

مشروع قناة السويس بين الحملة الفرنسية وديليبس

أ.د. روفاء عباس

هناك شخصيات تاريخية عرفها القرن التاسع عشر (عصر الإمبراطوريات الاستعمارية) لعبت دوراً بارزاً في صناعة تاريخ هذا العصر، وارتبطت أسماؤها بأهم ما تحقق فيه من إنجازات مثلت نقاط تحول رئيسة في بناء تلك الإمبراطوريات الاستعمارية، بعض تلك الشخصيات لعبت دوراً بارزاً في بناء مستعمرات بعينها في آسيا وإفريقيا، ولكن نادراً ما ارتبط اسم فرد بعينه بمشروع قدم أجل الخدمات لذلك العصر العتيق؛ مثلما فعل فردنان ديليبس (1805 - 1894)، الدبلوماسى الفرنسى الذى حول مشروع قناة السويس إلى حقيقة واقعة، وقدم لأمتة مغنماً عجزت عن تحقيقه الجيوش.

فلا غرابة -إذا- أن يتحمس البعض لديليبس ويعجب به كل هذا الإعجاب، ما دام ينظر إلى المشروع الذى تحقق على يد ديليبس بعيون ديليبس نفسه، ومن ثم يجرى التعامل مع مشروع قناة السويس على أنه خارج سياق عصر الإمبراطوريات الاستعمارية، فهو مشروع "إنسانى حضارى"، يربط الشرق بالغرب، ويخرج مصر من العصور الوسطى ويجرها إلى العصر الحديث. قصد به ديليبس مصلحة مصر، وظل حارساً لمصالحها طول حياته. ويرجع أصحاب هذا الاتجاه الصورة "السلبية"

التي رسمها المؤرخون المصريون لديليسبس إلى عجزهم عن قراءة المصادر الفرنسية من وثائق ومذكرات، وخاصة مذكرات ديليسبس نفسه التي نشرها في أواخر سبعينات القرن التاسع عشر! فالصورة السلبية التي استقرت في أذهان المؤرخين المصريين مردها إلى الجهل بالفرنسية، والتأثر بكتابات الإنجليز المعادية - بالطبع - لديليسبس، ومتأثرة بالنوازع "الوطنية" بسبب ما جرت به القناة على مصر من أمور يراها البعض "مشكلات"، ويراها غيره من المصريين "نكبات".

وقبل أن نُقدم الظروف التي تحول فيها المشروع إلى حقيقة واقعة، ونلقى الضوء على حقيقة دور الرجل الخير "ديليسبس" في ذلك، نود أن نشير إلى أن الجيل الأول من المؤرخين المصريين كانت لغته الأجنبية الأولى هي الفرنسية، وأن معظمهم أجاد الكتابة بها، فضلاً عن قراءتها، وكانوا متبحرين في معرفتهم بالمصادر الفرنسية ومن بينها مذكرات ديليسبس، وقد تناولوا كل المعلومات المعروفة عن ديليسبس في كتاباتهم (بالعربية والفرنسية) ولكن بعيون المؤرخ، وبالمنهجية التاريخية ويكفي أن نذكر هنا كتاب مصطفى الحفناوى الذى نشر بالفرنسية في باريس عام 1951، وكتاب محمد رفعت الذى نشر بلندن بالإنجليزية عام 1947، إضافة إلى كتاب عبد الرحمن الرافعى "عصر إسماعيل" الجزء الأول الذى قدم فيه تلخيصاً لما جاء بمذكرات ديليسبس، ونشر بالقاهرة عام 1932، وكتابات محمد مصطفى صفوت، وأحمد عبد الرحيم مصطفى وغيرهم من جيل مؤرخى النصف الأول من القرن العشرين، ومن ثم فإن المتيمين بديليسبس والمدافعين عنه أصدروا على المؤرخين المصريين حكماً انطباعياً لا يستند إلى واقع الحال.

نتنقل الآن إلى "مشروع قناة السويس" باعتباره حجر الزاوية في صراع القوى الاستعمارية المتنافسة في عصر الإمبراطوريات؛ لنلقى عليه نظرة في هذا السياق، قبل أن يتحول إلى حقيقة واقعة.

