ما جاء في مذكرة الباب العالي للدول وهي المذكرة المؤرخة في أبريل سنة 1863، والتي تقدمت الإشارة إليها، وقد جاء فيها أن تركيا لا تمنع في خفرة القناة، وهناك فرق بين القول أنها لا تعترض على العملية في ذاتها، وبين الموافقة على حفر القناة بمعرفة شركة ما، وبغض النظر عن هذه المغالطة التي وردت في مقدمة ديباجة اتفاق 22 فبراير سنة 1866، جدير بنا أن ننبه إلى أن مذكرة تركيا التي وجهتها للدول في 6 أبريل سنة 1863 والتي جعلتها الاتفاقية الأخيرة ضمن أسانيدها الجوهريّة، قد أوردت شروطاً ثلاثة هي:-

1. النص صراحة على حياد القناة.

2. تحريم السخرة تحريماً باتاً.

عدم المساس بملكية الحكومة المصرية لترعة المياه العذبة والأراضي المجاورة لها وكذلك تلك التي تجاور قناة الملاحة الكبرى. وقال الباب العالي في مذكرته أنه متى سلّم بتلك الشروط، فإنه سيدرس بمزيد من الاهتمام باقي شروط العقد. تفيد ديباجة الاتفاقية الأخيرة إذاً أن الشركة كانت مُسلّمة بحق الباب العالي في المصادقة على الاتفاق الأول، وكذلك بالأسس التي وضعها، فما المعنى إذاً للتعويضات التي فرضها نابليون الثالث؟ أليس هذا تناقضاً ظاهراً يجعل مركز قناة السويس محرّجاً في اتفاقية 22 فبراير سنة 1866، كما كان محرّجاً قبل هذه الاتفاقية وبعدها.

أما بنود اتفاقية 22 فبراير سنة 1866 فنتلخص فيما يأتي:-

1. قضى البند الأول على السخرة فألغى اللائحة الصادرة في 20 يولييه سنة 1856 والخاصة باستخدام أربعة أخماس العمال من المصريين وذلك في مقابل تعويض قدره 38

1- محمد صبرى، كتاب اسرار وقضية التدويل واتفاقية 1888م، المرجع السابق، ص 89

مليون من الفرنكات وجاء بالفقرة الثالثة من البند الأول "ويكون للشركة منذ الآن أن تستحضر العمال اللازمين للمشروع في نطاق مبادئ القانون العام وبدون أي امتياز أو عائق. ومفهوم ذلك أن الشركة حصلت على مبلغ التعويض لكي تنزل على حكم القانون العام وتراعي أصوله التي تحرم السخرة؛ وعجيب أن تقبض شركة مبلغاً جسيماً كي تقلع عن المطالبة بمنكر وأن يقضي بهذا التعويض إمبراطور دولة تقول أنها مصدر الفقه والتشريع!!

2. تنازلت الشركة عن إمتيازاتها (1) التي وردت في البندين 7 و 8 من فرمان 30 نوفمبر سنة 1854 أي عن ترعة المياه العذبة والأراضي التي أرادت أن تضع يدها عليها وكذلك عن الامتيازات الواردة في بنود 10 و 11 و 12 من فرمان 5 يناير سنة 1856 وهي الخاصة باستغلال جميع الأراضي الغير مملوكة للأفراد، ونزع ملكية أراضي الأفراد لمصلحة الشركة، ففضى هذا البند على لون من النهب لا مثيل له في مضمار التعاقد في أي بلد. وكانت الأراضي غير محددة، فجاءت الفقرة الثانية من البند الثاني وذكرت ما نصه " وقد تم الاتفاق على تحديد مساحة الأراضي القابلة للري، والممنوحة للشركة بموجب العقدين المذكورين الصادرين في سنة 1854 وسنة 1856 التي أعيدت للحكومة بما مقداره 63 ألف هكتار (أي ما يزيد على مساحة قدرها 120 ألف فدان) يخصم منها 3000 هكتار الداخلة ضمن مساحة الأماكن المخصصة لضرورات استغلال القناة البحرية. وفرض البند الثالث التعويض عن ذلك بمبلغ 30 مليون من الفرنكات فكأن إسماعيل قد اشترى لمصر الأراضي الطائلة التي نهبتها أو حاولت أن تنهبها شركة قناة السويس ودفع عن ذلك مبلغاً كان من ضمن المبالغ التي أتقلت كاهل خزانته؛ ولكن حسناً فعل لأن ما استرده إسماعيل لا يعوض بمال. وجاء البند الرابع من هذه الاتفاقية التي لم تترك للشركة إلى مساحة ثلاثة آلاف هكتار فحرم على الشركة أن تستعمل الأرض في غرض آخر غير مقتضيات الملاحة وإدارة الملاحة ومنع تهليل الرمال في القناة¹. وحرم على الشركة المضاربة والاستغلال العقاري إذ قال (يجب ألا يعطى للشركة شيء يزيد على ما

1- محمد صبرى، كتاب اسرار وقضية التدويل واتفاقية 1888م، المرجع السابق، ص 90

يكفي لتحقيق الأغراض المبينة أعلاه فليس من حقها أن تطمع في الحصول على أية مساحة أخرى من الأراضي بقصد المضاربة بأثمانها فيما بعد، سواء أكان غرضها هو تخصيصها للزراعة أو لإقامة المباني عليها أو لبيعها للأهالي عندما يتكاثر عددهم في هذه المناطق).

وحددت الإتفاقية القدر من الأرض الذي ترك للشركة بخريطة واضحة وقعها الطرفان.

3. قضى البند الخامس بأن ترد الشكر للحكومة المصرية الجزء الثاني من ترعة المياه العذبة الواقع بين الوادي والإسماعيلية والسويس، كما وردت من قبل بموجب اتفاق 18 مارس سنة 1863 الجزء الأول من هذه الترعة الممتد من القاهرة إلى تفتيش الوادي وألزم الشركة بإتمام ما كان متبقياً من الأعمال حتى تصبح الترعة بين الإسماعيلية والسويس بالأبعاد المنفق عليها وصالحة لقبول المياه فيها، ومع تسلم الحكومة عدا الترعة العذبة الأعمال الهندسية المنشأة عليها والأراضي التابعة لها، وجعل الحكومة المصرية مسؤولة وحدها عن صيانة الترعة، وذلك لكف يد الشركة عن المساس بمفرق عام، وبدلاً من أن الشركة كان لها في فرمان سنة 1856 أن تبيع الماء للفلاحين المصريين تقرر أن تنال الشركة من المياه سبعين ألف متر مكعب في اليوم بقصد استعمال الأهالي المقيمين على طول القناة البحرية وري الحدائق وتشغيل الآلات المخصصة لصيانة القناة (1) ولتموين السفن التي تمر بالقناة. وأجاز البند السادس للشركة، على سبيل الإرتفاق المرور في الأراضي التي ستمر فيها المياه بقصد وضع الأنابيب اللازمة لأخذ السبعين ألف متر مكعب من المياه. وأما البند السابع فقد جعل القناة بعد إستلامها حقاً كاملاً للحكومة المصرية، ولا تشاركها الشركة فيه بأية حال. وقد جاء فيه ما نصه "وبعد انقضاء سنة 1869 تعود الشركة إلى الخضوع للقانون العام فيما يختص باستعمال الترعة العذبة ولن يكون لها من حقوق على هذه الترعة إلا بقدر ما للرعايا المصريين من حق التمتع على ألا تخضع مراكبها وسفنها لأي رسم من رسوم الملاحة".

¹ محمد صبرى، كتاب اسرار وقضية التدويل واتفاقية 1888م، المرحم السابق، ص91

"ولن يكون للشركة حق بيع مأخذ للمياه أو تحصيل رسوم على الملاحة أو إرشاد السفن أو جرّها أو سحبها أو وقفها كما كان ممنوحاً لها على ترعة المياه العذبة بموجب البندين 8 و17 من عقد امتياز 5 يناير سنة 1856". وجاء في هذا البند كذلك نص خاص بتنازل الشركة للحكومة المصرية عن السفن وهو مكمل لما جاء في اتفاق 30 يناير سنة 1866

4. وجاء في البند الثامن "تدفع الحكومة المصرية للشركة التعويض الإجمالي وقدره 84 مليون فرنكاً مضافاً إليه باقي ثمن أسهم الحكومة في حالة ما إذا طلبت الشركة دفعات من الاكتتاب في بحر هذه السنة، وكذا مبلغ العشرة ملايين فرنك ثمن بيع تفتيش الوادي وذلك طبقاً للكشف المحرر بهذا الخصوص والموقع عليه والمرفق بهذه الاتفاقية.

5. وفرض إسماعيل رحمه الله، سيادة الدولة المصرية على القناة البحرية وملحقاتها بنص البند التاسع من الاتفاق وهو:

"تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضعة لرقابة البوليس المصري التي تباشر فيها بكامل الحرية، على نحو ما تجري هذه الرقابة في سائر أنحاء البلاد بحيث يضمن النظام والأمن العام ونفاذ قوانين الدولة ولوائحها. ويكون للحكومة المصرية حق المرور عبر القناة البحرية في النقط التي تراها ضرورية وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ومن أجل حرية التجارة ومرور الجمهور، وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شيء من رسوم المرور أو الأتاوات الأخرى لأي سبب من الأسباب".

