

المقتطف

الجزء الاول من المجلد السابعين

١ يناير (كانون الثاني) سنة ١٩٢٧ — الموافق ٢٧ جماد الثاني سنة ١٣٤٥

ترعة السويس

على ذكر مؤتمر الملاحة الدولي وافتتاح بور فؤاد

الراحة قبل العلم والثروة قبل العمران وما من بلاد رقيت مدارج الحضارة وسبقت في ميادين العلوم إلا بعد أن وفرت ثروة أهلها واستتبت لهم الراحة والسكينة . ولقد كانت هذه الديار والديار الشامية وما بينها من بلاد الانباط وما يتصل بهما من بلاد العرب والكلدان أهل البلدان وادفروا عمراناً وادسوها علوماً يوم كانت محط التجارة بين المشرق والمغرب وعزراً للبضائع وخزانة للأموال والمكاسب . وبقيت كذلك والدهر يضاف إليها تارة ويمنعها أخرى والقاصحون يقصدونها ليعمقوا خبراتها ويستولوا على موارد غناها إلى أن اكتشف الاوربيون طريق الهند حول افريقية فحوّل إلى اوروبا جانب كبير من تجارة الهند والصين وعمرت به اسبانيا والبرتغال وهولندا وانكلترا وتوزعت الثروة منها حتى عمت جانباً كبيراً من مدائن اوروبا . وما كسبت تلك البلدان خسرته بلادنا الشرقية غمسه هذا القطر والقطر الشامي . ولكن طول الثقة حول افريقية منع تحويل التجارة كلها إليها فبقي جانب منها يرد بطريق حلب ودمشق ومصر وزاد ورودها لما كثرت سفن الاوربيين في بحر الروم وقطع دهر القرصان عنه . ولما استتب للأوربيين عمل سكك الحديد في بلادهم خطر للانكياز أن يمدوها في القطر المصري فتصل سفنهم بالبضائع الشرقية إلى السويس وتنقل منها بسكة الحديد إلى القاهرة فالاسكندرية ثم توضع في سفن أخرى وترسل إلى البلاد الانكليزية . وخطبوا العزيز محمد علي في ذلك فاجابهم اليدين ثم عدل عنه وكانت السفن تأتي ببضائع المشرق إلى السويس ثم تحمل منه على الجبال إلى القاهرة وتشتحن بها السفن في القاهرة فتزول في النيل إلى

الامكندرية وتضمن بها سفن بحر الروم الى اوربا او تأتي السفن بالبضائع الشرقية الى خليج النجم وتسير بها القوارىء من هناك الى حلب فالاسكندرونة او الى دمشق فإلى القناطر وتصل منها في بحر الروم الى اوربا واميركا بعد ان تستفح البلاد الشرقية بأجرة نقلها ومكوس اسرارها

واما السياح والمسافرون فكانوا يأتون من السويس الى مصر في مركبات تجرها الخيل وجعل لذلك ديوان يسمى ديوان المرور محلل سوق الخضر بالازبكية ومهدت الطريق بين القاهرة والسويس ودرست بالحصى وجعل عرضها ثلاثين متراً وكان ذلك سنة ١٨٤٩ اي منذ سبع وسبعين سنة . وقد نقل المرحوم علي باشا مبارك في كتابه الخطط التوفيقية انشأ على ميناء السويس سنة ١٨٥٨ اي قبل فتح الترعة اثنان وسبعون باخرة حمولتها مائة وسبعة وعشرون ألفاً وخمسمائة طن وصدر منه تلك السنة الى بلاد الهند والصين واليابان وجزائر المحيط اربعة وسبعون باخرة حمولتها مائة وثلاثة وعشرون ألفاً وثمانمائة وسبعة وخمسون طناً . ومرّ بالسويس تلك السنة ١٧٩٢ سفراً من التاهبين الى البلدان الشرقية والآتين منها ساروا كلهم في القطر المصري . وبلغت قيمة البضائع التي مررت في القطر سنة ١٨٥٧ على يد الشركة الانكليزية الشرقية وحدها ٦٥٩ ٨٩٣ ٠٠٠ فرنك اي اكثر من ٢٦ مليوناً من الجنيهات . وكان متوسط ما ينقل في السنة من النقود وحدها اثني عشر مليوناً من الجنيهات ومن المسافرين نحو اربعة وعشرين ألفاً ومن البضائع نحو خمسمائة ألف قطار . هذا من حيث القطر المصري اما القطر الشامي فلا نعلم مقدار المتاجر التي كانت تمر فيه ولكن البيوت الكبيرة في حلب ودمشق وخانات التجار الخاوية الآن في طرابلس وصيدا تدلّ على ما كان من اتساع انتاج ووفرة البضائع . والمعتون بترية دود الحرير يبيكون على تلك الايام حينما كانوا يبيعون افقة الحرير بأربعة جنيهات او خمسة قبلما سهل نقل الحرير الصيني والياباني الى اوربا فامتلات به اسواقها ولم يعد ثمة بقي باجرة مستخرجيه

