

البحر الأحمر

كطريق تجارى فى العصور الحديثة

شاهد القرن الخامس عشر فى نهايته حادثا هاما فى تاريخ العالم الاقتصادى : وهو كشف البرتغاليين عن الطريق البحرى إلى الهند حول افريقية . وتلاه بعد عدة سنوات فتح الأتراك العثمانيين مصر . وتضافر الحادثان على ضرب تجارة البحر الأحمر ضربة قاضية لم تكند تخلص من آثارها تماما فتنعود إلى سابق ازدهارها حتى منتصف القرن التاسع عشر : حين شقت بين البحرين : الأحمر والمتوسط قناة السويس .

بيد أن البرتغاليين لم يستطيعوا الاحتفاظ طويلا بتجارة الشرق . وكان لتقوى إنجلترا وهولندا فى البحار ، بعد أن استكملت كل منهما حياتها القومية واقتحامهما ميدان التجارة والاستعمار ، أثره فى انتزاع تجارة الشرق من أيدي البرتغاليين . ونهض لمنافسة الانجليز فى هذا الميدان الجديد ، تجار الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسى . ولكنها كانت منافسة ضعيفة : وصمد الانجليز لخصومهم فى البحار واقتطعوا من مستعمراتهم فى أميركا والهند بلدا بعد آخر ، وراح الفرنسيون يشغلون بتحقيق أحلامهم فى السعادة على القارة الأوروبية .

ولكن المهتمين فى فرنسا بمسائل التجارة والاستعمار ، لم يغفلوا قط عن الاهتمام بتجارة الشرق وشرعوا يدرسون مشروعات تمهد لهم التفوق فى ميدانها . ومن هذه المشروعات مشروع إعادة التجارة إلى طريق البحر الأحمر ومصر واحتكارها لأنفسهم . فيستطيعون بذلك أن ينافسوا الانجليز فى تجارة الشرق منافسة ناجحة .

وارتبط بهذه الفكرة مشروع آخر يرمى إلى تيسير نقل هذه التجارة

وتقصير أمدده وخفض أعبائه ، وهو مشروع شق قناة في برزخ السويس
تصل بين البحرين . وقد عنيت « الدبلوماسية » الفرنسية بهذه المشروعات :
ففي القرن السابع عشر نهض الوزير « كولبير » لاهياء الاقتصاد الفرنسى ،
فقدم إلى لويس الرابع عشر مشروعا يرمى إلى بذل الجهود الدبلوماسية في
القسطنطينية لتشجيع التجارة عبر البحر الأحمر وتحقيق مشروع القناة .

وجذبت هذه الفكرة كذلك نفرا من رجال التجارة والسياسة من
الانجليز . وتوالى مشروعات الأفراد من الأمتين وجهودهم في القاهرة
والقسطنطينية . ولكن تركيا صاحبة السيادة على سواحل البحر الأحمر وما
يتاخها شرقا وغربا ، كانت تعارض هذه المشروعات الغربية أشد المعارضة .
كما أن حكومة مصر في أيدي المماليك لم تكن قوية ثابتة . ومن ثم راح
الفرنسيون يتطلعون إلى محاولة امتلاك هذه الأقطار . ومصر مركزها ، حتى
يستطيعوا دون منافس ، أن يعيدوا تجارة الشرق إلى البحر الأحمر ويسهلوا
نقلها في (قناة) السويس .

وأخفقت حملة بونايرت في تحقيق ما كانت ترمى إليه من مشروعات
التجارة والسيادة الفرنسية في الشرق . وكان الزمن يدخر لمصر — في القرن
التاسع عشر — عبء النهوض بتحقيق هذين المشروعين « الغربيين » :
مشروع إعادة التجارة الشرقية إلى البحر الأحمر . وقد تم على يد محمد علي ،
ثم مشروع ربط البحرين بطريق مائى ، وقد ساهمت فيه مصر بالمال
والسواعد .

محاولات احياء تجارة مصر والبحر الأحمر :

في ٣١ ديسمبر ١٦٠٠ تأسست شركة الهند الشرقية ، وعملت على احتكار
تجارة الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح ، الذى ظل الطريق المفضل للتجارة
البريطانية حتى منتصف القرن التاسع عشر . أما البحر الأحمر فقد ظلت به

تجارة محلية ، لاستهلاك أهل البلاد الواقعة على شواطئه وما يليها من بلاد الشرق . وكان يقوم بهذه التجارة في مختلف موانئ البحر الأحمر ملاحون من العرب وأخلاط الشرق . وساهمت في نقل هذه التجارة كذلك سفن أجنبية ، ولكن الباب العالي كان يحرم على السفن الأجنبية (المسيحية) الملاحة في مياه البحر الأحمر شمالي جدة . يفعل هذا مدعيا الحرص على سلامة الأماكن المقدسة في الحجاز ، ولكنه كان في الحقيقة يحمل على المحافظة على مصلحة شريف مكة في جباية المكوس على التجارة التي تنزل بحجة ، وعلى مصلحة الملاحين العرب والمصريين الذين كان لهم وحدهم امتياز الملاحة والاتجار بين السويس وموانئ البحر الأحمر الأخرى . وكان الباب العالي كذلك — في رفضه الترخيص بأحياء تجارة البحر الأحمر — حريصا على حرمان مماليك مصر من مصدر هام للدخل ، كما كان يخشى أن إحياء هذا الطريق يحوّل عن الطريق (البري) القديم عبر الخليج الفارسي وأرض الجزيرة ، تلك التجارة التي كانت تصل إلى الموانئ الشرقية ، ومن هذا الطريق خاصة كانت القسطنطينية تستمد حاجاتها من متاجر الشرق . هذا إلى أن الباب العالي كان دائما يتهيب الأذن للأجانب بالاتجار في البلاد الشرقية التابعة له ، وكان يضع دائما نصب عينيه ما حل بالهند ، حين نزل الانجليز بها تجارا وما لبثوا أن استحووا جنودا وحكاما .

