

يتجول بكل حرية ويظهر استعدادده ولياقته أينما كان. إذا على كل فرد أن يحب أمته ويسعى لإرضائها وإسعادها، تلك الأمة التي ضنته إلى حجرها ضمنت له الحياة ثم دربتة إلى أن تيسر له استتارة مداركه وأعماله. الرجل الذي تبرا من أمته ويهمل أمرها بعد أن أخذ غذائه منها هي ولا شك، غية عنه وعن أمثاله ومن يقدر المنفعة العامة ويخدمها ولو كان ذلك يؤدي في بعض الأحيان إلى ضرره الذاتي، فهو مجل في جميع الأزمنة في نظر أمته ونظر الإنسانية.

حكمت أئنة ظلماً على سقراط بشرب السم. فبدلاً من أن يركب العار ويفر من قانون أمته رضي بحكم الجمهور وتجرع كأس الموت صابراً غير جازع فحب الأمة وحنن المفاداة بمنافعنا الحسيسة مجها يجب أن تير أفندتنا ويعلي مقاصدنا وما أحسن ما كتب على نصب قبر أحد أولئك الأبطال الذين فادوا بأرواحهم في حرب ترمويل حياً بأمتهم: أيها العابر اذهب وخبر إسبارطة إننا لم نمت في هذا المكان إلا حياً بإعلاء شرفها وتأييد حريتها! وهل فعلت الأعراب أقل من ذلك وما السائق الذي دفع طارق بن زياد أن يحرق المراكب وينادي بعكره: الموت أو الظفر، وما الذي ساق محمداً المنصور الوزير الأندلسي الشهير أن يتدد على الطريق ويصد الفارين بنفسه إذا لم يكن حب الوظيفة وحب الأمة والوطن.

الفضيلة التي تأمر الإنسان أن يضع نفسه دون مبادئه العالية هي من أول الفضائل التي سطرها التاريخ على صفحاته. فلنجد أيها الأخوان، لاكتسابها فإن لنا باكتسابها الفوز العظيم.

ترعة السويس وتجارة الشرق

عرف أن التجارة أول نشأتها لم تتجاوز البحر المتوسط بل حصرت في سواحل فينيقية وبلاد الكلدان والعربية وغيرها من بلاد المشرق أيام توفرت لديها المعارف والعلوم

وأبعت فيها ثمار الصنائع والفنون حتى صارت محط رحال التجارة بين المشارق والمغرب وزينة الأموال وموارد الخيرات والمكاسب ويهرع إليها الفاتحون من كل فج وصوب ليشاطروها الأرباح العظيمة ويسلبوها الصنائع العجيبة ويتهافت عليها الغزاة قافت الفراش على السراج ولكنهم ما كانوا يتفنون بذلك بل كان قهاتهم وبلاء عليهم في كل آن.

وبقيت شآبيب المرباح والخيرات تهل على الشرقيين فتدفق عليهم سيول الثراء من سحاب الكد والجد إلى أن نظر إليهم الزمان بعين ملؤها الحسد فألهم الإفرنج أن يكتشفوا طريقاً جديداً إلى الهند فأل الأمر إلى فاسكو دي غاما ذلك الرجل العظيم الذي وجد طريقاً حول رأس الرجاء الصالح وحول بذلك المشروع جانباً كبيراً من تجارة الهند والصين لسقي به ربوع الغرب فارتشفت من معينه إنكلترا وإسبانيا والبرتغال وهولاندة حتى عمت الفائدة أغلب أقسام أوروبا وبقي للشرقيين من ذاك الوقت جزء يسير من التجارة يطرد بطريق حلب ودمشق ومصر نظراً لما كانوا يملكون أنفسهم من سواف والأخطار ويركبون الغرر والأهوال في طريقهم حول رأس الرجاء الصالح أو أفريقية واخذ يتزايد يوماً فيوماً إلى أن فتحت قرعة السويس سنة ١٨٦٩ على يد دي لسي المهندي الفرنسي الشير فدار بذلك دولاب التجارة وعم نفعها العالم غير أنما مع كثرة منافعها إليه ما كانت لتخلو من مضار للسلطنة التي فتحت فيها وذابت مهج رجالها في حفر رمالها وعطلت من أجلها تجارتها بل كانت منفعتها لمن قاوم أشد المقاومة ألا وهي السلطنة الإنكليزية التي استأثرت بأكثر فوائدها.

أجل إن فتح تلك القرعة كان سبباً من أهم الأسباب لتوسيع تجارة العالم وامتدادها لكن الذين باشروا ذلك المشروع ومابدوا فيه عرق القرية قد قلب لهم الدهر ظهر

الخن وتبدل نعيمهم بالبؤس كما يشهد لهم بذلك شرقي سورية وأسفل العراق ومدينة حلب التي كانت مركز المواصلات التجارية بين أوروبا والهند فقد فقدت واردات تجارتها وعكس ذلك البصرة إذ صار لها بطريق السويس أوسع الأبواب لتصدير حاصلاتها كما تدل الآثار على ذلك.