وكان الزمان الطويل رأي بعين الخدماء سيصل اليه هذا القطر اذا بقيت متاجر المشرق والمغرب ترفيد وتطير اجور نقلها ومكوس مرورها - نظر الى الاتصال بين المشرق والمغرب فراءً يزداد على نية هندسية فراعته مستقبل هذا القطر وتوفر الثروة فيه فادعز الى ده لبس ان اخرق برزخ السويس وحول هذه الخيرات عن ابناء مصر والشام الى ابناء اوربا ففعل برضى عزيز مصر وبأموال أهلها وسحق رجالها

قيل ان كثيرين من الفراعنة فكروا في انشاء ترعة تصل البحر الاحمر بالنيل والبحر المتوسط وذهب ارسطو واسترابون وبلينيوس الى ان رعمسيس الثاني المعروف بعيسوس ترس شرع في حفر هذه الترعة سنة ١٣٣٠ قبل المسيح الا ان هيروdotus ذكر ان نحو الثاني ملك طيبة كان اول من حفرها وذلك نحو سنة ٦١٠ ق. م. واستمر على العمل نحو ستة اشهر ذلك في اثائها ١٢٠٠٠٠ رجل من قومو ثم اوقف الحفر باشارة عراف قال له الله بعمله هذا ينتفع البرابرة اعداء المصريين يريد بذلك الفرس . وقال ارسطو ان ما اوقفه عن العمل قول المهندسين ان البحر الاحمر اعلى من الدلتا ويخشى من طفياؤه عليها ثم تغلب الفرس على مصر بعد ذلك بقليل فاستأنف داريوس الفارسي حفر الترعة وانها نحو سنة ٥٢٠ ق. م. وكان النيل في ذلك الزمان فرع يسمى فرع بلوسيرم او العليبة يبتدىء على مقربة من بنها ويمر في بوياستس اي تل بسطة قرب الزقازيق ويصب في بلوسيرم على بضعة عشر ميلاً غربي بورت سعيد . فكانت تخرج الترعة المشار اليها من هذا الفرع شمالي بوياستس ثم تجتاز وادي الطليات او وادي التنتال الى البحيرات المرة شمالي خليج السويس . ولم يوصلوا بين البحيرات والخليج خوفاً من طفيان البحر الاحمر على الدلتا لانهم كانوا يظنون ان سطحة اعلى منها فكانوا يحملون البضائع على ظهور الدواب بين الخليج والبحيرات فوق برزخ يسمى الشارف عرضه ١٢ ميلاً ونصف ميل . ثم تراكمت الرمال على هذه الترعة فاحفرها بطليموس مرة اخرى سنة ٢٧٠ ق. م. وادخلها الى البحر الاحمر وجعل لها سدوفاً واقفاً لا يتنح بها طفيان البحر واختلاط مائتي النيل في زمن الانخفاض وبني فرشة على رأس الخليج سمها ارصوي . وذكر استرابون وكان قد جاء الى مصر قبل المسيح بزمان يسير ان الترعة كانت صالحة للملاحة في ايامه . وروى فلوطرخس ان كلبو باخرة شرعت في تهريب اسطولها الى البحر الاحمر في هذه الترعة وذلك بعد من يمتها في مرلة اكيثوم لكنها اخفقت في ذلك لان الماء كان قليلاً . ويظهر ان الرمال عادت وتراكمت على الترعة مرة اخرى فاحفرها طرايانس القيصر الروماني (١٨ — ١١٥ ب. م) وكان الفرع البليوسي قد اخذ يقول غربا فجعل طرايانس اولها في بابليون وهي قرية كانت قائمة على مقربة من دير مار جرجس في مصر القديمة . وما زال الرومانيون يسترون مراكزهم فيها الى ان ردتها الرمال مرة اخرى ويقال انه بعد فتح مصر على يد عمرو بن العاص اصاب اهل المدينة جهد شديد فاحفر عمرو هذه الترعة مرة اخرى وسمها خليج امير المؤمنين وكان ذلك سنة ٦٣ هجرية وفرغ منها في ستة اشهر وجرت فيها السفن الى البحر الاحمر ووصلت الى الحجاز في الشهر السابع