6. والبنود العاشر والحادي عشر والثاني عشر كلها تعزز سيادة الدولة على القناة وملحقاتها وهي تكرر لما جاء في اتفاق 30 يناير سنة 1866م.

7. وذكر البند الثالث عشر أن "من المتفق عليه أن إنشاء نظم الجمارك لن يكون من شأنه المساس في شيء بالإعفاءات الجمركية التي يجب أن يتمتع بها مرور البضائع الترانسيت بالسفن من مختلف الجنسيات بدون تفريق أو تمييز أو محاباة فيما يختص بالأشخاص أو الجنسيات". ومسألة الجمارك والإعفاءات أمر يتعلق بسيادة الدولة

ونظمها المالية(1) ولا شأن به لشركة القناة؛ ولذلك لا يجوز أن يقم أمر كهذا في عقد إداري كعقد شركة قناة السويس؛ وسندلل في الجزء الرابع من الكتاب على بطلان هذا البند.

8. وأعطى البند الرابع عشر للحكومة "من أجل ضمان تنفيذ الاتفاقات المتبادلة بينها وبين الشركة بأمانة" – الحق في أن تعين على نفقتها قوامسيرا لدى الشركة وفي محل العمل.

وخاضعة لقوانين الدولة المصرية

9. هذا هو نص البند السادس عشر "بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هي شركة مصرية فهي خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها.

إلا أنه فيما يتعلق بإنشائها كشركة وبالعلاقات بين الشركاء فهي طبقاً لاتفاق خاص تخضع للقوانين التي تنظم الشركات المساهمة في فرنسا. ومن المتفق عليه أن جميع المنازعات التي تنشأ عن ذلك يفصل فيها في فرنسا بمعرفة محكمين ويكون الاستئناف عن طريق التحكيم أيضاً أمام محكمة استئناف الإمبراطورية بباريس". أما المنازعات التي تنشأ في مصر بين الشركة والأفراد من أنه جنسية كانوا فتختص بالفصل في المنازعات التي قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة، ويقضي فيها طبقاً لقوانين البلاد المصرية". (2)

"والعمال والأشخاص الآخرون التابعون لإدارة الشركة يحاكمون أمام المحاكم المصرية وطبقاً للقوانين المصرية وللمعاهدات وذلك عن جميع المخالفات والمنازعات التي يكون أطرافها أو أحدهم وطنياً أما إذا كان جميع المتنازعين من الأجانب فيقضي فيها طبقاً لقواعدهم المرعية." وجميع الإعلانات والأوراق القضائية التي توجه للشركة من أحد ذوي الشأن في مصر تكون قانونية متى أرسلت إلى مقر إدارة الشركة بالإسكندرية".

1- محمد صبرى، كتاب اسرار وقضية التدويل واتفاقية 1888م، المرجع السابق، ص92
1- المرجع السابق، ص93-95

محلّق رقم (5)

تفافية القسطنطينية

29 أكتوبر عام 1888

شأن ضمان حرية إستعمال قناة السويس البحرية

إن جلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا وإمبراطورة الهند، وجلالة إمبراطور ألمانيا وملك بروسيا، وجلالة إمبراطور النمسا وملك بوهيميا وملك المجر الرسولى، وملك أسبانيا النائبة عن الملكة الوصية على العرش، ورئيس الجمهورية الفرنسية، وجلالة ملك إيطاليا، وجلالة ملك الأراضي المنخفضة ودوق لوكسمبرج، وجلالة إمبراطور سائر الروسيين، وجلالة إمبراطور العثمانيين، رغبة منهم في أن يقرّوا بصك اتفافي، نظاماً نهائياً يضمن في كل وقت ولجميع الدول، حرية استخدام قناة السويس البحرية، ويكمل أيضاً النظام الذي خضعت له الملاحة بمقتضى فرمان جلالة السلطان المؤرخ في 22 فبراير سنة 1866م، الموافق (2 من ذي القعدة سنة 1282هـ) والمصدق على الامتيازات الصادرة من سمو الخديوى، قد عينوا مندوبيهم المفوضين وهم:

(أسماء مندوبي كل دولة)

المادة الأولى: تكون قناة السويس البحرية على الدوام حرة مفتوحة سواء في وقت الحرب أو في وقت السلم، لكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها. عليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على ألا تمس بأي شكل حرية استخدام القناة، سواء في وقت الحرب أو في وقت السلم. لا تخضع القناة أبداً لمباشرة حق الحصر(1).

المادة الثانية: إن الدول السامية المتعاقدة، إعتراً منها بأن قناة المياه العذبة لا غنى عنها للقناة البحرية. تسجل التزامات سمو الخديوي تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة، وهي الالتزامات المنصوص عليها في الإتفاق المؤرخ في 18

¹- عبدالرحمن الرفاعي، تاريخ مصر القومي ، الطبعة الثالثة، الدار القومية، القاهرة 1966م، ص95

مارس سنة 1863م الذي يشمل بياناً وأربع مواد،⁽¹⁾ وتلتزم بالا تمس بأي شكل سلامة القناة وفروعها التي لا يجوز أن تكون مهمتها محلاً لأي محاولة لتعطيلها.

المادة الثالثة: وكذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة بإحترام أدوات ومؤسسات ومباني وأشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة.

المادة الرابعة: لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة في وقت الحرب كمر حر حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين، تطبيقاً للمادة الأولى من المعاهدة الحالية، فقد انفتحت الدول السامية المتعاقدة على أن أي حق حربي أو أي عمل عدائي أو أي عمل يكون الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة لا يجوز مباشرته داخل القناة ومواني مدخليها، وكذلك داخل مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه المواني، حتى لو كانت الإمبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة. لا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتزود أو تتمون داخل القناة، ومواني مدخليها إلا للحد الضروري جداً ويتم عبور السفن بالقناة في أقصر مدة تطبيقاً للوائح السارية، ودون أي تأخير غير ما ينتج من ضرورات العمل، ولا يجوز أن تتجاوز مرابطها في بورسعيد ومرفاً السويس أربع وعشرين ساعة، إلا في حالة القوة القاهرة، وفي هذه الحالة تلزم بالسفر في أقرب وقت ممكن، ويجب أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين خروج سفينة محاربة، من أحد مواني المداخل، وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية.

المادة الخامسة: في وقت الحرب لا يجوز للدول المحاربة أن تنزل أو تأخذ داخل القناة ومواني مداخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية، ولكن في حالة المانع العرضي داخل القناة يجوز داخل مواني المداخل أخذ أو إنزال قوات مقسمة إلى جماعات لا تتجاوز الواحدة منها 1000 رجل من المهمات الحربية.

المادة السادسة: تخضع الغنائم من جميع النواحي لنفس النظام الخاص بالسفن الحربية التابعة للمحاربين.

¹- عبدالرحمن الراجعي، مصر والسودان في أوائل عهد الاحتلال، الطبعة الثالثة، الدار القومية، القاهرة 1966م، ص 270

المادة السابعة: لا تبقى الدول أي سفينة حربية داخل مياه القناة (بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة). مع ذلك يجوز لها أن تضع في مواني المداخل ببورسعيد والسويس مراكب حربية لا يتجاوز عددها مركبين لكل دولة. وهذا الحق لا يتمتع به المحاربون¹.

المادة الثامنة: يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالة وكلاء الدول الموقعة عليها المعتمدون بمصر، ويجتمعون عند كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها، بناء على دعوة ثلاثة من بينهم وتحت رئاسة عميدهم، لإجراء التحقيقات اللازمة، ويحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذي يتبينونه حتى تتخذ هذه الحكومة التدابير التي تكفل حماية القناة وحرية استخدامها. على أي حال يجتمعون مرة في السنة، للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة، وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعيينه لهذا الغرض الحكومة الإمبراطورية العثمانية، ويجوز لمندوب الخديو أن يشترك في الاجتماع ويرأسه في حالة غياب المندوب العثماني. عليهم بصفة خاصة أن يطلبوا إلغاء كل عمل أو تفريق كل حشد، على أحد جانبي القناة يمكن أن يكون الغرض منه أن يؤدي للمساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة⁽²⁾.

المادة التاسعة: تتخذ الحكومة المصرية في حدود سلطاتها المستمدة في فرمان وبالشروط الواردة في المعاهدة الحالية، التدابير اللازمة التي تحمل على احترام تنفيذ المعاهدة المذكورة.

في حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية، عليها الإستجداد بالحكومة العثمانية، وهذه تتخذ التدابير الضرورية لإجابة هذا الطلب. وتبلغ ذلك إلى علم الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن المؤرخ في مارس سنة 1885م وعند اللزوم تتشاور معها في هذا الصدد.³ لا تعتبر أحكام المواد 4، 5، 7، 8 عقبة في سبيل التدابير التي تتخذ تطبيقاً للمادة الحالية

1- محمد صبري، كتاب اسرار وقضية التحويل واتفاقية 1888م، المرجع السابق ص100

2- راشد البراوي، مجموعة الوثائق السياسية، المرجع السابق، ص44

المادة العاشرة: وكذلك لا تكون أحكام المواد 4، 5، 7، 8 عقبة دون التدابير التي يضطر جلالته السلطان وسمو الخديوي - باسم جلالته وفي حدود الفرمانات الممنوحة لسموه - إلى اتخاذها، بقواتهما الخاصة، لضمان الدفاع عن مصر وإقرار النظام العام.

