

مصر حجاز المشرق

عامل بعيد الأثر 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 أزلية 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 المحتشدة حول ضفافه الخضراء ، وسيبقى أبدي الدهر مصدراً لهذه الحياة ؛ وكان منذ فجر التاريخ عاملاً أساسياً في تكوين هذه الحياة وفي تطور مظاهرها وأساليبها مدى العصور 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 لتندو في تاريخ مصر الحديث والمعاصر 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 ينكر انسان أن القناة ستبقى عصراً هي العامل الفاعل في مصير مصر ومستقبلها الدولي ؟ ونقول إن مصر قد غدت كوة 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 ثغورها دائماً سواء في البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر قواعد رئيسية لتجارة الغرب مع الهند

بين العرب واليهود في فلسطين ، فلو أنها تمددت أن تثير بين شميين المداوة والبغضاء وأن تبذر بذور الحرب في فلسطين ما فعلت غير ذلك . فلن يكف اليهود عن التطلع إلى ما بقي في يدي العرب من البلاد ، لأن دولتهم ستضيق بهم لا محالة ، ولأن لهم وعلمهم وما يحسون من العطف البريطاني عليهم — كل لك خليك أن يفريهم بالطمع في بقية فلسطين . وأما العرب فغير مقول أن يصبروا على هذا الظلم ، أو أن يكفوا عن الحين الطبيعي ما فقدوا ، أو أن تقتر رغبتهم في استرداده ، فهي 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 .

ووراء فلسطين — أو ما بقي منها في أيدي العرب — شرق الأردن برون أميره بالإمارة على البلاد كلها ؛ ومن وراء شرقي الأردن عراق وفلسطين طريقها إلى البحر الأبيض ، وبين العراق فلسطين أوامر عروبة لا انفصام لها ، وبמיד أن تنام العراق هذا ؛ ومصر جارة فلسطين وشقيقتها ، وقد تكون اليوم ذاهلة بما يحجر عليها هذا التقسيم العجيب من المتاعب وما يهددها به من خطر ، ولكن الغفلة تزول وسيجيء يوم قريب تدرك فيه مصر أنها لا تستطيع أن تنفض عما يجري على حدودها ، أو تستخف أثر الذي يكون لإنشاء دولة يهودية على الساحل الشرقي القريب من ساحلها ، وسترغمها الحوادث على أن تدرك أن القربى بينها بين فلسطين أجدى عليها وأريح لها من هذه العزلة التي يحملها ، الاخلاص لها الجهل وقلة الفطنة وضيق أفق النظر . وكل آت يب ، ولكن الشيء في أوانه خير منه بعد الدرس القاسي لامتحان الألم والتجربة المرة

وإن عصبية الأمم لتنتظر الآن في أمر فلسطين ولكنه لا نال لنا بالمصيبة التي لاخير فيها فما أجدت شيئاً على الحبشة بكينة ولا هي تجدى فتياً على الصين . فليوطن العرب أنفسهم بالاستغناء عن كل عون من غير أنفسهم وليدعوا أن الذي معهم وحدهم بلا موهنة من أوروبا كثير لا يستهان به ؛ وإذا كان يبعون 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 انهارت حملاتهم ومشاريعهم واستطاعت مصر أن تردهم نهائياً عن الشام وثغورها ، استردت مصر كامل سيادتها وسيطرتها على طريق الهند؛ ومن جهة أخرى فإن جمهورية البندقية لم تكن كباقي الدولة 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. تنظمها دائماً معاهدات متوالية تسمى جمهورية البندقية دائماً إلى عقدها مع حكومة السلاطين . ولكن حدث في أواخر القرن الخامس عشر أن حاول البحارة البرتغاليون اكتشاف طريق جديد للهند؛ واستطاع فاسكو دي 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 تزداد 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 والإهمال؛ 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 الخصوم 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 ثغور الحجاز . وكان للهند والشرق الأقصى في تلك العصور طريقان رئيسيان : الأول طريق قسطنطينية ، والثاني طريق المياه والأراضي المصرية؛ ولكن الطريق الأول لم يكن دائماً خير الطريقين ، لأنه بعد اجتياز أراضي الدولة البيزنطية ، يتجدر إلى مسالك وعرة في أرمينية 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 العصور 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 ثغور 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 العصور كما هي اليوم طريق الهند والشرق الأقصى؛ بيد أنها كانت عندئذ سيدة هذا الدرب والتحكم في مصيره ، تدعم إرادتها وصولها بقوات برية وبحرية يخشى بأسها . ولما غزا الصليبيون سواحل الشام في نهاية القرن الحادي عشر واستقروا حيناً في فلسطين وبعض ثغور الشام اضطربت مواصلات الهند من هذه الناحية حيناً ، ولكنها تحولت إلى الاسكندرية ودمياط وإلى القلزم وعيذاب ثغرى البحر الأحمر؛ وكانت القوافل التجارية تخرق مصر من الاسكندرية ودمياط براً إلى ثغر القلزم (وموقعه القديم مكان ثغر السويس) ، أو في النيل حتى قوص ، ثم إلى عيذاب؛ وتسير بعد ذلك بحراً إلى الهند والصين؛ وكانت ثمة طريق برية أخرى تخرق الشام والجزيرة ثم فارس وخراسان والسند ، أو تنحرف شمالاً إلى بخارى ثم الصين؛ وهذه الطريق الأخيرة هي التي سلكها ماركو بولو الرحالة البندقي الشهير في القرن الثالث عشر والتي وصفها لنا في رحلته أبدع وصف؛ ثم سلكها من بعده في أوائل القرن الرابع