كان لا بد إذن للعاملين على إحياء طريق مصر والبحر الأحمر ، أفرادا كانوا أم هيئات رسمية أو غير رسمية ، أن يتجهوا بمجهودهم شطر القسطنطينية حيث السلطان العثماني صاحب السيادة على هذا الطريق ، إلى القاهرة حيث يتنازع الحكم الفعلي طوائف من أمراء المماليك ويقوم الباشا في القلعة مثلا دولته في إدارة البلاد : من الأولى يتزودون بالرخصة للملاحة في مياه البحر الأحمر الشمالية واجتياز تلك الشقة من الأرض المصرية بين السويس

والاسكندرية ، ومن الثانية ينشدون الأمن والحماية لللازمين لنزول التجارة ومرورها في الموانئ والأرض المصرية .

ونهمز الفرنسيون — أفراداً وحكومة — يطلبون إلى الباب العالي — حليف الملكية الفرنسية — أن يخصص بهذا الامتياز . أما الانجليز — ومنهم أفراد أدركوا أن من الخير لبلادهم أن تنقل متاجر الهند إلى أوربا عن طريق البحر الأحمر ومصر — فقد آثروا أن يتجهوا إلى القاهرة لمفاوضة أمراء الممالك أصحاب السلطة الفعلية في البلاد . فمذ سنة ١٧٠٠ توالى المحاولات في هذا السبيل . وقد أتيح لبعض هذه المحاولات أن تتحقق في حكم على بك الكبير (١٧٦٩ — ١٧٧٣)

استطاع التاجر البندقي « كارلوروزى » أن يقنع الأمير بالريح الذى يعود من إعادة تجارة الشرق إلى مصر والبحر الأحمر على الجمارك المصرية . وبما قوى الأمل في نجاح المشروع استيلاء على بك على جدة ومكة وتخطيطه سلطة الاشراف والدولة العثمانية في الحجاز ، وبذلك أصبح في حوزته معظم سواحل البحر الأحمر الشرقية والغربية . وقد شجع على بك سفناً انجليزية على أن تسير من الهند إلى السويس ؛ وقد وصلتها بعد أن قاست الأهوال وأنزلت بها متاجر من الهند وفي أواخر سنة ١٧٧٣ وضع مشروع لإنشاء شركة في الهند تشرف على إرسال السفن من البنغال إلى السويس رأساً . ولكن قبل أن يتم هذا المشروع كانت مصر والحجاز قد خرجتا من يد على بك الكبير وعادتتا إلى حظيرة الدولة العثمانية

في تلك الأثناء حل بالقاهرة دبلوماسى انجليزى من المهتمين بمسائل التجارة ، يدعى « جيمس بروس » ، وقد أتيح له أن يقوم بسياحة في البحر الأحمر ، بعثت في نفسه التفكير في أهميته كطريق عالمى لتجارة الشرق والغرب ، استطاع بروس أن يعقد اتفاقاً مع محمد بك أبى الذهب على أن تبصر السفن الانجليزية من الهند إلى السويس رأساً ، وبدلاً من أن تدفع

لحاكم جدة رسماً قدره ١٤ ٪ من قيمة ما تحمله من متاجر عدا ما تقدمه من هدايا ، قبل أبو الذهب ٠.٨ ٪ فقط مع حماية السفر في الأراضي المصرية . وشيخوا خبر هذا الاتفاق إلى قباطنة السفن الانجليزية ، وحكام الهند من الانجليز .

ولكن الحكومة الانجليزية وشركة الهند الشرقية لم تقابلا اتفاق بروس - أبي الذهب إلا بالاعراض : لأن الأخيرة كانت ترى الفائدة والربح في احتكار تجارة الهند عن طريق الرأس ، التي لا تتعرض فيه لضرائب تؤديها أو حكام وطنيين تتألفهم بالمنح والهدايا . وكانت الحكومة الانجليزية لاتخرج في سياستها الشرقية في شؤون التجارة والاستعمار على ما ترسم شركة الهند كما أن الباب العالي جدد الأمر بمنع السفن المسيحية من الابحار في البحر الأحمر شمالى جدة . ولكن حاكم البنغال « وارن هستنجز » يتمسك بالاتفاقية فيبحث تجاراً من كلكتا على إرسال سفينة محملة بالمتاجر إلى البحر الأحمر . وفي يناير سنة ١٧٧٥ أقفلت من كلكتا السفينة Minerve . وإن الاستعدادات والتعليمات الدقيقة التي وضعت للرحلة لتدل على مقدار تهيب الملاحين اجتياز البحر الأحمر الذي انصرفوا عنه منذ دهر طويل

وكان نجاح الرحلة أكبر مشجع على تأكيد الاتفاقية السالفة باتفاقية أخرى بين أبي الذهب وهستنجز بصفتيها الشخصية في ٧ مارس سنة ١٧٧٥ وجرى الاتفاق على حرية تبادل التجارة والملاحة لرعايا كل من الطرفين المتعاقدين ، وخفض الرسم الجمركي في السويس إلى ٦ ٪ . على متاجر البنغال ومدراس و إلى ٠.٨ ٪ على متاجر سورات وبومباي مع إمكان دفعها عينا على المتاجر التي تباع (بالقطاعي) ، كما نص فيه على الأذن للتجار الانجليز بشراء المنتجات المصرية والمتاجر الواردة إليها ، وتصديرها إلى الخارج بدون دفع رسم للتصدير ، وعلى أن يبسط الأمير حمايته على التجارة والمراكب ونفذ الاتفاق : فمن ١٧٧٥ إلى ١٧٧٩ ترددت سفن انجليزية من الهند

على السويس^(١) وكان بها — عدا المتاجر — رسل من حكومة الهند أو ضباط يفدون إلى الاسكندرية ومنها على أول سفينة إلى أوروبا . وفي بعض الأحيان كانت توضع الترتيبات لارسال سفينة من إنجلترا لتنتظر في الاسكندرية ، المسافرين الآتين من الهند . وعهد إلى تاجر انجليزى يدعى « جورج بلدوين »^(٢) الاشراف على مرور المسافرين والاطمئنان على سلامتهم .