وفي حالة ما إذا اضطر جلالته السلطان أو سمو الخديوي إلى الاستفادة من الاستثناءات المذكورة في المادة الحالية، فإنه يجب على الحكومة الإمبراطورية العثمانية أن تحيط الدول الموقعة على تصريح لندن علماً بذلك. ومن المنفق عليه أيضاً أن أحكام المواد الأربع المذكورة لا تعوق، بأي حال التدابير التي ترى الحكومة الإمبراطورية العثمانية ضرورة إتخاذها، بقوتها الخاصة لضمان الدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر.

المادة الحادية عشرة: إن التدابير التي تتخذ في الحالات المذكورة في المادتين 9، 10 من المعاهدة الحالية يجب ألا تعوق حرية استخدام القناة. وفي نفس هذه الحالات، يحرم إطلاقاً إنشاء تحصينات دائمة تقام خلافاً لأحكام المادة (8).

المادة الثانية عشرة: إتفقت الدول السامية المتعاقدة، وتطبيقاً لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية استخدام القناة، وهو المبدأ الذي يعتبر أحد أسس المعاهدة الحالية، على ألا تسعى واحدة منها للحصول على فوائد إقليمية أو تجارية أو إمتيازات في الترتيبات الدولية التي قد تتم مستقبلاً فيما يتعلق بالقناة، ومع هذا تصان حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الإقليم.

المادة الثالثة عشرة: فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة في نصوص المعاهدة الحالية، ليس هناك أي مساس بحقوق السيادة التي لصاحب الجلالة الإمبراطورية السلطان وحقوق وامتيازات سمو الخديوي المستمدة من الفرمانات. (1)

المادة الرابعة عشرة: إتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة عن المعاهدة الحالية لا تنقيد بمدة صكوك إمتياز الشركة العالمية لقناة السويس.

المادة الخامسة عشرة: لا تعوق أحكام هذه المادة التدابير الصحية المعمول بها في مصر.

المادة السادسة عشرة: تتعهد الدول السامية المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة للدول التي لم توقعها وتدعوها للانضمام إليها.

1- راشد البراوي، مجموعة الوثائق السياسية، المرجع السابق، ص45

المادة السابعة عشرة: يصدق على المعاهدة الحالية، ويتم تبادل وثائق التصديق عليها في مدة أقصاها شهر أو أقل إن أمكن. وإثباتاً لما تقدم وقع المفوضون هذه المعاهدة ووضعوا عليها أختامهم. تم بالأستانة في اليوم التاسع والعشرين من شهر أكتوبر عام ألف وثمانمائة وثمانية وثمانين.
(توقيعات المندوبين)

ملحق رقم (6)

معاهدة الصداقة والتحالف بين مصر وبريطانيا العظمى (26 اغسطس سنة 1936)

المادة الأولى:-

إنتهي إحتلال مصر عسكرياً بواسطة قوات صاحب الجلالة الملك والإمبراطورية .

المادة الثانية:-

يقوم من الآن فصاعداً بتمثيل صاحب الجلالة الملك الإمبراطور لدي بلاط جلالة ملك مصر وبتمثيل صاحب الجلالة ملك مصر لدي بلاط سان جيمس سفراء معتمدون بالطرق المرعية.

المادة الثالثة:-

تنوى مصر أن تطالب الانضمام إلي عضوية عصبة الأمم.وبما أن حكومة صاحب الجلالة في المملكة المتحدة تعترف بان مصر دولة مستقلة ذات سيادة فأنها ستؤيد أي طلب تقدمه الحكومة المصرية لدخول عصبة الأمم بالشروط المنصوص عليها في المادة الأولى من عهدالعصبة .(1)

المادة الرابعة:-

تعقد محالفة بين الطرفين المتعاقدين الغرض منها توطيد الصداقة والتفاهم الودي وحسن العلاقات بينهما.

¹ -محمد سليمان غنيم، المعاهدة المصرية الانجليزية، مطبعة دارالكتاب المصرية ،القاهرة ، 1936م ص233

المادة الخامسة:-

يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين بأن لا يتخذ في علاقاته مع البلاد الأجنبية موقفاً يتعارض مع المحالفة وأن لا يبرم معاهدات سياسية تتعارض مع أحكام المعاهدة الحالية.

المادة السادسة:-

إذا أفضي خلاف بين أحد الطرفين المتعاقدين ودولة أخرى إلي حالة تنطوي علي خطر قطع العلاقات مع تلك الدول تبادل الطرفان المتعاقدان الرأي لحل ذلك الخلاف بالوسائل السلمية طبقاً لأحكام عصبة الأمم أو لأي تعهدات دولية أخرى تكون منطبقة علي تلك الحالة.

المادة السابعة

إذا اشتبك الطرفين في حالة حرب بالرغم من أحكام المادة السادسة المتقدم ذكرها فان الطرف الآخر يقوم في الحال بإنجاده بصفته حليفاً وذلك مع مراعاة أحكام المادة العاشرة الآتي ذكرها⁽¹⁾. وتتحصر معاونة صاحب الجلالة ملك مصر في حالة الحرب أو خطر الحرب الداهم أو قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرهما في أن يقدم الي صاحب الجلالة والإمبراطور داخل حدود الأراضي المصرية ومع مراعاة النظام المصري للإدارة والتشريع جميع التسهيلات والمساعدة التي في وسعه بما في ذلك استخدام موانيه ومطاراته وطرق المواصلات. وبناء علي هذا فالحكومة المصرية هي التي لها أن تتخذ جميع الإجراءات الإدارية والتشريعية بما في ذلك إعلان الأحكام العرفية وإقامة وافية علي الأنباء لجعل هذه التسهيلات والمساعدة فعالة.⁽²⁾

المادة الثامنة:-

بما أن قناة السويس الذي هو جزء لا تجزء من مصر هو في نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات كما هو أيضا طريق أساسي للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية فالي إن يحين الوقت الذي يتفق فيه الطرفان المتعاقدان علي إن الجيش المصري أصبح في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة علي القناة وسلامتها

¹ -محمد سليمان غنام، المعاهدة المصرية الانجليزية، المرجع السابق ص236

² -عبدالرازق احمد السنهوري، قضية وادي النيل مصر والسودان، المطبعة الاميرية بالقاهرة، ص38

التامة يرخص صاحب الجلالة الملك والإمبراطور بأن يضع في الأراضي المصرية بجوار القناة بالمنطقة المحدودة في ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة ويشمل ملحق هذه المادة تفاصيل الترتيبات الخاصة بتنفيذها. ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الإحتلال بأى حوال من الأحوال . كما إنه لا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية.

ومن المتفق عليه إنه إذا اختلف الطرفان المتعاقدان عند نهاية مدة عشرين سنة المحدودة في السادسة عشرة علي مسألة إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضروري الآن الجيش المصري أصبح في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة علي القناة وسلامتها التامة فأن هذا الخلاف يجوز عرضه علي مجلس عصبة الأمم للفصل فيه طبقاً لإحكام عهد العصبة النافذة وقت توقيع هذه المعاهدة أو علي أي شخص أو هيئة للفصل فيه طبقاً للإجراءات التي قد يتفق عليها الطرفان المتعاقدان.

المادة التاسعة:-

يحدد باتفاق خاص بين بيرم بين الحكومة المصرية وحكومة المملكة المتحدة ما تتمتع به من إعفاء وميزات في الوسائل القضائية والمالية قوات صاحب الجلالة الملك والإمبراطور التي تكون موجودة في مصر طبقاً لأحكام هذه المادة.

المادة العاشرة

ليس في أحكام هذه المعاهدة ما يمس أو ما يقصد به أن يمس بأى حالة من الأحوال الحقوق والالتزامات المترتبة أو التي قد تترتب لأحد الطرفين المتعاقدين أو عليه بمقتضى عهد عصبة الأمم أو ميثاق منع الحرب الموقع عليها بباريس في 2 اغسطس سنة 1928م. المادة الحادية عشرة:-

1- مع الاحتفاظ بحرية عقد إتفاقات جديدة في المستقبل لتعديل إتفاقيتي 19يناير و10يوليو سنة 1899م قد إتفق الطرفان المتعاقدان علي إدارة السودان مستمدة من الإتفاقيتين المذكورتين ويواصل الحاكم العام بالنيابة عن كلا الطرفين المتعاقدين مباشرة السلطات المخولة له بمقتضى هاتين الإتفاقيتين(1).

1-راشد البراوي،مجموعة الوثائق السياسية الجزء الاول،المرجع السابق،ص153

والطرفان المتعاقدان متفقان علي أن الغاية الأولى لإدارتهما في السودان يجب أن تكون رفاهية السودانين وليس في نصوص هذه المادة أى مساس بمسألة السيادة علي السودان.

2- وبناء علي ذلك تبقى سلطة تعيين الموظفين في السودان وترقيتهم مخولة للحاكم الذي يختار المرشحين الصالحين من بريطانيين ومصريين عند التعيين في الوظائف الجديدة التي لا يتوفر لها سودانيون أكفاء.

3- يكون جنود بريطانيون وجنود مصريون تحت تصرف الحاكم العام للدفاع السودان فضلا عن الجنود السودانيين.

