الفصل السابع

بنك مصر والتنمية الاقتصادية العربية

على الرغم من قلة ما كتب عن تأثير بنك مصر فى الحياة السياسية والتنمية الاقتصادية فى مصر، فإنه يعد كثيرا إذا ما قورن بما كتب عن تأثير البنك فى العالم العربى. فبعد سنوات قليلة من تأسيسه، أخذ بنك مصر يستكشف إمكانية افتتاح فروع فى الدول العربية المجاورة وكذا إقامة مشروعات اقتصادية مشتركة مع الحكومات العربية ومستثمرى القطاع الخاص لديها. وقد شهد مطلع ثلاثينيات القرن العشرين تحول هذه المشروعات إلى حقيقة واقعة. وكان النمط الذى اتبعه البنك لتوسيع رقعة نشاطه فى العالم العربى وكذا المعوقات التى واجهته خارج مصر مشابهًا لما لاقاه البنك من ميزات ومشكلات خلال محاولته ترسيخ أقدام كيانه الاقتصادى فى مصر.

ولعل أحد الأسئلة الهامة التى تثور فى هذا الصدد يتعلق بماهية العوامل التى حدت ببنك مصر للاتجاه نحو الانغماس فى الشئون العربية. ومن المرجح أن هذا كان يعود إلى طلعت حرب نفسه الذى اعتبر هذا المجال بمثابة الساحة الأبرز الذى تمارس فيه شخصيته تأثيرها. ففى ضوء المشكلات الزراعية التى واجهتها مصر فى أعقاب الحرب العالمية الأولى، تولد حافز قوى لدى أعضاء البرجوازية المصرية لتحويل جزء من استثماراتهم من الزراعة للصناعة. غير أن الاستثمار فى المشروعات الاقتصادية فى الدول العربية الأخرى كان ينطوى على درجة عالية من المخاطرة كما أنه لم يكن بمقدور كبار المتعاملين فى السوق المالية مثل إسماعيل صدقى وأحمد عبود الإلمام بهذه الأسواق الخارجية. ولهذا فقد مثل قرار طلعت حرب بتوسع مجموعة شركات مصر فى الدول المجاورة سياسة خلاقة بحق. وحيث مثل انغماس بنك مصر فى الشئون الاقتصادية للعالم

العربى ركيزة غالبا ما يتم إغفالها وهى البعد الاقتصادى فى دراسات القومية العربية كما يدحض فكرة أن التعاون الاقتصادى العربى لم يحظ بالقبول سوى مع ظهور النظم الراديكالية القومية العربية فى أعقاب الحرب العالمية الثانية.

يكمن تأسيس وعى طلعت حرب بالوحدة العربية فى عوامل ثلاث. الأول، وكان يتعلق بجذور أسرة طلعت حرب العراقية (تم استعراضها فى الفصل الرابع). وكما هو الحال مع العديد من العائلات البدوية المعروفة، مثل عائلة الباسل فى الفيوم وعائلة لملوم ـ المصرى ـ السعدى فى المنيا، وكان من الواضح أن عائلة طلعت حرب أولت اهتماما لأصولها العربية. أما التأثير الهام الثانى فقد كان تلقى طلعت حرب لتعليمه فى القاهرة وخصوصا فى مدرسة الحقوق الخديوية، حيث أصبح صديقا لعدد من السياسيين وأعضاء الحزب الوطنى والمصريين المهتمين بشئون الوحدة العربية والوحدة الإسلامية. وكان من أصدقاء طلعت حرب البارزين فؤاد سالم حجازى وأحمد شفيق وحفنى ناصف.[1] كما كان طلعت حرب وكيلا لعمر سلطان، أمين خزانة الحزب الوطنى. وهكذا، أضحى طلعت حرب على صلة بقطاع عريض من الطبقة العليا ذات الأصل التركى ـ المصرى والتى كانت لها مصالح وصلات بمناطق أخرى من العالم العربى. وأخيرا يأتى دور الكثير الذى تعلمه عن الاستثمار الأجنبى خلال عمله كمدير للمكتب القانونى للدائرة السنية، حيث لاحظ كيف تضافر رأس المال البريطانى والفرنسى والبلجيكى لتسييل أراضى الدائرة السنية فى مصر. ومن المؤكد أن هذه الخبرة حول تعاون الرأسمالية العالمية قد تركت أثرها عليه حيث أشارت لإمكانيات العمل فى الدول العربية الأخرى المتاحة أمامه.

وقد جاء نجاح بنك مصر فى تأسيس علاقات اقتصادية مع الدول العربية المجاورة مدفوعا فى جانب كبير منه بنجاح ثورة ١٩١٩ وصعود النزعة المناوئة للإمبريالية فى كافة أرجاء العالم العربى فى أعقاب الحرب العالمية الأولى. وقد نشأت صلة قوية بين بنك مصر والقومية العربية والمعاداة للإمبريالية وانتشرت ليس فقط فى مصر وإنما فى الدول العربية

---

(١) .**PPFSH**، مراسلات متبادلة بين طلعت حرب وفؤاد سالم حجازى (١٣ مراسلة) من ٤ نوفمبر ١٨٩٨ وحتى ؟ أغسطس ١٩٢١؛ مقابلة مع راشد شفيق فى ١١ أبريل ١٩٧٤؛
PPTH خطاب من محمد حفنى ناصف لطلعت حرب بتاريخ ٧ مايو ١٩١٠.

الأخرى. ونتيجة لذلك فقد كتب بعض الأعيان الفلسطينيين فى ١٩٢٤ لطلعت حرب طالبين منه فتح فرع لبنك مصر فى فلسطين لمساعدة المزارعين المحليين فى الحصول على القروض وتجنيبهم الاضطرار لبيع أراضيهم للمستعمرين الصهاينة.[١]

كما أن حملة العلاقات العامة التى قادتها الرابطة الشرقية لصالح البنك كانت من الأهمية بمكان للتعريف بالبنك فى أرجاء الوطن العربى. وكانت الرابطة قد تأسست فى ١٩٢٢ بدعوة من سر (كبير) التجار فى إيران ميرزا مهدى رافعى مشكى بك. وفى أول اجتماعاتها الرسمية، تم انتخاب السيد عبد الحميد البكرى، زعيم إحدى الطرق الصوفية المعروفة فى مصر، رئيسا فى حين تم تعيين أحمد شفيق عضوا فى مجلس الإدارة.[٢] وكانت الرابطة الشرقية تعبر عن خليط غير متجانس ضم أعضاء من العائلة المالكة فى مصر وعلماء مصريين وشوام ومسيحيين وأتراك وفرس. غير أن ما كان يجمع هذه المجموعات هو كرهها الشديد لبريطانيا العظمى وفرنسا، وكذا مفهوم مبهم حول توثيق العرى بين الأمم الشرقية. كما أن أحد الأسباب التى مكنت أعضاء الرابطة من العمل سويا كان انتماء العديد منهم (مثل أحمد شفيق) لعائلات ممتدة تواجدت فى أكثر من بلد عربى.[٣] وفى ميثاقها التأسيسى، أعلنت الرابطة تجنب النشاط السياسى وأكدت على الحاجة للتركيز على خلق صلات اقتصادية وثقافية أقوى بين دول الشرق الأوسط، كما شددت على طبيعتها غير الطائفية حيث ضمت أعضاء من المسلمين والمسيحيين على حد سواء.[٤]

ونظرا لتأكيدها على الحاجة لتوسيع مجالات التعاون الاقتصادى بين دول الشرق الأوسط وكذا رغبتها تحاشى المواجهات السياسية مع سلطات الاحتلال، فقد وجدت الرابطة نفسها أحد أشد مؤيدى بنك مصر الذى كان يشاركها الفلسفة ذاتها. وبالفعل، قام أحمد شفيق متحدثا عن الرابطة فى ١٩٢٣ بالدعوة لإنشاء فروع لبنك مصر فى كل أنحاء الشرق الأوسط.[٥] وعلى الرغم من قيام مسئولين أتراك بتشجيع أحمد شفيق

---

(١) المقطم. ٢١ أغسطس ١٩٢٤.

(٢) أحمد شفيق. مذكراتى فى نصف القرن. القاهرة: مطبعة مصر، ١٩٣٦. ج. ٣. ص ص. ٣١٧، ٣١٩.

(٣) مقابلة مع راشد شفيق فى ١١ أبريل ١٩٧٤.