أثار هذا الاتصال المباشر بين الهند والسويس حنق شريف مكة وتجار القسطنطينية الذين يجلبون التجارة عن طريق البصرة وحلب . وسرعان ما أرسل الباب العالي إلى مصر (فرماناً) بوقف التجارة التى تقصد السويس وهدد بمصادرة السفن وأسر راكميها . وفي الوقت نفسه خاطب القائم بأعمال السفارة البريطانية فى القسطنطينية ، ليستصدر من حكومته إلى نوابها فى الهند

(١) وكانت الملاحة فى البحر الأحمر إذ ذاك من الصعوبة بمكان . وخير مثال لذلك ماجرى للسفينة Adventure (ولها من إسمها خير دلالة) قامت من مدراس إلى السويس ، ولكن بعد مخاضطرتها عاصفة شديدة إلى أن تلجأ إلى ينبع حيث أسر أميرها ركاب السفينة الانجليز الأربعة ، ثم أخذ سييلهم بعد لى فانتقلوا إلى سفينة صغيرة لملاح عربى ليقلهم إلى السويس ، ولكنه سار بهم إلى القصير فوصلوها بعد شهر من قيامهم من ينبع وخمسة أشهر من إبحارهم من الهند .

ومن القصير تقدموا إلى القاهرة فرشيد فالاسكندرية وأخيراً وصلوا إلى إنجلترا بعد عشرة أشهر من خروجهم من الهند . وعلى الرغم من هذا كله فقد أعجبوا بالطريق ونصحوا باستخدام القصير بدلاً من السويس التى تغلقها الرياح الشمالية فى وجه السفن الآتية من الجنوب شطراً عظيماً من السنة . وشاطره هذا رأى الرحالة الفرنسى سافارى الذى زار مصر فى ١٧٧٨ — ١٧٧٩ ويقترح فى رسائله التى نشرت فى ١٧٨٦ حفر قناة تصل النيل بالبحر الأحمر عند القصير .

(٢) جورج بلدوين من الشخصيات التى تستحق الدرس : أقام زمناً بغير من ثم بعكا حيث لفت نظره علاقاتها البحرية بالاسكندرية ، ومن ثم اتجه تفكيره إلى مصر وأهميتها كمركز تجارى هام وأصبح شغله الشاغل منذ ذلك الوقت أن يعمل على إحياء تجارة البحر الأحمر . وقد تردد مرات عديدة على السويس والقاهرة ثم أقام بالاخيرة فى سنة ١٧٧٥ واستخدم كل ما وهب من نشاط فى العمل لتحقيق غايته .

أمراً بوقف هذه التجارة . ونجحت هذه المعارضة القوية وخاصة بعد وفاة
أبي الذهب في ١٧٧٦ وقررت شركة الهند الشرقية — بموافقة الحكومة
الانجليزية — منع أى تجارة من الهند فى البحر الأحمر شمالى مخا وجدة ،
ولسكنها أصرت فى الوقت نفسه على أن تطلب الترخيص بنقل المراسلات
فقط إلى السويس ومنها إلى القاهرة فالاسكندرية (فى يوليو ١٧٧٧) .
ولسكن الباب العالى رفض رفضاً باتاً إلا أن يأذن لسفن (تركية) بأن تحمل
هذه المراسلات من جدة إلى السويس .

ولسكن الواقع أن تجارة البحر الأحمر لم تقف تماماً الا بعد أن فقدت الأمن
والحماية اللازمين لها فى مصر ، حتى نهبت قافلة الانجليزية بين السويس والقاهرة
فى سنة ١٧٧٩ وأخرى فى السنة التالية فى الطريق من القصير إلى القاهرة .

وفى الوقت نفسه كان سفير النمسا فى القسطنطينية يعمل جاهدا لحياء
هذه التجارة لمصلحة امبراطوريته ، واستطاعت الحكومة النمساوية أن تتألف
« انطون قسيس » كبير ملازمى الجمارك فى الاسكندرية ، ليبذل جهده لتشجيع
التجارة بين تريستا والهند ، عن طريق مصر والبحر الأحمر . واشترك معه
التاجر « روزقى » الذى أصبح قنصلا للامبراطورية فى مصر . ولسكن هذه
المحاولات لم يقدر لها التوفيق .

أحست فرنسا أن الميدان خلا من خصومها . وكانت تترى على بلاط
فرساي منذ ١٧٧٠ المذكرات والمشروعات التى تطلب أن تبذل فرنسا جهودها
لتملك مصر وتعيد إلى البحر الأحمر والسويس تجارة الهند . ولسكن الحق أن
هذه المذكرات والمشروعات لم يكن لها من نتيجة عمالية سوى زيادة الدرس
وجمع المعلومات . ولسكن رفض الحكومة الفرنسية الاخذ بهذه المشروعات
لم يزد أصحابها إلا إلحاحا ، تحمسهم فى ذلك محاولات الانجليز ونجاحهم القصير
فى إحياء تجارة البحر الأحمر ، والاعتقاد أن الانجليز يدبرون من وراء ذلك

خطة لاحتلال مصر ، ومحاولة التوسيع في هذا الباب واحتمال تداعى
الامبراطورية العثمانية .