4- تكون هجرة المصريين إلي السودان خالية من كل قيد إلا فيما يتعلق بالصحة والنظام العام.

5- لا يكون هناك تمييز في السودان بين الرعايا البريطانيين وبين الرعايا المصريين في شئون التجارة والمهاجرة أو في الملكية .

6- إتفق الطرفان المتعاقدان علي الأحكام الواردة في ملحق هذه المادة فيما يتعلق بالطريقة التي تصبح الاتفاقات الدولية سارية في السودان.

المادة الثانية عشر

يعترف صاحب الجلالة الملك والإمبراطور بأن المسؤولية عن أرواح الأجانب وأموالهم في مصر هي من خصائص الحكومة المصرية دون سواها وهي التي تتولي تنفيذ وأجباتها في هذا الصدد.

المادة الثالثة عشر

يعترف صاحب الجلالة الملك والإمبراطور بأن نظام الإمتيازات القائم بمصر الآن لم يعد يلائم روح العصر ولا حالة مصر الحاضرة. ويرغب صاحب الجلالة ملك مصر في الغاء هذا النظام دون إبطاء وقد إتفق الطرفان المتعاقدان علي الترتيبان الواردة بهذا الشأن في ملحق هذه المادة (1).

¹- إسماعيل احمد ياغي ومحمود شاکر، تاريخ العالم الاسلامي الحديث والمعاصر ج2، دار المريخ للنشر، الرياض، ص37

المادة الرابعة عشرة:-

تلغى المعاهدة الحالية جميع الإتفاقات أو الوثائق القائمة التي يكون إستمرار بقائها منافياً لأحكام هذه المعاهدة ويجب أن يعد باتفاق الطرفين المتعاقدين إذا طلب أحدهما ذلك بيان بالاتفاقات والوثائق الملغاة وذلك في مدي ستة أشهر من نفاذ هذه المعاهدة.

المادة الخامسة عشرة

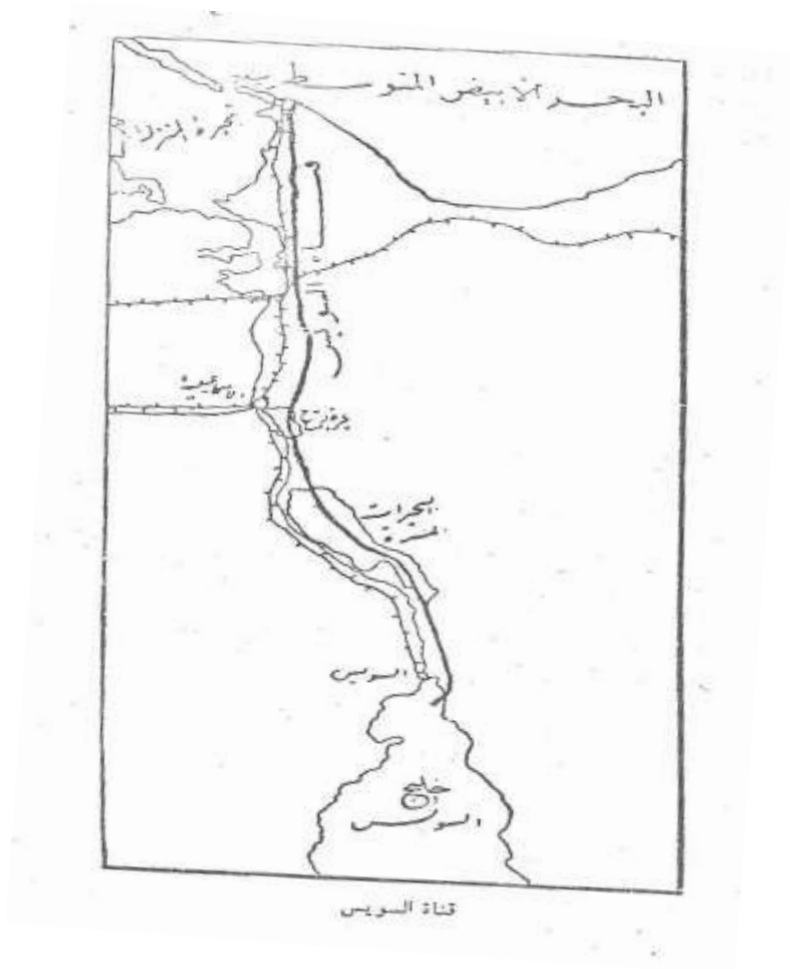
إتفق الطرفان المتعاقدان علي أن أي خلاف ينشا بينهما بصدد تطبيق أحكام المعاهدة الحالية أو تفسيرها ولا يتسنى لها تسويته بالمفاوضات بينهما مباشرة بل يعالج بمقتضي أحكام عهد عصبة الأمم.

المادة السادسة عشرة:-

يدخل الطرفان المتعاقدان في المفاوضات بناء علي طلب أي منهم في أي وقت بعد انقضاء مدة عشرين سنة علي تنفيذ هذه المعاهدة وذلك بقصد إعادة النظر⁽¹⁾. بالاتفاق بينهما في نصوص المعاهدة بما يلائم الظروف السائدة حينذاك فإذا لم يستطيع الطرفان المتعاقدان الإتفاق علي نصوص المعاهدة التي أعيد نظرها يحال الخلاف إلي مجلس عصبة الأمم للفصل فيه طبقاً لأحكام عهد العصبة النافذة وقت هذه المعاهدة أو إلي أي شخص أو هيئة للفصل فيه طبقاً للإجراءات التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان ومن المتفق عليه أن أي تغيير للمعاهدة عند نظرها يكفل استمرار التحالف بين الطرفين للمعاهدة عند إعادة نظرها يكفل إستمرار التحالف بين الطرفين المتعاقدين طبقاً للمبادئ التي تتطوي عليها المواد (4،5،6،7) ومع ذلك ففي أي وقت بعد إنقضاء مدة عشر سنوات علي تنفيذ المعاهدة يمكن الدخول في مفاوضات برضا الطرفين المتعاقدين بقصد إعادة النظر فيها كما سبق بيانه.

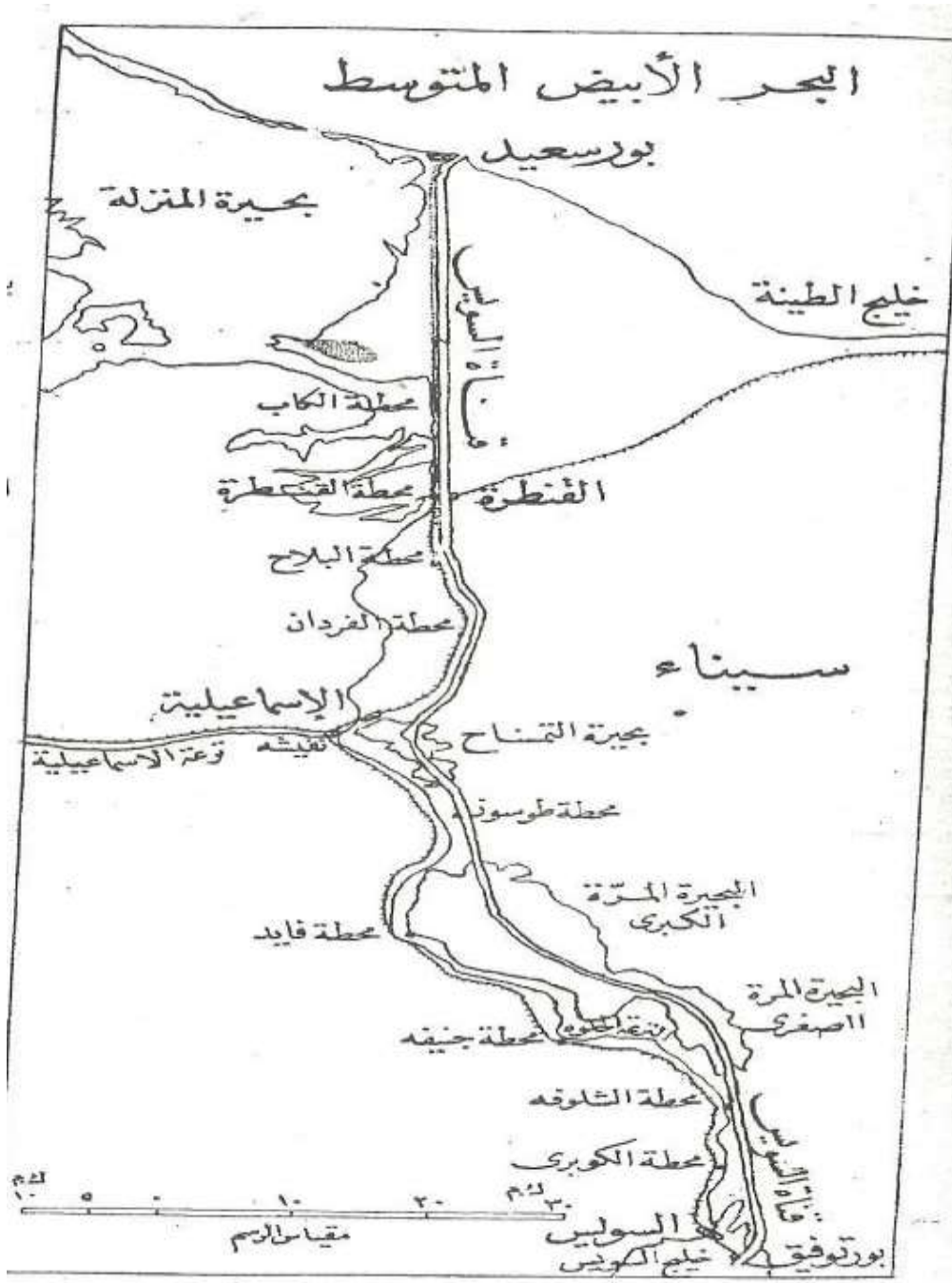
¹-إسماعيل احمد ياغي ومحمود شاكر، تاريخ العالم الاسلامي الحديث والمعاصر ج 2، المرجع السابق، ص38

