

قناة السويس ومستقبلها (*)

للأستاذ أحمد رمزي بك

حديث الليلة ، يتناول قناة السويس ، ويوقع مصر للمناز
بانتبارها ساحبة هذا البرزخ ، الذي كان يفصل بين البحرين
قبل افتتاح القناة .

١ - ولييات أهمية هذا الموقع ، اعرض عليكم
تاريخين مهمين :

في ٧ مارس سنة ١٩٤٩ وقعت الحكومة الملكية المصرية
اتفاقاً مع شركة القناة بعد مفاوضات ومباحثات قامت بها وزارة
التجارة والصناعة : وهو اتفاق تناول أنطاب الوزارة نصرمه
وبنوده بأحاديثهم ، وأبأنوا ما حصلت عليه مصر من مزايا
وما حققته لنفسها من أهداف : وبعد إتمام هذا الاتفاق عملاً
وطيقاً كبيراً يصح لوزارة التجارة والصناعة أن تتغربه ، وهو
عمل معروض الآن على الهيئات التشريعية للإبلاغ لإقراره
والتصديق عليه .

وفي ١٧ مارس سنة ١٩٦٨ ينتهي عقد الامتياز الممنوح
للشركة .

٢ - وبين هذين التاريخين تقع فترة من الزمن تقرب من
عشرين عاماً ، نتم علينا أخذ الأهبة والاستعداد لتسلم هذا العمل
العظيم حتى نهض به ونتحمل أعباءه أمام العالم . وبالتوقيع على
الاتفاق أصبحنا شركاء لحدها مع الشركة تقاسمها وتقاسمنا للثامن
والأعباء ونصل معها على قواعد أكثر ملاءمة لنا مما عهدناه من
قبل وفي فترة تحضير لتسيير القناة وجعلها مشروعاً قومياً صمياً .

٣ - فهل لنا أن نتساءل ، ماذا أعدنا لهذا اليوم ؟
أما من الناحية الإدارية والتقنية ، فأعتقد أن مصر لن تعجز من
إخراج الفنيين والإداريين الذين يتولون هذا العمل ويبتون
كفائتهم وجدادتهم على سيادة هذا الطريق التالي : أما من ناحية

(٥) الحديث الذي ألقاه حضرة الأستاذ أحمد رمزي مرافق معلنة
التصريح البحري والملكية الصناعية من مجلة الاذاعة اللاسلكية في
يوم ١١ أبريل سنة ١٩٦٩

الستقبل الذي يحيط بالقناة وما يذمه ، مما تأثر موقع مصر الجغرافي
المناز ، وهذا الذي يحملنا تفكير تفكيراً منطقياً يتفق مع ما يحيط بنا
من أحداث وما يفمر الدنيا من اتجاهات وتطورات ، أخشى أن
تؤثر في أهمية القناة وموتنا الجغرافي ، أو تساعد على الإقلال مما
كان نقدا الموقع التالي يسببه علينا من مظاهر احتكار إحدى طرق
المواصلات العالمية .

٤ - إننا لا ننسى أن مصر تعرضت مرتين وسط كل من -
الحربين العالميتين في القرن العشرين لهجومين يرى كل منهما إلى
انتزاع هذا الموقع الجغرافي الهام . ففي سنتي ١٩١٥ ، ١٩١٦
تعرضت القناة مباشرة لهجوم من جانب الجيش التركي ، وإذا
من ضفة القناة الشرقية تبدأ حملة الهجوم المضاد الذي اقتحم سيناء
وفلسطين وسوريا ولبنان وانتهى عند جبال طوروس سنة ١٩١٨ .
وفي سنتي ١٩٤١ - ١٩٤٢ تكرر الهجوم من ناحية
الصحراء الغربية ووجهته منطقة القناة ، والذي ساعدته الظروف
لزارة هذه الجهة أيام مبارك الطين كان يرى التجمعات التي أتت
تتري من قوات الجيش التاسع وأخذت أما كتبها على الضفة -
الشرقية لقبول المعركة إذا قدر لقوات المحور انتقام احتجاجات
الفتا ووصولها إلى منفى في قناة السويس .

فهذه الجيوش التي تجمعت في الحرب العالمية الأولى والثانية
كانت تصببها قنات قناة السويس وانتزاع هذا الموقع الهام باعتباره
الشرطين المحوري الذي يربط القارات الثلاث ، وببداة هزيمتها في
الطين بهجوم مضاد استمر حتى تونس في الحرب الأخيرة ١٩٤٣ .
فالتى يسيطر على القناة ، يسيطر على مقدرات الحروب
وتوجيهها واتصالاتها ، ويضرب على خصمه ما شاء من
القرارات الحاسمة التي يتوقف عليها مصير الحروب ونهاية المأرك :
ونحن إزاء هذه الأهمية نرجو ألا يشاركنا قبرنا بامتلاك طريق
عالي آخر يظل من أهمية هذه المنطقة في يوم من الأيام .

٥ - هذا ما لسناء في السنوات الأخيرة ، أما في الماضي
فقد لعب هذا الموقع الجغرافي لمصر صاحبة السيادة على برزخ
السويس دوراً هاماً في حياتها ، إذ جعلها صاحبة احتكار الطرق
البرية والبحرية بين الشرق والغرب .
في القرون الوسطى ، كانت مصر تحتل مكاناً مرموقاً في

حتى نستعمل لنقل البضائع ، ويتحدثون عن النوبة وآرها ومستقبل خليجها ، ونسمع عن طرق جديدة توضع على الممرات ثم ننفذ مشاريعها ، وزرى أنابيب البترول تأتي من الأماكن البعيدة لتصب في أماكن معينة^(١) ، ونسمع عن موانئ وثغور توسع وتفرض نفسها على هذا الجزء من شرق المتوسط .