وخيل للمهتمين بمسائل التجارة والاستعمار في فرنسا أن حكومتهم قد
أزمنت أن تحقق بعض أرائهم حين أوفدت إلى مصر الضابط البحري Truguet
وفي القاهرة وضع التاجر الفرنسى « مجالون » فى خدمته خبرة اثنين وعشرين
سنة وأثمرت هذه البعثة معاهدات ثلاثا : الأولى فى ١٠ يناير ١٧٨٥ مع
مراد بك وبها سمح للسفن الفرنسية الآتية من الهند أن تنزل متاجرها فى
السويس ، ثم تسهل الادارة المحلية نقلها والمسافرين من السويس إلى
الاسكندرية . وحددت الرسوم التى تجبى على منتجات الهند بـ ٢٪ من قيمتها
للباشا و ٤٪ لشيخ البلد و ٣٪ فقط إذا كانت وجهتها فرنسا . والمعاهدة
الثانية مع كبير ملترى الجمارك « قسيس » ، والثالثة مع شيخ العرب « الحاج
ناصر شديد » لتأمين نقل المتاجر فى الصحراء ، على أن ذلك كله كان رهيناً
بموافقة الباب العالى ، وفى هذا اخفقت الدبلوماسية الفرنسية . هذا إلى أن
التجار الفرنسيين لم يكن فى نفوسهم من الثقة بالأمن فى مصر ما يحملهم على
(المجازفة) بأموالهم فى هذا الطريق المخفوف بالمسكارة . لهذا لم يكن لهذه
المعاهدات من أثر سوى وصول سفينة فرنسية واحدة إلى السويس .

ولكن هذه المحاولات — على الرغم من فشلها — كان لها أثرها وخاصة
فى إنجلترا : فقد اشتد تحول الأفكار فيها إلى إدراك أهمية البحر الأحمر
كطريق للتجارة الانجليزية من الشرق ، وزاد الاهتمام بدراسة هذا الطريق
فنشرت خرائط للبحر الأحمر وخليج السويس ، وأعيدت القنصلية البريطانية
فى القاهرة فى ١٧٨٦ (بعد الغائها فى ١٧٥٦) ، فى شخص الرجل الذى
نصب نفسه داعية لطريق البحر الأحمر وهو بلدوين .

عمل بلدوين على أن ينال من السلطات المصرية للتجارة الانجليزية مثل
ما نال الفرنسيون من معاهدات مع المماليك فى يناير ١٨٧٥ . وكان بمصر

إذ ذاك القبودان حسن باشا موفدا من السلطان لكسر شوكة الأميرين ابراهيم ومراد ، فطلب منه بلديون التصريح للتجارة الانجليزية بأن تمر في البحر الأحمر ، وتتردد على جميع موانيه ارتكائنا على معاهدات الامتيازات ، التي منحتها الدولة العثمانية لرعايا الدول الأوروبية . وعلى الرغم من أن بلديون لم ينل ترخيصاً صريحاً من الباب العالي ، فقد كانت تأتي إلى السويس من غير انتظام ، سفن انجليزية عن الهند . وأخيراً أرأت الحكومة الانجليزية أن لاخير يرجى من وراء هذا كله ، طالما أن الادارة المصرية على ما هي عليه من فوضى فنقضت بينها من الأمر وألغت قنصليتها العامة في القاهرة في ٥ فبراير ١٧٩٣ بعد تسعة أيام من إعادة القنصلية الفرنسية في شخص الناجر بجالون .

إلا أن بلديون كان دائب السعي لتحقيق أمله ، وقد خيل اليه أنه قد حققه بالفعل ، حين عقد في مايو ١٧٩٤ معاهدة مع ابراهيم ومراد ، وكانا قد عادا إلى الحكم بعد رحيل حسن باشا على مثال معاهدة مراد — ترجوت — وقد وجد بلدين من الأمراء استعداداً طيباً لعقد مثل هذه المعاهدة مع الانجليز ومواصلاتهم مع الهند مستمرة في الذهاب والآياب ، وخاصة بعد أن فشلت المعاهدة الفرنسية في جذب السفن إلى السويس . ولكن نجاح بلديون لم يكن له من أثر لما أسلفنا من خطة الحكومة الانجليزية .

أما فرنسا فلم تقطع الأمل : ففي أكتوبر ١٧٩٥ أوفدت إلى القاهرة Dubois-Thainville ، ليسعى لدى الأمراء للاذن بقيام تجارة منظمة بين الهند والسويس . وقيل إن الفرنسيين كانوا يفكرون كذلك في أن يطالبوا الترخيص بمرور جيوش فرنسي في مصر إلى الهند ، لمساعدة تبو صاحب سلطان ميسور ، الثائر على الحكم البريطاني . وبعد ثلاث سنوات من هذه البعثة أتيح لفرنسا أن تشرف بنفسها على تحقيق أغراضها .