(٤) شفيق. ص. ٣١٩.

(٥) نفس المرجع السابق. ص ص. ٣٢٠، ٣٢٧.

لافتتاح فرع للبنك فى اسطنبول، فقد فضل طلعت حرب أن يكون أول فرع للبنك خارج مصر فى الشام.

وقد دفع طلعت حرب لاتخاذ هذا القرار أسباب عدة منها أولا أن مصر كانت لها علاقات اقتصادية وثيقة بفلسطين وسوريا ولبنان بدرجة أكبر مما كان عليه شأن علاقاتها بتركيا أو بأى دولة أخرى فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وكانت مصر تاريخيا تحتفظ بعلاقات تجارية قوية مع الشام لتبادل الفاكهة والخضراوات والحبوب مقابل الحرير الشامى والفواكه ومنتجات أخرى. كما عاش عدد من الشوام فى مصر، التى هاجروا إليها إما لأسباب اقتصادية أو هربا من قمع الإمبراطور العثمانى. وكانت إحدى أبرز العائلات المصرية الداعمة لبنك مصر عائلة اللوزى من دمياط والتى كانت تشتهر بمنتجاتها من الحرير كما كانت تحتفظ بعلاقات تجارية وثيقة ببلاد الشام.[١] علاوة على ذلك، كان عدد كبير من البرجوازيين المصريين عادة ما يتوجه للشام لقضاء إجازاتهم، لاسيما فى جبال لبنان خلال أشهر الصيف. ولذلك كان يبدو أن افتتاح فرع للبنك ببلاد الشام هو الخطوة المنطقية الأولى لبنك مصر فى توجهه لتوسيع نطاق أعماله خارج مصر.

كما ساعد طلعت حرب فى أنشطته التجارية عدد من الأعيان المقيمين فى مصر. فقد زوده محمد على طاهر، رئيس اللجنة الفلسطينية بمصر، بأسماء عدد من الأعيان الذين يتعين عليه زيارتهم خلال رحلته لفلسطين فى صيف ١٩٢٥، وكان من بينهم مفتى القدس السيد محمد أمين الحسينى ورئيس الجمعية الإسلامية الفلسطينية بيافا عمر أفندى البيطار.[٢] وفى ذات الشهر، زود أحمد شفيق طلعت حرب بخطابين للتعارف، كان أحدهما موجها لأمين الحسينى والآخر لعساف بك النشاشيبى، عضو إحدى أكبر العائلات السورية وعضو المجلس التعليمى بدمشق.[٣] كما تلقى طلعت حرب عونا من عائلة اللوزى ومن حيدر بك معلوف، وهو رجل أعمال لبنانى كان يعد برامج للمسافرين

---

(١) مقابلة مع سيد اللوزى فى ٢ اغسطس ١٩٧٤.

(٢) **PPTH**، خطاب من محمد على طاهر لطلعت حرب، بتاريخ ٧ يونيو ١٩٢٥.

(٣) **PPTH**، خطابين من شفيق لطلعت حرب، بتاريخ ١٧ يونيو ١٩٢٥.

المصريين للبنان، ومن جبرائيل تقلا، عضو العائلة اللبنانية المعروفة صاحبة جريدة الأهرام اليومية القاهرية، للقيام ببعض الاتصالات فى لبنان.[١]

وبدلا من القيام بعمليات جديدة كليا فى الشام، اتبع طلعت حرب أسلوبا مشابها لذلك الذى انتهجه فى مصر من خلال استقطاب الأعيان المحليين والبناء على أساس من الهياكل المالية القائمة. ففى ١٩٢٨ و١٩٢٩، قام طلعت حرب برحلتين لفلسطين ولسوريا ولبنان قابل فى إطارهما الأعيان المحليين فى يافا والقدس ورام الله وبيروت ودمشق. وخلال هذه الرحلات، ركز طلعت حرب على افتتاح فرعين جديدين لبنك مصر، والأول فى فلسطين والثانى فى سوريا ولبنان.

وعلى الرغم من الحماس الشديد فى فلسطين لفكرة بنك مصر ـ فلسطين، فإنه لم يكتب له الظهور على أرض الواقع. وكانت الخطط الموضوعة فى عام ١٩٢١ تقتضى افتتاح أربعة فروع للبنك المقترح على أن يكون مركزه الرئيسى فى حيفا.[٢] كما شكلت لجنة تحضيرية وتم نشر إعلان للاكتتاب فى البنك، ومن إجمالى رأسماله المقدر بمبلغ ١٠٠,٠٠٠ ليرة فلسطينية، كان بنك مصر سيقدم ٥١,٠٠٠ ليرة على أن يكتتب الفلسطينيون فى مبلغ ٤٩,٠٠٠ ليرة المتبقية. وأشارت تقارير إلى أن حجم المساهمات بلغ ٢٥,٠٠٠ ليرة أو ربع حجم رأس المال المقترح.[٣] غير أنه وبعد يونيو ١٩٢٩، لم تقدم أى من الصحف أى إشارة عن البنك.

وفى محاولة استقصاء الأسباب التى أعاقت افتتاح وتشغيل بنك مصر ـ فلسطين، فقد يكون من السهل الإدعاء بأن البريطانيين لم ينظروا نظرة الرضا للمشروع واعترضوا سبيله. كما يمكن استخدام إدعاء شبيه حول فشل مشروع فرع مقترح لبنك مصر فى العراق، وهو المشروع الذى تداولته الصحف بكثرة خلال ثلاثينيات القرن العشرين.[٤] ولكن إذا كان البريطانيون مسئولين عن منع بنك مصر من افتتاح فروع له بفلسطين

---

(١) المقطم. ٢٥ يوليو ١٩٢٥ و٢٥ مايو ١٩٢٩ و٢٢ ديسمبر ١٩٢٩.
(٢) نفس المرجع السابق. ٢٤ مايو ١٩٢٩، ٥ يونيو ١٩٢٩.
(٣) نفس المرجع السابق. ٢٨ يونيو ١٩٢٩.
(٤) نفس المرجع السابق. ١١ مارس ١٩٣٢، ١ و٢ فبراير ١٩٣٦، ٢٤ مارس ١٩٣٦ و١٠ يناير ١٩٣٧.

والعراق، فإنه يكون من الصعب تفسير الأسباب التى حدت بهم لمنح البنك تصريحا بتسيير خطوط جوية بين البلدين لبنك مصر لصالح شركة مصر للطيران خلال ثلاثينيات القرن العشرين.

هذا فى حين حقق بنك مصر ـ سوريا ـ لبنان نجاحا أكبر، فقد افتتح فى يناير ١٩٣٠ برأس مال بلغ ٢٥٠,٠٠٠ ليرة لبنانية.[١] ويمكن إرجاع هذا النجاح لعدة أسباب يأتى على رأسها، أولا وجود حجم كبير للتبادل السياحى بين مصر ولبنان بقدر تجاوز مثيله بين مصر وفلسطين، وهو الأمر الذى منح بنك مصر ـ سوريا ـ لبنان القدرة على العمل من الناحية الاقتصادية. ثانيا، أن طلعت حرب وزملاؤه كانت لهم صلات تجارية بسوريا ولبنان فى حين كانت صلاتهم فى فلسطين ذات طبيعة سياسية وثقافية بصورة أكبر. وهكذا، فعلى الرغم من تحمس الفلسطينيين بصورة أكبر من اللبنانيين والسوريين لفكرة افتتاح فرع لبنك مصر، فقد كان يعوز بنك مصر ـ فلسطين القاعدة الاقتصادية الصلبة، فقد كان طلعت حرب وسيد كامل وباقى مديرو بنك مصر ينتابهم بلا شك قلق بشأن النفوذ الصهيونى المتصاعد فى فلسطين. وأخيرا، ولعله العامل الأهم فى هذا المقام، أن بنك مصر تمكن من البناء على المؤسسات المالية الموجودة فى لبنان، مثل بنك عز الدين فى طرابلس. وكان بنك مصر ـ سوريا ـ لبنان ـ عبارة فى الواقع عن مؤسسة مشتركة بين بنك مصر وبنك عز الدين، والذى كان يضم بدوره عددا من العائلات السورية واللبنانية المعروفة كعائلات الدواق وأديب وتقلا والسباعى.[٢]

وقد أصبح بنك مصر ـ سوريا ـ لبنان مؤسسة ناجحة نسبيا كما تمكن من التوسع فى حجم عملياته بافتتاح فرع جديد فى حمص. وإن كان قد فشل على الرغم من نجاحه فى لعب الدور نفسه الذى لعبه بنك مصر حيث فشل البنك الجديد فى تقديم الرعاية الواجبة للصناعة فى لبنان. وقد عمل طلعت حرب كاستشارى لمجموعة من رجال الأعمال السوريين ترأسهم شكرى القوتلى وساهم من خلال منصبه فى خلق بعض الصناعات الخفيفة.[٣] كما حاول طلعت حرب التوسط فى النزاع الذى نشب بين مصر والشام حول

---

(١) نفس المرجع السابق. ١٣ و٢٢ ديسمبر ١٩٢٩.

