

## مصر حجاز المشرق

عامل بعير الاثر في تاريخها  
للأستاذ محمد عبد الله عنان

من الحقائق الجغرافية والتاريخية ما يلازم حياة الأمم حتى  
ليندو من صميم هذه الحياة ، بل يندو أحياناً عاملاً حاسماً في  
تكوينها وتطورها ؛ فعلاقة النيل بحياة مصر مثلاً علاقة أولية  
خالدة لم يفصمها تعاقب الدهور والمصور ؛ وإذا كان هيرودوت  
قد ذكر منذ ألفين وثلاثمائة عام أن مصر هبة النيل ، فإن هذه  
الحقيقة لا تزال ماثلة إلى اليوم بكل قوتها وروعها ، وقد كانت  
ماثلة راسخة قبل هيرودوت بألاف السنين . وقد كان النيل منذ  
أقدم العصور حياة الأمة المصرية المتشدة حول ضفافه الخضراء ،  
وسيقى أبد الدهر مصدراً لهذه الحياة ؛ وكان منذ فجر التاريخ  
عاملاً أساسياً في تكوين هذه الحياة وفي تطور مظاهرها وأساليبها  
مدى المصور والدهور . كذلك كان موقع مصر الجغرافي وما  
يزال عاملاً جوهرياً في تطوراتها التاريخية وفي مصارها السياسية  
والاجتماعية ، فقد كان هذا الركن الذي تشغله مصر صلة الوصل  
بين قارات العالم القديم ، وكان لهذه الحقيقة الجغرافية في تطور  
تاريخها القديم والحديث أعظم تأثير

بل إن هذه الحقيقة الراسخة لتغدو في تاريخ مصر الحديث  
والماصر أشد وضوحاً وتأثيراً ؛ ذلك أن القدر شاء أن تحفر  
مصر قناة السويس وأن تغدو مرة أخرى طريق الهند والشرق  
الأقصى . وهل ينسى مؤرخ ما كان لقناة السويس من أثر عظيم  
في مصير مصر في العصر الأخير وفي وضعها السياسي الحاضر ؟  
وهل يتكر انسان أن القناة ستبقى عصراً هي العامل الفعال في  
مصير مصر ومستقبلها الدولي ؟ وتقول إن مصر قد غدت كرة  
أخرى طريق الهند والشرق الأقصى ، لأن مصر كانت منذ أقدم  
العصور حلقة من أهم حلقات الوصل بين الشرق والغرب ،  
وكانت خلال العصور الوسطى حتى أواخر القرن الخامس عشر  
طريق الهند المختار ، وكانت تمورها دائماً سواء في البحر الأبيض  
المتوسط أو البحر الأحمر قواعد رئيسية لتجارة الغرب مع الهند

بين العرب واليهود في فلسطين ، فلو أنها تمدت أن تثير بين  
شعبين العداوة والبغضاء وأن تبذر بذور الحرب في فلسطين  
ما فعلت غير ذلك . فلن يكف اليهود عن التطلع إلى ما بقي في  
أيدي العرب من البلاد ، لأن دولتهم ستضيق بهم لا محالة ، ولأن  
المهم وعلمهم وما يحسون من العطش البريطاني عليهم - كل  
لك خليك أن يفرهم بالطمع في بقية فلسطين . وأما العرب فقير  
مقول أن يصبروا على هذا الظلم ، أو أن يكفوا عن الحنين الطبيعي  
لما فقدوا ، أو أن تقتر رغبتهم في استردادها ، فعلى الحرب بين  
أمتين لا مفر منها ولا هوادة فيها ولا حيلة لأحد في اجتنابها .  
إذا كانت الحرب ما تبني بريطانيا فالشروع يلغها مآربها على  
تحقيق .

وراء فلسطين - أو ما بقي منها في أيدي العرب - شرق الأردن  
برون أميره بالإمارة على البلاد كلها ؛ ومن وراء شرقي الأردن  
مراق وفلسطين طريقها إلى البحر الأبيض ، وبين المراق  
فلسطين أوامر عروبة لا انفصام لها ، وبמיד أن تنام المراق  
في هذا ؛ ومصر جارة فلسطين وشقيقتها ، وقد تكون اليوم ذاهلة  
با يجره عليها هذا التقسيم العجيب من المتاعب وما يهددها به من  
خطار ، ولكن الغفلة تزول وسيجيء يوم قريب تدرك فيه مصر  
بها لا تستطيع أن تفض عما يجري على حدودها ، أو تستخف  
بأثر الذي يكون لإنشاء دولة يهودية على الساحل الشرقي القريب  
من ساحلها ، وسترغمها الحوادث على أن تدرك أن القربى بينها  
بين فلسطين أجدى عليها وأربح لها من هذه الميزة التي يحملها  
، الاخلاص لها الجهل وقلة الفطنة وضيق أفق النظر . وكل آت  
يب ، ولكن الشيء في أوانه خير منه بعد الدرس القاسي  
الامتحان الأليم والتجربة المرة

