

تقديم

تناولت في هذا الكتاب عددا من التقارير والوثائق التاريخية الهامة ، التى تعتبر بحق خير دليل ، وخير شاهد على الدور الحضارى الذى قامت به مصر في أفريقيا طوال القرن التاسع عشر ، سواء أكان ذلك في النواحي الاقتصادية أم السياسية أم الاجتماعية . وقد اشتملت هذه الوثائق على معلومات على جانب كبير من الأهمية ، فهى بمثابة مصدرا أساسى يفيد الباحثين والدارسين المتخصصين في تاريخ أفريقيا الحديث ، أى أنها تمثل مادة وثائقية تهم المهتمين بالدراسات المصرية الأفريقية ، فتعتبر بذلك مصدرا أساسيا وليست مصدر ثانويا زيادة على ذلك فإنها تمثل تراثا وطنيا يجب الحفاظ عليه للأجيال القادمة حتى يكونوا على دراية بتاريخ بلادهم الحديث ، دون لبس أو غموض . ومن ناحية أخرى فاننى حرصت على نشر هذه المجموعة من الوثائق التاريخية ، حتى لا تتآكل وتضيع معالمها ، نظرا لسوء حفظها ، الذى يعرضها للتلف والضياع ، وفي هذه الحالة تفقد مصر حلقة هامة من حلقات تاريخها المجيد والبطولى في أفريقيا ، كما أن نشرها في هذه الفترة بالذات ، يعتبر على جانب كبير من الأهمية ، وخاصة وأن الدولة في الوقت الحاضر تقوم بتجميع الوثائق التاريخية المصرية ، والخاصة بالتاريخ المعاصر .

ويمكن تقسيم هذه الوثائق الى عدد من الموضوعات المختلفة ، منها ما هو خاص بالاحصائيات ؛ فقد عثرت على وثيقة توضح لنا احصائية بعدد الجيش المصرى في الفترة ما بين ١٨٢٠ - ١٩٤٥ م وهذه الوثيقة تذكرنا بعدد القوات المسلحة المصرية في هذه الفترة التاريخية ، ومن خلال دراستنا لها ، يمكن الوقوف على حجم هذه القوات ، فمن الملاحظ أن هذه القوات كان عددها يزداد في فترات الاستقلال ، بينما نجده يقل كثيرا في فترات الاستعمار ، ونضرب بذلك بعض الأمثلة ، فمثلا نجد أن عدد القوات المسلحة في نهاية عصر محمد على ، أى في عام ١٨٤٨ م ، بلغ نحو ٨٦٧٦٣ جنديا ، هذا الى جانب القوات غير النظامية ، التى لا تدخل في عداد الجيش ، فكان هذا العدد يتمشى مع طموحات

محمد على باشا ، وفتوحاته في أفريقيا ، وحروبه في اسيا واليونان ، ولكن هذه الزيادة لم تستمر بل نجد أن هذا العدد يتناقص في عهد خلفائه ، فقد بلغ عدد هذه القوات في نهاية عهد سعيد باشا نحو ٢٧٦١٥ جنديا . ومن الملاحظ ان هذا العدد اقل بكثير عما كان عليه في نهاية عصر محمد على ، والسبب في ذلك يرجع الى أن كلا من عباس الأول ومحمد سعيد باشا ، لم يكن لهما أى توسعات أو طموحات بخلاف سلفهما ، هذا الى جانب أنهما لم يقوما بأية معارك خارجية .

بينما نجد أن عدد الجيش المصرى في نهاية عهد الخديو اسماعيل قد بلغ نحو ٨٩٦٦٦ جنديا ، ويرجع السبب في هذه الزيادة الى طموحات اسماعيل وفتوحاته في أفريقيا ، فكان من الواجب عليه اعداد مثل هذا العدد الضخم حتى يتمكن من تنفيذ رغباته في بناء امبراطورية مترامية الاطراف في أفريقيا .

لم يظل هذا العدد على ما هو عليه ، بل نجده يصل الى ١٠٨٦٦١ جنديا في عهد الخديو توفيق ، ولكننا نلاحظ أن هذه الزيادة الكبيرة مالبثت أن انخفضت الى ٦٠٠٠ جندي فقط في الفترة ما بين ١٨٨٣ الى ١٨٨٥ م ، والسبب في ذلك راجع الى احتلال مصر من جانب بريطانيا ، وقيامها بتسريح عدد كبير من الجيش المصرى ، حتى يمكنها ذلك من بسط هيمنتها وسيطرتها على البلاد ، وحتى يقتصر واجب هذه القوات قليلة العدد على حماية النظام والامن فقط ، وليست كقوات عسكرية يمكن الاعتماد عليها في الحروب الخارجية .

ومن الجدير بالذكر أن هذا العدد القليل لم يدم طويلا ، فنلاحظ انه مع نهاية عهد توفيق يزيد عدد الجيش المصرى ، ويبلغ في عام ١٨٩١ نحو ١٢٦٣٣ جنديا ، يبدو أن السبب في ذلك يرجع الى أن بريطانيا فكرت في استخدام هذه القوات في خدمتها ومن ناحية أخرى كانت قد سيطرت سيطرة كاملة على البلاد ، ولم تعد تراودها المخاوف من تزايد حجم القوات المصرية ، وبخاصة بعد أن تخلصت من عرابى ورفاقه . وهكذا استمر عدد الجيش المصرى في التزايد حتى بلغ عدده في نهاية حكم عباس حلمى الثانى الى نحو ١٧٧٥٤ جنديا ، وفي خلال الفترة ما بين ١٩١٣ - ١٩٢٤ ، لم يزد عدد.

الجيش المصرى عن ١٨٠٠٠ جندى ، وبانسحاب الجيش المصرى من السودان لنكمش هذا الرقم الى ١١٠٠٠ جندى وضابط فقط ، وظل هذا الرقم ثابتا الى أن عقدت المعاهدة المصرية البريطانية عام ١٩٣٦ م ، ولكننا نلاحظ أن هذا العدد قد زاد حتى بلغ فى عام ١٩٤٥ م ، ٥٣٤٦٠ جنديا ، ومن المحتمل أن يكون السبب فى هذه الزيادة راجعا الى قيام الحرب العالمية الثانية فكان من المحتم على مصر الوقوف الى جانب بريطانيا ، حتى ولو كان ذلك من أجل الدفاع عن القواعد البريطانية الموجودة فى مصر .

وزيادة على ذلك فان وثيقة احصائية الجيش قد تضمنت احصائية أخرى ، خاصة بعدد السكان فى مصر فى الفترة من ١٨٠٠ وحتى عام ١٩٤٧ م . ويمكن القول انه فى عام ١٨٠٠ م كان عدد سكان مصر نحو ٢٠٠ر٤٦٠ نسمة ، بينما بلغ عدد سكان مصر فى عام ١٨٢١ م ، نحو ٤٠٠ر٣٦٤ نسمة ، وظل هذا العدد يتزايد حتى بلغ ١٨ر٠٠٠ر٠٠٠ نسمة عام ١٩٤٧ م .