(٢) نفس المرجع السابق. ٢٢ ديسمبر ١٩٢٩، ٤ يناير ١٩٣٠.

(٣) نفس المرجع السابق. ٢ و٣ يونيو ١٩٣٤ و١٩ نوفمبر ١٩٣٧.

التعريفات الجمركية.[١] وعلى الرغم من قيام العديد من المزارعين اللبنانيين بالتعبير عن أملهم فى مساعدة البنك الجديد لهم على الخروج بالزراعة فى لبنان من حالة الكساد التى كانت تعانى منها، فإن البنك لم يقم بلعب أى دور مؤثر على الإطلاق فى الاقتصادين السورى واللبنانى.[٢] وهكذا، لم يحقق البنك نجاحا تجاريا كبيرا، فعلى سبيل المثال، أوردت بعض التقارير أن البنك كان يخسر نقودا خلال مطلع ثلاثينيات القرن العشرين.

وكان تشكيل أسطول بحرى تجارى مصرى، كما تقدم فى الفصل السادس، فكرة قديمة بدأت فى عهد الخديوى محمد سعيد، وتضافر عاملان لتحويل هذه الفكرة لحقيقة. كان الأول بداية الكساد الكبير فى ١٩٢٩ بينما كان الثانى الحالة المزرية لوسائل النقل بين مصر والحجاز والتى كانت تقل المسلمين لأداء فريضة الحج بمكة. وكان موقف بنك مصر أنه لن يستطيع تشغيل شركة للملاحة البحرية دون تلقيه دعما من الحكومة.[٣] وحينما تقدم البنك فى منتصف عشرينات القرن العشرين بمقترحه الأول لتأسيس شركة للملاحة البحرية تركز على نقل الحجاج، تم رفض المقترح. فكان أن تقدم البنك بمقترح جديد فى ١٩٢٩ أحالته وزارة النقل للجنة لإعداد دراسة مستفيضة، وانتهى به المطاف عند هذه النقطة.[٤] وعوضا عن ذلك، اقترحت الحكومة المصرية فى ١٩٣١ تقديم دعم لشركة الإسكندرية للملاحة البحرية، كان من بين بنوده منحها الحق فى نقل الحجاج، غير أن انغماس شركة الإسكندرية فى فضيحة سياسية (انظر الفصل السادس) أدى لسحب مقترح الدعم. كما كان واضحا أن شركة البوستة الخديوية كانت تطمح للحصول على بعض التسهيلات.[٥] ومع الضغط على وزير النقل، توفيق دوس باشا، ومعارضة تقديم الدعم لشركة الإسكندرية من قبل عبد الحميد سليمان باشا، والذى كان يشغل منصب مدير

---

(١) نفس المرجع السابق. ١٠ و٣٠ أكتوبر ١٩٣٠.

(٢) نفس المرجع السابق. ٢٦ يناير ١٩٣٠. خلال العامين الأولين من تشغيله، لم يتمكن البنك من النمو بالدرجة التى تمكنه من الانغماس بنشاط فى الشئون التجارية فى الشام. وأرجعت تقارير عام ١٩٣٠ خسائر البنك المالية لسوء الإدارة. نفس المرجع السابق. ٢٣ مايو ١٩٣٣.

(٣) نفس المرجع السابق. ٢٨ يناير ١٩٣١.

(٤) نفس المرجع السابق. ٢٠ أبريل ١٩٣٠.

(٥) نفس المرجع السابق. ٦ أبريل ١٩٢٩؛

F.O. 141/744/1174, British Consulate General, Alexandria to High Commission, Cairo, December 12, 1933.

مصلحة السكك الحديد المصرية وصديقا مقربا لبنك مصر، تم توجيه الدعم لشركة مصر للملاحة البحرية.[١] وقد أسفر هذا الاقتحام للساحة السياسية عن حصول بنك مصر على تسهيلات عظيمة ولكنه تمخض كذلك عن تكوين أعداء سياسيين أقوياء له. وفى خطاب طويل أرسل لجريدة المقطم، اشتكى أمين يحيى باشا بحدة من هذا التسييس الذى حرمه من الدعم المستحق له والتكاليف الهائلة التى تكبدها كنتيجة لذلك.[٢] وبالمثل، فقد ادعى المدير العام لخطوط البوستة الخديوية أن هذا الدعم ينقض اتفاقية ١٨٩٨ المبرمة بينه وبين الحكومة المصرية والتى تقضى بأن شركات الشحن الأخرى لن يسمح لها بمنافسة الخدمات التى تقدمها. ونظرا لأنها كانت تعد سفنًا لنقل الحجاج، فإنها خسرت مبلغا كبيرا من المال بسبب التسهيل الذى منح لبنك مصر.[٣] وهكذا، فبينما نجح البنك فى الحصول على دعم مادى لشركته، شركة مصر للملاحة البحرية، فقد أوغر صدور منافسيه الرئيسيين فى صناعة الشحن وانزلق بنفسه بقدر أكبر فى أتون السياسات الحزبية.

وكانت قرارات الحكومة المصرية بصدد إنشاء أسطول بحرى مصرى قد تأثرت بعدد من العوامل. أولا، شهدت أواخر العقد الثالث من القرن العشرين حالة عامة من الكساد فى مجال الشحن فى العالم وهو ما نتج عنه أن كثيرًا من الشركات كانت مستعدة لبيع قطع من أساطيلها بأسعار زهيدة. ثانيا، نظرا لأن الحكومة كانت إزاء أزمة مالية، فقد أرادت أن تحصل لنفسها على قدر من الفائض الوطنى الذى كان يتسرب لأيدى شركات الشحن الأجنبية وكذا لتوفير فرص عمل لقطاع عريض من الشباب المصرى العاطل. وكان ينظر النظر لشركة مصر للملاحة البحرية على أنها حجر الزاوية فى الأسطول المصرى.[٤] غير أن شركة مصر لم تحصل أبدا على المكانة المرجوة لها كمنافس قوى للشركات الأجنبية فى التجارة فى نقل الأفراد والبضائع بين مصر وأوربا. وعلى الرغم من قيام العديد من البرجوازيين المصريين بالاستفادة من خدماتها لنقل الركاب لأوربا، إلا أن أكبر جهود الشركة كانت منصبة على نقل الحجيج والانغماس فى شئون الحجاز.

---

(١) المقطم. ٢٧ و٢٨ يوليو ١٩٣٢.

(٢) نفس المرجع السابق. ٢٨ يناير ١٩٣١.

(٣) F.O. 141/744/1174

(٤) المقطم. ٢٧ يوليو ١٩٣٢.