١٠ - وقد يبدو هذا لأول وهلة سبب التحقيق ولكن المطلع على ما كان عليه الشرق من عظمة وحضارة وغنى لا يجب أن يجمع في القريب العاجل بعودة العمران إلى هذه المناطق ، ويكتفي أن نستعيد ما كانت عليه مدينة أنطاكية في العصور السالفة لتعرف شيئاً مما يحبه المستقبل لتشر مثل حيفا بطل علينا .

١١ - إنه من أصعب الأمور مواجهة المستقبل على قياس الحاضر ، كما أنه من أخطر الأمور الاكتفاء بنظرتنا القومية بل يجب أن ننسجها بنظرة عامة لما يدور حولنا .

ولهذا نقول أن منطق الحوادث الدائرة حولنا يحتم علينا دراسة مستقبل قناة السويس دراسة علمية ، لا من ناحية المصلحة المحلية وحدها ، بل على ضوء التطور العالمي وما يدور في بقاع هذه المنطقة المحيطة بنا والتي نحاول أن تشاركنا في مركزنا الممتاز ١٢ - إننا في حاجة إلى عدة مشاريع إنشائية : أهمها توسيع الروافد المصرية في بورسعيد والسويس ، وإنشاء مناطق حرة ممتدة ، وفي وضع شبكة من الواصلات البرية السهلة من الشرق إلى القناة ومن الغرب إليها ، وفي حاجة لسياسة عامة للخطوط الحديدية حول القناة ، ثم في حاجة إلى عدد من المطارات الكبرى والمحطات المائية التي تسمح بهبوط أي نوع كبير من الطائرات فيها .

١٣ - إن تطور مصر يفرض نشر العمران في سيناء ، ومصلحة القناة تحتم إنشاء منطقة صناعية كبرى في الثلث الذي تشغله المسكرات البريطانية : لأن توسع الصناعات الكبرى يفرض من المبدأ أن تكون على الطرق المائية .

هذه نظرة مستقبل القناة في السنوات القادمة إذا أخذنا بها نقول : أن مصر قد انتقلت من الزمن الذي كانت معسدة فيه لخدمة القناة ودخلت للمهد الجديد الذي يضع القناة في خدمة مصر

أحمد رمزي

(١) أشارت البريات الحاربية للى أمر هذه الأنابيب في دخل

قناة السويس .

اقتصاديات العالم المعروف وقتئذ . وكانت نجارة جزء كبير من الدنيا يمر من البحر الأحمر عبر مصر إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط ، وكانت مراكز التجارة في إيطاليا تشارك مصر في هذا الاحتكار وخصوصاً مدينة البندقية .

٦ - وما كاد يكتشف طريق رأس الرجاء الصالح إلى الهند حتى فقدت مصر أهمية موقعها الجغرافي الممتاز الذي كان يدر الخير عليها ، ولم تقبل مصر أن تفقد موقفاً سلبياً بل أرسلت حملات بحرية إلى آسيا عن طريق برزخ السويس وساعدها في ذلك حلفاؤها من البنادقة ، وكان القصد منها رد غائلة البرتغاليين عن الهند . وأراد هؤلاء أن يهاجموا مراكز مصر في البحر الأحمر فتعرضت سواكن وغيرها لحروبهم ، واستمر هذا النزاع حتى العهد العثماني .

٧ - وفي عدد المجلة الجغرافية الأمريكية واشتجعت ، مقال تحدث فيه كاتبه عن أثر التوابل في اكتشاف طرق الملاحة وفي خدمة علم الجغرافية العالية ، ويفهم منه أن مصر بحكم سيطرتها على هذا الموقع الجغرافي ، كانت تسيطر أيضاً على تجارة التوابل ، وأن هذا الاحتكار للطرق للثابت أدى في النهاية إلى اندفاع الدول البحرية نحو اكتشاف آفاق بيضاء وطرق مواصلات تقلل من أهمية هذا المركز الممتاز وتضيق من أثر هذا الاحتكار وتنتهي هذه الاكتشافات المنظمة بأن تفقد مصر هذا المركز الذي كان يدر عليها الخير ، وتهدد أهمية البندقية وجنوة وغيرها وتصبح تنوراً من الدرجة الثانية بعد أن كادت دولاً مستقلة فيها مستودعات التاجر ومراكز التروات السالية .

٨ - وهانحن اليوم نواجه مهداً يذكرنا بتلك الأيام البعيدة : إننا نرى أمامنا تقدماً بعيد المدى واقتلاباً شاملاً في طرق الواصلات الجوية والبحرية والبحرية التي تربط أنحاء الأرض .

ونعيش في زمن مليء بالأحداث الكبرى والتطورات السريعة وأرى في الآفاق المحيطة بنا قوات قد أجهت إلى البناء والخلق والإنشاء وهي تمتد أن حمل المسجلات محملاً وأنه يوسعها إحياء اللوات من الأرض ونقل السكان وإجلالهم عن مواطنهم . ونشعر بأن الشرق الأوسط يتمخض من تطور وتغيير شامل^(١) .

٩ - فن ناحية المواصلات يتحدثون عن طرق القوافل القديمة التي كانت تخترق الصحارى ويؤملون في إعادة تهيئتها

(١) يقصد الكاتب ظهور دولة إسرائيل في الشرق .