كان طريق فاسكودي غاما إلى الهند حول رأس الرجاء الصالح طريقاً خطراً يتجرع فيه المسافرون كأس الضيم وتفتحهم فيه السفن فحتم الملكات حتى كانت تراخي مدة السفن الداهية إلى الهند فكانت تقضي في سفرها أكثر السنة ولم يكن وصولها معروفاً حتى المعرفة ولذلك أجبرت التجار أن تخزن جانياً كبيراً من البضائع في مخازنها حذراً من أن لا يكون في مخازنها ما يفي بالمطلوب إذا ما أُعِقت السفينة عن الوصول إليهم في الوقت المعين. أما الآن وقد صارت مدة السفر ثلاثين يوماً لا غير فاستغنى التجار عن المخازن الكبيرة وابتدأت تطلب بضائعها من الشرق وهي على يقين من وصولها في الوقت المعين وزد على ذلك فإن نقل الحنطة من الهند واللحم من أستراليا وزيلندا الجديدة لم يكن ممكناً قبل فتح الترعَة أما الآن فقد صار من أوسع أبواب التجارة.

وقد أدرك كثيرون من رجال عظماء العالم كرعسيس ونحو ودارا متاسب وبطليموس ونابليون وغيرهم مكانة تلك الترعَة التجارية فحفر رعسيس الثاني سنة ١٣٠٠ ق. م ترعة وصل بها فرع النيل البلوسي بالبحر الأحمر وما كانت تصلح إلا لتسريب المياه وربما كان ذلك مقصده الأكبر. وعزم نحو سنة ٦٠٠ ق. م على تسميتها لولا ما أنبأه العرافون أن يحفرها يتفع بما أعداء بلاده وما قرره أيضا مهندسوه من أن مياه البحر الأحمر أعلى من سطح مصر فخاف عندئذ على بلاده وتوقف عن حفرها بعد ما أمهلك فيها نحو ٢٠٠٠٠ نفس من المصريين. ثم اشغل بها

دارا هشتاسب وبطليموس الثاني كما أنبأنا التاريخ فحفرا تلك التربة وبقيت إلى أن ردمتها الرمال قبل أيام طريانوس فأصلحها في القرن الثاني وعادت الرمال فردمتها مرة أخرى إلى فتوح العرب من سنة ٦٣٨ إلى ٦٤٠ فأصلحها عندئذ عمرو بن العاص قائد جيوش عمر بن الخطاب وسماها تربة أمير المؤمنين. ثم طمها بعده الخليفة المنصور أبو جعفر ثاني الخلفاء العباسيين ليقطع الطعام عن محمد بن عبد الله حينما خرج عليه في المدينة فبقيت مطبورة من ذلك الحين إلى أن احتفرها الحاكم بأمر الله من الخلفاء الفاطميين في مصر وجعلها صالحة للملاحة حتى ردمتها الرمال مرة أخرى وبقيت الآثار ندلنا على ذلك.

ثم جاء نابليون إلى مصر ورأى آثار تلك التربة فجال في خاطره أن يحفرها فيقدر عندئذ أن ينقل جنوده إلى الهند فيجبر الإنكليز على الخروج من تلك الديار وهكذا عرض مشروعه هذا على المهندس المسير لوبيز ووقع فعيما وقعت به المصريون من قبل وقال أن سطح البحر الأحمر أعلى من سطح البحر المتوسط بعشرة أمتار فإذا فتحت التربة خشي من طغيان الماء. فبقيت المسألة على بساط البحث إلى أن قضت الأحوال بخروج نابليون من مصر فسقط طبعاً مشروعه وخرج وهو يردد هذه الكلمات: إن هذا العمل العظيم لم يقدر لي عمله ولعل الدولة العثمانية تسترجع عظمتها يوماً ما بإتمامه.

وظل مهندسو ذلك العصر يعتقدون بارتفاع سطح البحر الأحمر عن البحر المتوسط إلى أن قام المهندس الفرنسي الشهير بوردالو سنة ١٨٦٤ وقرر ألا فرق بين ارتفاع البحرين فأنفذت فرنسا وإنكلترا والنمسا لجنة مؤلفة من المسير تلابوت والمستر ستيفنس والسييور بخري فتحقق الأمر عندئذ غير أن المهندس الإنكليزي لم