من الملاحظ أن الزيادة فى عدد السكان فى مصر بدأت فى التزايد منذ بداية القرن التاسع عشر ، وحتى نهاية النصف الأول من القرن العشرين ، وسبب ذلك فيما يبدو يرجع الى تحسن المستوى الصحى ، بالإضافة الى زيادة المواليد وقلة الوفيات .

والى جانب الوثيقة الخاصة بعدد الجيش والسكان يوجد فى هذا الكتاب عدد من الوثائق الحربية الخاصة بمعارك الجيش المصرى فى افريقيا عامة . والحبشة خاصة ، فمن دراستنا لهذه الوثائق تمكنا من معرفة عدد الجنود الذين سيرتهم مصر لمحاربة الحبشة ، وأسماء الضباط المصريين والأجانب الى جانب معرفة عدد القتلى من الجانبين ، والتخطيط الخاص بالمعارك ، كما تمكنا ايضا من معرفة مدى الصعوبات والمخاطر التى تعرض لها الجند المصريون ، سواء اكان ذلك أثناء تقدمهم فى المناطق الوعرة أو من خلال الأدغال والغابات ولكن رغم ذلك فان القوات المصرية تخلصت من كل هذه العقبات بفضل استخدامهم للمعاول والمناشير والبلط ، وما الى ذلك من أدوات .

وكان من أهم هذه المعارك ، المعركة التى نشبت بين الجنود السودانيين
التمرديين فى معسكر التاكه بالسودان الشرقى ، من ناحية ، وبين القوات
المصرية من ناحية أخرى . وكانت الغلبة فى هذه المعركة للقوات المصرية ،
وذلك بسبب استخدامهما للأسلحة النارية المتطورة ، ويبدو أن السبب فى تمرد
الجنود السودانيين راجع الى سوء تصرف القادة ، الى جانب تأخر مرتباتهم ،
مما اضطروهم الى القيام بالثورة ومهاجمة القبائل المجاورة بالمعسكر ، لتهب
أموالهم وممتلكاتهم ، ولكن الخديو اسماعيل تمكن من احتواء هذه الأزمة التى
كادت أن تؤدى الى حرب أهلية انفصالية فى السودان .

ومن المعارك الهامة أيضا المعركة التى نشبت بين الجنود المصريين
والأحباش فى منطقة جونديت ، فقد ورد بالتقرير سير المعارك ، ومدى الخسائر
للتى منيت بها القوات المصرية فى الأرواح والعتاد ، وكانت الحبشة قد انتصرت
فى هذه المعركة لأسباب عدة منها ، أن جنودها كانوا يحاربون من بلادهم ،
وكانوا على علم كاف بمنطقة المعركة ، فساعدهم ذلك على محاصرة القوات
المصرية وقطع طرق مواصلاتها وأمداداتها التموينية ، ووسائل الاتصال بينها
وببين مركز القيادة فى مصوع ، ونتيجة لذلك فقد قتل عدد كبير من الجنود
والضباط المصريين فى هذه المعركة ، ولكن على أية حال فإن القوات المصرية
لها ما يبرر هزيمتها ، فهى قدمت من مسافات بعيدة ، وسط الأدغال والأحراش
والمناطق الصخرية الوعرة ، كل هذه العوامل مجتمعة تسببت فى إجهادها
وفقدانها لكميات كبيرة من المؤن ، هذا الى جانب سوء القيادة والتخطيط .

وكان من هذه المعارك أيضا المعركة التى دارت بين الحبشة والقوات
المصرية التى كانت تحت قيادة (منزجر باشا) عام ١٨٧٥ م . وقد هزمت
القوات المصرية فى هذه الواقعة ، وفقدت كل أسلحتها وذخائرها وأمتعتها وعددا
كبيرا من جنودها ، بما فيهم (منزجر باشا) نفسه ، وفر من بقى حيا سيرا
على الأقدام الى تاجورة الواقعة على الساحل الغربى للبحر الأحمر ، ويشير
تقرير المعركة كذلك الى المخاطر التى تعرض لها الجنود المصريون ، أثناء
تقهقرهم ، فقد لاقوا من الأهوال مالا يتصوره عقل ، والسبب فى ذلك يرجع

الى سوء القيادة لهذه الحملة ، ويمكن مراجعة ذلك من قراءة تقرير موقعة الأوسمة .

ومن المعارك كذلك ، موقعة (قياخور) التي دارت رحاها بين مصر من ناحية ، والحبشة من ناحية أخرى ، ففي هذه الواقعة لقن المصريون الأحباش درساً لم ينسوه فقتل منهم في هذه الواقعة أعداد كبيرة جداً ، والسبب في ذلك راجع الى استخدام مصر للأسلحة الحربية الحديثة ، والتي كان يجهل الأحباش استخدامها ، ولكن بسبب خيانة القادة الأجانب ، فشلت الحملة في تحقيق أهدافها .

ومن هذه المعارك أيضاً المعركة التي دارت بين القوات المصرية والقوات المهدية، فقد تبين من تقرير المعركة ، خط سير الحملة المصرية التي كانت تحت قيادة اللواء هوليد سميث Hold Smith كما وضح التقرير كذلك الأدوات التي حملتها الحملة ، هذا الى جانب ذكر عدد القتلى من الجنود المصريين والجنود المهديين ، وكان النصر في هذه المعركة حليف القوات المصرية ، وخاصة في موقعة عفافيت الواقعة في شرق السودان .

ومن أخطر الوثائق العسكرية ، الوثيقة الخاصة بمعارك استرداد السودان ، فقد تضمنت هذه الوثيقة حجم القوات المصرية والانجليزية ، وبالمطبع ساهمت مصر بالنصيب الأكبر في هذه المعارك ، وورد بهذه الوثيقة أيضاً عدد المعارك التي خاضتها القوات المصرية ، منذ بدأت زحفها على السودان وتحريره من أيدي الدراويش ، في الفترة ما بين ١٨٩٦ - ١٨٩٨ م ، ووضح أيضاً من هذه الوثيقة قيمة التكاليف البشرية والمادية التي تحملتها مصر في هذه المعارك وكذلك وضح بها أيضاً قيمة التكاليف الضئيلة التي تحملتها بريطانيا .

بالإضافة الى ما سبق ذكره في كتابنا هذا فإنه يوجد مجموعة من هذه الوثائق تختص بالجانب المعماري في الأقاليم الأفريقية ، وقد تمثل هذا النشاط المعماري في بناء مدينة مصرية في فازوغلى ، عرفت باسم مدينة محمد علي باشا ، ومن خلال الوثيقة يمكن معرفة طريقة البناء التي اتبعت في هذه المدينة وعدد المنازل

والمخازن والورش والأدوات والمهمات ، ومن الملاحظ أنه أستخدم الطوب الأحمر في بناء هذه المدينة ، وخاصة بعد أن أنشئ مضرب للطوب في الخرطوم . ويبدو أن الغرض من إنشاء هذه المدينة راجع إلى اتخاذها كمقر لسكنى عمال التنقيب عن الذهب في جبال فازوغلى ، ودليلنا على ذلك وجود بيان يوضح لنا كافة الأدوات التي كانت تستخدم في عمليات التنقيب .