وما زالت السفن تسير فيها مدة ١٣٤ سنة الى زمن ابي جعفر المنصور الخليفة العباسي فامر بدمها ليقطع الطعام عن محمد بن عبد الله حين خرج عليه في المدينة . وقيل ان الحاكم بامر الله من الخلفاء الفاطميين في مصر احفرها وجعلها صالحة للملاحة الى ان ردمتها الرمال مرة اخرى وبقيت المياه تجري اليها في ايام الفيضان الى زمن محمد علي فامر بدمها ولم تزل آثارها الى الآن

ولما جاء نابليون الى مصر رأى آثار هذه الترعة رجال في خايطهم ان يحفرها وينقل جنوده عليها الى الهند ويخرج الانكليز منها فعرض مشروعه هذا على مهندس المشهور المسمى لوپير وطالب اليه ان يكتب له تقريراً عنه . ويظهر ان لوپير وقع في الخطأ الذي وقع فيه المصريون من قبله فقال ان سطح البحر الاحمر اعلى من سطح البحر المتوسط بمسافة اشتهر واعلى من الوجه البحري ايضاً فاذا فُتحت الترعة يخشى من طغيان الماء عليه . وبقيت المسألة على بساط البحث الى ان قضت الاحوال بخروج نابليون من مصر فسقط مشروعه هذا . وروي انه قال « ان هذا العمل عظيم لم يقدر لي ان اعمله ولعل الدولة العثمانية تترجع عظمته يوماً ما باقائهم » . وبقي يردد هذا القول وهو اسير في جزيرة القديسة هيلانة

وسنة ١٨٤٦ قام المهندس الفرنسي بوردا وقال ان الفرق بين ارتفاع البحرين لا يذكر فانفذت فرنسا وانكلترا والنيماجية مؤلفة من الميرون فلايوت والمستر ستيشن والسيور نجري فقرروا بعد البحث ان البحرين متساويان في الارتفاع . واستأنفوا البحث سنة ١٨٥٣ لكن المهندس الانكليزي لم يشعوب فتح الترعة خوفاً من ردم الرمال لها كما جرى في الازمنة الماضية فأنشأ كلامه في مواطينه وأضعف عزيمتهم وكان كثيرون من ساسة الانكليز ايضاً معارضين لهذا المشروع خوفاً على الهند