يتصوب لسياسة فتح تلك التركة وخوفه اقبال الرمال عليها وخسارة الهند بذلك المشروع فعاد إلى وطنه وأضعف عزيمته مواطنيه فأثر فيهم كلامه وعدلوا عن إنشائها. وبقيت تلك المسألة موضوع البحث إلى أن قضت الأمور بأن يتم هذا المشروع الخطير على يد دي لسي المهنمى الفرنساوي بد أن استقرى طويلاً ووقف على فحوى ما ارتآه المهندسون في ذلك المشروع وعرف أن تجارة البلاد تتضاعف بما كل عشر سنوات. وهكذا آلى على نفسه بأن يفتح تلك التركة فألف شركة غية تحت عنوان (شركة ترعة السويس العامة) لتقوم لهذا العمل فذهب إلى الأستانة للعي في هذا المشروع فلم يلق هناك إلا ما يئس الآمال ويثبط العزائم وهذا آب إلى بلادده حجاجاً وبقي مدة في وطنه إلى أن بلغه تولية سعيد باشا على مصر سنة ١٨٥٤ فأسرع إليه إذ كانت بينهما صداقة مينة العرى وأقنعه بوجوب فتح تلك التركة التي بما يتوسع نطاق التجارة وتجر مصر ذبول الثراء فأثر فيه كلامه واقنع بما قاله دي لسي وعقد امتيازاً مع تلك الشركة يليه اثنا عشر بنداً أهمها أن مدة الامتياز ٩٩ سنة تبدئ من يوم فتح التركة وعند انتهاء المدة تستلم الحكومة جميع أعمال الشركة فتقوم مقامها في كل عمل وأضيف لهذا البند بأن يجوز للشركة إطالة المدة أو تجديد الامتياز بشرط أن تزيد ما تدفعه للحكومة من صافي الأرباح وأنها (أي الحكومة) تأخذ ١٥ في المئة من صافي الأرباح عدا ربحها من الأسهم التي تكون لها والخمسة والثمانين الباقية من المائة يعطى منها ٧٥ للمساهمين و ١٠ في المئة للمؤسسين ثم أن الشركة تعين بالاتفاق مع الحكومة المصرية ما يؤخذ على السفن من رسم المرور من التركة ويجري هذا الرسم على سفن جميع الدول بلا تمييز.

وفي ١٧ تشرين الثاني سنة ١٨٦٩ فتحت التركة لمرور المراكب فاجتازها خمسون سفينة باحتفال عظيم أعد فيه إسماعيل باشا معدات عظيمة ودعا إليه ملوك أوروبا

وأمرائها فصرف لذلك الاحتفال أموالاً طائلة كانت سبباً من أهم الأسباب لتأخر صندوق الحكومة المصرية في ذلك الحين. وهكذا ابتدأت الشركة ورأس مالها ٢٠٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنك مؤلفة من ٤٠٠.٠٠٠ سهم سعر السهم ٥٠٠ فرنك بعد ما تعددت عليها المعاكسات وتوقفت عن العمل مدة سنتين وحكموا بتلك المسألة إمبراطور فرنسا في ذلك العهد فرجع الأمر إلى من يقوم به وعادت الشركة للعمل بحمة ونشاط ونجحت نجاحاً عظيماً لم تتحجه قط شركة مساهمة مثلها.

وبعد فإن ما أنفقه إسماعيل باشا على الاحتفال عند فتح الترعة ١٠٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنك وهو السبب الأكبر الذي بعثه على بيه حصة مصر من أسهم السويس وهكذا سنة ١٨٧٥ قد باع إسماعيل باشا تلك الأسهم وعددها ٧٦٦٠٢ من الأسهم ثمن السهم ٥٠٠ فرنك فأسرع الكولونل ستانتن فنصل إنكلترا في مصر واشترها باسم الحكومة الإنكليزية بقيمة أربعة ملايين جنيه التي قدر ثمنها سنة ١٩٠٦ بإحدى وثلاثين مليوناً من الجنيهات.

وهنا يجاب أن يضاف اقتراح الشركة للحكومة ألا وهو أن تعطي الشركة للحكومة المصرية أربعة ملايين من الجنيهات مقابلة إطالة امتيازها وأن تقطه أقساطاً أقساطاً يكون آخرها سنة ١٩١٢ وأن تعطى أيضاً أربعة في المئة من صافي ربحها السنوي في العشر سنوات الأولى من سنة ١٩١٢ إلى سنة ١٩٣٠ وستة في المئة في العشر سنوات الثانية وثمانية في المئة في العشر سنوات الثالثة وعشرة في المئة في العشر سنوات الرابعة و١٢ في المئة في المدة الباقية للامتياز أي سنة ١٩٦١ إلى سنة ١٩٦٨ ثم تعطى نصف صافي ربحها السنوي مدة الأربعين سنة التي يطال فيها الامتياز ولكن إذا قل الربح سنة من السنين عن مئة مليون فرنك فالشركة تأخذ أيضاً أن ربحها ٥٠

مليوناً والباقي للحكومة وإذا صادف في سنة من السنين أيضاً أن ربحها ٥٠ مليوناً فالشركة تأخذ الربح كله ولا تتداخل الحكومة فيه.