تعود جذور المشروع إلى أواسط القرن الثامن عشر، عندما أدى التنافس الاستعماري بين بريطانيا وفرنسا إلى محاولة كل منهما البحث عن طريق أقصر من

طريق رأس الرجاء الصالح؛ فرنت كل منهما ببصرها إلى مصر والشام والعراق. تفاوضت شركة الهند الشرقية البريطانية مع حكام مصر من الأمراء المماليك لتأمين نقل البضائع من السويس إلى القاهرة براً، ثم عن طريق النيل إلى ساحل البحر المتوسط، وهي محاولة لم تحقق نتائج إيجابية لاعتبارات تتصل بمعارضة السلطان العثماني - صاحب السيادة على مصر - ولترجع شركة الهند الشرقية البريطانية ذاتها حتى لا تفتح بيدها طريقاً يضر باحتكارها المطلق لتجارة الهند. وفي نفس الوقت اهتم الفرنسيون بالعمل على تحويل التجارة الشرقية إلى البحر المتوسط عبر مصر، وعقدت فرنسا اتفاقاً بالفعل عام 1785 مع أمراء المماليك وبعض شيوخ البدو، ولكن إستانبول اعترضت - مرة أخرى - واضطربت الأحوال الداخلية في مصر، فلم ير الاتفاق النور.

وكانت الحملة الفرنسية على مصر (عام 1798) حلقة في سلسلة ذلك التنافس الاستعماري الفرنسي - البريطاني حول مصر التي يمكن أن تقدم (بحكم موقعها الاستراتيجي) بديلاً مناسباً لطريق رأس الرجاء الصالح، ولما كان البديل البحري لطريق الرأس يمثل حلاً عملياً يحقق لفرنسا التحكم في طريق تجارة الشرق، وتوجيه ضربة قاضية لغريماتها بريطانيا؛ فقد فكر الفرنسيون في شق قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر عبر برزخ السويس. ومن هنا جاءت دراسة المهندس الفرنسي لوبير Lepère للمشروع، دراسة مستفيضة انتهت إلى صعوبة التنفيذ؛ لأنه توصل - خطأً - إلى أن مستوى البحر الأحمر يرتفع عشرة أمتار عن مستوى البحر المتوسط؛ مما يعرض الدلتا للغرق إذا ما شقت القناة.

هذه الدراسة المستفيضة التي نشرت في العمل الموسوعي "وصف مصر" جذبت انتباه مساعد قنصل الإسكندرية الشاب فردنان ديليبس عندما قرأها أثناء قضائه فترة الحجر الصحي عند وصوله إلى مصر عام 1832. ولم يكن ديليبس بعيداً عن المحاولات التي بذلت عام 1835-1836 لإقناع محمد علي باشا بتبني المشروع، فقد ظل ديليبس يعمل بمصر حتى عام 1837 - (عندما تم نقله إلى هولندا)، وكان

الوقت عندئذ ملائماً للفرنسيين لإقناع محمد على بتنفيذ المشروع، فقد توسع في الشام، وشق عصا الطاعة على السلطان، ولما كانت بريطانيا تقف في وجه مشروعه الطموح، كان هو بحاجة ماسة إلى مساندة فرنسا.

ولكن محمد على كان حريصاً على استقلال إرادته وقراره، فلم يرفض العرض حتى لا يغضب فرنسا، ولكنه شكل لجنة فنية لمراجعة حسابات لوبير ضمت بعض من كانوا في خدمته من المهندسين الفرنسيين من أتباع سان سيمون، وبعض المهندسين المصريين الذين تخرجوا في فرنسا، وقامت اللجنة بمسح منطقة البرزخ، وانتهت إلى إقرار صلاحية البرزخ لشق القناة من حيث التكوين الجيولوجي، وخاصة أن ما جاء بدراسة لوبير عن ارتفاع مستوى البحر الأحمر لم يكن صحيحاً.