الخرائط:-



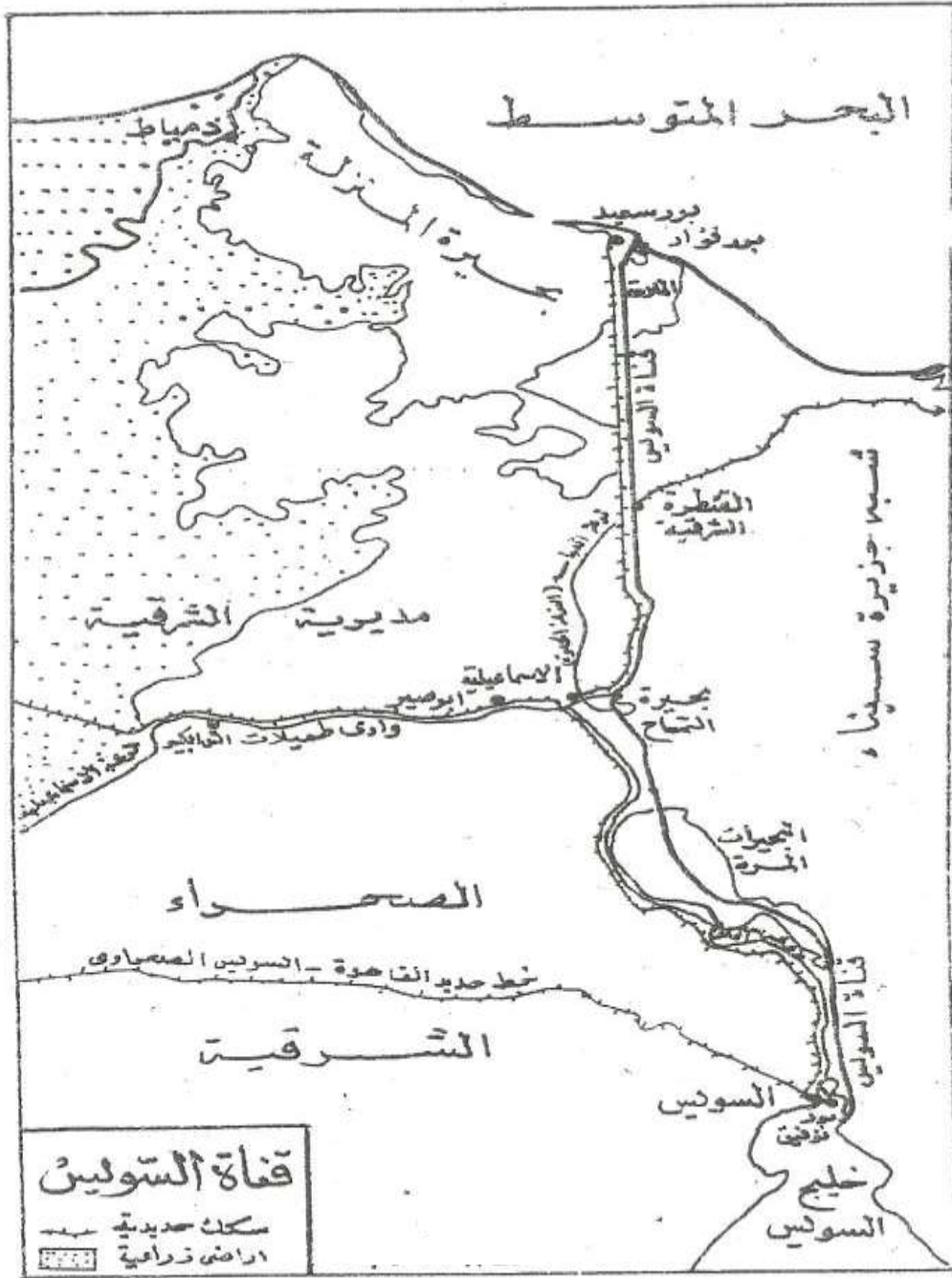
خريطة رقم (1)

خريطة قناة السويس



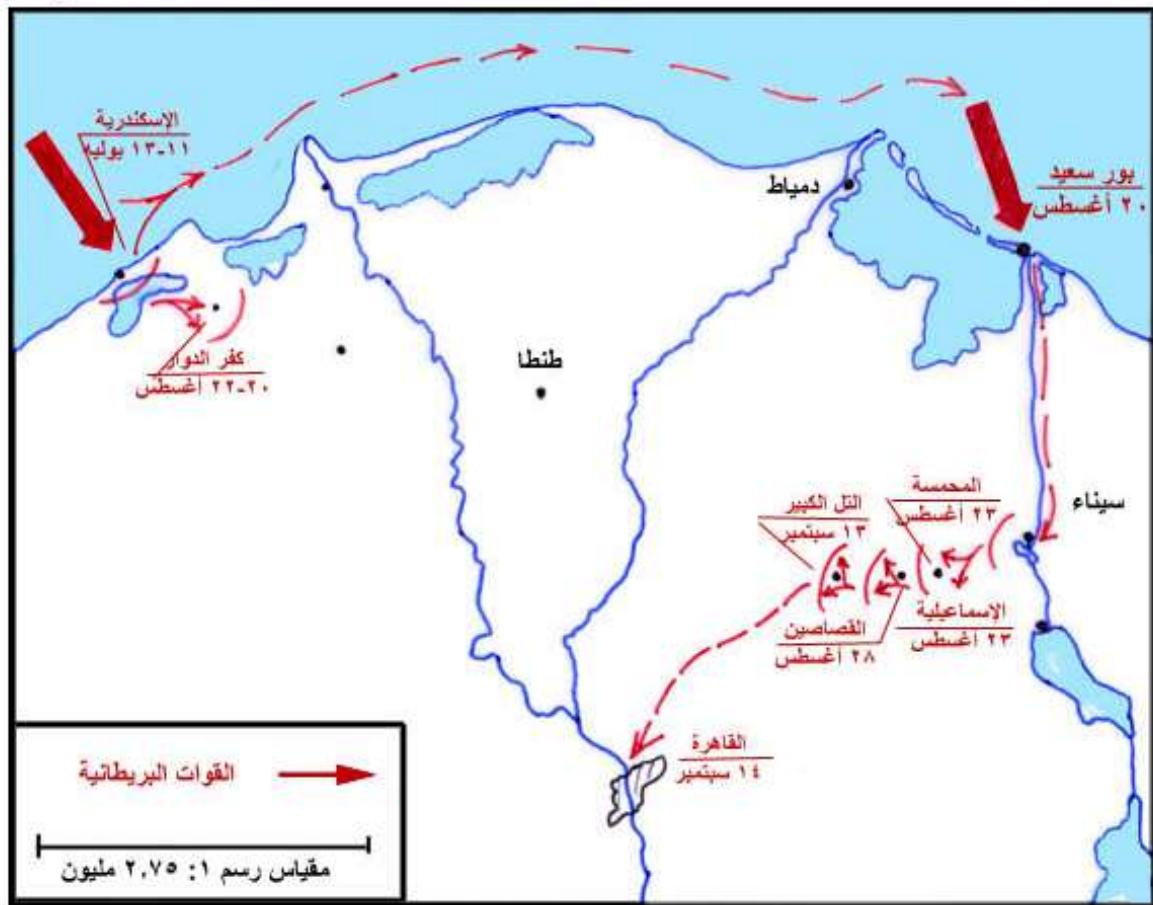
خريطة رقم (2)

قناة السويس



خريطة رقم (6)

المعارك في الجبهة الشرقية بين العراقيين والانجليز



خريطة رقم (7)