الحملة الفرنسية ومشروع القناة :

في جميع المشروعات التي قدمت إلى الحكومة الفرنسية لفتح مصر ، تظهر أهمية البحر الأحمر كطريق هام للتجارة الشرقية ، يستطيع أن ينافس طريق الرأس الذي تحتكره إنجلترا منافسة ناجحة ، وكطريق تستطيع فرنسا أن تنفذ منه إلى الهند فتدبل من الحكم البريطاني وتبسط نفوذ فرنسا في الشرق . ثم يعمل الفرنسيون — حين يصبح البحر الأحمر تحت سيادتهم — على تيسير النقل فيه ، بتنفيذ المشروع الذي طالما استهوى أبواب المشتغلين بمسائل التجارة الشرقية والاستعمار في الشرق : وهو مشروع شق قناة بني البحرين . وقد حشد له بونابرت الجهود : فكان لجنة على رأسها المهندس Lepère وعهد إليها بدراسة المشروع وأنفذها عدة مرات إلى سواحل البحرين الأحمر والأبيض وما بينهما من برزخ . وقد وجد بونابرت — على كثرة مشاغله — من وقته متسعاً ليصحب اللجنة في بعض جولاتها . وقد استغرقت أعمال البحث عام ١٧٩٩ عدا بضعة أشهر . وقد وضع « لويير » تصميمًا بحفر ترعة من السويس إلى البحيرات المرة ، ثم يعاد حفر الخليج القديم المعروف بخليج أمير المؤمنين إلى أن يلتقي ببحر مويس بقرب تل بسطة من أعمال مديرية الشرقية ؛ ومن بحر مويس تمتد التربة حتى فرع دمياط ومنه إلى فرع رشيد ثم إلى الاسكندرية بواسطة ترعة الاسكندرية .

كما أن لويير وضع مشروعاً آخر يعد جديداً لأنه يختلف عن الترع القديمة التي كانت تربط البحرين بواسطة فرع النيل الشرقي : وهو مشروع وصل البحرين رأساً . وذلك بحفر ترعة تخترق برزخ السويس فيما بين بيلوز (مكان بور سعيد الحالية) على البحر المتوسط والسويس على البحر الأحمر . غير أن تقديراته انتهت به إلى تأييد فكرة خاطئة ؛ وهي أن البحر الأحمر يعلو على سطح البحر الأبيض بنحو تسعة أمتار (٣٢,٥ قدماً) لهذا خيف إذا

حفرت القناة أن تفرق مياه البحر الأحمر أرض الدلتا . والحق إن الوقت لم يتسع للفرنسيين في مصر لإصلاح هذا التقدير ، الذي ظل مسلماً به حتى أصلحه المهندسون في حكم محمد علي .

أما الانجليز فلم يحفلوا كثيراً بالآثر الذي قد يكون لوجود الفرنسيين بمصر على تجارة الشرق ، طالما بقي في أيديهم طريق الرأس وتحولت سفنهم القليلة التي كانت من وقت إلى آخر تتردد على السويس إلى الطريق البري الآخر : عبر سوريا وأرض الجزيرة ثم الخليج الفارسي والهند . ولكن الانجليز - مع هذا - أدركوا الخطر من محاولة الفرنسيين الاتصال بالهند ، فتراهم يعملون ليحولوا دون وصول قوة حربية فرنسية إلى الهند عن طريق البحر الأحمر ، باحتلال بريم وعدن عند مدخل البحر الأحمر . كما أنهم يرسلون من الهند إلى البحر الأحمر والقصير قوة برية وبحرية للاشتراك مع القوات البريطانية ، التي نزلت من البحر المتوسط لإخراج الفرنسيين من مصر . وعلى الرغم من أن (قوة) البحر الأحمر لم تشارك فعلاً في القتال ، إلا أن إرسالها من الهند عن هذا الطريق أمر له دلالة . إذ يظهر الارتباط الذي بدأ يوجد بين مصر والممتلكات البريطانية في الشرق عن طريق البحر الأحمر . وما زال هذا الارتباط من القواعد الجوهرية في سياسة بريطانيا في الشرق وقد زاده قوة شق قناة السويس .

إحياء الطريق البحري :

في السنوات الأولى من القرن الماضي بدأ استخدام قوة البخار في تسير السفن ، وبذلك أمكن بناء سفن ضخمة ونشطت حركة النقل . وكان طبيعياً أن يتجه الجهد أولاً إلى استخدام السفن البخارية في الطريق (البريطاني) : طريق الرأس . ففي ١٦ أغسطس ١٨٢٥ أفلعت الباخرة Enterprize من

انجلترا فوصلت كلكتا بعد ١١٣ يوماً ؛ وعلى الرغم من طول الرحلة ومشقتها فقد أصرت شركة الهند الشرقية على استخدام هذا الطريق . ولكن حكومة بومباي كانت ترى المستقبل لطريق البحر الأحمر ، فعملت على إقامة مخازن في موانئه : عدن وجده والقصير والسويس ، لتزود منها السفن التجارية بحاجتها من الوقود . وكانت مخاطر الرحلة في مصر قد زالت بفضل محمد علي ، الذي ضرب على أيدي العابثين بالأمن من البدو وغيرهم ، وشجع على أن تأتي إلى الموانئ والأرض المصرية تجارة الشرق فيصيب منها الأيراد ويكسب تقدير الأجيال .

ولم يثبط من عزيمة حكومة بومباي إخفاق أول سفينة بخارية Enterprize في اكمال الرحلة إلى السويس فبذت سفينة جديدة دعيتها Hogle Lindsay ، وأقلعت من بومباي في ٢٠ مارس ١٨٣٠ ، فوصلت السويس بسلام في ٢٢ أبريل ، فكانت بذلك أول سفينة تجارية ، تتجاز البحر الأحمر . وشجع نجاح الرحلة فنياً ، على الرغم من تكاليفها الباهظة ، حكومة الهند على أن تواصل إرسال سفن بخارية إلى السويس في فترات متقطعة ، وأدخلت تحسينات عدة . وبذل « توماس وجهورن » جهده في إنجلترا والهند لإنشاء خط منظم للملاحة البخارية بين إنجلترا والهند ، عن طريق البحر الأحمر . وأثمرت هذه الجهود ثمرها ، فأرسلت البعثات لبحث سواحل البحر الأحمر والكشف عما كان مجهولاً منها ، ووضعت خرائط مفصلة لها ، وأقيمت مخازن للفحم ، ودخل الانجليز في مفاوضات مع الأمراء الوطنيين على سواحل بلاد العرب ، واحتلوا سقطره في سنة ١٨٣٥ ، ثم عدن في يناير ١٨٣٦ ، ونظمت رحلات شهرية بين الهند والسويس .