وهنا وضع محمد على شروطاً صعبة لتنفيذ المشروع، فهو يريد مشروعاً مصرياً خالصاً يقام بأموال مصرية، ولما كانت مالية البلاد لا تتحمل الإنفاق على مثل هذا المشروع الضخم فقد رأى إرجاءه لحين ميسرة، ورفض الاستماع لفكرة الاقتراض لتمويل المشروع. كذلك رأى محمد على ضرورة ضمان الدول الكبرى جميعاً لحياض مصر، طالما كان المشروع يمس المصالح الحيوية لتلك الدول. وقال محمد على لبعض خلائه من قناصل الدول: إنه لا يريد أن يضع في مصر بوسفوراً آخر (إشارة إلى ما جره المرور من مضيق البوسفور من مشاكل على الدولة العثمانية ذاتها)، ويعنى ذلك إدراك الرجل لخطورة المشروع على مستقبل مصر السياسي.

هذه تطورات عاصرها ديليسبس بمختلف أبعادها الفنية والسياسية أثناء خدمته قنصلاً لبلاده بالقاهرة؛ فقد كان وثيق الصلة بالمهندسين الفرنسيين الذين يعملون في خدمة محمد على. كما كان على دراية بالمناورات السياسية التي أحاطت بعرض المشروع على محمد على عام 1835/1836، وهي نفس السنة التي تلقى فيها محمد على عرضاً بريطانياً ببناء الخط الحديدي (الإسكندرية - القاهرة - السويس)، وتعامل معه بنفس الطريق، التأجيل لحين ميسرة.

ولما كان ديليسبس شديد الاهتمام بالمشروع، وطرفاً في العرض الفرنسي الذي اعتذر محمد علي عن عدم قبوله (بحكم منصبه)، فقد ظل يتابع المحاولة الثانية التي تمت مع محمد علي عام 1846، بعد ما تحطمت آمال الرجل، وتقلصت مساحة دولته، وتقلص معها جيشه، وكعاداته شكل لجنة من المهندسين الفرنسيين والمصريين لدراسة العرض ثم اعتذر عن عدم قبوله لنفس الأسباب التي أبداها من قبل.

ولم يئس الفرنسيون، وخاصة بعض من عمل منهم في خدمة محمد علي، فكوّنوا "جمعية" ضمت في عضويتها العلماء والدبلوماسيين ورجال الأعمال، حملت اسم "جمعية دراسة مشروع قناة السويس". ورغم أن ديليسبس كان - عندئذٍ - في منصب وزير فرنسا المفوض في مدريد (1848-1849)، إلا أنه ظل على صلة وثيقة بنشاط هذه الجمعية. وراحوا، ومعهم الحكومة الفرنسية يبذلون محاولة مع عباس باشا الأول، ولكنه كان يمقت فرنسا في أعماق نفسه، ويعدها مسؤولة عن نكبة جده (محمد علي)، وينشد دعم بريطانيا له للحفاظ على الحقوق التي كسبها محمد علي في فرمان 1841، فقبِل تنفيذ مشروع الخط الحديدي، ولكن بشروط جده، فكان المشروع مصرياً خالصاً تمويلياً وتنفيذاً، ولعله دفع حياته ثمناً له.

كان مشروع الخط الحديدي (الإسكندرية - القاهرة - السويس) يمثل البديل البريطاني لمشروع قناة السويس، وجاء قبول عباس الأول لتنفيذه دعماً للمصالح البريطانية في مصر على المدى البعيد؛ مما كان له أثره في الدوائر الفرنسية بجناحيها: غير الرسمي، ممثلاً في "جمعية دراسة مشروع قناة السويس"، وجناحها الرسمي، ممثلاً في الحكومة الفرنسية. وهنا التقط فردناند ديليسبس - الذي كان قد استقال من السلك الدبلوماسي بعد فشله في مهمة كلف فيها في إيطاليا - التقط الخيط لينسج لنفسه ثوباً يؤهله لتقديم خدمة تاريخية لحلم فرنسا الإمبراطوري، ولينفض عن نفسه تراب النسيان.

التحق ديليسبس بجمعية دراسة مشروع قناة السويس بحكم خبرته بمصر،

ويحكم كون محمد سعيد باشا بن محمد على قد أصبح، بعد تولية عباس، ولياً للعهد (حسب مبدأ تولية الأرشيد الذي أقره فرمان 1841)، فقد كان محمد على قد أوكل إلى ديليسبس أثناء خدمته بالقاهرة (1832-1837) - مهمة تدريب ولده محمد سعيد حتى يتخلص من السمعة، فربطته به علاقة مودة وصداقة جاء وقت استشارها، وإذا كان ولي العهد بعيداً عن صنع القرار، فغداً تتجمع مقاليد الأمور بيده، عندما يتولى الحكم.