وإن عصبية الأمم لتنتظر الآن في أمر فلسطين ولكنه لا  
بان لنا بالمصيبة التي لاخير فيها فما أجدت شيئاً على الحبشة  
مكينة ولا هي تجدى فتياً على الصين . فليوطن العرب أنفسهم  
ب الاستغناء عن كل عون من غير أنفسهم وليملوا أن الذي  
معهم وحدهم بلا ممونة من أوروبا كثير لا يستهان به ؛ وإذا كان  
يعون مليوناً من العرب لا يدخل في طوقهم شيء فاذا يرجون ؟ .

إبراهيم عبد القادر المازني

عشر إلى الهند الرحالة المغربي الشهير ابن بطوطة الطنجي . والواقع أن فكرة قطع طريق الهند وحرمان مصر من منافعها لم تكن بعيدة عن أفكار الصليبيين؛ فلما أنهارت حملاتهم ومشاريمهم واستطاعت مصر أن تردم نهائياً عن الشام وبنوره ، استردت مصر كامل سيادتها وسيطرتها على طريق الهند؛ ومن جهة أخرى فإن جمهورية البندقية لم تكن كباقي الدوله النصرانية متحدة الرأي مع الصليبيين دائماً ، وكانت في معظم الأحيان تؤثر مصالحها التجارية وتؤثر البقاء على صداقة مصر

ولبت مصر تسيطر على طريق الهند والبندقية تستأثر بمعظم منافع التجارة الهندية حتى أواخر القرن الخامس عشر؛ وكانت علائق مصر والبندقية دائماً للتوثق تنظهما دائماً ماهدات متواليه تسي جمهورية البندقية دائماً إلى عقدها مع حكومة السلاطين . ولكن حدث في أواخر القرن الخامس عشر أن حاول البحارة البرتغاليون اكتشاف طريق جديد للهند؛ واستطاع فاسكودى جاما في سنة ١٤٩٧ أن يكشف طريق رأس الرجاء الصالح ، وأن يصل عن هذا الطريق إلى ثغر قاليقوت في غرب الهند؛ ولم تمض أعوام قلائل حتى أنشأ البرتغاليون في هذا الثغر مستعمرة برتغالية ، وأخذت بموتهم البحرية تتردد إلى الهند عن هذا الطريق الجديد . وفي الحال شعرت مصر بالخطر الذي يهدد طريقها الهندية ومواردها التجارية ، وشعرت البندقية حليفها وشريكها بما يهدد تجارتها مع الشرق الأقصى من الخراب والإحمال؛ وظهر هذا الخطر بصورة واضحة حينما أخذت التجارة الهندية التي كانت تسير إلى مصر عن طريق عدن وجدة وسواكن تتحول إلى الطريق البحرية الجديدة ، وأخذت السفن البرتغالية تطارد السفن المصرية التي تشق هذه المياه؛ عندئذ هبت مصر تدافع عن مواصلاتها الهندية وامتيازاتها التجارية التي استأثرت بها مدى القرون؛ وكان ذلك في عهد السلطان الغوري الذي شاء القدر أن يكون آخر ملوك مصر المستقلة؛ فبادر السلطان بإنشاء أسطول مصري جديد في مياه البحر الأحمر ليقاتل أولئك الخصوص الجدد . وفي بعض الروايات أن البنادقة أمدوا السلطان بالأخشاب والذخائر لتجهيز هذا الأسطول؛ وعلى أي حال فقد التقي الأسطول المصري بسفن البرتغاليين في البحر الأحمر أكثر من مرة وأحرز قائده أمير البحر حسين على الأسطول البرتغالي بقيادة الأميرال لورنزو الميدا