وفي مصر نظم وجهورن قوافل من الأبل للخدمة بانتظام بين السويس والقاهرة . وقد صادف في القاهرة منافسين له من بني جلدته : هما Hill وRaven اللذين أقاما في القاهرة وبنيها فيها فندقاً لنزول المسافرين . وتعمداً بنقل

الركاب ومتاعهم بين القاهرة والسويس في عربات خاصة بالمسافرين وأخرى بالبضائع ، وشرعا في إنشاء فندق بالسويس وساهمت معهما لجنة للملاحة التجارية في بومباي ، في إقامة خمسة منازل للمسافرين في الصحراء أحدها كبير في وسط الطريق به فندق ومحلات للخدم واسطبل . . . الخ . وقدر أن يقطع المسافر الطريق من السويس إلى القاهرة في أربع وعشرين ساعة منها عشرون في السفر . وتوالت التحسينات : فمد خط للتلغراف في الصحراء . وتم حفر قناة المحمودية وتسير فيها سفن شراعية وتجارية ، وتكونت شركة Peninsular & Oriental Steam Navigation Company . ومنحت في سنة ١٨٤١ حق استخدام سفنها في النيل والمحمودية . وتضافر تقدم الآلات البخارية وفن بناء السفن على تحسين وسائل الراحة للمسافرين وتقصير الشقة لهم . وقد أريد أن تتوج هذه التسهيلات بإنشاء خط حديدى من الاسكندرية إلى السويس ماراً بالقاهرة . وعرض المشروع على محمد على فعمد بدراسته إلى مهندس انجائيزى في خدمته يدعى جالوى بك Galloway . وأراد محمد على أن يطمئن إلى أن هذا المشروع (الغربى) لن يتخذ يوماً ما ضد مصر ، كما أنه أراد أن يستوثق من إirاده قبل الشروع في إنشائه . وانقضت عشرون سنة قبل أن يتاح للمشروع أن يتحقق

قلق محمد على لترك هذا النشاط التجارى في داخل بلاده لهيئات أجنبية تحتكر الربح من ناحية ، وقد تستخدم وجودها لخدمة أغراض أخرى لا تمت إلى التجارة والنقل من ناحية أخرى ، فعمل على أن تشرف الحكومة المصرية على هذا النشاط ، وقد تم هذا على مراحل : بدء بتكوين شركة النقل المصرية Egyptian Transit Company وعلى رأسها انجليزيون ، وقد اشترت شركة هل وشركاه في سنة ١٨٤٣ . وبعد ثلاث سنوات صفيت أعمال هذه الشركة بدورها وأصبحت مسائل النقل في داخل البلاد من اختصاص الحكومة فأنشئ لها « مصلحة المرور »

وفي عهد محمد علي شاهد البحر الأحمر نشاطاً حربياً مصرياً بدأ في سنة ١٨١١ ، حين أبحر طوسون على ظهر السفن التي صنعت أجزاؤها في بولاق ، ونقلت مفككة على ظهور الأبل إلى السويس ، واستولى المصريون على ساحل البحر الأحمر الشرقي وما يليه من أرض الحجاز ونجد حتى الخليج الفارسي ، ثم استولوا على الشام وجزء من أرض الجزيرة ، وبذلك أصبح محمد علي متحكماً في كلا الطريقين البريين إلى الشرق . وقد أثار هذا التوسع ارتباطات سياسية دولية ، وشرع الانجليز يقاومون التوسع المصري في بلاد العرب ، باجلاء المصريين عن البحرين واحتلالها (١٨٣٩) والتوسع المصري على ساحل البحر الأحمر الشرقي ، باحتلال عدن وتحصينها

أما محمد علي فقد عمل على تبديد مخاوف الانجليز بشأن قفل الطريق البري المصري وكسب ودهم في العراك السياسي القائم فظل يشجع النقل فيه : وبينما كان الاسطول الانجليزي يضرب عكا كان محمد علي يحادث بمثلي شركة P. & O. S. N. C. ويعدهم بكل التسهيلات في مصر . وكان من أثر هذه الرعاية الكريمة أن اضطرد نجاح الطريق : ففي السنة الأولى من افتتاحه بصفة منتظمة (في سنة ١٨٣٩) اجتازه ٢٧٥ مسافراً زادوا إلى ٢١٠٠ في سنة ١٨٤٥ ثم إلى أكثر من ٣٠٠٠ في سنة ١٨٤٨ . وأشاد المسافرون بما يلقونه في مصر من رعاية وأمن ، حتى آثر كثيرون منهم أن يتخلفوا بمصر للسياحة في نيلها ومشاهدة آثارها . وقد قدر الانجليز لمحمد علي موقفه الكريم في رعاية التجارة الانكليزية في سني الحرب ، وعبروا عن تقديرهم في مدالية باسمه ورسمه أهدوها إليه .

حفر قناة السويس :

في العصور الحديثة زاد اتصال الأمم بعضها ببعض ، وتبادلت الأمم ثمار الحضارة الأدبية والمادية ، وكثر العاملون على التقريب بين الشعوب ،

بإزالة الحواجز الطبيعية أو التخفيف من آثارها وإنشاء طرق برية وحديدية ومائية (وجوية أخيراً) تقرب الآماد وتيسر السفر . ومن الطرق المائية التي جذبت الاهتمام طريق مائى مباشر عبر برزخ السويس .