وقدراً ان يتم هذا المشروع على يد رجل فرنسي وهو الميرون فرديناند سبيلس المشهور وكان قبلاً قنصلاً لدولة في مصر ونونس وغيرها ثم سفيراً في مدريد فرومية واستقال من الخدمة وهو ابن خمسين سنة . وحدث قبل ذلك انه كان مسافراً لاستلام وظيفته في تونس ومر بالاسكندر بة لقضاء الحجز الصحي فيها فامرسل اليه احد اصدقائه كتاباً ليقرأه وهو تاريخ حملة نابليون على مصر فقرأ فيه تقرير لوپير الذي اشرنا اليه فتنبه لهذا الامر ولم يبق له فرار منذ ذلك الحين حتى اتم المشروع . واخذ يقرأ كل ما كتب في هذا الموضوع من زمن الفراعنة الى ايامه . ودرس احوال التجارة بين الشرق والغرب على طريق رأس الرجاء

الصالح لوجودها لتضاعف كل عشر سنوات ولقد رافقه لو وجدت طريق الى الهند اقرب من
 ١ بقى الرأس لزادت التجارة على ذلك كثيراً فارتبط كتاباً الى صديق له في القاهرة طرح
 عليه هذه المسألة ثم سافر الى الامتانة للسعي في هذا العمل لكنه لم يلق فيها ما يتوي آماله
 فعاد الى وطنه ومكث فيه زمناً الى ان بلغه تولية سعيد باشا على مصر سنة ١٨٥٤. وكان
 بينه وبين سعيد باشا صداقة قديمة فامسرع في الحجي الى مصر ولازم سعيداً وفاتحه بذلك
 فوقع المشروع عنده مرفوع الامتحان. واعطاء الامتياز به وجاء في عقد الامتياز ما يأتي:
 ان يحبس المسيو فردينان ده لبس بين لنا المنافع التي تنالها مصر من وصل البحر المتوسط
 بالبحر الاحمر بترعة تسير فيها السفن الكبيرة وانما يمكن تأليف شركة من اغنياء كل الممالك
 لهذه الغاية فقلنا بما عرضة علينا وخرولنا الى ان يوافق ويدبر شركة عمومية لخرق برزخ
 السويس وانشاء ترعة بين البحرين وفوضناه ان يعمل كل الاعمال اللازمة لذلك وعلى الشركة
 ان تعرض على الذين تضطر ان تأخذ املاكهم لهذه الغاية وذلك كله طبقاً للبنود التالية
 وبذلك ١٢ بدأ أهمها ان هذا الامتياز تسع وتسعين سنة من يوم فتح التركة للتجارة
 وان الشركة مضطرة لعمل كل الاعمال على نفقتها وان الحكومة تنهبها من اراضيها ما يلزم
 لانعام هذا العمل وانما تأخذ بدل ذلك ٥ في المئة سنوياً من صافي ربح الشركة فوق ربحها
 من الاسهم التي تكون لها والخمسة والثمانون في المئة الباقية من الربح يعطى منها ٧٥ للاسهميين
 و ١٠ للمؤسسين ومتى انقضت مدة الامتياز صارت التركة للحكومة فتقوم هي مقام الشركة
 في كل شيء اما المواد والمنقولات التي للشركة فتدفع الحكومة ثمنها حسب تقدير المقدرين.
 وامضي هذا الامتياز في القاهرة في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

ثم عدلت هذه الشروط وفصلت ثانية وثالثة وقيل في التعديل الاخير انه يجوز للشركة
 تجديد امتيازها بشرط ان تزيد ما تدفعه الى الحكومة فتجعله ٢٠ في المئة في المدة الاولى و ٢٥
 في الثانية و ٣٠ في الثالثة و ٣٥ في الرابعة ثم تلف عند هذا الحد

وكان مع ده لبس ثلاثة مهندسين وهم سوجل بك ولينان بك والمسيو ايفانس فاجلوا
 جميعهم اعظم المشاق قبل ان شرعوا في العمل. وكانت انكلترا اكثر الدول مقاومة لهم وسمى
 اللورد ستراتفورد مديرها في الامتانة في احباط مساعيهم وهزأت بهم الجرائد الانكليزية
 اكن ذلك لم يثن عنهم فذهب ده لبس الى فرنسا لجمع المال فلم ينجح وعاد الى مصر
 واقترض من سعيد باشا نحو مائة الف جنيه ولم يمض زمن حتى نفذ هذا المال فاقنع سعيد
 باشا باقتياع ٦٦٢ ١٧٧ سهماً من اسهم الشركة ولما رأى الفرنسيون ان والي مصر