والشرق الأقصى؛ ونحن نعرف أن مصر والشام كانتا منذ القرن التاسع وحتى جغرافية وسياسية متحدة ، وكانت حدود مصر منذ الدولة الطولونية تصل حتى أقصى الشام؛ وكانت هذه المياه كلها على طول ساحل الشام وسواحل مصر حتى برقة تقع تحت السيادة المصرية؛ كذلك كانت مياه البحر الأحمر حتى نفور الحجاز . وكان للهند والشرق الأقصى في تلك المصور طريقان رئيسيان : الأول طريق قسطنطينية ، والثاني طريق المياه والأراضي المصرية؛ ولكن الطريق الأول لم يكن دائماً خير الطريقين ، لأنه بعد اجتياز أراضي الدولة البيزنطية ، يتحدر إلى مسالك وعرة في أرمنية وفارس وما وراء النهرين ، وكان أيضاً أطول الطريقين شقة؛ ولهذا كان طريق الثغور المصرية هو طريق الهند والصين المختار؛ وكانت جمهورية البندقية لتفوقها البحري في البحر الأبيض المتوسط تستأثر في تلك المصور بأعظم قسط من تجارة الشرق الأقصى؛ وكانت مصر ، سيدة الطريق إلى الهند ، تستأثر بأعظم قسط من أرباح هذه التجارة ومكوسها ، وكانت المكوس التي تفرض في نفور مصر والشام على التجارة الصادرة إلى الشرق الأقصى من أعظم موارد الخزينة ، هذا إلى ما تجنيه التجارة المصرية من أرباح الوساطة وأعمال النقل وغيرها كانت مصر إذاً في تلك المصور كما هي اليوم طريق الهند والشرق الأقصى؛ بيد أنها كانت عندئذ سيدة هذا الدرب والتحكم في مصايه ، تدعم إرادتها وصولها بقوات برية وبحرية يخشى بأسها . ولما غزا الصليبيون سواحل الشام في نهاية القرن الحادى عشر واستفروا حيناً في فلسطين وبعض نفور الشام اضطرت مواصلات الهند من هذه الناحية حيناً ، ولكنها تحولت إلى الاسكندرية ودمياط وإلى القلزم وعيناب ثغرى البحر الأحمر؛ وكانت القوافل التجارية تخترق مصر من الاسكندرية ودمياط برأ إلى ثغر القلزم ( وموقعه القديم مكان ثغر السويس ) ، أو في النيل حتى قوص ، ثم إلى عيناب؛ وتسير بعد ذلك بجرأ إلى الهند والصين؛ وكانت ثمة طريق برية أخرى تخترق الشام والجزيرة ثم فارس وخراسان والسند ، أو تنحرف شمالاً إلى بخارى ثم الصين؛ وهذه الطريق الأخيرة هي التي سلكها ماركو بولو الرحالة البندقى الشهير في القرن الثالث عشر والتي وصفها لنا في رحلته أبداع وصف؛ ثم سلكها من بعده في أوائل القرن الرابع

وأخطرها؛ وقد غدت هذه الحقيقة فيما بعد شعار السياسة البريطانية ومحورها الأساسي في التمكك باختلال مصر.

ولما وقعت الحرب الكبرى ظهرت أهمية القناة كطريق حيوي للمواصلات الامبراطورية البريطانية، ولعبت دوراً خطيراً في حمل القوات والمؤن من أنحاء الأملاك والمستعمرات إلى ميادين القتال الأوربية؛ وازدادت السياسة البريطانية اقتناعاً بأهمية هذا الشريان الحيوي في مواصلاتها الامبراطورية، وازدادت تمسكاً بحراسته والسيطرة عليه، حتى إنها رأت يومئذ أن تعلن حمايتها على مصر تمهيداً إلى ضمها إلى أملاك التاج. فلما لم تقبل مصر هذا المصير، واضطرت أن تشهر النضال في سبيل حريتها واستقلالها، وأعلنت انكترا في سنة ١٩٢٢ إلغاء الحماية والاعتراف باستقلال مصر، كانت مسألة المواصلات الامبراطورية أو بعبارة أخرى مسألة قناة السويس من المسائل المحفوظ بها؛ ولما أن للسألة المصرية أن تحل أخيراً بعقد معاهدة الصداقة المصرية الانكليزية في أغسطس الماضي، كانت مسألة المواصلات الامبراطورية وحماية قناة السويس عقدة القعد، وكانت بالنسبة للسياسة البريطانية غاية النيات؛ وقد جاءت نصوص المعاهدة منوّهة بأهميتها وخطورتها بالنسبة لصاير العلاقات بين مصر وانكترا