وعلى الرغم من تقديرات مهندسى الحملة الفرنسية ، فإن الأهمية التي كان يعلقها الناس على هذا الطريق المائى ووجود بعض بحيرات فى أجزاء منه مما يسهل العمل ويقلل التكاليف . كل هذا لم يصرف الكثيرين من رجال العلم والسياسة عن التفكير فى إمكان حفر القناة والتغلب على الفرق فى مستوى البحرين ، بتدابير فنية كبناء أهوسة أو ما شاكل ذلك . وما أعان على إمكان تحقيق المشروع ما ذاع عن حكومة مصر المستنيرة المنظمة فى عهد محمد على . وكان للعودة إلى بحث المشروع نتيجة هامة : هى إصلاح تقديرات مهندسى الحملة . وقد اشترك فى هذا مهندسون انجليز وفرنسيون ومصريون

وعرض على محمد على مشروع آخر : قدمه إليه فى سنة ١٨٢٥ جالوى ، ويتلخص فى حفر قناة تصل النيل بالبحر الأحمر فتخترق بذلك شرق الدلتا وتنشر فى طريقها الخصب والرخاء ، وقد وجد جالوى من محمد على ميلاً إلى قبول الفكرة ، ولكنه أخفق فى تكوين شركة لتنفيذها . ومن المشروعات التي قدمت إلى محمد على مشروع إنشاء الخط الحديدى . بقيت هذه المشروعات معلقة حتى تمت تسوية ١٨٤٠ - ١٨٤١ ، وأتيح لمحمد على أن ينصرف إلى ما كانت تصرفه عنه مشاغل الحرب والسياسة ، ونشطت الجهود لحل الباشا على الموافقة على مشروع القناة بين البحرين ولكن الحكومة الانجليزية عارضت هذا المشروع معارضة قوية ، لما قد يؤدى وقوعها فى أيدي دولة أوربية أخرى من الأضرار بتجاريتها ونفوذها فى الشرق ، فيحملها هذا على القيام بعمل لم تكن إذ ذاك مستعدة لتقوم به وهو احتلال مصر . وكانت المعارضة الانجليزية بما يجب أن يحسب له محمد على الحساب فقد خبر مدى قوة انجلترا وتفوقها البحرى . وخشى محمد على ما قد يجره تنفيذ المشروع من مشكلات

سياسية ومن أن تصبح مصر طريقاً للدول ومحلاً لاطماعها . ومع هذا فإنه لم يقطع برأى حتى يستبين الأمر من الناحية الفنية ففي سنة ١٨٤٧ عينت لجنة دولية شبه رسمية لفحص المشروع . وقد اتفق الأعضاء على إصلاح تقرير مهندسى الحملة ولكنهم اختلفوا على إمكان حفرها لأسباب أخرى فنية ، وكان حامل لواء المعارضة المهندس الانجليزى روبرت ستيفنسن صاحب مشروع السكة الحديدية

أما عباس الاول (١٨٤٨ — ١٨٥٤) وقد كان يستعين بالسياسة الانجليزية فى تأييد مشروعاته السياسية — فقد زاد إعراضاً عن مشروع القناة بيد أنه اهتم بالطريق الصحراوى ، فأمر برصفه بالحجارة ليسهل السير فيه للعربات كما أنه عهد إلى شركة انجليزية بإنشاء أول خط حديدى بمصر — بل بأفريقية — بين الاسكندرية والقاهرة ثم السويس . وبذلك تحقق مشروع ربط البحرين الأحمر والمتوسط بخط حديدى ، ولكنه تحقق بمال الحكومة المصرية وتحت إشرافها .

ولكن المهتمين بمشروع القناة — وعلى رأسهم المهندس الفرنسى فردينان دى لاسبس — لم يغفلوا قط الاهتمام بمشروعهم ؛ وقد وجدوا فى سعيد باشا (١٨٥٤ — ١٨٦٣) ساعدهم الأيمن وعلى يده تحقق المشروع . استطاع دلسبس أن يقنع الوالى بفائدة القناة لاستقلال مصر وماليتها ، ولإعلاء اسم سعيد بين الدول وتخليده فى التاريخ . فمنحه سعيد امتيازاً بحفر القناة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ثم فصله فى آخر يناير ١٨٥٦ وكانت شروط الامتياز بحفرة بحقوق مصر كل الاجحاف وحسبك أنها تكاد تقيم شرقى الدلتا مستعمرة فرنسية تستغل الأرض وتعرض الضرائب . وقد أثار نجاح معارضة الحكومة الانكليزية . إذ كانت تعتقد أن المشروع لا يقصد به سوى تحقيق مآرب سياسية . كما لقي المشروع معارضة فنية ، قوامها عدم إمكان تنفيذه . وللتغلب على هذه المعارضة دُعيت إلى مصر لجنة دولية درست التقديرات

وأقرت المشروع وأكدت نجاحه . ونهض دلسبس يدعو إلى المشروع مطوفاً بالقسطنطينية والعواصم الأوروبية . ولم تأت سنة ١٨٥٨ إلا وتألفت الشركة وطرحت أسهمها للاكتتاب ، وقد أقبل الشعب الفرنسي على شراء الأسهم إذ كان يعده مشروعاً قومياً ، وتلت فرنسا مصر وتركيا . وقد عاون سعيد باشا الشركة معاونة صادقة بالمال والرجال . وفي عهد سعيد تم حفر التريعة العذبة كما تم حفر الجزء من قناة السويس الممتد من البحر المتوسط إلى بحيرة التماسح .