وجاء مصرع عباس الأول بقصره بينها (ليلة 14 يوليو 1854)، ذلك الحادث الذي كان مؤامرة تعددت الأقوال حول أطرافها، ولم يهتم أحد بالتحقيق في ملبساتها، بما في ذلك سعيد نفسه، وكأن إزاحته من سدة الحكم مطلباً للجميع، وإذا كانت المصادر تشير إلى مؤامرات القصر، فللسياسة التي اتبعتها أثناء حكمه نصيب كبير، وخاصة كراهيته الشديدة لفرنسا ولكل من انتسب إليها نصيب في تلك النهاية الغامضة إذا طبقنا مبدأ "البحث عن صاحب المصلحة".

على كل، جاء مصرع عباس الأول وتولية سعيد فاتحة خير لأولئك الذين صبروا سنين طويلة في انتظار تنفيذ مشروع قناة السويس، وتحقيق كسب استراتيجي هائل للمصالح الإمبراطورية الفرنسية في العالم، يعوض خسارة فرنسا السابقة أمام بريطانيا. كذلك كانت تولية سعيد بشير خير لديليسبس الذي كان الرجل المناسب لتحقيق أمل فرنسا الذي طال انتظاره، فهو يعرف سعيداً تمام المعرفة منذ تولى تدريبه صبياً في العاشرة من عمره وتركه وهو في الخامسة عشرة، ولا بد أن يكون قد احتفظ بنوع من العلاقة معه طوال السنوات السابقة على توليته الحكم، وخاصة أن سعيداً خدم بالبحرية ضابطاً وتلقى التدريب على يد ضباط فرنسيين. كما أنه ليس لدينا دليل قاطع على أن ديليسبس لم يحتفظ بروابطه القديمة بمصر بعد مغادرته لها، فقد كان وثيق الصلة بالسان سيمونين الذين خدموا مع محمد على، ورأيانه مرتبطاً بجمعية دراسة قناة السويس، فلا بد أنه كان على صلة وثيقة بسعيد باشا، ولعله حرص على تمتين علاقته به منذ عام 1849 - على أقل تقدير - وهو تاريخ ولاية

عباس الأول، وتاريخ احتلال سعيد منزلة ولى العهد. يفسر ذلك ترحيب سعيد ببرقية التهئة التي تلقاها من ديليسبس عند توليته، ودعوته لزيارته، والاحتفاء به، ولا يقبل العقل أو المنطق فكرة تذكر سعيد لمعلمه القديم بعد سبعة عشر عاماً دون أن يكون هناك تواصل بينهما، وخاصة أن ديليسبس كان صاحب المصلحة في ذلك التواصل.

ولعل ذلك يفسر المعاملة الكريمة الحميمة التي لقيها ديليسبس منذ وطأت أقدامه الإسكندرية، واصطحاب سعيد له في مناورة الجيش التي أتاحت له إبهار ضباط سعيد ببراغته في الفروسية، على نحو ما يشير في مذكراته.

نقول: إن ديليسبس كان الرجل المناسب الذي تعلقت عليه آمال أصحاب المشروع الذين لم تفت الأيام في عضدهم. فهو الرجل الذي يحظى بثقة سعيد، ويعرف مفاتيح شخصيته؛ فهو طيب القلب، حسن الطوية، صريح، ضعيف الإرادة، كثير التردد، ولكنه سريع التأثر بخلصائه الأوربيين وخاصة الفرنسيين (فما بالنا بصفيه ديليسبس!)، حريص على كسب تقدير أوربا، وخاصة فرنسا. كلها مفاتيح يعرف ديليسبس كيف يستخدمها، وهو ما تشى به مذكراته، وخاصة حديث "الخيمة" الذي طرح فيه ديليسبس مشروع القناة، فلم يستغرق الكثير من الوقت حتى أفتنق الباشا بالمشروع، وظفر منه بعقد الامتياز الأول (30 نوفمبر 1854) الذي أعطى فيه سعيد "صديقه" ديليسبس امتياز تأسيس شركة عامة لحفر القناة، وجعل مدة الامتياز 99 عاماً من تاريخ فتح القناة للملاحة البحرية. وبذلك نال ديليسبس بغيته التي كان يسعى لها منذ عام 1835 عندما عرض المشروع على محمد علي.