وكانت أحوال نقل الحجيج بين مصر والحجاز وكذا داخل الأراضى الحجازية قد أحاطت بها الفضائح فى منتصف عشرينات القرن العشرين، حيث اتهمت حكومة أحمد زيور بمنح حق نقل الحجيج لشركة إيطالية على الرغم من تقدم شركة مصرية بعرض أفضل منها وكان يجب على الحكومة تفضيل الشركات المحلية فى منح العقود. هذا فضلا عن أن وزارة النقل اتُهمت بعدم إتباع القواعد الصحيحة فى منحها التسهيلات. وهكذا كانت كل الإشارات فى هذا الجدل تذهب إلى أن العقد تم الحصول عليه من خلال الرشوة.(١) هذا فضلا عن الشركة الإيطالية كانت تقدم أماكن للإقامة بدرجة أقل من المستوى المطلوب، وهو ما جاء فى رسالة تلغرافية لتاجر القطن المعروف والمساند المالى لبنك مصر، على إسلام، للصحافة القاهرية اشتكى فيها من أن السفن لم تكن مهيأة كما ينبغى لنقل الحجيج نظرا لازدحامها وعدم توافر أماكن لإقامة بعض الركاب، وعدم صلاحية المياه المخصصة للشرب عليها هذا فضلا عن إهمالها خدمة النساء المسافرات.(٢) وعلى إثر الشكاوى العديدة التى ظهرت فى هذا الشأن، شكلت «لجنة تقصى حقائق حول شكاوى الحجيج» ليس فقط للنظر فى المشاكل التى أشار إليها المصريون وإنما كذلك لتلك التى أثرت على الحجاج الأجانب الذين سافروا للحجاز عبر الأراضى المصرية.(٣) وفى الحجاز ذاته، كانت الحرب بين قوات شريف مكة وعبد العزيز بن سعود سببا آخر فى تدهور أحوال النقل فى هذا الجزء من شبه الجزيرة.(٤) فمنح امتياز لمدة خمسة عشر عاما لشركة مصر للملاحة كما تلقت منحة قيمتها ١٥٠,٠٠٠ جنيه مصرى على أن تسدد على أقساط سنوية قيمة كل منها ١٠,٠٠٠ جنيه مصرى. كما اشترطت الحكومة أن يبلغ رأس المال للشركة التى أسسها بنك مصر ٥٠٠,٠٠٠ جنيه مصرى على الأقل وأن تكون أغلبية حملة الأسهم من المصريين. كذلك كان على الشركة أن تمتلك على الأقل سفينتين بخاريتين وأن يكون كل موظفيها من المصريين فى غضون ثلاث سنوات. وشددت الحكومة على

---

(١) الوطن. ٥ و٢٥ مايو ١٩٢٤.

(٢) نفس المرجع السابق. ٢٣ مايو ١٩٢٤.

(٣) نفس المرجع السابق. ٦ و٧ مايو ١٩٢٤.

(٤) المقطم. ٥ مايو ١٩٣٢.

F.O. 141/691/387. A.S. Calvert, Jedda, to Sir, John Simon, Foreign Office, November 22, 1933.

الشركة الجديدة أن تقوم ليس فقط بمساعدة الحجاج المصريين، وإنما كان عليها أن تعمل بدأب لتحسين أحوال سفر الحجيج من الدول العربية المجاورة وبالتالى توطيد العلاقات بين هذه الدول ومصر. أما من ناحية الخدمات فقد كان مطلوبا من شركة مصر للملاحة وضع حد لعدد الركاب المسموح لهم بالسفر على متن كل رحلة وتقديم ماء صالح للشرب وتوفير مستشفى وخدمات طبية وتليجراف لاسلكى على كل سفنها.[١]

وفى غضون سنوات قليلة من بدء عملها، حسّنت شركة مصر للملاحة بشدة من أحوال النقل بين مصر والحجاز. وعلى الرغم من أن تزايد عدد الحجاج خلال مطلع ثلاثينيات القرن العشرين يمكن إرجاعه فى جزء منه لانتهاء العمليات الحربية بين آل سعود والهاشميين، فإن السبب الرئيسى وراء الزيادة يرجع لجهود بنك مصر. وقد أثنى النظام السعودى الجديد فى الواقع على طلعت حرب وبنك مصر فى مناسبات شتى. ومن بين الخدمات التى قدمها البنك بالإضافة لتحسين مستوى الخدمة والإقامة على سفنه كانت بناء فنادق جديدة فى السويس وجدة ومكة، وتنقية آبار المياه العذبة فى مكة، وتعبيد الطرق بين جدة ومكة، وتأسيس نظام تليجراف، وتوفير عربات أجرة لنقل الحجيج برا ومراكب جديدة لنقل الحجيج من السفن لمرفأ جدة.[٢] كما كانت إحدى أهم الخدمات التى قدمها بنك مصر هى تثبيت سعر استبدال الدينار السعودى خلال فترة الحج بناءا على اتفاقية بين البنك والحكومة السعودية، حيث كان الحجيج قبل هذه الاتفاقية تحت رحمة مستبدلى النقود المحليين الذين غالبا ما كانوا يحتالون عليهم لاستنفاذ ما لديهم من نقود. وهكذا أصبح بمقدور الحجاج بمقتضى الاتفاقية استبدال ما لديهم من نقود فى السويس قبل بدء رحلتهم للحجاز عند قيمة محددة مسبقا بالاتفاق بين بنك مصر والحكومة السعودية.[٣]

---

(١) **المقطم**. ١٠ أكتوبر ١٩٢٩. على الرغم من اشتراط بلوغ حجم رأسمال الشركة ٥٠٠,٠٠٠ جنيه مصرى، فإنه لم يتعد فى الواقع ٢٠٠,٠٠٠ جنيه مصرى، وهو ما يعد مؤشرا آخر على نقص رأس المال الذى عانى منه بنك مصر فى ثلاثينات القرن العشرين.

(٢) **نفس المرجع السابق**. ١٢ ديسمبر ١٩٣٣، ٢٥ أبريل ١٩٣٥، ٣٠ أغسطس ١٩٣٥، ٨ مارس ١٩٣٧، ٢٤ أغسطس ١٩٣٧، ٢ أبريل ١٩٣٨، ٥ مايو ١٩٣٩؛ F.O. 371/19018/J6401, J7005.

(٣) **نفس المرجع السابق**. ٣٠ يناير ١٩٣٥.

وعلاوة على نقل الحجيج وخدماته المتعددة فى مجال البناء وأنشطته البنكية، فقد كان البنك حريصا على افتتاح فرع له فى المملكة العربية السعودية. وقد بدا أن هذه الدولة الأكثر ملاءمة للبنك لافتتاح مكتب له فى ضوء تعاملات البنك الاقتصادية المكثفة مع الحكومة السعودية. وقد جاء هذا الحرص فى أعقاب محاولات متتالية أخرى لتأسيس نظام مصرفى فى الحجاز. فكان حبيب لطف الله، وهو مساند قوى للخديوى السابق عباس حلمى الثانى، بدعم من الرابطة الشرقية قد تقدم بمقترح لتأسيس بنك الحجاز الوطنى العربى. وعلى الرغم من موافقة شريف مكة الهاشمى على المقترح، فقد أتى انتصار عبد العزيز بن سعود عليه ليعوق تنفيذه على أرض الواقع.(١) وقد أعلن الحاكم السعودى المنتصر أنه لن يسمح لبنوك بالعمل فى الحجاز نظرا لأن مبادئ البنوك تعتمد على الربا وهو محرم وفقا للشريعة الإسلامية. ومما لا شك فيه أن الملك عبد العزيز مدفوعا فى قراره برفض السماح لبنك مصر بافتتاح فرع له فى السعودية بقناعات دينية وكذا برغبته فى عدم إقصاء مناصريه الوهابيين. هذا فضلا عن أن الملك كان متشككا وكذا متضايقا من البنك بسبب ما اعتبرته الحكومة أرباحا مبالغا فيها جناها البنك من جراء بيع العملة السعودية للحجاج.(٢)

وعلاوة على أنشطتها فى حوض المتوسط والحجاز، فقد نشطت شركة مصر للملاحة البحرية فى الأعمال التجارية فى السودان. ففى الوقت نفسه الذى كان يطالب فيه الفلسطينيون بنك مصر بافتتاح فرع له فى بلادهم، خرج اقتراح بقيام البنك بافتتاح فروع له فى مدينتى الخرطوم وأم درمان السودانيتين.(٣) وكما آل إليه حال الفرعين المقترحين فى

---

(١) F.O. 141/819/17993.

لعله من المهم ملاحظة أن أحمد شفيق كان مساهما فى مقترح بنك لطف الله وكان كلاهما عضوا فى الرابطة الشرقية. ولم يناصب البريطانيين العداء فقط محاولة لطف الله تأسيس بنك فى الحجاز وإنما كذلك الرابطة الإسلامية. ولعل قيام الرابطة الشرقية بتشجيع بنك مصر بشكل واسع لم يساهم فى تحسين صورة بنك مصر فى عيون البريطانيين. انظر أيضا

F.O. 141/691/387, A.S. Calvert, Jedda, to Sir, John Simon, Foreign Office, November 22, 1933.

(٢) F.O. 141/630/927;

كما نشرت بعض الصحف المصرية الشكاوى حول تحقيق بنك مصر أرباح مبالغ فيها من وراء عمليات استبدال العملة، انظر **المقطم**، ٢٤ نوفمبر ١٩٣٦.