لم يقتصر إنشاء المدن على مدينة محمد في فازوغلى بل نجد أن مصر تواصل إنشاء المدن في بعض الأقاليم الأفريقية فقد شرع اسماعيل في تأسيس مدينة في منطقة نهر الجوبا في بلاد الصومال ، فكان قد أرسل عددا من الأشخاص لكي يقوموا بهذا العمل ، وقد نجح هؤلاء العمال المصريون في وضع الأساس لهذه المدينة ، التي لم يشأ القدر أن تتم بسبب الضغط البريطاني على مصر ، والذي أدى في النهاية إلى إجبار مصر عن التخلي عن منطقة شرق افريقيا . ونتيجة لذلك توقف العمل في هذه المدينة .

ومن الوثائق الهامة التي ورد ذكرها في هذا الكتاب مجموعة الوثائق الخاصة بالكشف عن منابع النيل وغيرها من المناطق الأفريقية الأخرى ، فقد وجدت وثيقة ، كتبت بالفرنسية ، وهي خاصة بحملات سليم قبودان ، التي أرسلت بأمر محمد على ، بالتوجه إلى منطقة أعالي النيل لكشفها ، وذلك في الفترة ما بين ١٨٣٩ - ١٨٤٢ م . وقد نجحت هذه الحملات في كشف المنطقة التي تمتد من الخرطوم حتى بلدة غندوكرو ، وتمكنت من لقاء الضوء على عادات كافة القبائل التي مرت من خلال أراضيها .

لم تقتصر جهود مصر على كشف النيل الأبيض فحسب بل شملت أيضا الكشف عن العديد من المناطق الداخلية ، والتي كان منها بحيرة فيكتوريا وكيوجا ، ويتضح ذلك جليا من الخطابات الخاصة بشايو لونج Chaille Long الذي قاد بعثة كشفية لكشف المنطقة الواقعة بين بحيرة البرت وأوغندا ، وكان لونج قد نجح في كشف الغموض عن بحيرة كيوجا ، ورغم ذلك فإن هذا الكشف لم ينسب إليه ، فاضطره ذلك إلى أن يشكو إلى غردون باشا حاكم دار السودان وإلى الجمعية الجغرافية البريطانية Royal Geographical Society

ولم يتمكن لونج رغم هذا من الحصول على حقه ، الا في نهاية حياته ، فقد حصل على الميدالية الذهبية ، وعلى الاعتراف بكشفه لبحيرة كيوجا .

ومن هذه الوثائق كذلك الوثيقة الخاصة بكشف المنطقة الممتدة من اسيوط وحتى دارفور ، فكان الخديو اسماعيل قد أرسل بعثة كشفية عام ١٨٧٥ م ، وذلك لكشف هذه المنطقة ، لاستخدامها في نقل البريد لأنها كانت أقرب الطرق التي تربط مصر بالسودان الغربى ، ومن المحتمل ايضا أن يكون السبب فى ارسال هذه البعثة هو بغرض مد سكة حديد تربط اسيوط بدارفور وخاصة وان السكة الحديد المصرية كانت قد وصلت الى اسيوط في تلك الفترة .

وعلاوة على كل ما سبق فقد عثرت على عدد آخر من الوثائق الخاصة بالرتيق في أفريقيا ، ومن خلال هذه الوثائق يمكن الوقوف على الجهود التي بذلت من جانب مصر لالغاء هذه التجارة غير الانسانية ، ففي عصر محمد على مثلا ، نجده يحاول العمل من جانبه على وقف هذه التجارة ، مع أنه استغلها في بداية حكمه ، لذلك نجد أن الجمعية الخاصة بمحاربة الرقيق ترسل له وفدا يطالبه بالعمل الجاد لوقف هذه التجارة ، ونتيجة لذلك ، فقد نجح محمد على الى حد كبير في وقف هذه التجارة .

لم تقتصر الجهود المصرية الخاصة بوقف تجارة الرقيق على عصر محمد على ، بل نجد أن الخديو اسماعيل عمل من جانبه على وقف هذه التجارة ، وذلك بعقده معاهدة عام ١٨٧٧م مع بريطانيا ، تقضى بوقف هذه التجارة ، وقد تضمنت هذه المعاهدة ، نسخة المعاهدة وصورة اللائحة ، التي تتضمن ٣٦ بندا تنص جميعها على كيفية مكافحة الرق في أفريقيا ، بينما تتضمن نسخة المعاهدة سبعة بنود ، زيادة على ذلك فانه يوجد تذييل للمعاهدة ، يقضى باضافة بعض البنود الخاصة بالمعاهدة وذلك لسد الثغرات الناقصة في وسائل المكافحة ، وتوضح الوثيقة رقم ١٩ البنود التي تم تعديلها وهى البنود ، رقم ١ ، ٢ ، ٣ ، ٤ من بنود المعاهدة سالفة الذكر .

وتنص الوثيقة رقم ٢١ على أن مصر أبرمت في ٢١ نوفمبر عام ١٨٩٥ م ،

وفاقا بينها وبين بريطانيا ، كان الهدف منه القضاء النهائي على هذه التجارة وقد تضمن هذا الوفاق إحدى عشر بنداً ، كلها توضح كيفية مقاومة هذه التجارة بالإضافة الى ذلك فإنه صدر مشروع آخر يقضى بالعمل على وقف تجارة الرقيق ، ويتضمن ١٤ بنداً ، وقد أدخلت تعديلات على المادة الثانية والرابعة والخامسة والعاشرة ، والحادية عشرة ، والثالثة عشرة . ويبدو أن السبب في ذلك راجع الى سد الثغرات في هذا الاتفاق حتى يمكن التخلص من هذه التجارة الى الأبد ، وبعد ذلك يمكن القول أن مصر ساهمت بدون أدنى شك في وقف تجارة الرقيق في أفريقيا والتي تم القضاء عليها نهائياً مع بداية القرن العشرين ، ويمكن مراجعة صورة الوثيقة بالكتاب .

ومن الوثائق الهامة أيضاً وثيقة خاصة بالثروة الحيوانية التي جلبت من السودان الى مصر في أثناء حكم محمد علي باشا ، فهذه الوثيقة توضح لنا المحطات التي كانت تضم الأعلاف الخاصة بالماشية السودانية القادمة الى مصر ، ومن المعروف أن محمداً علياً ، كان قد جلب خلال فترة حكمه ما يقرب من ٢٦٠٠٠٠ رأساً من الماشية السودانية ، وبخاصة عندما تعرضت الثروة الحيوانية المصرية للهلاك بسبب القحط والطاعون اللذين أصابا الماشية المصرية بالضرر والفناء ، وتوضح هذه الوثيقة كذلك عدد الساعات التي كانت تقطعها الماشية بين كل محطة والأخرى .