على أن المستقبل فياض بالاحتمالات؛ وقد حمل تطور فنون الحرب الحديثة وتقدم التسلّحات الجوية بعض الخبراء على الشك في مستقبل قناة السويس كشریان للمواصلات الامبراطورية؛ وقد أيدت ظروف الحرب الحبشية وتطوراتها هذه النظرية؛ ومع أن السياسة البريطانية مازالت على تمسكها بأهمية القناة وخطورتها بالنسبة للدفاع الامبراطوري، فإنها تتوجس اليوم من حركات إيطاليا الفاشستية ومطامعها الاستعمارية، وتتوجس بالأخص من تفوق تسلّحاتها الجوية، وتنتظر دائماً إلى احتمال العود إلى طريق رأس الرجاء الصالح، إذا وقع ما يهدد سلامة القناة؛ وهكذا ترى أن التاريخ قد يعيد نفسه، وأن أحداث الحرب والسياسة قد تؤثر في أهمية القناة كطريق للهند والمواصلات الامبراطورية؛ على أنه إذا شاء القدر أن تفقد مصر طريق الهند مرة أخرى، وإن تغدو القناة في عرف السياسة والحرب بل وفي عرف التجارة كما مهملًا، فإن مصر تكون آخر من يأسف لضياع هذا الامتياز المحزن، وإنها ترى فيه يومئذ بشير الخلاص والرضى

محمد عبد الله عثمان

سنة ١٥٠٨ امتصاراً حاسماً؛ ولكن البرتغاليين عادوا فهاجوا سطول المصري وهزموه في العام التالي؛ ولم يك ثمة شك في سير هذا النضال، فإن البرتغال كانت يومئذ في مقدمة الدول بحرية التي يخشى بأمنها، وكانت مصر من جهة أخرى ترقب طرأ آخر أعظم وأجل، هو خطر الترك العثمانيين. أما البندقية فد حاولت من جانبها أن تتأهب للنضال محافظة على تجارتها، لكن الدول الأوربية الكبرى، فرنسا واسبانيا والبابوية، مدت في مجمع كمبري لمقاومة البندقية والقضاء على محاولاتها وهكذا فقدت مصر طريق الهند في نفس الوقت الذي فقدت به استقلالها، وفقدت كل ما كانت تبنيه من وراء هذا الامتياز نديم من المتاعم الطائلة. ومنذ أوائل القرن الخامس عشر يغدو ريق رأس الرجاء الصالح، هو الطريق المختار للهند والشرق أقصى؛ ومن ذلك الطريق سارت البعث البحرية المتوالية اكتشاف مجاهل المحيط الهندي والمحيط الهادي.

\*\*\*

على أن القدر شاء أن تنفرد مصر طريق الهند في ظروف تكن تحلم بها، وكانت بالنسبة إليها مفتتح عصر من الكوارث المحن؛ أجل كان افتتاح قناة السويس في سنة ١٨٦٩ نذيراً أتمه الدور الخطير المحزن الذي قضى على مصر أن تؤديه في ربط شرق بالغرب وتوثيق المواصلات بين بريطانيا العظمى والهند ستاليا؛ بل لقد ظهر هذا النذير واضحاً منذ أيام الحملة الفرنسية بث شعرت إنكترا بالخطر الذي يهدد مواصلاتها المستقبلية من تفرار الفرنسيين في مصر، فبذلت كل ما وسعها لتعطيم الحملة رنسية واجلاء الفرنسيين عن مصر؛ وكان ما استطاعت انكترا بثذ أن تنفذ إلى حجب النيب، وأن تتصور قيام هذه القناة في الصحراء بين البحرين الأبيض والأحمر؛ وكانت القناة منذ تاحها شراً مستطيراً على مصر، لأنها لفتت أنظار الدول أوربية إلى هذا الشريان الحيوي الجديد في طريق الشرق أقصى، وأذكت اطماع السياسة الاستعمارية. ولم تلبث مصر سقطت فريسة هذه السياسة النجنية؛ وكانت محنة فقدت سر فيها استقلالها؛ ومهما كانت البواعث التي تذرعت بها سياسة البريطانية لاحتلال مصر في سنة ١٨٨٢ فإن حراسة قناة، وهي شريان حيوي لطريق الهند، كانت بلا ريب أهمها