(٣) **نفس المرجع السابق**. ٢٤ أغسطس ١٩٢٤.

فلسطين والعراق، فلم يفتتح البنك فرعا سودانيا. غير أنه وفى ضوء النمط التاريخى للعلاقات التجارية بين البلدين، فقد استمر بنك مصر فى تبنى فكرة الاستثمار فى الدولة السودانية. ولم يزد الأمر عن مجرد الحديث عن الاستثمار فى الزراعة السودانية حتى عام ١٩٣٥، مع تفاقم آثار الكساد. وفى فبراير وأبريل ١٩٣٥، قام وفدان تجاريان من مصر بزيارة للسودان، وكان كلاهما تحت رعاية أصحاب المصالح فى تجارة القطن المتمثلة فى الجمعية الملكية الزراعية والنقابة الزراعية المصرية العامة وغرفتى القاهرة والإسكندرية التجاريتين. وكان أحد أعضاء هذين الوفدين ممثلا لبنك مصر وهو إسماعيل جاد بركات بك، التاجر القاهرى ذو النفوذ القوى فى سوق روض الفرج والصديق المقرب من طلعت حرب.[١] ويبدو أن تقرير بركات المالى كان محوريا فى تأسيس لجنة ضمت مديرى وأعضاء مجلس إدارة مجموعة شركات مصر التى سافرت إلى السودان فى وقت لاحق من العام ذاته لوضع اللمسات النهائية على خطة افتتاح مكاتب لشركة مصر للملاحة البحرية.

وخلال زيارتهم للسودان، زار طلعت حرب وزملاؤه عدة مدن ومشروعات اقتصادية من قبيل منطقة الجزيرة لزراعة القطن. وكان طلعت حرب حريصا على استشارة الأعيان والمجموعات المالية المحلية كعائلتى المهدى والميرغنى وغرفة الخرطوم التجارية والاستماع لآرائهم. كما زار طلعت حرب الحاكم العام البريطانى وقدم الهدايا والمنح المالية للمدارس والمستشفيات والمؤسسات الخيرية الأخرى، كدأبه فى زياراته للدول العربية الأخرى. كذلك تم عرض أفلام مجموعة شركات مصر، التى كان يقوم استديو مصر بإنتاجها، فى الحفلات والاجتماعات التى جمعته بالأعيان المحليين.[٢]

وكان من الواضح أن السودانيين قد بهروا بوفد بنك مصر. وقد أشار رئيس غرفة الخرطوم التجارية للعلاقات الاقتصادية الوثيقة التى جمعت مصر والسودان قبل إحياء الحركة المهدية، كما نوه لحاجة السودانيين لرأس المال والمهارات الإدارية، وهو ما يستطيع بنك مصر فقط تقديمه لهم ـ على حسب قوله. غير أن بنك مصر لم يكن يمتلك رأس المال

---

(١) نفس المرجع السابق. ١٦ فبراير ١٩٣٥.

(٢) نفس المرجع السابق. ١٢ و١٥ و١٦ و١٩ و٢٧ و٢٨ و٣٠ نوفمبر ١٩٣٥؛ ٣ و٦ و١٠ ديسمبر ١٩٣٥؛ وفى تعليق على الرحلة التى قام بها وفد الجمعية الزراعية الملكية للسودان فى يناير ١٩٣٥، عبر البريطانيين عن دعمهم لافتتاح فرع لبنك مصر فى السودان، انظر: F.O. 371/18015/J198.

اللازم فى ذلك الوقت للاستثمار فى السودان وكان بحاجة لمزيد من الوقت لدراسة المشروعات الاقتصادية المحتملة. ومع ذلك فإن وفد مجموعة مصر أرسى حجر الأساس لمرفأ لشركة مصر للملاحة فى بورسودان وكذا لمكتبين للشركة فى بورسودان والخرطوم، وفى غضون فترة قصيرة، كانت بعض سفن الشحن الصغيرة المملوكة للشركة قد بدأت فى العمل بين مصر والسودان.

على الأمد القصير، عمد بنك مصر لتحقيق أرباح على البضائع التى كان يقوم بنقلها بين مصر والسودان وكذا من خلال بيع منتجات مجموعة شركات مصر. وعلى وجه الخصوص، كان البنك يأمل فى بيع المنسوجات المنتجة فى مجمع كفر الدوار.[1] وعلى الرغم من وجود عقبة التعريفات الجمركية فى سبيل تبادل السلع السودانية والمصرية، فقد أثبتت شركة مصر للملاحة نفسها كواحدة من اكبر شركات النقل فى السودان فى وقت قصير.

وبالإضافة لبنك مصر ـ سوريا ـ لبنان وشركة مصر للملاحة البحرية، فقد تمكن البنك من توسيع نطاق نفوذه فى الدول العربية من خلال شركة مصر للطيران، أول خط طيران مصرى. ولم تكن فكرة تأسيس ناقل جوى وطنى من أفكار بنك مصر بالأساس وإنما خرجت عن وزارة النقل الجوى البريطانية. ففى ١٩٢٩، اقترحت الوزارة على شركة طيران هيوستن المحدودة ـ لندن مخاطبة البنك بشأن تأسيس شركة بمقدورها تدريب الطيارين المصريين وإنشاء المطارات وتقديم خدمات النقل الجوى الأخرى. ونبع هذا الاقتراح من القلق البريطانى حيال تنامى النزعة القومية الاستقلالية لدى المصريين وكذا فى إطار سياسة وزارة الخارجية البريطانية لتشجيع شركات تجارية مصرية ـ إنجليزية مشتركة لربط مصر بشكل أوثق بالمصالح البريطانية. هذا فضلا عن غضب وزارتى النقل الجوى والخارجية البريطانيتين المتصاعد جراء توسع خطوط الطيران الأوربية فى حوض المتوسط بالشكل الذى قد يؤدى للحد من الهيمنة البريطانية على خدمات النقل الجوى فى المنطقة، وهو ما كان يخشى معه تقويض قوة بريطانيا العسكرية فى المنطقة.[2]

وعند تقدم الشركة البريطانية بمقترحها، وافق بنك مصر على تأسيس أول شركة

---

(١) المقطم. ٢ فبراير ١٩٣٥.

(٢) F.O. 141/555/192; F.O. 371/20219/J3511; F.O. 371/21962/J93.

مشتركة مع رأس المال الأجنبى، كما وافق على تقديم معظم رأس المال الذى تحتاجه الشركة. وفى يونيو ١٩٣١، فازت شركة مصر للطيران الجديدة بامتياز لمدة ثلاثين عاما من الحكومة المصرية وفى مايو ١٩٣٢ سُجلت رسميا كشركة مساهمة مصرية. وكان على الشركة وفق شروط الامتياز القيام ببناء مدرسة للطيران بمطار ألماظة خارج القاهرة لتدريب الطيارين المصريين وبناء المطارات وحظائر الطائرات وورش التصليح، وكذا القيام بمهام المسح الجغرافى ورش المبيدات الزراعية ونقل البريد والبضائع. كما كان على الشركة منح مسئولى الحكومة ١٥ بالمائة خصما أثناء قضائهم عطلاتهم. وفى مقابل هذه الخدمات، وعدت الحكومة الشركة بتقديم دعم وحق حصرى لاستغلال بعض الخطوط الداخلية بعد انقضاء السنوات الخمس عشرة الأولى من الامتياز.[١]

وعلى الرغم من أنه كان من المفترض بالشركة نقل الركاب، فلم تتصور الحكومتان المصرية والبريطانية الشركة كناقل جوى شرق أوسطى، وإنما كانوا ينظرون إليها على أن تقدم باقة من خدمات النقل الجوى، يكون نقل الركاب إحداها. غير أن بنك مصر وشريكته البريطانية كان لديهما تصور مختلف حول الشركة وعمدوا للإسراع بالتوسع فى خطوطها الداخلية. وفى خلال عام من تأسيسها، كانت مصر للطيران تضغط للقيام برحلات عارضة للسودان. وفى ١٩٣٤، بدأت الشركة فى تشغيل رحلات منتظمة لفلسطين، كما ناشدت الحكومة المصرية فى ١٩٣٥ اعتبارها الناقل الجوى الوطنى لمصر ودعمها كما تدعم الدول الأوربية ناقلاتها الوطنية.[٢] وفى ١٩٣٦، بدأت الشركة مباحثات مع الحكومة العراقية لمد رحلتها لفلسطين للعراق عبر سوريا.[٣] وفى ذات العام افتتحت الشركة خطا داخليا فى السعودية بين جدة والمدينة ومكة. وفى ١٩٣٨، كان للشركة رحلات منتظمة فى أرجاء مصر وفى الحجاز ومن مصر لفلسطين وسوريا والعراق وقبرص. غير أن اندلاع الحرب العالمية الثانية أدى لإفشال خطط الشركة المتعلقة بتقديم رحلات لنقل الركاب إلى مدينتى البصرة والموصل العراقيتين ولطهران واليونان. وكان

---

(١) **المقطم**. ٦، ٧، ٩ أغسطس ١٩٣١.