وبالكتاب مجموعة أخرى من الوثائق الخاصة بمد سكة حديد السودان ، التي تربط وادى حلفا بالخرطوم . وسواكن على البحر الأحمر ، ببربر على النيل .

ولكى تقوم مصر بمد هذه الشبكة كان عليها أن تحصل من تركيا على مينائى سواكن ومصوع ، ولكن لما علم والى جده بهذا الخبر ، حث والى العثماني على عدم الموافقة على التنازل عن هذين المينائين بحجة أن هذا التنازل سيقفل من قيمة الجمارك المقررة على موانى جده ، والمكلا والحديدة ومسقط ، بل سيؤثر هذا التنازل بالتالى في دخل الخزينة التركية ، ومن المعروف أن الدولة العثمانية كانت قد تنازلت عن هذين المينائين الى مصر عام ١٢٦٢ هـ

أى فى عصر محمد على باشا ، ولكنها استردتهما بعد وفاته .

وقد دافع اسماعيل عن مطلبه بما يفيد أن إنشاء سكة حديد الى سواكن سوف لا يضير دخل الدولة العثمانية ، لأن السفن التى تقوم بنقل البضائع من الهند الى سواكن ومصوع من الأفضل لها أن تتجه مباشرة الى السويس ، بدلا من الاتجاه الى هذين المينائين ، لأن اتجاه البضائع اليهما سوف يزيد من نفقات النقل . لذلك فالأسهل أن تأتى هذه البضائع الى السويس مباشرة ، ومنها الى القاهرة .

وكان من الشركات التى تعمل وابوراتها فى ذلك الوقت فى المحيط الهندى والبحر الأحمر ، هى وابورات الشركة الشرقية ، وابورات شركة الماجيدى الامبراطورية ، وابورات الشركة العزيفية المصرية ، وجميعها كان يساهم فى نقل البضائع من وإلى موانئ البحر الأحمر ، فمثلا كانت وابورات الشركة العزيفية تتجه من سواكن الى السويس مباشرة ، دون التوجه الى موانئ البحر الأحمر الشرقية ، زد على ذلك فانه لايمكن اتمام هذه السكة فى سنة أو سنتين أو فى ثلاثين أو أربعين سنة وفوق ذلك فان مال الشركة العزيفية التى انشئت من أجل هذا المشروع ، لايكفى لد هذه السكة الا من مصر الى الخرطوم فقط ، أى أن إنشاء سكة حديد الى السودان عامة والبحر الأحمر خاصة ، لايؤثر على دخل الدولة العثمانية ، بل على العكس فان إنشاء هذا الخط سوف يزيد من نشاط الحركة التجارية فى هذا البحر ، والمحيط الهندى على حد سواء .

وقد نجح اسماعيل بهذه التبريرات والأسانيد ، فى اقناع الوالى العثمانى بضرورة الحصول على مينائى سواكن ومصوع .

وقطع بذلك خط الرجعة على والى جده ، وترتب على ذلك موافقة الوالى العثمانى على التنازل عن هذين المينائين لمصر ، لمدة ثلاث سنوات ، فى مقابل أن تزيد مصر من قيمة الجزية المقررة عليها (الويركو) بنحو ١٠٠٠ كيسه ، حتى تصبح بذلك القيمة الاجمالية لهذه الجزية ٤٧٠٠ كيسه ، بدلا من ٣٧٠٠

كيسة (١) ، وتساءل اسماعيل عن عدم موافقة تركيا على التنازل عن هذين المينائين بصفة نهائية ، كما فعلت مع محمد على باشا من قبل وذلك عام ١٢٦٢ هـ ، ويبدو أن السبب في ذلك يرجع الى أن الدولة العثمانية كانت تخشى من تدهور دخلها من موانئها في البحر الأحمر ، لذلك قررت أن تكون مدة التنازل ثلاث سنوات حتى تقف على مدى معرفة الخطورة التي تنجم عن مد هذا الخط الحديدى ، ففى حالة الاضرار بمصالحها ، يمكنها بعد انقضاء المدة المتفق عليها أن تسترد موانئها ، وتحكم سيطرتها على سواحل البحر الأحمر الغربية والشرقية .

ومن الواضح أن تركيا وافقت فيما بعد على التنازل النهائى عن هذين المينائين الى مصر ، وذلك بعد تأكدها من أن مصر لايمكنها أن تنفذ هذا المشروع في فترة وجيزة ، وهذا ما حدث بالفعل ، فقد انتهى العمل من مد خط حديد سواكن - بربر عام ١٩٠٥ م (٢) .

وبعد أن حصلت مصر على موافقة السلطان على مد سكة حديد الى السودان ، بدأت في اتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ هذا المشروع ، وذلك بارسال البعثات الكشفية المصرية ، لكشف المناطق التي تصلح أن تمتد السكة الحديد من خلالها ، وقد تكونت احدى هذه البعثات الكشفية من مهندسين انجليزيين ، وكان معهما أحد الأطباء المصريين ، بالإضافة الى كل ما يلزمهما من مؤن وأدوات معيشية ، وعمال وخلافه . ومن بعدها أرسلت مصر بعثة كشفية أخرى عام ١٢٤٨ هـ الموافق ١٨٦٧ م ، وذلك لكشف المنطقة الممتدة من سواكن على البحر الأحمر وحتى شندى على النيل ، وكانت هذه البعثة تحت قيادة اسماعيل بك الفلكى .

(١) ذكر للأستاذ الدكتور محمد محمود السروجى في كتابه « الجيش المصرى في القرن ١٩ » في صفحة ٢٨٧ أن الكيسة تساوى خمسة جنيهات مصرية .

(٢) من الجدير بالذكر أن العمل في مد هذا الخط بدأ عام ١٨٦٧ م .

ولم تكتف مصر بهاتين البعثتين بل نجدها ترسل الميسو فولر عام ١٨٧١ م ، على رأس بعثة كشفية للوقوف على حالة المنطقة المعتزم انشاء الخط الحديدى من خلالها ، هذا الى جانب دراسة عمل السطح المائل عند أول شلال مرور المراكب من خلاله ، وقد ذهب فولر الى منطقة حلفا وزار منطقة النيل النوبى ، وكتب تقريراً على جانب كبير من الأهمية ، ضمنه أطوال المسافات التى سوف يمر الخط الحديدى من خلالها ، وكان من هذه المناطق ، منطقة حلفا ، وكوهة ، كما تضمن تقريره عمل هويس على النيل ، وبين أيضاً صلاحية بلدة أمبيجول ، لتكون مركزاً لمحطة ، وقد ذكر فولر فى تقريره ، أن طول خط حلفا - الخرطوم يبلغ ٨٨٩ كم . وينقسم الى أربعة أقسام : الأول منها ، يبدأ من حلفا حتى بلدة كوهة الواقعة على الشاطئ الأيمن للنهر ، ويبلغ طوله ٢٥٩ كم ، والثانى يتمثل فى عمل قنطرة على النهر . والثالث يبدأ من كوهة وحتى أمبيجول الواقعة على الشاطئ الأيسر للنهر ، ويبلغ طوله ٣٤٩ كم . والرابع يبدأ من أمبيجول الى شندى مارا بصحراء بيوضه ، ويبلغ طوله ٢٨١ كم .