وهكذا يتضح أن المسألة بعيدة تماماً عن فكرة "المشروع الإنساني الحضارى الذي يحقق الارتباط بين الشرق والغرب لخير البشرية جمعاء" التي قال بها ديليسبس في مذكراته، وصدقها ورددها المتحيزون والمدافعون عن شخصية هذا الرجل؛ حيث مالوا إلى التأكيد على وقوع ديليسبس في غرام مصر، وحرصه على مصلحتها،

متخذين من لائحة العمال المبرمة عام 1855 دليلاً على ذلك. فواقع الأمر أن الامتياز الأول جاء خلواً من الإشارة إلى مساهمة مصر بقوة العمل اللازمة للمشروع، فجاءت اللائحة لسد هذه الثغرة، وتم تضمين هذا الالتزام الامتياز الثاني. ولا يعنى النص على الأجور والتعويض والرعاية الصحية والتغذية أن الشركة التزمت بالنص التزاماً حرفياً؛ ولكن النص كان موجهاً للدول المعارضة للامتياز وفي مقدمتها بريطانيا والدولة العثمانية؛ لأن قوانين الإصلاح التي أصدرها السلطان- بضغط من الدول الأوروبية- نصت على إلغاء السخرة، فلم يكن من المعقول النص عليها صراحة في اللائحة، وجاءت نصوص الأجور والتغذية وغيرها ذراً للرماد في العيون.

ولنلقى نظرة على الامتياز لنرى مدى حرص ديليسبس على مصلحة مصر، وصيانتها لحقوقها وصيانتها لمالها.

لقد تضمن امتياز عام 1854 تنازل الحكومة المصرية دون مقابل عن جميع الأراضي التي تلزم لتنفيذ المشروع، وكذلك الأراضي اللازمة لشق ترعة المياه العذبة التي تصل النيل بموقع القناة وتفرع إلى خليج الطينة (موقع بورسعيد) شمالاً، وإلى السويس جنوباً. فقد أعطى الامتياز الأراضي الواقعة حول مسار الترعة مجاناً، وأعفاها من الضرائب مدة عشر سنوات من تاريخ افتتاح القناة تخضع بعدها لضريبة العشر (عشرة بالمائة من قيمة ما تنتجه الأرض من محاصيل حسب تقدير الشركة). وأعطى الامتياز للشركة حق تحصيل مبالغ من الأهالي في حالة استخدامهم مياه الترعة العذبة للرى. كذلك أعطى الامتياز للشركة حق استغلال المناجم والمحاجر الداخلة في الأملاك العامة دون مقابل، وأعفى مبانها من الرسوم، كما أعفى الآلات والمعدات التي تستوردها من الخارج من كافة الرسوم الجمركية. ونص الامتياز على تعهد الوالى بتكليف جميع موظفى القطر المصرى بمساعدة الشركة في أعمالها.