(٢) **نفس المرجع السابق**. ٢٥ و٢٧ سبتمبر ١٩٣٤.

(٣) **نفس المرجع السابق**. ٢٣ ابريل ١٩٣٦؛ **PPTH**,
خطاب من كامل علوى، المدير التنفيذى لمصر للطيران، لطلعت حرب بتاريخ ٣٠ يونيو ١٩٣٦.

نمو الشركة الكبير قد تأكد مع الزيادة الكبيرة فى عدد المسافرين من ٤,٨٦٨ فى ١٩٣٥ إلى ١٨,٥٥٩ فى ١٩٣٨. كما ناهزت مسافة الأميال التى تقطعها طائرات الشركة مثيلاتها لبعض خطوط الطيران الأوربية الكبرى.(١)

وعلى السطح، بدا توسع مصر للطيران بمثابة تأسيس للشركة كناقل جوى دولى كبير. ولكن الشركة كانت تعانى من صعوبات للحفاظ على مستوى أدائها. وظهرت أولى هذه المشكلات عندما وجدت الشركة نفسها محصورة فى المنافسة بين شركة طيران هيوستن والخطوط الجوية الإمبريالية، والتى كانت تخشى قيام بنك مصر بدعم مصر للطيران لتحقيق ميزة تنافسية لها فى الشرق الأوسط وبالتالى إفشال بعض خطوطها عبر القارات. كما قامت بتفسير محاولة افتتاح خط طيران عارض للسودان على أنها محاولة لإفساد خط رحلاتها المتجه من لندن إلى كيب تاون.(٢) وبالإضافة للخطوط الجوية الإمبريالية، فقد واجهت مصر للطيران معارضة قوية من قبل شركة شل للبترول التى استشعرت فى الامتياز الممنوح للشركة الجديدة تهديدا قد يحرمها من الخدمات العديدة التى كانت تقدمها للطائرات فى مصر.(٣)

وخففت وزارة الخارجية البريطانية والسفارة البريطانية بالقاهرة من تشجيعهما المبدئى لمصر للطيران. وعندما حاولت الحكومة المصرية الدفع بأن خدمة الرحلات العارضة المقترحة لمصر للطيران إلى السودان تمثل خطا محليا وليس دوليا، اعتبر البريطانيون هذا الإدعاء محاولة مصرية لتأكيد دعاوى سيادتهم على السودان.(٤) أى أن البريطانيين بدأوا فى التشكك فى الخط الجديد لاحتمال استخدامه كجزء من السياسة الخارجية المصرية ضد مصالحهم. كما تخوفت وزارة الخارجية البريطانية من أن تؤدى الحقوق الحصرية على الخطوط الداخلية لمصر للطيران فى النهاية لإقصاء خطوط الطيران العالمية. وأخيرا، فقد

---

(١) F.O. 371/21962/J281; Levy. **1939**. pp. 576-577;
وقد نوه الكتاب السنوى أيضا أنه «لولا الدعم الحكومى لشركة مصر للطيران، لكانت قد أظهرت خسائر فادحة».

(٢) F.O. 141/691/387; F.O. 371/20898/J2809.

(٣) F.O. 141/88/86.٤

(٤) F.O. 141/91/387.٦

نظرت بقلق لإمكانية قيام مصر للطيران ببيع طائرات للملك عبد العزيز بن سعود لاستخدامها فى العمليات العسكرية فى الحجاز.[١]

وداخل الحكومة المصرية، قامت محاولة للحيلولة دون تنفيذ حقوق امتياز مصر للطيران بعد منحها إياه. فقد ادعى المستشار القانونى لوزارة النقل أن هذا الامتياز هو احتكار فى واقع الأمر وبالتالى يتوجب عرضه على البرلمان.[٢] وعلى الرغم من فشل هذه الجهود، فقد واجهت مصر للطيران صعوبات عديدة للحصول على الدعم المستحق لها خلال تعاملها مع حكومات ثلاثينيات القرن العشرين. فبعد القيام بضغوط متواصلة من قبل بنك مصر، فإنه لم يكد يتوصل لاتفاقية للحصول على الدعم حتى يفاجأ بأن الحكومة التالية غير مستعدة للالتزام بها. ونظرا لأن مصر للطيران لم يكن باستطاعتها تحقيق أرباح دون الدعم الحكومى، فقد كانت فى خوف متواصل من احتمال قيام حملة أسهم شركة طيران هيوستن بإجبار شركتهم على تسييل ممتلكاتهم المالية وبيعها لبنك مصر.[٣] ولقد خشيت وزارة الخارجية البريطانية من احتمال بيع هذه النسبة الكبيرة من الأسهم لشركات ألمانية أو إيطالية، حيث كان البريطانيون مقتنعين بأن الاهتمام الألمانى بتأسيس خط طيران بين القاهرة وبرلين إنما هو جزء من خطة أكبر لمد الخط للمستعمرات الألمانية السابقة فى أفريقيا.[٤]

وكان مما ساعد على تفاقم هذه المشكلات المكائد السياسية المتتالية التى واجهتها مصر للطيران فى سبيل الحفاظ على استمرار الدعم الحكومى. فقد حدث تأخير كبير فى دفع الدعم المستحق عن سنوات من ١٩٣٤ إلى ١٩٣٨، ولا سيما فى ١٩٣٨، حيث كان العديد من الوزراء يتساءلون حول جدوى الدعم فى حين ذهب آخرون للتصعيد بطلبهم تسييل الشركة كلية.[٥] وفى الوقت نفسه، كان بعض من العاملين بمصر للطيران يتآمرون

---

(١) F.O. 141/88/86.٤

(٢) نفس المرجع السابق.

(٣) F.O.371/21962/J564.

(٤) F.O. 371/21962/J 1048.

(٥) F.O. 141/555/192; F.O. 371/21962/J281; F.O. 371/21966/J2173; F.O. 371/23366/ J2121.

لتأسيس شركة منافسة برأسمال ألمانى. فقد حاول محمد طاهر وتوفيق دوس تأسيس شركة حورس للطيران لتسيير رحلات بين مصر واليونان وشرق أوربا وألمانيا والتى كانت ستؤدى، كما كان طاهر يأمل، للاستحواذ على مصر للطيران أو خسارتها للحد الذى يدفعها للخروج من السوق.[١] وكانت فكرة حصول مصر للطيران على الدعم هى الحافز إلى حد كبير وراء فكرة تأسيس حورس للطيران. وهو ما حدث بالطريقة نفسها حينما طالبت خطوط البوستة الخديوية بالحصول على دعم بمجرد حصول شركة مصر للملاحة البحرية على دعم.

وعلى الرغم من إسقاط مشروع شركة حورس بسبب غياب أى دعم حكومى له، فإنه أسفر عن تعميق ارتباط بنك مصر بألاعيب السياسة المحلية والدولية. ونظرا لأن البنك كان يواجه صعوبات جمة فى سبيل الحفاظ على الدعم المالى من الحكومة وبالتالى مواجهة التهديد المتزايد باحتمال قيام طيران هيوستن بسحب رأسمالها المساهم فى الشركة، فقد بادرت وزارة الخارجية البريطانية بتشجيع الخطوط الإمبريالية على التقدم بطلب لتأسيس شركة مشتركة مع مصر للطيران. ووفقا لهذه الخطة، ستقوم الخطوط الإمبريالية بالاستيلاء على كل خطوط مصر للطيران الخارجية على أن تقصر الأخيرة عملها على الرحلات داخل مصر فقط. وقد قاوم طلعت حرب هذه المبادرة خوفا من ابتلاع الشركة البريطانية الضخمة لشريكتها المصرية.[٢] غير أنه مع تدهور الموقف المالى لبنك مصر خلالى عامى ١٩٣٨ و١٩٣٩، وجد طلعت حرب نفسه مرغما على استنفار المزيد من طاقات البنك للحصول على قروض للوفاء بطلبات المودعين من خلال استخدام شركة مصر للغزل والنسيج كضمان، وبالتالى كان طلعت حرب مترددا فى الضغط للحصول على قرض لمصر للطيران لخوفه من رفض الطلب.[٣] كما كان يخشى تعليق الرحلات الخارجية للشركة أو وقف خطط توسيع الشركة كيلا يتسبب فى تقويض ثقة حملة أسهم شركة طيران هيوستن والحكومة المصرية بصورة أكبر. وعلى الرغم من قيام حكومة محمد محمود

---

(١) F.O. 371/23305/J1573; F.O. 141/555/192; F.O. 371/20128.