ويذكر التقرير أن انشاء هذا الخط الحديدى فى هذه المنطقة سهل ، ولا يحتاج الى عمل قناطر كبيرة ، وهذا الخط سيفيد البلاد من حيث تنمية زراعتها وعمرانها ، بل ويعمل على ربط شمال البلاد بجنوبها ، كما يعمل على إيجاد عمل لسكان المنطقة الاستوائية ؛ الذين لا يجدون أعمالاً يمارسونها باستثناء الأعمال البدائية المثلة فى الجمع والألتقاط ، وذكر أيضاً أن الهدف من مد السكة الحديد من خلال الصحراء ، هو بهدف اختصار المسافة ، هذا الى جانب تجنب تعاريج النهر ، التى تحتاج الى مد خطوط أطول . ويبلغ طول المسافة الواقعة بين نقطة البداية والنهاية ١٣٠٠ كم .

وبعد أن انجزت مصر عمل الدراسات اللازمة ، بدأت فى تنفيذ هذا المشروع ، فطلبت من حاكم السودان أن يعد سكان كل من بلدة أرقو والحفير والأردى ، للعمل فى مد هذا الخط ، وإقامة الجسور ، التى سيقام عليها الشريط الحديدى ، ولكن سكان هذه الأقاليم رفضوا القيام بهذا العمل ، وقدموا كثيراً من الشكاوى الى الخديو يطلبون فيها عدم اشتراكهم فى هذا العمل لأن ذلك

سيؤدي الى تدهور الزراعة في بلادهم ، ولكن الخديو رفض مطلبهم مبررا رفضه بتعجبه من انهم لا يعملون في مد السكة الحديد الى السودان ، في الوقت الذي يذهبون فيه الى أواسط أفريقيا من أجل جلب العبيد للاتجار فيهم .

لذلك نجد أن الخديو اسماعيل يقرر فصل منطقة النيل للنوبي عن حكمادارية البلاد السودانية ، ووضعها تحت اشراف شاهين باشا مأمور السكة الحديد السودانية ، حتى يكون له من النفوذ ، ما يمكنه من جمع المؤن والعمال . وبالفعل بدأ العمل في تنفيذ هذا المشروع .

ومن التقارير الهامة أيضا تقرير كتبه المسيو بتييه ، رئيس اللجنة المكلفة بالنظر والبحث في السكك الحديد السودانية ، فكان قد ذكر في تقريره انتظام خط السكة الحديد من أسوان وحتى الشلال ، ومن وادي حلفا حتى بلدة سرس ، وأبدى بعض الملاحظات الخاصة بتطوير هذا الخط ، وهي تتمثل في النقاط الآتية :

امكانية انشاء قنطرة حديدية ، بدلا من الكوبرى الخشبي حتى يمكن الوصول من أسوان الى الشلال مباشرة ، والعمل على حماية الخط من تهليل الرمال المتحركة ، وعمل رصيف يساعد على نقل البضائع من النيل الى السكة الحديد ، وذكر في تقريره أيضا أن الخط الذي يبدأ من حلفا الى سرس ، يبلغ طوله ٥٧٠ كم ، وهو تحت التنفيذ ، وحث على ضرورة مد هذا الخط حتى دنقلة الجديدة .

ويبلغ طوله في هذه المنطقة ٣٤٢ كم . وذكر انه يوجد في مخازن وادي حلفا أدوات تكفى لمد خط حديدى يبلغ طوله ٤٠ كم ، وقدر قيمة الأدوات الموجودة بمخازن حلفا الغير ضرورية بنحو ٣٠.٠٠٠ جنيه مصرى .

وعلى الرغم مما ذكره المسيو بتييه ، الا أن المسيو فنست ذكر في تقريره انه من الضروري الغاء الجزء الذى تم تشغيله من الخط الحديدى ، الذى يبدأ من حلفا الى سرس ، ويكتفى بالخط الذى يبدأ من أسوان الى الشلال .

ومن المحتمل أن يكون السبب في ذلك راجعا الى انه رأى أن هذا الخط لا يحقق المكاسب المرجوة منه ، لأنه يكلف الحكومة المصرية الكثير من الأموال . ويبدو لذلك أن فنست كان غير مقتنعا بهذا الخط ، ومن المحتمل أيضا انه كان لا يرغب في انتعاش الاقتصاد المصرى ، فاضطره ذلك الى التقليل من قيمة هذا الخط الاقتصادية .

ومن التقارير الهامة أيضا تقرير المسيو جودنج الذى تناول فيه عددا من الموضوعات ، منها : أنه رسم عددا كبيرا من الخرائط ، التى كان منها خريطة للنيل النوبى ، خاصة للمنطقة التى تبدأ من وادى حلفا وحتى شلال حنك ، مبينا عليها السكة الحديدية المبتدئة من حلفا الى سرس ، وخريطة للمنطقة التى تبدأ من الكيلو ٨٨ ثمانية وثمانين كم وحتى أمبيجول ، وثالثة لوادى حلفا ، ورابعة خاصة بشلال كجبار وغيرها كثير .

وقد قدرت قيمة تكاليف هذا الخط بنحو ٧٨٣٠١٤٠ر ١٠١ جنيهها مصريا (مليون ومائة وأربعين الفا وسبعمئة وثلاث وثمانين) ، وجاء بالتقرير أيضا ذكر لعدد الوابورات التى كانت تستخدم فى الجزء الذى تم تشغيله من سكة حديد السودان ، وهو الجزء الذى يبدأ من حلفا حتى سرس ، فقد بلغ عددها ثلاثة وابورات كبيرة ، ووابورين صغيرين ، وأربع عربات لزوم الركاب ، واثنى عشرة سبينة وخمس عربات مغطية وخمسين عربة لزوم البضاعة . وجاء بالتقرير أيضا وجود ورشة لتصليح الوابورات ، وأخرى لاصلاح العربات ، والحدادة . ومن الواضح أن العمل فى سكة حديد السودان توقف منذ أن أقيل اسماعيل عن عرش مصر ، وظل هكذا حتى عام ١٨٨١ م ، مع أن مصر كانت جادة فى تنفيذ هذا المشروع .