أكتب بما يقرب من نصف الامهم اقبلوا على الاكتساب بها اما سعيد باشا فلم يكن هنده مال لدفع ثمن ما أكتب به فكان ديناً عليه يأخذ الشركة رباؤه

وبدئ بالعمل في ٩ مارس سنة ١٨٥٩ في المكان الذي اقيمت عليه مدينة بورسعيد في ما بعد فشرع في توسيع الميناء وبناء حواجز لها ثم بدئ بحفر الترعة وبناء مدينة الاسماعيليه وفي اثناء هذه المدة توفي سعيد باشا وخلفه اسمعيل باشا سنة ١٨٦٣ والعمل مستمر وكان الفلاحون ينافرون كرهاً الى العمل ويعاملون اقسى المعاملة فهاج ذلك غضب الشعب الانكليزي والباب العالي واصدر السلطان امراً بمنع السفرة فاشتد الخلاف بسبب ذلك بين الشركة وبين اسمعيل باشا وكانت الشركة قبل ذلك قد هجرت عن فتح ترعة من النيل كان قد تم الاتفاق عليها وادعت ان اسمعيل باشا منعها عن اتمامها فليجأ اسمعيل باشا الى التحكيم واختار ناهليون الثالث حكماً فظن منه انه ينصفه فحكم ان يدفع اسمعيل باشا تمويلاً للشركة قدره ٣٨٠٠٠٠٠٠٠ فرنك لانه ابطل السفرة وغرامة ٤٦٠٠٠٠٠٠ فرنك لانه ابطل حفر الترعة النبيلة . وبقدر الخبيرون ان مصر انقذت على ترعة السويس نحو ٥٠٠ مليون فرنك اي اكثر من مجموع نفقات انشاها فكانها دفعت كل نفقاتها وخرجت منها صفر اليدين

وكان اختتام الترعة في ١٢ نوفمبر سنة ١٨٦٩ بحضور اسمعيل باشا وولي عهد مصر وامبراطور النمسا والامبراطورة اوجيني وولي عهد بروسيا والفرانكوق ميخائيل الروسي وغيرهم من الامراء والعظماء . واكثر اسمعيل باشا من الاتفاق في هذا الاحتفال فانفق ٦٠٠٠٠ جنيه على بناء الاوبرا وبني قصرأ في مدينة الاسميلية لنزل الامبراطورة اوجيني انفق عليه ٤٠٠٠٠ جنيه وفتح طريقاً جديدة الى الاهرام لمروها واحضر ٥٠٠ طائر والى خادم من اوربا وقيل ان جملة ما انفق على هذا الاحتفال بلغ ١٠٠٠٠٠٠٠ فرنك وهي التمية التي باع بها نياهمد حصة مصر من اسهم السويس وحقق علي باشا مبارك ان النفقات بلغت ٣٠١١٠٩٣ جنيهأ وشاع سنة ١٨٧٥ ان اسمعيل باشا يرغب في بيع الامهم التي عند الحكومة المصرية وقدرها ١٧٦٦٠٢ فامرع الكولونل ستاتن فنصل انكلترا في مصر الى سراي الخديوي واشترها منه باسم الحكومة الانكليزية باربعة ملايين جنيه ولم يخرج حتى اخذ توقيعاً بالبيع بحضور نوبار باشا

ولم ينجح عمل هندي كما نجحت ترعة السويس اكن البلاد التي نشت فيها وتلفت تجارتها بها وذابت سيج رجالها في حفر رمالها لم تستند منها شيئاً والدولة التي عارضت في انشاها اشد المعارضة وهي الدولة الانكليزية استأثرت باكثر فوائدها وعندها الآن اكثر اسهمها