(٢) F.O. 371/21962/J365; F.O. 371/21963/J853.

(٣) F.O. 371/21964/J2071.

بصرف الدعم المستحق لعام ١٩٣٨ فى النهاية، إلا أن الشركة كانت لا تزال تعانى من أزمة مالية خانقة مع قيام الحرب العالمية الثانية.

كما كان عدد قليل من شركات مجموعة شركات مصر الأخرى نشيطا فى الشئون العربية. وقد قامت شركة مصر للسينما والمسرح (ستديو مصر) بدور هام فى العلاقات العامة فى إطار محاولة بنك مصر التوسع فى أنشطته الاقتصادية فى أرجاء العالم العربى. حيث أعد ستديو مصر أفلاما حول أنشطة شركات البنك عُرِضت على رجال السياسة والأعمال فى العديد من الدول العربية. وكان أحد أهم هذه الأفلام الفيلم المنتج فى عام ١٩٣٥ حول الحج. وبعيدا عن إنتاج أفلام حول أنشطة شركات مصر، فقد عرض ستديو مصر الجريدة السينمائية فى دور العرض فى أرجاء العالم العربى. كما عرض أفلاما طويلة من إنتاجه فى الدول العربية الأخرى بالشام والعراق ودول شمال أفريقيا.[١] وبدون شك، فقد دعمت أفلام ستديو مصر حول الشركات نفس المكانة مثل مصر للغزل والنسيج ومصر للملاحة البحرية ومصر للطيران صورة ومكانة بنك مصر بصورة كبيرة فى أنحاء العالم العربى.

كما كانت إحدى شركات مجموعة مصر الأخرى الفاعلة فى التعاملات الاقتصادية خارج مصر هى شركة مصر للمناجم والمحاجر. وقد كانت هذه الشركة فى الواقع نتاجا لأنشطة قام بها فى الحجاز عدد من مهندسى ومقاولى بنك مصر مثل محمد حسن العبد ومحمد حسين الجمال وحسن على البهتيمى. وقد شملت هذه الأنشطة بناء الفنادق وإنشاء شبكات الصرف ومحطات تحلية المياه. وقد وضع طلعت حرب تصورا للشركة بأنها يمكن أن تضطلع بدور كبير فى التنقيب عن البترول فى العالم العربى، وهو الهدف الذى كان طلعت حرب حريصا فى عدم الإفصاح عنه بسبب حساسية مسألة النفط فى ظل التنافس بين القوى الاستعمارية فى منطقة الشرق الأوسط.[٢] وهذا البعد هو الأقل شهرة من بين أنشطة بنك مصر؛ غير أن وجود خطاب بين أوراق طلعت حرب الخاصة يحمل تأشيرة «سرى للغاية» وكذا المعلومات المستقاة من المدير التنفيذى السابق للشركة يوضح

---

(١) **المقطم**. ١١ سبتمبر ١٩٣١، ٢٨ يونيو ١٩٣٢، ٩ أبريل ١٩٣٦، ٢٦ يناير ١٩٣٧، ٨ مارس ١٩٣٧؛ Levy. **1939**. p. 607.

(٢) **المقطم**. ٢ يناير ١٩٣٦، ٩ و١٢ ديسمبر ١٩٣٦؛ مقابلة مع حسان الباتيمى فى ٢٠ يوليو ١٩٧٤.

بجلاء أن التنقيب عن البترول وتوزيع المنتجات البترولية فى مصر كان موضوعا هاما على أجندة بنك مصر فى نهاية ثلاثينيات القرن العشرين.[١] وبالطبع فقد وضعت أزمة عام ١٩٣٩ نهاية لهذه الخطط.

وفى إشارة أخيرة فيما يتعلق بشركة بيع المصنوعات المصرية، والتى كانت تعمل على تسويق منتجات مجموعة شركات مصر من خلال ١٦ محلا للتجزئة فى مصر، فكانت قد شاركت فى عدد من المعارض التجارية فى عدة دول عربية أخرى، خصوصا فى الشام. وقد تم استقبال معرضيها بدمشق والقدس فى ١٩٣٦ على وجه الخصوص، وكانتا تعرضان منتجات شركة مصر للغزل والنسيج، بترحيب كبير.[٢]

ووفقا للمعايير المعاصرة، فإن الحد الذى ذهب إليه انغماس مجموعة شركات مصر فى الشئون الاقتصادية العربية ـ العربية غير مبهر. ولكن يجب الأخذ فى الاعتبار أن أنشطة البنك تجاوزت بصورة كبيرة مثيلاتها لأى مجموعة مالية فى العالم العربى. وعلاوة على ذلك، فإنه من المهم عدم الالتفات إلى النتائج غير المادية التى ترتبت على هذه الأنشطة. فكما حدث فى مصر، دعمت أنشطة بنك مصر النزعة القومية العربية من خلال استعراض أن العرب يمكنهم تأسيس شركات فاعلة يمكنها منافسة رأس المال الأجنبى. وكان هذا الاعتبار دائم الذكر من قبل طلعت حرب وممثلى مجموعة مصر خلال رحلاتهم فى العالم العربى وكذلك خلال زيارة الأعيان العرب للبنك وشركاته فى مصر.[٣] وبالطبع، كان

---

(١) **PPTH**، خطاب من سيلفيو ن. سكوكينارا لطلعت حرب بتاريخ ١٧ يونيو ١٩٣٦ يحدثه فيه عن تأسيس شركة جديدة مصرية ـ رومانية للبترول (مدعومة برأسمال إيطالى)، وقد علق سكوكينارا حول الشركة المصرية العالمة للبترول بأن: "je me permettrai de soumettre les details de cette organization permettant anisi a v.e. d'etudier l'eventuelle participation de la Banque Misr dans cette affairs."

(٢) **المقطم**، ١، ٢ يناير ١٩٣٦، ١٥ يونيو ١٩٣٦.

(٣) وكمثال على الحماسة التى استثارها بنك مصر فى أرجاء العالم العربى، انظر "**بنك مصر-خير مدرسة شرقية**" **المقطم** ٥ يونيو ١٩٢٩. وخلال رحلاته، كان يتم سؤال طلعت حرب عن رؤاه فيما يتعلق بكيفية قيام الدول العربية بتطوير نفسها ذاتيًا. ولهذا السبب ذهب وفدان جزائرى وسورى لمقابلة طلعت حرب فى باريس فى ١٩٣٦ لسؤاله عن آرائه فى هذا الصدد؛ انظر **نفس المرجع السابق**، ٢٩ يوليو ١٩٣٦. انظر أيضا زيارة الأميران السعوديان فى ذلك الوقت خالد وفيصل لمصانع شركة مصر للغزل والنسيج فى المحلة الكبرى فى ١٩٣٩ وخطط تأسيس مصانع مماثلة فى السعودية؛ **نفس المرجع السابق**. ١ و٢ يناير ١٩٣٩، ١٤ =

القوميون المصريون والعرب محافظين للغاية خلال عشرينات وثلاثينيات القرن العشرين ولم يحاولوا القيام بأى عملية راديكالية لإعادة توزيع القوة السياسية أو الاقتصادية فى مجتمعاتهم. هذا فضلا عن أن العرب رأوا فى بنك مصر مؤسسة مناهضة للإمبريالية من خلال قيام شركاتها بحرمان رأس المال الأجنبى من تحقيق بعض مصالحه والتقليل من قوته فى العالم العربى. وبهذا فقد استبق البنك الخطوات الأكثر راديكالية التى وقعت فى أعقاب انتهاء الحرب العالمية الثانية وتضمنت القيام بعمليات تأميم شاملة للشركات الأجنبية. وعلى الرغم من أن أثر دوره الاقتصادى على الدول العربية الأخرى (باستثناء السعودية) لم يكن بالغ الأهمية، فقد حفز ولاشك تطور فكرة الحاجة لتصنيع الدول العربية بجوار مصر ولتعاون اقتصادى عربى ـ عربى.