ففى العام نفسه تقرر انشاء خط يبدأ من بلدة سرس حتى أمبيجول ، وتبلغ قيمة تكاليفه ٥٠٠ر ٠٠٠ جنيه ، ويبدأ الخط الثانى من أمبيجول الى فركة ، ويبلغ طوله ٧٥ كم وتبلغ قيمة تكاليفه ١٨٧ر ٥٠٠ جنيه مصرى ، وتبلغ تكاليف الكيلو متر الواحد ٢٥٠٠ جنيه ، هذا بالإضافة الى ٣٠٠ر ٠٠٠ جنيه قيمة تكلفة بناء هويس ، ٥٠٠ر ٠٠٠ جنيه قيمة تكاليف حفر ترعة وهويس

عند بلدة حنك • والى جانب هذا المشروع وجد مشروع آخر يقضى بمد سكة حديد من سرس الى أمبيجول ، وتبلغ تكاليفه ٥٠ر٠٠٠ جنيه ، ويبدأ الجزء الثانى من هذا الخط من بلدة أمبيجول الى فركة ، وتبلغ تكاليفه ١٨٧ر٥٠٠ جنيه مصرى ، ويبدأ القسم الثالث من فركة الى دنقله ، وتبلغ تكاليفه ٥٦٢ر٠٠٠ جنيه مصرى ويبلغ طوله ٢٢٥ كم •

وبمقارنة المشروعين أحدهما بالآخر من حيث المنفعة ، يتضح لنا ان المشروع الثانى هو الأرجح ، لأنه يفتح للتجارة طريقا طوله ٤٠٠ كم ، بينما تبلغ مسافة الخط الأول ١٧٦ كم ، وهو يبدأ من وادى حلفا وحتى فركة • وقد فوئش هذان المشروعان بواسطة عدد من الخبراء الأجانب والمصريين ، وكان على رأسهم اسماعيل أيوب ، وعلى أثر هذه الدراسة طلب المسيو كاتزنستين من نظارة الأشغال العمومية ، أن يقوم بتأسيس شركة تتولى عملية تنفيذ هذا المشروع ، الذى أقرته اللجنة الهندسية ، ولكن نظارة الأشغال العمومية لم توافق على مطلب كاتزنستين ، ويبدو ذلك لعدم اقتناعها بالدراسات التى كانت قد أعدت من قبل ؛ والدليل على ذلك أن على باشا ناظر الأشغال العمومية ، كتب تقريرا وضح فيه كيفية مد سكة حديد الى السودان ، وقد جاء فيه أنه لابد من أن يكون مرور هذا الخط فى أرض صالحة لل عمران ، بحيث تربط البلاد المصرية بالسودانية ، كما تقرر أن يكون مرور هذا الخط بجوار طرق القوافل ، والمراكز التجارية ، ومراكز المديریات ، والمناطق التى تتوفر فيها المياه •

وينقسم مشروع على باشا الى خطين هما خط حلفا الذى يبدأ من نهاية الخطوط المصرية مارا بمنطقة النيل النوبى ، وتقدر جملة البضائع التى تنقل بواسطة بنحو ١٥٠ر٠٠٠ طونولاته فى السنة ، ويزيد من دخل السكة الحديد المصرية فى السنة بنحو ٧٥ر٠٠٠ جنيه ، وهذه الزيادة هى صافى الأرباح •

اما الخط الثانى ، فهو خط سواكن بربر الذى يمر عبر أرض قاحلة ، وأغلب مياه أبارها مالحة ، ولا تصلح للوابورات ، ولا للركاب ، زيادة على ذلك فإن انشاء سكة حديد فى هذه المنطقة يحتاج الى تكاليف باهظة وجهد عظيم ؛

وذلك بسبب كثرة الرمال المتحركة التي تزدحم شريط السكة الحديد في هذه المنطقة من وقت لآخر ، بالإضافة الى أن هذا الخط سوف لا يكون له الا محطتان ، أحدهما في سواكن والأخرى في بربر ، كما أنه لا يساهم بطريق مباشر في نقل البضائع التجارية ؛ فتقوم المراكب بنقل هذه البضائع من الخرطوم الى بربر وتستغرق مدة النقل خمسة أيام ، كما أن السفن سوف تتعرض أثناء هذه الرحلة لمخاطر جمة وخاصة في زمن التحريق ، ولكي نتلاشى هذه العيوب ، اقترح بعض الخبراء ان تمر سكة حديد سواكن من خلال أرض التاكة الى الخرطوم ، مباشرة ، لأنها في هذه الحالة تمر عبر أرض صالحة للزراعة وعامرة بالسكان ، ولكن رغم هذا فانها تحتاج الى مجهودات شاقة ؛ بسبب كثرة المجارى المائية والافوار ، بالإضافة الى أن هذا الخط يحتاج الى حراسة مستديمة حتى لا يتعرض للتلف والتدمير من جانب القبائل الحبشية .

ومن حيث النفعة فان هذا الخط لا يخدم الا تجارة السودان ، والتجارة الخارجية فقط ، ولا يفيد مصر لامن قريب ولا من بعيد . من هنا يمكن القول بان خط حلفا كان الأرجح ، وهو الذى حظى بموافقة جميع البعثات ، التى أرسلت لدراسة هذه المناطق ، ويبلغ طوله ابتداء من حلفا وحتى الخرطوم ٨٩٦ كم ، بينما يبلغ طول خط سواكن - الخرطوم ٧٢٠ كم اذن فرق المسافة بين الخطين هو ١٧٦ كم .

ويذكر على باشا ناظر الأشغال العمومية في تقريره أن البضائع التجارية لا يستغرق نقلها وقت طويل من خلال خط حلفا - الخرطوم فهي تستغرق مدة ١٨ يوما فقط ، وتبلغ تكاليف نقل القنطار من الصمغ على هذا الخط ١٨ قرشا ، بينما يستغرق نقل هذه البضائع نفسها على خط سواكن - بربر ١٥ يوما ، وتبلغ تكاليف نقل القنطار ١٥ قرشا . اذن يبلغ فرق الأجرة في نقل البضائع بين الخطين ثلاثة قروش ، ويبلغ الفرق في الوقت ، ثلاثة أيام ، ويستغرق نقل البضاعة من الخرطوم الى انجلترا ٣١ يوما ، وتبلغ تكاليف نقل القنطار ٢٣ قرشا ، ٢٠ بارة ، ومن المعروف أن المسافة من الخرطوم الى القاهرة تبلغ ١٨ يوما ومن القاهرة الى الاسكندرية تبلغ يوما واحدا ، ومن الاسكندرية الى

انجلترا تبلغ اثنى عشر يوما ، بينما يستغرق نقل البضائع من الخرطوم الى انجلترا عن طريق بربر - سواكن مارا بالسويس فبور سعيد مدة ٢٩ يوما ، وتبلغ قيمة نقل القنطار ١٧ قرشا ، ٢٠ بارة • اذن يمكن تفضيل خط بربر - سواكن عن خط الخرطوم حلفا ، في حالة تصدير تجارة السودان الى انجلترا لتقصر مسافة وقلة تكاليفه عن الخط الآخر •