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

ولما وقعت الحرب الكبرى ظهرت أهمية القناة كطريق حيوى 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 الحيوى 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 انكساراً في سنة ١٩٢٢ إلغاء الحماية والاعتراف باستقلال مصر، كانت مسألة المواصلات الامبراطورية أو بعبارة أخرى مسألة قناة السويس من المسائل المحتفظ بها؛ ولما أن للسالة المصرية أن تحمل أخيراً بعقد معاهدة الصداقة المصرية الانكليزية في أغسطس الماضي، كانت مسألة المواصلات الامبراطورية وحماية قناة السويس عقدة العقد، وكانت بالنسبة للسياسة البريطانية غاية الغايات؛ وقد جاءت نصوص المعاهدة منوّهة بأهميتها وخطورتها بالنسبة لصاير العلاقات بين مصر وانكلترا

على أن المستقبل فياض بالاحتمالات؛ وقد حمل تطور فنون الحرب الحديثة وتقدم التسليحات 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 الامبراطورى، فإنها تتوجس اليوم من حركات إيطاليا الفاشستية ومطامعها الاستعمارية، وتتوجس بالأخص من تفوق تسليحاتها الجوية، وتنتظر دائماً إلى احتمال المود إلى طريق رأس الرجاء الصالح، إذا وقع ما يهدد سلامة القناة؛ وهكذا نرى 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 مهلاً، فإن مصر تكون آخر من يأسف لفضياع هذا الامتياز الحزن، وإنها ترى فيه يومئذ بشير الخلاص والرضى

لحم عبد الله عثمان

سنة ١٥٠٨ انتصاراً حاسماً؛ ولكن البرتغاليين عادوا فهاجوا سطول المصرى وهزموه في العام التالى؛ ولم يك ثمة شك في سير هذا النضال، فإن البرتغال كانت يومئذ في مقدمة الدول بحرية التي يخشى بأمرها، وكانت مصر من جهة أخرى ترقب طرأ آخر أعظم وأجل، هو خطر الترك العثمانيين. أما البندقية لم حاولت من جانبها أن تتأهب للنضال بحفاظة على تجارتها، لكن الدول الأوربية الكبرى، فرنسا واسبانيا والبابوية، مدت في مجمع كمبرى لمقاومة البندقية والقضاء على محاولاتها

وهكذا فقدت مصر طريق الهند في نفس الوقت الذى فقدت به استقلالها، وفقدت كل ما كانت تبنيه من وراء هذا الامتياز نديم من المقام الطائفة. ومنذ أوائل القرن الخامس عشر يفدو ريق رأس الرجاء الصالح، هو الطريق المختار للهند والشرق أقصى؛ ومن ذلك الطريق سارت البعث البحرية المتوالية اكتشاف مجاهل المحيط الهندى والمحيط الهادى.

على أن القدر شاء أن تنفرد مصر طريق الهند في ظروف تكن تحمل بها، وكانت بالنسبة إليها مفتتح عصر من الكوارث الحزن؛ أجل كان افتتاح قناة السويس في سنة ١٨٦٩ نذيراً أتمه الدور الخطير الحزن الذى 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 إنكلترا بالخطر الذى يهدد مواصلاتها المستقبلية من تفرار الفرنسيين في مصر، فبذلت كل ما وسعها لتحطيم الحملة رنسية واجلاء الفرنسيين عن مصر؛ وكان ما استطاعت انكلترا بهذ 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 لغت أنظار الدول أوربية إلى هذا الشريان الحيوى الجديد في طريق الشرق أقصى، وأذكت اطاع السياسة الاستعمارية. ولم تلبث مصر سقطت فريسة هذه السياسة المنجنية؛ وكانت حمنة فقدت سر فيها استقلالها؛ ومهما كانت البواعث التي تذرعت بها سياسة البريطانية لاحتلال مصر في سنة ١٨٨٢ فإن حراسة قناة، وهي شريان حيوى لطريق الهند، كانت بلا ريب أهمها