الاحتلال الانجليزي لمصر 1882م

تثبيت قائمة المراجع والمصادر

المصادر:-

1. احمد عرابي ،كشف الستار عن سر الاسرار في النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية جزءان ، دارالكتاب بالقاهرة السيدرشيدرضا، تاريخ الاستاذ الشيخ الامام محمدعبد الجزة الاول، مطبعة المنار،القاهرة،1931م
2. احمد عزت عبدالكريم واخرون ،تاريخ مصر في العصر الحديث ،دارمصر للطباعة والنشر 1958
3. السيد رجب أبو حرارة ،الأزمة المالية في عهد إسماعيل ،د،ت
4. احمد عبدالرحيم مصطفى ، مشكلة قناة السويس، دارالمعارف مصر1968م
5. حسن العشماوي، حصادالايام ،دارالتوزيع والنشرالقاهرة ،1957م
6. حسن علي الحلوه،القضية المصرية 1882-1954، المطبعة الاميرية القاهرة 1955،
7. روؤف عباس حامد،مذكرات محمد فريد، عالم الكتاب ،1975م
8. راشدالبراوي ،مجموعة الوثائق السياسية الجزء الأول ،المركز الدولي لمصر والسودان وقناة السويس،مكتبة النهضة المصرية،الطبعة الاولى1952م
9. روؤف عباس حامد،النظام الاجتماعي في مصر في ظل الملكيات الزراعية الكبيرة 1837-1914م، دار الفكر الحديثة للطباعة والنشر، القاهرة ،الطبعة الاولى ،1973م
10. راشدالبراوي ومحمد حمزة عليش ،التطورالاقتصادي في مصر في العصر الحديث ، مكتبة النهضة ،القاهرة ،1944م
11. شوقي عطاءالله الجمل واخرون ،الموسوعة الافريقية المجلدالثاني ، دارمجي للطباعة والنشر،القاهرة،1977م
12. شوقي الجمل وعبدالله عبدالرازق ابراهيم ،تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر ، دارالثقافة للنشر والتوزيع ،القاهرة،1977م
13. صالح رمضان ،الحياة الاجتماعية في مصر في عصر اسماعيل،د0 ،منشأة المعارف ،الاسكندرية ،1977

14. صبحي ،تاريخ الحياة النيابية في مصر من عهد ساكن الجنان محمد علي باشا الجزء الرابع، دار الكتب المصرية ،القاهرة،1947م
15. صبحي وحيد في أصول المسالة المصرية ،الهيئة المصرية العامة للكتاب،القاهرة 1950
16. صبحي وحيد ،في اصول المسالة المصرية ،مطبعة مصر شركة مساهمة مصرية،القاهرة
17. صلاح عيسي ،الثورة العرابية ،المؤسسة العربية للدراسات والنشر،الطبع الاولي ، القاهرة 1972م
18. عبد اللطيف حمزة،العقدة الشركسية عند مدرسة الشيخ محمد عبده ، مطبعة جامعة ،القاهرة 1958م
19. عبد الفتاح نديم،سلافه النديم في منتجات السيد عبد الله النديم الجزء الأول، الجزء الأول ،الطبعة الثانية ،القاهرة ،1914م
20. عبد العزيز الرفاعي ،فجر الحياة النيابية في مصر، المؤسسة المصرية للتأليف والنشر،القاهرة 1962م
21. عبد العاطي احمد،الفكر السياسي للإمام محمد عبده، الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة 1978م
22. عبدالعزيز محمدالشناوي ،قناة السويس والتيارات السياسية التي احيطة بانشائها ،معهدالبحوث والدراسات العربية القاهرة،1967
23. عبدالرحمن الرفاعي ،الثورة العرابية والاحتلال الانجليزي ، مكتبة النهضة للطباعة ،القاهرة،الطبعة الثانية 1949م
24. عطاءالله وشوقي الجمل سياسة مصر في البحر الاحمر ،الهيئة المصرية العامة للكتاب ،القاهرة ،1974م
25. عبدالله زكريه واخرون،جغرافية وتاريخ السودان ومصر وليبيا ، دارالايام للطباعة والنشر،1979م

26. عاصم الدسوقي ، كبارملاك الاراضي الزراعية ودورهم في المجتمع ، دارالثقافة الجديد،القاهرة،الطبعة الاولى 1975
27. عاصم الدسوقي،فهم تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي ، دارالكتاب الجامعي ،القاهرة ،الطبعة الاولى 1981م
28. عاصم الدسوقي،مصر في الحرب العالمية الثانية،دارالكتاب الجامعي،القاهرة ،الطبعة الثانية ،1982م
29. عبدالعزيز سليمان انور،تاريخ مصر الاجتماعى،ملتزم للطباعة والنشر،مكتبة سعديرفعت جامعة عين شمس،الطبعة الرابعة 1985م
30. عفاف لطفي السيد،تجربة مصر الليبرالية، ترجمة عبد الحميد سليم ،المركز العربي للبحث والنشر،القاهرة،1981م
31. عبدالعظيم رمضان ،الجيش المصري في السياسة ،الهيئة المصرية العامة العامة للكتاب ،القاهرة، 1977م
32. عبدالرحمن الرافعي ،في اعقاب الثورة المصرية،مكتبة النهضة المصرية ،القاهرة ،الطبعة الثانية 1948م
33. عبدالرحمن الرافعي ،مصر والسودان في اوائل عهد الاحتلال ، مكتبة النهضة المصرية ،القاهرة ،الطبعة الثانية ،1948م
34. عبدالرحمن الرافعي ،عصر اسماعيل الجزء الاول، دارالمعارف ،القاهرة ،الطبعة الثالثة 1982م
35. عبدالرحمن الرافعي،عصر اسماعيل الجزء الثاني ، دارالمعارف ،القاهرة ،الطبعة الثانية 1982م
36. عبدالرحمن الرافعي،مصطفى كامل باعث الحركة الوطنية ، مكتبة النهضة المصرية 1962 ،الطبعة الرابعة
37. عبد الرحمن الرافعي ،مصر والسودان في أوائل عهد الاحتلال، مكتبة النهضة المصرية ،الطبع الأولي ،القاهرة 1942م

38. عبدالرحمن الرافعي، الثورة العراقية والاحتلال الانجليزي، مطبعة النهضة
القاهرة 1948م، الطبعة الأولى
39. عبدالرحمن الرافعي، ثورة 23 يوليو 1952م، مكتبة النهضة، 1959
40. عبد الرحمن الرافعي، ثورة 1919م، الجزء الأول
41. عبدالرحمن الرافعي، عصر محمد علي، دار المعارف، القاهرة، الطبعة الرابعة،
1982م
42. عبدالرحمن البرج تاريخ العالم العربي الحديث والمعاصر، دارالتعليم الجامعي
للطباعة والنشر والتوزيع
43. عبدالحميد ابوبكر، قناة السويس والايام التي هزت الدنيا، الهيئة المصرية العامة
للكتاب 1980
44. عبد الرحمن الجبرتي، تاريخ وعجائب الاثار في التراجم والابخار الجزء الثالث، الطبعة
الثالثة، دار الكتاب للطباعة والنشر، بيروت
45. عبدالخالق الاشين، سعد زغلول ودوره في السياسة المصرية 1914-
1927، دار العودة بيروت، مكتبة القاهرة 1974م
46. عبد اللطيف حمزة، أدب المقال الصحفية في مصر، الجزء الأول، دار الفكر العربي
الأولي، القاهرة 1950
47. عبد اللطيف حمزة، العقدة الشركسية عند مدرسة الشيخ محمد عبده، مطبعة جامعة
القاهرة 1958م
48. علي بركات، تطور الملكية الزراعية في مصر 1813-1914م وأثره علي الحركة
السياسية، دار الثقافة الجديدة، القاهرة، 1977م
49. عبدالروؤف احمد عمرو، قناة السويس والعلاقات الدولية، دار المعارف
مصر 1968م
50. فؤاد كرم، النظارات الوزارات و المصرية الجزء الاول، دار الكتاب، القاهرة، 1969م
51. كامل الشريف، المقاومة السرية في قناة السويس، مكتبة المنارة الاردن، الطبعة
الثانية، 1984م

52. محمد كامل مرسي الملكية العقارية في مصر وتطورها التاريخي منذ عهد
الفراعة حتى الآن ، ، مصر، 1936م
53. مصطفى الحفناوى، كتاب "قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة" المكتبة الأنجلو
المصرية. طبعة 1956
54. محمد فؤادشكري ،مصر والسودان وتاريخ وحدة وادي النيل السياسية في القرن
التاسع عشر 1820-1899م، ملتزم للطباعة والنشر الطبعة الثالثة ، دارالمعارف
بمصر، القاهرة ، 1963
55. محمدصبري ،كتاب القناة اسرار قضية التدويل واتفاقية 1888م، القاهرة ، الطبعة
الثانية ، 1957
56. محمدسليمان غنام ،المعاهدة المصرية الانجليزية ، مطبعة دارالكتاب المصرية
، القاهرة ، 1936م
57. محمدالشرقاوي ،مصرفي القرن الثامن عشرالجزءالثالث، مكتبة الانجلو
مصرية، الطبعة الثانية ، 1957م
58. مصطفى النحاس، الفلاح وحالتهاالاقتصادية والاجتماعية ،مطبعة المقتطف
والمقطم، القاهرة 1926
59. تاريخ مصرالاقتصادي و المالي في العصرالحديث ،القاهرة ، الطبعة الثالثة
، 1954م
60. محمدصفوة ،انجلترا وقناة السويس، المكتبة التجارية الكبرى، القاهرة ، 1950م
61. محمد صفوت، مصر المعاصرة ، 1959م
62. محمد فهمي لهيطة تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة ،لجنة التأليف
والترجمة والنشر، الطبعة الثانية ،القاهرة، 1944
63. محمودفهمي، البحر الزاخر في تاريخ العالم واخبارالاول والآخرالجزءالاول، المطبعة
الاميرية ، الطبعة الاولى القاهرة ، 1894م
64. مكى الطيب شبكية ،العرب والسياسة البريطانية في الحرب العالمية
الاولى، دارالثقافة، بيروت لبنان