وقد أيد ماسون بك ذلك ، وطلب في تقريره مد خط حديدى يربط بين بربر - وسواكن لأهميته وذكر أنه سيعود على الحكومة الخديوية بالنفع والخير الوفيرين ، ويعتبر رأى ماسون على جانب كبير من الصواب لأنه على دراية ببلاد السودان اذ انه كان قد رافق غردون باشا في رحلته الى اعالي النيل ، واكتشف بحيرة البرت نيانزا ، فهو من هذا المنطلق يعتبر على صواب •

وفتية لهذه الدراسات عقد مجلس ضم سعادة رسو باشا ، وسعادة عبد القادر باشا ، وعثمان باشا رفقى ، والمسيو ريجوليه ، وماسون بك ، وواتسون وكان الهدف من عقد هذا الاجتماع هو مناقشة التصميمات التي رسمت لسكة حديد السودان ، خلال الفترات السابقة ، فكان هناك ثلاثة تصميمات : الأولى منها هو مد سكة حديد بجوار النيل ، والثانى يتضمن مد سكة حديد من سواكن على البحر الأحمر مارا بكسلا وقوز رجب الواقعتين على نهر العظيرة ، ومنها يتجه اما الى الخرطوم ، وأما الى أبى حراز الواقعة على النيل الأزرق ، والثالث يتضمن مد سكة حديد من سواكن الى بربر • وقد استقر رأى المجلس على انشاء خطين حديدين يبدأ أحدهما من حلفا الى الخرطوم ويبدأ الثانى من بربر الى سواكن ، ورفض المجلس خط سواكن - كسلا ، لأن تنفيذه يحتاج الى تكاليف ضخمة بسبب كثرة المجارى المائية ، وبسبب قربيه من الحبشة فهو سيكون معرض للتدمير من جانب القبائل الحبشية •

ورغم كل هذا الجهد الذى بذل من أجل مد سكة حديد السودان ، الا أن التنفيذ الفعلى لم يبدأ الا مع زحف القوات المصرية أثناء استرداد السودان ، ومن الثابت تاريخيا أن العمل فى مشروع سكة حديد السودان قد توقف تنفيذه مرتين أحدهما عندما أقيل اسماعيل عام ١٨٧٩ ، والثانية بعد قيام

الثورة المهدية في السودان عام ١٨٨١م واستمر هكذا حتى قيام مصر باسترداد السودان مرة أخرى في الفترة ما بين ١٨٩٤ - ١٨٩٨ م . وكان قد تقرر أن تقوم أحد الشركات الأجنبية بمد سكة حديد السودان ، ولكن الخديو عباس حلمي الثاني عارض هذه الفكرة ، خشية أن تسيطر هذه الشركة على اقتصاديات البلاد ، ولما عرض الأمر على الباب العالي رفض هذه الفكرة أيضا ، وفي الوقت نفسه وافق الخديو أن يقترض مبلغا من البنوك الأوروبية لكي يستخدم في تنفيذ هذا المشروع على أن تسدد قيمة هذا القرض من دخل هذا الخط .

وهكذا يمكن القول بأن مصر لعبت دورا هاما في مد سكة حديد السودان ، وذلك لما لها من منافع جمة فهي تعمل على رفاهية البلاد السودانية خاصة والأفريقية عامة ، كما تعمل على عمرانها .

ومن الجدير بالذكر أن هذا الخط يعد من أعظم الانجازات الحضارية التي أدخلتها مصر في السودان ، حيث أنه لاتزال هذه الخطوط مستخدمة هناك حتى الآن . .

والى جانب الوثائق الخاصة بالسكة الحديد ، والتي ورد ذكرها في هذا الكتاب وجد عدد آخر من الوثائق التاريخية الخاصة بالموصلات السلكية واللاسلكية ، ومن أهمها وثيقة توضح لنا قرار الخديو بمد خط تلغرافى يربط بين السويس وسواكن على البحر الأحمر ، فكان قد طلب من مصلحة التلغراف المصرية ، إيجاد أماكن في كل من سواكن وموصوع ، لسكنى العاملين في هذه المكاتب من الموظفين والعمال . وقد أوكلت مصر تنفيذ هذا المشروع الى شركة تلغراف القومبانية الشرقية ، وكان من أبرز بنود هذا الاتفاق أن تقوم القومبانية بانجاز هذا المشروع من السويس وحتى سواكن ، وأن يكون لها كافة السلطات اللازمة لحماية خطوطها ، وأن يكون للحكومة المصرية حق الامتياز في ارسال تلغرافاتها الرسمية على جميع خطوط القومبانية ، في مقابل أن تدفع نصف الأجرة المقررة فقط ، بينما يدفع الأهالى الأجرة كاملة . ومنها أن يكون لمصر الخيار في فسخ هذا الاتفاق في أى وقت تشاء ، وكان عليها في هذه الحالة أن تخبر القومبانية قبل الموعد باثنى عشر شهرا ، وأن تدفع لها تعويضا قدره ١٥٠٠,٠٠٠ ر. جنيه .

وقد وجد أيضا عددا من الوثائق المكتوبة باللغة الانجليزية ، وهي توضح لنا كانه الأدوات والمهمات اللازمة لمد خطوط التلغرافات فيما بين السويس وأفريقيا الشرقية ، وكذلك فيما بين أسوان والخرطوم وعنفوكرو في جنوب السودان .

وبالإضافة الى الوثائق السابقة توجد بهذا الكتاب ، مجموعة من الوثائق الخاصة بالزراعة في السودان وغيرها من الأقاليم الأفريقية الاخرى ؛ فهناك وثيقة توضح لنا جميع الاراضى الصالحة للزراعة في سواكن وتبلغ مساحتها مائتى الف فدان . وفي مصوع وتبلغ مساحتها ٧٦٢ر١٠١٨ فدان ، وفي الناكه تبلغ مساحتها ٧ مليون فدان تقريبا ، وفي القصارف وتبلغ مساحتها مائتى الف فدان ، وفي سنار وتبلغ مساحتها ما يستغرق عشر ساعات سيرا على الأقدام ، كما توجد أيضا أراضى صالحة للزراعة لم تحدد الوثيقة مساحتها في مديريات الخرطوم والبحر الأبيض ، وكردفان وبربر ، أما دفقلة فتبلغ مساحة الاراضى الصالحة للزراعة فيها الف فدان . كما وجدت وثيقة اخرى تشير الى كميات البذور التى كانت ترسلها مصر الى الفلاحين السودانيين ، وبعض الأقاليم الأفريقية الأخرى ، وتشير الوثيقة الثالثة الى الفلاحين المصريين الذين هاجروا من مصر الى السودان لممارسة العمل الزراعى هناك .