حتى إذا تولى اسماعيل (١٨٦٣ — ١٨٧٩) عمل على تحرير البلاد من شروط الامتياز المحجفة : إذ كان يرى أن تكون « القناة لمصر لا مصر للقناة » ، فقام بينه وبين الشركة نزاع انتهى بتحكيم نابليون الثالث امبراطور فرنسا ، فأقر للحكومة المصرية معظم مطالبها ، لقاء تعويض مالي كبير تدفعه للشركة . وعلى أثر ذلك صدر الأمر الفرمانى النهائى من الباب العالى بالموافقة على الامتياز ، فى ١٩ مارس ١٨٦٦ وخفت تدريجاً المعارضة البريطانية واتجه جهد السياسة الانجليزية إلى العمل على الاستفادة منها فى الأغراض الامبراطورية ووضعها تحت رقابة « دولية » حتى تنهيا لها فرصة السيادة عليها . واستأنفت الشركة نشاطها حتى فتحت القناة للملاحة رسمياً فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ فى حفل عظيم . وكانت أول سفينة اجتازت القناة ودفعت الرسم المقرر للمرور تحمل العلم البريطانى . وهكذا استعاد البحر الأحمر كامل أهميته التجارية ، واستطاع بالتدريج أن يحول عن طريق الرأس معظم تجارة الشرق .

لا شك فى أن حفر قناة السويس عاد على التجارة الأوروبية بفوائد كبرى : كانت المسافة من سوئها ممتن إلى الهند عن طريق الرأس ١١,٦٥٠ ميلاً فأصبحت عن طريق السويس ٦,٥١٥ ميلاً ، وفى سنة ١٨٤٣ كانت الرحلة إلى الهند تكلف نحو ١٤٠ جنيهاً وفى سنة ١٨٦٦ ، بعد إتمام سكة حديد السويس وتنظيم مصلحة المرور المصرية قلت التكاليف قليلاً عن مائة جنيه ؛

وفي سنة ١٨٧٥ وصلت باستخدام قناة السويس الى ٦٨ جنيتها . أما رسم المرور الذي فرض على كل من يجتاز القناة وقدره عشرة فرانكات فهو في الواقع عشر ما كان يتكلفه الفرد في اجتياز الطريق البري الذي بمصر .

إلا أن إنشاء القناة — قبل أن تتخذ مصر من الضمانات ما يضمن سيادتها عليها كجزء من أرضها ، وقبل أن تستكمل البلاد حياتها القومية المستقلة — لم يكن في صالح البلاد . إذ مهد للتدخل الأجنبي في شؤونها ، وأدركت إنجلترا أن هذه القناة غدت وسيلتها الجوهريّة للاتصال بمستعمراتها في الشرق ، فتطلعت إلى امتلاك القناة وبالتالي إلى امتلاك مصر ، وخاصة بعد أن ساعدتها الظروف بشراء الأسهم المصرية من اسماعيل في نوفمبر ١٨٧٥ ولكن لما كانت قناة السويس طريقاً يهم جميع الدول أن يظل مفتوحاً للتجارتها ، فقد أبرمت معاهدة الحياد في القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ وتنص على أن تكون القناة دائماً حرة ومفتوحة في وقت الحرب والسلم لأية سفينة تجارية أو حرية بدون تفریق في جنسيتها ، كما أنها أعطت لمصر الحق الأول في الدفاع عن القناة وتنفيذ أحكام الاتفاقية . وقد توطد هذا الحق في معاهدة الصداقة والتحالف مع بريطانيا في ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ ، إذ نصت المادة التاسعة على أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية ، فضلاً عن كونها طريقاً من طرق المواصلات البريطانية والعالمية ، وأن بريطانيا أن تتعاون مع الجيش المصري في الدفاع عن القناة حتى يستكمل قوته .

إن للبحر الأحمر موقعا جغرافيا فريدا بين بحار العالم . وهذا الفصل وما سبقه من الفصول يوضح أهميته التجارية في مختلف العصور . أما من الناحية السياسية فحسبك أنه طريق دول الغرب إلى مستعمراتها في جنوبي آسيا شرقا وشرق أفريقيا . وقد قدرت هذه الدول تلك الأهمية منذ فجر القرن الماضي

حتى وقتنا هذا : منذ بدأ نزول الانجليز بطرفه الجنوبي حتى تأسيس
الامبراطورية الايطالية في شرق افريقية .

وإن مصر لا تتطلع الى الاستعمار فيه كما فعلت حين استولت على أجزاء
من ساحله الشرقي في عهد علي بك الكبير ثم في عهد محمد علي ، وحين بسطت
سيادتها في عهد اسماعيل على ساحله الغربي بأكمله حتى نهايته عند رأس
عورد فوى ، ولكن مصر — وهى أقوى الدول « المستقلة » التى تقوم على
شواطئه ، بما تملك من هذه الشواطئ ، وفى أرضها تجرى القناة التى تصله
بالبحر المتوسط وأوربا ، لها ما يؤهلها لتكون عاملا فعالا ، فى تقرير
مصائر البحر الأحمر وحل مشاكله .

أحمد عزت عبد الكريم

المراجع :

- Charles-Roux, F. = Le projet français du commerce avec l'Inde
par Suez sous le règne de Louis XVI. 1925.
» » = L'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Égypte au
XVIII e siècle. 1922.
Charles-Roux, J. = L'Isthme de Suez. 2 vols. 1901.
Hoskins, H. L. = British Routes to India. 1928.
Lepère = Mémoire sur la communication de la mer des
Indes à la méditerranée, par la Mer Rouge
et l'Isthme de Soueys.
[Description d'Égypte.]
De Lesseps, F. = The Suez Canal. Letters & Documents descrip-
tive of its rise & progress in 1854-1856.
[Translated, 1876.]