وعلى الرغم من أن أنشطة طلعت حرب وزملائه فى مجموعة شركات مصر منحت المزيد من الثقة بالنفس للقضية القومية فى الدول العربية خارج مصر، إلا أنها خلقت مشاكل جديدة لبنك مصر من خلال انزلاقه بصورة أكبر لعالم السياسة فى مصر وفيما بين الدول العربية. فقد أدى تأسيس شركتى مصر للملاحة والطيران لاستحقاق دعم سنوى أرغم البنك على القيام بدور أكثر نشاطا فى الحياة السياسية المصرية للدفاع عن مصالحه فى وجه منافسيه من أمثال أمين يحيى وإسماعيل صدقى وأحمد عبود. كما أسفر تأسيس هاتين الشركتين، وخصوصا مصر للطيران، عن تزايد قلق البريطانيين لخوفهم من احتمال تحول بنك مصر لواجهة لتوسع نفوذ دول المحور فى العالم العربى. هذا فضلا عن أن الترحيب الحار الذى لاقاه البنك من قبل الأعيان العراقيين والفلسطينيين والنظر إليه باعتباره مؤسسة معادية للإمبريالية أدى لتعريف البنك على أنه جزء من الحركة القومية العربية زاد من تعقد الأمور فيما يتعلق بموقف البريطانيين تجاه البنك. وفى الواقع، فإن منزل طلعت حرب فى حى العباسية بالقاهرة كان قد تحول لصالون فى أواخر ثلاثينيات القرن العشرين يرتاده مشاهير المصريين والفلسطينيين والعراقيين وحتى بعض من أعضاء العائلة المالكة السعودية

=و١٥ أبريل ١٩٣٩ و٥ مايو ١٩٣٩. شهرة بنك مصر فى الدول العربية والإسلامية تأكدت كذلك خلال مباحثات طلعت حرب مع أمير اليمن لافتتاح فرع للبنك فى اليمن ومع ملك أفغانستان الذى زار مقر البنك فى القاهرة؛ **المقطم**. ١ و١١ يناير ١٩٢٧، ١٩ أغسطس ١٩٣٧.

الذين كان ينتابهم قلق من تنامى قوة الصهاينة فى فلسطين.[١] ومما ضاعف من انزعاج البريطانيين كان حقيقة أن العديد من القوميين العرب الذين دعموا بنك مصر كانوا ممن يحتمل تعاطفهم مع دول المحور، مثل الحاج أمين الحسينى. وهكذا، فبينما حاول طلعت حرب بناء علاقات صداقة مع النبلاء العرب للفوز بدعمهم لبنك مصر، فقد كانت عيون البريطانيين ترى فى ذلك تدعيما لصورة البنك وشركاته على أنها مناوئة لبريطانيا. وبمجرد اندلاع الحرب العالمية الثانية فى ١٩٣٩، كانت أولى الأفعال البريطانية القيام بتعليق رحلات مصر للطيران للعراق التى كان فيها التعاطف مع الألمانيين على أشده.[٢] كما كان يمكن للمرء أن يخمن أن انغماس البنك فى الشئون السياسية العربية كان أحد الأسباب وراء رفض البنك الأهلى المصرى تقديم المساعدة لبنك مصر خلال أزمة ١٩٣٩.

وكان التداعى السلبى الثانى من جراء عمل بنك مصر على الساحة الاقتصادية العربية حاجته لزيادة دوره على الساحة السياسية الداخلية. فإستراتيجية بنك مصر لتأسيس شركات تابعة للمجموعة فى الدول العربية كانت تهدف بالأساس للترويج للمجموعة ومنتجاتها فى حين حل غرض تحقيق أرباح من الشركة الجديدة فى المرتبة الثانية. وبالتالى، لم يكن البنك يبدو مهتما بصفة خاصة ما إذا كانت شركتا مصر للملاحة أو الطيران تعملان بصورة تحقق أرباحا. فعلى العكس، عمد البنك لتغطية الخسائر التى حققتها هاتان الشركتان من خلال الدعم الذى قدمته الحكومة المصرية. ومع تفاقم آثار الكساد، أخذ منافسو بنك مصر يطالبون بالحصول على دعم مماثل. وهو ما دفع أحمد عبود ومن وراءه من البريطانيين لتسييل شركة خطوط البوستة الخديوية فى ١٩٣٦ وإعادة تأسيسها كشركة مصرية بهدف الحصول على الدعم.[٣] كذلك ضغطت شركة الإسكندرية للملاحة بهدف الحصول على دعم على الرغم من أن ما حصلت عليه كان أقل كثيرا مما حصلت عليه شركة مصر للملاحة البحرية. وبعبارة أخرى، جاءت زيادة الطلب على الدعم الحكومى فى وقت كانت تنكمش فيه عائدات الحكومة، لا سيما فى الفترة التالية على توقيع معاهدة ١٩٣٦

---

(١) نفس المرجع السابق. ٢١ يناير ١٩٣٩ و٣ يونيو ١٩٣٩.

(٢) نفس المرجع السابق. ١٣ نوفمبر ١٩٣٩.

(٣) نفس المرجع السابق. ٤ أبريل ١٩٣٨، ١ يوليو ١٩٣٨، ٢ و٣يونيو ١٩٣٩؛ البلاغ. ١٣ أبريل ١٩٣٨؛ F.O. 371/19094/J9718.

حينما أرغمت الحكومة المصرية على توجيه عائداتها للنفقات العسكرية. وبالمثل، كان العديد من ملاك الأراضى، الذين كانوا غارقين فى الديون وغير قادرين على سداد القروض الرهنية، ينتقدون الحكومة لتبديدها النفقات بلا فائدة فى دعم مصر للطيران ومصر للملاحة.

وكنتيجة لذلك، كان بنك مصر مجبرا على الضغط بصورة أكثر وضوحا على الوزارات التى كان يحصل منها على الدعم وعلى البرلمان.[1] ومع احتدام الصراع بين أجنحة الحركة الوطنية، وجد بنك مصر نفسه متهما بالمحاباة السياسية، خصوصا فى أعقاب انتخابات ١٩٣٨ حيث وجد بنك مصر نفسه معاقبا من قبل الوفديين لوقوفه فى صف أحمد ماهر فى الانتخابات. وبشكل غير مباشر، أدى انغماس بنك مصر فى العمل الاقتصادى خارج مصر لتآكل الدعم الذى كان يحظى به فى الدوائر السياسية المحلية وساهم فى عدم قدرته على احتواء أزمة سبتمبر ١٩٣٩ المالية.

وعلى الرغم من الصعوبات السياسية والمالية التى واجهها بنك مصر كنتيجة لأنشطته الاقتصادية فى العالم العربى، فلا يمكن الاختلاف حول أن طلعت حرب ورفاقه كانوا سابقين لعصرهم بشدة بمحاولتهم تأسيس أول شركة متعددة الجنسيات فى العالم الثالث. كما كان لطلعت حرب مساهمات إيجابية على صعيد العلاقات السياسية داخل العالم العربى، من قبيل تسهيل الوفاق بين الحكومتين المصرية والسعودية والتوسط فى النزاع اليمنى ـ السعودى.[2] وهكذا فقد كان البنك مجازفا بشدة ـ كما دأبت وزارة الخارجية البريطانية والرأسماليين الأجانب على الإشارة للبنك ـ فى محاولته اجتياز هذه المخاطر العظيمة فى ظل الظروف غير المواتية؛ غير أنه فى الوقت نفسه، كان البنك صاحب رؤية عظيمة فى الإشارة للكيفية التى ينبغى أن يكون عليها مستقبل التنمية الاقتصادية العربية.

---

(١) مقابلة مع المدير التنفيذى السابق لبنك مصر، عبدالمقصود أحمد، فى ٢٧ فبراير ١٩٧٣، والذى قال أنه بينما كان موظفا فى مكتب وزارة المالية المختص بالنظر فى تقديم الدعم للحكومات المصرية، كان طلعت حرب يزور المكتب كل أحد للضغط فى سبيل الحصول على الدعم المالى لشركات مصر.

(٢) نفس المرجع السابق. ١٣ نوفمبر ١٩٣٩.