ومن المجموعات الوثائقية الهامة التى احتوى عليها هذا الكتاب مجموعة الوثائق الخاصة بعلاقة مصر ببعض الدول الأفريقية والأوروبية ، فكان من الدول الأفريقية الحبشة التى لم تستمر العلاقة بينها وبين مصر على حال ، فكانت هذه العلاقات تسوء فى بعض الأحيان ، ويؤدى ذلك بالتالى الى نشوب المعارك الطاحنة بين الدولتين ، وقد تكبدت مصر الكثير من المعدات والأفراد فى هذه المعارك ، وفى بعض الأحيان الأخرى كان يعقد الصلح بين الدولتين ، ولكن سرعان ما تسوء العلاقة بين الدولتين ، وتنشب المعارك من جديد وكان الدافع وراء هذه الحروب هو محاولة الحبشة الحصول على أحد موانئ البحر الأحمر وزاد الحاحها فى هذا المطلب ، بعد أن طوقتها مصر بقواتها من جميع الجهات ، ومن ناحية أخرى كان هذا المطلب يتعارض مع مصالح مصر فى هذه البلاد .

ومن هذه المجموعة أيضا الوثيقة الخاصة بعقد اتفاق بين مصر وحكومة بريطانيا ، فكان هذا الاتفاق يتضمن تحديد نفوذ مصر في افريقيا الشرقية ، فتقرر في هذا الاتفاق أن يقف نفوذ مصر عند رأس غرد فوى ، ومنها أيضا وثيقة توضح لنا طبيعة العلاقات المصرية الإيطالية ، التى انتهت في نهاية الأمر باحتلال ايطاليا لاقليم عصب ومصوع وأرتيريا ، وجزء من شرق افريقيا •

ومن الوثائق أيضا ، الوثائق الخاصة باعادة تنظيم بلاد السودان ، والأقاليم الافريقية الأخرى ، وكان الهدف من هذه التنظيمات نشر الأمن والنظام وذلك بتدعيم القوة العسكرية التى تتمركز في الأقاليم الافريقية حتى يمكنها أن تقوم بدورها في حفظ الأمن ، وقد تقرر أن يكون حجم هذه القوات ٢٤٥٠٠ جندي ، ويتضح ذلك من تقرير اسماعيل باشا أيوب الذى كتبه في ٢ صفر عام ١٢٩٧ هـ الموافق ١٥ يناير عام ١٨٨٠ م • ولكن يبدو أن هذه القوة لم تكن كافية لمتطلبات الأمن في الأقاليم الأفريقية وسوف يتضح لنا ذلك من خلال هذا التقديم •

ومن هذه التقارير الخاصة بالتنظيمات الداخلية للأقاليم الأفريقية ، تقرير خاص بتقسيم هذه الأقاليم الى مديريات فتقرر أن تقسم جهات افريقيا الى أربعة أقسام الأولى منها يسمى مديرية عموم غرب السودان ويضم مديريات دارفور وكردفان وشكا ، وبحر الغزال ، ودنقلة ومركزه الفاشر • بينما يسمى القسم الثانى مديرية عموم وسط السودان ، ويتضمن مديريات الخرطوم وسنار وبربر وفاشوده ، وخط الاستواء ومركزه الخرطوم ، والقسم الثالث ويسمى مديرية عموم شرق السودان ، ويتضمن مديرية التاكة وملحقاتها ، والقضارف ومن محافظتى سواكن ومصوع وملحقاتهما حتى باب النذب ، ومركزه مصوع ، والقسم الرابع ويسمى مديرية عموم هرر وملحقاتها ويتضمن محافظة زيلع وبربره وملحقاتها ومركزه هرر • وقد تقرر أن تظل أسماء المديريات والمحافظات الأصلية على ما هى عليه ، مثل مديرية الخرطوم ومحافظة مصوع ، كما تقرر أن تكون حسابات كل محافظة محصورة فيها •

ومن بين هذه التنظيمات انشاء عدد من المدارس في الأقاليم الأفريقية •

بحيث يعمل بالتدريس فيها نخبة من الضباط المشهود لهم بالكفاءة ، فتقرر أن يحرس بها المواد التي كانت تدرس في المدارس التجهيزية والابتدائية بالقاهرة ، زد على ذلك أن هذا التقرير تناول تنظيم النواحي المالية في هذه البلاد ، وكذلك النواحي العسكرية التي بينت لنا أنه تقرر أن يزيد عدد القوات المسلحة الى ٢٨٩٩٨ جندي بدلا من ٢٤٥٠٠ جندي ، ويبدو أن الغرض من زيادة هذه القوة هو حماية البلاد الأفريقية ، والدفاع عنها من أى هجوم خارجي . وجاء بهذا التقرير أيضا ، العمل على وقف تجارة الرقيق في أفريقيا فتقرر ، أن تتخذ كافة الإجراءات للحيلولة دون استمرار هذه التجارة ، المنافية لكل القوانين الألهمية والوضعية ، ومن أجل هذا عين مفتش عمومي في كل مديرية يتلخص عمله في العمل الجاد على وقف هذه التجارة ، ويعاونه عدد آخر من الموظفين .

وهذه الإجراءات لم تخرج الى حيز التنفيذ ، بسبب قيام الثورة المهدية في السودان ، التي قلبت الأوضاع رأسا على عقب ، ولكن هذا الوضع لم يستمر طويلا ، بل نجد مصر تسترد السودان ، وتقرر فرض عدد من القوانين التشريعية ، التي تنظم الضرائب الخاصة بالعقارات والماشية والأغنام والنخيل والمعدات ، بل ، وشملت أيضا القوانين الخاصة بالباعة الجائلين ، وكذلك صدر قانون خاص ينظم انضمام السودانيين الى العمل بالوظائف المدنية .

وبعد هذا العرض يمكن القول بأن هذه التشريعات ساهمت في نهضة بلاد السودان ورفاهيتها ، فهي لم تترك مثلها من قبل . كما كان لها أكبر الأثر في تنظيم الحياة بين هذه الشعوب ، وتعتبر بحق جانب من أعظم الجوانب الحضارية التي دخلت الى افريقيا مع دخول القوات المصرية .

وعلى الرغم مما ذكرته في هذا التقديم من وثائق يحتوى عليها هذا الكتاب فإن هذا التقديم لايفي بكل الوثائق والتقارير المنشورة ، فهي غزيرة في كمها وكيفها أى معلوماتها ، وعميقة في معانيها ، وفضلا عن ذلك فإن هذه الوثائق كتبت بطريقة سهلة وواضحة بحيث تعين القارىء العادى والمثقف على فهمها والوقوف على فحواها ، ولو استطردت في التقديم لهذه المجموعة من الوثائق التاريخية ، لكتبت مجلدا بأكمله عنها .

ولكن الهدف من هذا التقديم هو اعطاء القارئ فكرة مبسطة عن هذه الوثائق الهامة ، التى تمثل فى مجموعها أهم الجوانب الحضارية المختلفة التى ساهمت مصر فى انجازها طوال القرن التاسع عشر ، والتى تعد بحق تطورا حضاريا لم تشهده البلاد من قبل . .