ونظراً لما صار للحكومة من قسم الأرباح قد سمح لها أن يكون في الشركة عضوان نائبان عن الحكومة فيها وهكذا انتخبت الحكومة نائبين عنها يمثلانها في الشركة.

وهذا بيان عدد البواخر التي محرت السرعة في كل سنة منذ فتحها إلى سنة ١٩٠٨ وبيان الرسوم التي حصلتتها الشركة في كل سنة.

سنة عدد البواخر الرسوم المحصلة بالفرنكات

١٨٦٩١٠ ٥٤٤٦٠

١٨٧٠ ٤٨٦ ١٥٩ ٠ ٣٢٧

١٨٧١ ٧٦٢ ٩٩٣ ٠ ٧٣٢

١٨٧٢ ١٠٧٥ ٤٠٧ ٠ ٥٩١

١٨٧٣ ١١٧٣ ٨٩٧ ٠ ٣١٩

١٨٧٤ ١٢٦٤ ٨٥٩ ٠ ٣٨٣

١٨٧٥ ١٤٩٤ ٨٨٦ ٠ ٣٠٢

١٨٧٦ ١٤٥٧ ٩٧٤ ٠ ٩٩٨

١٨٧٧ ١٦٦٣ ٧٧٤ ٠ ٣٤٤

١٨٧٨ ١٥٩٣ ٩٨ ٠ ٢٢٩

١٨٧٩ ١٤٧٧ ٦٨٦ ٠ ٠٦٠

١٨٨٠ ٢٠٢٦ ٨٤٠ ٠ ٤٨٧

١٨٨١ ٢٧٢٧ ١٧٤ ٠ ٣٥٢

١٨٨٢ ٣١٩٨ ٥٤٥ ٠ ٨٨٢

812 . 845 . 60 188222 . 7
 110 . 378 . 62 18843284
 439 . 2 . 7 . 62 18803624
 39 . 027 . 06 188631 . .
 37 . 862 . 07 18873137
 273 . 832 . 64 1888344 .
 079 . 167 . 66 18893420
 . . . 984 . 66 189 . 3389
 1 . 1 . 422 . 83 189132 . 7
 436 . 402 . 74 18923009
 361 . 667 . 7 . 18933341
 827 . 776 . 73 18943302
 717 . 1 . 3 . 78 18903434
 994 . 069 . 79 189632 . 9
 040 . 83 . 72 18972987
 769 . 294 . 80 189830 . 3
 772 . 318 . 91 189937 . 7
 6 . 8 . 623 . 9 . 19 . . 3441
 397 . 386 . 1 . . 19 . 13699
 . 2 . 72 . . 1 . 3 19 . 237 . 8
 268 . 62 . . 1 . 3 19 . 33761

٤٧٩ . ٨١٨ . ١١٥ ١٩٠٤٤٢٣٧

٧٩٦ . ٨٦٦ . ١١٣ ١٩٠٥٤١١٦

٨٩٦ . ١٦١ . ١٠٨ ١٩٠٦٣٩٧٥

٠٩٦ . ٠٠٠ . ١١٦ ١٩٠٧٤٢٦٧

٤١٠ . ٤١٣ . ١٠٨ ١٩٠٨٣٧٩٥

بيروت

حبيب جرجي كحالة

أوضاع الدولة الفاطمية

مقتبسة من الدروس التي يلقيها الشيخ محمد الخضري مدرس

تاريخ الأمم الإسلامية في الجامعة المصرية

الصناعة والأسطول

الصناعة هي المكان الذي أعد لإنشاء المركب البحرية وهي بنصر على قسمين نيلية وحرية فالحرية هي التي تنشأ لغزو العدو وتشنح بالسلاح وآلات الحرب والمقاتلة فتتم من نغر الإسكندرية ونغر دمياط وتيس والفرما إلى جهاد الروم والفرنج وهي التي كان يقال لها الأسطول وأما النيلية فإنها تنشأ لتمر في النيل صاعدة إلى أعلى الصعيد ومنحدرة إلى أسفل الأرض لحمل الغلال وغيرها.

ولم يكن غزو في عهد الرسول صلى الله عليه وسلم ولا في عهد الشيخين أبي بكر وعمر وكان عمر يكره الغزو فيه ويراد مخاطرة وكتب إلى عمرو بن العاص وهو على مصر أن صف في البحر وراكبه فإن نفسي تنازعني إليه وأنا أشتهي خلافها فكتب إليه يا أمير المؤمنين إني رأيت البحر خلقاً كبيراً يركبه خلق صغير ليس إلا السماء والماء وإن ركذ حزن القلوب وإن أزل أزع العقول يزداد فيه اليقين فلة والشك كثرة هم