65. مكي الطيب شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل مصر والسودان ، دار الثقافة بيروت ،لبنان
66. مكي الطيب شبكية، بريطانيا وثورة 1919م المصرية، معهد البحوث والدراسات العربية 1976م
67. محمد عبدالرحمن البرج ، من بنزرت الي السويس ، دار المعارف مصر 1968م
68. مصطفى الحفناوي، قصة قناة السويس
69. محمد عبد الرحمن برج، قناة السويس وأهميتها السياسية و الاستراتيجية و أثرها علي العلاقات المصرية البريطانية، دار الكاتب العربي طبعة 1968
70. محمود حلمي ، ثورة 23 يوليو 1952م، الجزء الاول ، مطبعة العماد، القاهرة ، الطبعة الاولى، 1966م
71. محمد عبدالحميد الحفناوي ، معركة الجلاء 1945-1954م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1988م
72. محمود الخفيف ، احمد عرابي الزعيم المفترى عليه الجزء الأول ، مكتبة الهلال ، القاهرة ، 1971م
73. محمد حسنين هيكل ، مذكرات في السياسة المصرية الجزء الثالث ، دار المعارف ، القاهرة ، الطبعة
74. محمد حسنين هيكل ، واخرون معركة السويس ، دار الشروق ، الطبعة الاولى 1989م
75. محمد فريد ابو حديد ، امتنا العربية، دار المعارف ، مصر، 1960
76. يوسف النحاس ، صفحات من تاريخ مصر السياسي الحديث ، مطبعة شركة مساهمة مصرية ، مصر 1951م

المراجع :-

77. احمد عبدالعزيز ، تركيا في القرن العشرين ، المكتب الجامعي الحديث ، القاهرة، 2012م الحسين الحسين معدي، موسوعة الحرب العالمية الأولى والثانية ، دار الحرم للتراث ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، 2011م

78. الهادي مصطفى ابولقمة و محمدعلي الاعور، الجغرافيا البحرية
79. السيد حسين جلال، قناة السويس والاطماع الاستعمارية الدولية ، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 2006 محمد خليل
80. ابراهيم شحاتة حسن مصر والسودان، ووجه الثورة في نصيحة احمدالعوام 1945-1946م، مؤسسة الثقافة الجامعة، الاسكندرية 1971م،
81. اسماعيل احمدياغي، العالم العربي في التاريخ الحديث، مكتبة العبيكان، الطبعة الاولى 1997م
82. احمدعلي اسماعيل البيئة المصرية، دار الثقافة لنشر والتوزيع، القاهرة، 2003م
83. احمد عزت عبدالكريم واخرون، مصر والسودان، دار مصر للطباعة، القاهرة
84. ابومسلم يوسف، موسوعة حكام مصر من الفتح الاسلامي الي العصر الحديث والمعاصر الجزء الثاني، مركز الاسكندرية للكتاب، الطبعة الثانية، 2006م
85. ابراهيم محمد حسنين، تاريخ الدولة العثمانية، دارالتعليم الجامعي للطباعة والنشر والتوزيع، الاسكندرية 2013م
86. السيد حسين جلال، الصراع الدولي حول قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2006
87. السيد احمدعلي عثمان العقيد، مصر في القرن الافريقي قرن التاسع عشر، الدار العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى 2006
88. انور عبدالملك، نهضة مصر، الهيئة المصرية للكتاب 1983م
89. جابر عبد السلام هلال، كتاب "السر الكبير.. أسرار وخفايا تأميم قناة السويس"، دار العلوم. طبعة 2007، الطبعة
90. جلال يحيى، العالم العربي الحديث والمعاصر، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2001م
91. جمال حماد، المعارك الحربية علي الجبهة المصرية، دار الشروق، القاهرة، الطبعة الاولى 2002م

92. جمال حماد ،الحكومة الخفية في عهد جمال عبدالناصر ،الزهراء للاعلام العربي ،
الطبعة الثالثة 1989م
93. جعفر عباس حمدي ،تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر ، دار الفكر للطباعة
والنشر والتوزيع ،عمان ،الطبعة الاولى 2002م
94. جميلة عيسي، الصراع البريطاني الفرنسي حول البحر الاحمر 1798-1869م
95. جلال يحيى ،العالم العربي الحديث والمعاصر منذ الحرب العالمية الثانية
الجزء الثالث، الكتب الجامعي ،الاسكندرية، 1998م
96. حمد صادق سعد، من صفحات اليسار المصري في اعقاب الحرب العالمية الثانية
1945-1946م ، مكتبة مدبولي القاهرة
97. حلمي محروس، تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر الجزء الاول والثاني
98. خليل ساحل اوغني ،من تاريخ الاقطار العربية في العهد العثماني ، استانبول، 2000م
99. رافت غنيمي الشيخ ،مصر والسودان في العلاقات الدولية ، د،ت
100. رافت غنيمي، تاريخ العرب الحديث ، دار الثقافة للطباعة والنشر، القاهرة، 1991م
101. رفعت السعيد خالدمحي الدين، الاسس الاجتماعية لثورة العرابية ، مكتبة مدبولي
القاهرة،
102. رضا احمد شحاتة ،الدبلوماسية المصرية والصراع الدولي حول قناة السويس
القاهرة، 1995م
103. زهير رياض ،الاستعمار الاوربي للافريقيا في العصر الحديث، مكتبة الجامعات لنشر
القاهرة،
104. زاهر رياض مصر، ودول افريقيا ، دار النهضة العربية ،القاهرة
105. سمير فرج ،الدولة العثمانية ، مركز الياية النشر والاعلام، الطبعة الاولى، 2007م
106. سليم النقاش، مصر للمصريين ،الجزءان الربع والخامس ، الاسكندرية، 1884م
107. سعد بدير الحلواني ،التاريخ الافريقي الحديث ، دار الكتب المصرية
القاهرة، الطبعة الاولى 1999م

108. سليمان حزين ،حضارة مصر ارض الكنانة، دارالشروق ،القاهرة، الطبعة الاولى
1991م
109. شوقي الجمل وعبدالله عبدالرازق ابراهيم ،تاريخ مصر المعاصر، دارالثقافة
للتنشر والتوزيع ،القاهرة، الطبعة الاولى 1999م
110. شوقي الجمل وعبدالله عبدالرازق ،معالم تاريخ مصر الحديث والمعاصر ، دارالثقافة
للتنشر والتوزيع ،القاهرة ، الطبعة الأولى 1996م
111. شوقي عطاءالله الجمل وعبدالله عبدالرازق ابراهيم ،تاريخ افريقيا الحديث
والمعاصر، دار الزهور الرياض ، الطبعة الرابعة 2000م
112. صبحي عبدالمنعم عبدالحميد سلمان، دراسات في تاريخ الدولة العثمانية ، مكتبة
الراشد، الرياض، 2004
113. صلاح احمد هريدي ،دراسات في تاريخ العرب الحديث ،عين للدراسات والبحوث
الانسانية والاجتماعية، القاهرة، 2005م
114. عبدالعزيز محمد الشناوي ،السخرة في حفر قناة السويس ،الهيئة المصرية العامة
للكتاب ،القاهرة عمرالديراوي ،الحرب العالمية الاولى ، دارالملايين ،بيروت ، الطبعة
الثامن عشر 2003
115. عبدالعظيم شوقي الجمل ،الدور الافريقي لثورة 23 يوليو 1925م ، الهيئة العامة
للكتاب 1994 عودة بطرس عودة ،عبدالناصر والاستعمار العالمي الجزء الاول ، مؤسسة
ناصر الثقافية -السلسلة القومية 12
116. عبدالعليم علي ابوهيكل، العلاقات العربية العثمانية الحديثة ، الدار العربية، القاهرة
، 2011م
117. عبدالعليم علي ابوهيكل، العثمانيون والعرب، دارالثقافة العربية ،القاهرة، 2011م
118. عبدالعظيم رمضان ،الصراع الاجتماعي والسياسي في مصر ، مكتبة مدبولي
119. عبدالحليم خفاجي عندما غابت الشمس ،مكتبة الفلاح ،الكويت ، الطبعة الثالثة ،
1983م

120. عبدالمالك خلف التميمي واخرون ،تاريخ العرب الحديث والمعاصر منذ بداية القرن السادس عشر حتي الحرب العالمية الاولي ،لجنة التأليف والتعريب ، الطبعة الاولي ،الكويت ،2006
121. عمربك لظفي ،الامتيازات الاجنبية ،القاهرة ،1322هـ
122. عمرعبدالعزیز عمر،تاريخ المشرق العربي 1516-1922م، دار الطباعة للنشر والتوزيع ،بيروت
123. عبدالوهاب احمدعبدالرحمن ،تاريخ العربي الحديث 1798-1920م، دار القلم للنشر والتوزيع ،دبي ،الطبعة الثانية 1995م
124. عبدالعزيز سليمان، تاريخ اروبا الحديث والمعاصر،الجهاز المركزي للكتب الجامعية والمدرسية والوسائل التعليمية
125. عايدہ مجذوب كمال الدين ،معالم في تاريخ العرب الحديث والمعاصر، مكتبة الناشر الرشد،حائل،2009
126. عبدالعظيم رمضان، الصراع الاجتماعي والسياسي في مصر،مكتبة مدبولي الطبعة الثانية
127. علي خليل احمد،الدولة العثمانية ،دارالحامد للطباعة والنشر والتوزيع ،الاردن،الطبعة الاولي ،2010م
128. عبد العظيم رمضان ،تطور الحركة الوطنية في مصر ،مكتبة مدبولي
129. علي الحديدي ،عبد الله النديم خطيب الوطنية ، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والطباعة والنشر وإعلام العرب ،القاهرة ،د،ت
130. فيصل محمد موسي موجز تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر. ، دار النيلين للنشر الخرطوم الطبعة الثانية 1999م
131. فرغلي علي تسن هريدي ، تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر، العلم والايمان ،الطبعة الاولي ،الاسكندرية 2008م
132. لطيفة سالم ،القوي الاجتماعية في الثورة العرابية الجذور والاحداث ،مكتبة مدبولي ،القاهرة ،الطبعة الاولي 2004