ونص عقد الامتياز الثانى (5 يناير 1856) على التزام الشركة "التي أسسها

صديقنا المسيو فرديناند ديليبس " على نفقتها ومسئوليتها بشق قناة الملاحة البحرية، وقناة المياه العذبة وفرعيها، ونص على أن يكون أربعة أخماس العمال اللازمين لأعمال الحفر من المصريين. وكرر التزام المستفيدين من قناة المياه العذبة بدفع (تعويض) مناسب للشركة، وترك للشركة حق الانتفاع بالأراضي العامة دون مقابل، وكذلك الأراضي التي تقوم بزراعتها حول الترعة العذبة مع إعفائها من الضريبة لمدة عشر سنوات ثم تخضع بعد ذلك للضريبة، وأسقط حق الأفراد في مطالبة الشركة بتعويض عن أراضيهم التي تضع الشركة يدها عليها إلا في الحدود التي نص عليها عام 1854، وتركت الحكومة للشركة وحدها حق تقدير التعويض. واحتفظت الشركة بحق استغلال المناجم والمحاجر دون مقابل، وكذلك الإعفاء من الرسوم الجمركية على ما تستورده من آلات ومعدات. ونص الامتياز - أيضاً - على حق الشركة في الاحتفاظ بالامتياز لمدة متتالية كل منها 99 سنة على أن تزيد حصة الحكومة 5% في كل امتياز بحد أقصى 35% من صافي أرباح الشركة، وأن يكون نصيب الحكومة من أرباح الشركة في مدة الامتياز الأول 15%. وأسند رئاسة الشركة إلى "صديقنا ووكيلنا المسيو فرديناند ديليبس" وأوكل إليه أمر إدارتها مدة عشر سنوات من تاريخ سريان الامتياز (افتتاح القناة للملاحة البحرية)، وكرر التعهد بتقديم المساعدات اللازمة لها من موظفي الحكومة والعمال، وجعل للشركة وحدها الإشراف على العمال. فأين الحفاظ على مصالح مصر المالية التي يدعيها المدافعون عن ديليبس؟ لقد جعل الامتياز من الشركة دولة داخل الدولة، ومنحها معظم أراضي الشرقية والقناة. وقد اعترف ديليبس بذلك في رده على مراسل صحيفة التايمز اللندنية (في 30 أكتوبر 1855) عندما شكك المراسل في جدوى المشروع، وفيما قد يحققه من أرباح، وزعم أن الشركة تغامر بمصالح المساهمين، فاعترف ديليبس في الرد أن الشركة تأخذ من الحكومة المصرية أكثر مما تعطى لها، وأن قيمة الأراضي الممنوحة لها تفوق قيمة رأس المال الذي دفعه المساهمون". فهل يعد ذلك رعاية لمصالح مصر وحفاظا على حقوقها المالية كما يزعمون؟

لقد رأت بريطانيا في تولية إسماعيل الحكم عام 1863 فرصة لتصفية المشروع،

وخاصة أن بعض من زاروا مصر من الإنجليز سمعوا منه شكواه عن تأثير تسخير الفلاحين في حفر القناة على العمل في الزراعة. وأنه عند توليه الحكم أبدى تحمسه للمشروع، ولكنه اشترط أن يكون المشروع في خدمة مصر، لا أن تكون مصر في خدمته، وأن يرى ضرورة تعديل الامتياز الذي منحه سعيد لديليسبس في أمرين: الأراضي الممنوحة للشركة التي جعلت منها دولة داخل دولة، وتسخير العمال المصريين في حفر القناة بأجور تافهة وعدم الاهتمام بتوفير الرعاية الصحية لهم.

لذلك رأى إسماعيل - تأكيداً للسيادة المصرية - إبرام اتفاقين مع الشركة (1863)، 20 مارس 1863) تعهدت فيها الحكومة المصرية بأن تتولى حفر الترعة العذبة من القاهرة إلى وادي الطميلات، وكانت الشركة قد حفرت الجزء الممتد من وادي الطميلات إلى بحيرة التمساح. وكان الغرض من ذلك تجنب المنازعات الخاصة بتملك الشركة للترعة وانتزاعها ملكية الأفراد من الأراضي التي يقتضيها إنشاؤها، وقد تنازلت الشركة للحكومة عن حقوقها في ملكية الأراضي الواقعة على طول الترعة.

وفي 16 أبريل 1863 أصدر الباب العالي أمراً إلى سفيري الدولة في لندن وباريس وإلى إسماعيل، أعلن فيه أنه لن يوافق على المشروع إلا إذا ضمنت الدول حيدته، وأصر على ضرورة إلغاء السخرة لتأثيرها الخطير على الزراعة المصرية ومناقضتها لقوانين الدولة، وكذلك إلغاء تملك الشركة للأراضي الواقعة حول الترعة العذبة، وأعطى الأمر للشركة مهلة ستة شهور لكي تقبل هذه الشروط أو تتنازل عن العمل للحكومة المصرية.