133. لطيفة سالم ،زمة السويس 1954-1957م ،مكتبة مدبولي ،القاهرة 1996م
134. لطيفة سالم فاروق الاول ،مكتبة مدبولي ،القاهرة، الطبعة الاولى ،1989م
135. محمد جمال الدين المسدوي وآخرون ،مصر والحرب العالمية الثانية ، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية الاهرام
136. محمد محسن ،التاريخ السري لمصر ، دار المعارف ، القاهرة
137. محمد السيد غلاب وآخرون ،بلدنا السويس ، الدار المصرية للتأليف والترجمة
- محمد عبدالرحمن البرج ،دراسة في الحركة الوطنية المصرية 1908-1910م ، ،المكتبة الانجلو المصرية ،الطبعة الاولى ،1980م،
138. محمود السيد ،افريقيا والاطماع الغربية ،مؤسسة شباب الجامعة ،الاسكندرية 2009
139. ممدوح انيس فتحي ،مصر من الثورة الي النكسة مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ،الطبعة الاولى
140. محمد فؤاد شكري ،مصر والسودان ، دار الكتب والوثائق القومية بالقاهرة ،2011م
141. محمود يونس ،قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها ، الطبعة الاولى ،القاهرة، 2006 -- محمد صبري ،تاريخ مصر ، مكتبة مدبولي ،الطبعة الاولى ،1999م
142. محمد محمد الصلابي ،تاريخ الدولة العثمانية ،علي مكتبة الايمان ،المنصورة ،الطبعة الثانية، 2006
143. محمد عبدالرحمن البرج ،التاريخ العربي الحديث والمعاصر ، دار التعليم الجامعي للطباعة والنشر والتوزيع ،الاسكندرية 2010م
144. مفيد الزبيدي ،موسوعة العالم العربي الحديث والمعاصر ، دار اسامة لنشر والتوزيع ،الاردن ،الطبعة الثانية ،2004م
145. محمد سعيد محمد الحسن عبدالناصر والسودان ، دار ميدلايت المحدودة -مكتبة البكس الخرطوم ،الطبعة الاولى ،1992م
146. محمود عباس احمد عبدالرحمن معالم مصر الحديثة والمعاصرة تاريخ وحضارة ، الدار العالمية لنشر والتوزيع والمجلس الاعلي للآثار ،الطبعة الاولى ،2006م

147. مجدي محمدياض، قناة السويس ويوميات التاميم ، المكتبة الاكاديمية ، القاهرة ، الطبعة الاولى ، 2011م
148. محمد أنيس والسيد رجب أبو حرازه، التطور السياسي للمجتمع المصري الحديث ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، د،ت
149. محمد فؤاد شكري، الحملة الفرنسية وخروج الفرنسيين من مصر، دار الفكر العربي
150. محمود السيد، افريقيا ما وراء الصحراء من الاستعمار الي الاستقلال ، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات 2003م
151. ناصر الانصاري ، موسوعة حكام مصر من الفراعنة الي اليوم ، دار الشروق ، القاهرة ، الطبعة الاولى 1993م
152. ناصر الانصاري، المجلد في تاريخ مصر ، دار الشروق ، القاهرة ، الطبعة الاولى 1993م
153. يوسف فضل حسن، دراسات في تاريخ السودان وافريقيا وبلاد العرب الجزء الثالث ، د،ت
- المراجع اجنبية:-**
154. هنري عيروط ، ترجمة محي الدين الليان ووليم داود مرقص الفلاحون ، مؤسسة الحلبي ، القاهرة 1968م
155. لويس عوض، تاريخ الفكر المصري الحديث من عصر اسماعيل الي ثورة 1919م الجزء الاول ، مكتبة مدبولي القاهرة
156. نللي حنا ، ترجمة وتقديم روؤف عباس ، تجارة القاهرة في العصر العثماني ، دار المصرية اللبنانية ، الطبعة الاولى
157. لأندز دافيد ، ترجمة عبدالعظيم أنيس ، بنوك و باشاوات مصر دار المعارف ، القاهرة ، 1966م
158. فارمان ألبرت، ترجمة عبد الفتاح عنايت مصر وكيف غدر بها ، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والشر ، القاهرة 1964م

159. بيبيرج ،ترجمة وتقديم عبدا لخالق الأشين وعبدالحميد فهمي الجمل ، دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة ،مكتبة الحرية الحديثة جامعة عين شمس،القاهرة ،1976م
160. الفريديسكاون بلنت ،تقديم عبدالقادر حمزة ،راجعاه ووفق علي مافية الشيخ محمدعيد التاريخ السري للاحتلال الانجليزي لمصر
161. هيلين ان ريفلين ،ترجمة حمدعبدالرحيم مصطفى الحسين الاقتصاد والادارة في مصر ،دارالمعارف مصر ،القاهرة
162. جون مارلو ،ترجمة عبدالعظيم رمضان تاريخ النهب الاستعماري لمصر ،الهيئة المصرية للكتاب ،1986م
163. ثيودور روشنين ترجمت عبدالحميدالعبادي ومحمد بدران ،، تاريخ المسالة المصرية 1875-1910، ، دارالوحدة للطباعة والنشر 1981م
164. الياس زاخورة ،مرأة العصر في تاريخ ورسوم اكابر الرجال بمصر، المطبعة العمومية ،القاهرة 1879
165. فيليب جلاذ قاموس ،الادارة والقضاءالجزءالثالث
166. جيستاف نيقولو ماريوس فونتان ترجمة عباس أبو غزالة المركز القومي للترجمة. افتتاح قناة السويس.. رحلة الملوك 196
167. جيستاف نيقول وماريوس فونتان ترجمة عباس أبو غزالة كتاب "حفر قناة السويس.. المشروع والتنفيذ - دراسة في تاريخ الممارسات التقنية" ،مركز عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، طبعة 2005،
168. علماءالحملة الفرنسية ، ترجمة زهير الشائب وصف مصر الجزءالاول ،مكتبة مدبولي ،القاهرة 1980م
169. علماءالحملة الفرنسية ،ترجمت زهيرالشائب وصف مصر الجزءالثالث ،مكتبة مدبولي ،القاهرة ،1980م
170. كوكاز هيدزوير،ترجمة احمدعبدالرحيم مصطفى المانيا الهلترية والمشرق العربي ،دارالمعارف مصر 1968م

171. لورد كرومر ،ترجمة عبدالعزيز عرابي ،الثورة العرابية ، الشركة العربية لطباعة والنشر، الطبعة الاولى، 1958م
172. قليني فهمي باشا ،مذكرات قليني فهمي الجزء الاول ،مطبعة صادق ،الطبعة الثالثة ، المنيا 1947م
173. جرجس حنين ،الاطيان والضرائب في القطر المصري، المطبعة الاميرية ،الطبعة الاولى القاهرة ،1904م
174. ماري لوري لرونيية لوكرنت،ترجمة جمال أليطاني ونجيب أمين، بورسعيد عمارة القرن التاسع عشر والعشرين جمعية الثقافة الفرنسية في بورسعيد
175. جون جنتر داخل افريقيا ،دار الانجلو مصرية ،القاهرة، 1957م-
176. بيبير كرابنيس،ترجمة فؤاد صروف إسماعيل المفترى عليه، دار النشر الحديث، د،ت
177. المذكرات
178. أكرم الحوراني، مذكرات الحوراني
179. احمد شفيق ،مذكراتي في نصف قرن الجزء الاول ، مطبعة مصر، 1934م
180. احمد عرابي مذكرات عرابي
181. ابراهيم الهلباوي، مذكرات تاريخ حياة ابراهيم الهلباوي الجزء الاول ، دار الوثائق القومية بالقاهرة
182. عبدالله النديم،عبدالله النديم ومذكراته السياسية، مكتبة الانجلومصرية ،القاهرة
183. عبدالله النديم ،جمعها محمد احمد خلف الله ،عبدالله النديم ومذكراته السياسية ، مكتبة الانجلو بالقاهرة ،1956م
184. عبداللطيف البغدادي ،مذكرات عبداللطيف البغدادي ، الجزء الاول
185. محمد عبده،،جمعها وقدمها طاهر الطناحي مذكرات محمد عبده ، مكتبة الهلال القاهرة ،1961

الدوريات

186. جريدة السودان الجديد مجلد رقم 46، دار الوثائق القومية السودانية ،الخرطوم
1950 .
187. جريدة الرأي العام مجلد 48 رقم، دار الوثائق القومية السودانية ،الخرطوم 1956م
188. مجلة العربي ،محمدالمخزنجي ،العدد 577،ديسمبر 1999م