وتعرض إسماعيل لضغوط هائلة من جانب بريطانيا وفرنسا (التي وقفت وراء الشركة). وأرسل إسماعيل وزيره نوبار باشا إلى أستانبول في يونيو 1863 لكي يرضى جميع الأطراف (بريطانيا وفرنسا والباب العالي). وفي أوائل أغسطس صدرت مذكرة عن الباب العالي نصت على الموافقة على المشروع باعتباره ممراً بحرياً تجارياً، ولكن بشرط أن يتفق الوالي مع الشركة على استرجاع الأراضي وترعة المياه

العذبة وأن يلغى السخرة، وأعطى لإسماعيل مهلة مدتها ستة شهور للتوصل إلى اتفاق معقول مع الشركة.

وما إن علم إسماعيل بالمذكرة حتى بعث إلى ديليسبس يخبره بمضمونها، ويطلب منه التعاون مع الحكومة المصرية بصورة ودية. وبعث نوبار باشا إلى باريس لكي يبلغ شروط الباب العالى لمجلس إدارة الشركة وليواصل السعى لحل مشكلتى الأراضى والسخرة.

وشن نوبار حملة صحفية فى باريس على شركة القناة. ولكن الشركة - والحكومة الفرنسية من ورائها - رفضت مطالب إسماعيل، وأجأ مجلس الشركة إلى إمبراطور فرنسا (نابليون الثالث) للتدخل فى هذا النزاع، ورحب إسماعيل - من جانبه - بهذه الخطوة حتى تبدو أمام الرأى العام الأوروبى فى موقف المؤيد للمشروع والراعى له.

وعلى ضوء هذه الوساطة، توصل نوبار إلى عقد اتفاق مع ديليسبس، وافق الأخير بمقتضاه على إلغاء السخرة وإعادة الأراضى المتنازع عليها إلى الحكومة المصرية، وتشكلت فى باريس لجنة إمبراطورية لوضع شروط التحكيم، وافقت - من حيث المبدأ - على تخفيض مساحة الأراضى الممنوحة للشركة وإلغاء السخرة فى نظير تعويض مالى تدفعه الحكومة المصرية.

ورغم ضغط الحكومة البريطانية على السلطان الذى أصدر تعليمات إلى سفيره بباريس ليعلن اعتراضه على نصوص التحكيم، صدر حكم نابليون الثالث (فى 6 يوليو 1864) مقررأ إلغاء السخرة مع تعويض الشركة بمبلغ 38 مليون فرنك (ما يزيد قليلاً على 1.4 مليون جنيهأ مصرياً)، وتنازل الشركة عن الجزء الذى حفرته من ترعة المياه العذبة، مع حقها فى أن تأخذ منها مقدارأ معينأ كل يوم حتى يتم حفر القناة البحرية، وتعفى سفنها من رسوم الملاحة فى الترعة، ووافق الإمبراطور على الاتفاق الذى كان قد تم بين ديليسبس ونوبار باشا بشأن الأراضى، وبموجبه لا

تحتفظ الشركة إلا بالأراضي اللازمة للمشروع، وقدرت بثلاث وعشرين ألف هكتار (230 كيلو متر مربع)، منها 10.264 هكتار على جانبي القناة، و9.600 للترعة العذبة، و3 آلاف لمباني الشركة. وتقرر إعادة الأراضي التي حصلت عليها الشركة ولا يحتاجها المشروع، والتي بلغت مساحتها 60 ألف هكتار (600 كيلو متر مربع)، تقرر إعادتها إلى الحكومة المصرية مقابل تعويضات تدفعها للشركة قدرها 84 مليوناً من الفرنكات (حوالي 3.3 مليوناً من الجنيهات المصرية). وبذلك تكون جملة ما حصلت عليه الشركة من تعويضات نحو 4.7 مليوناً من الجنيهات المصرية، وهي أكبر عملية نصب واحتيال في تاريخ مصر الحديث، كان بطلها ديليسبس الذي يتشدد الكثيرون بأنه كان حريصاً على مصالح مصر!!، فقد حصل من سعيد على تلك الأراضي والمزايا، ثم تقاضت الشركة من إسماعيل ثمن التنازل عنها!!

وإذا علمنا أن رأس مال الشركة ثمانية مليون جنيه مصري، ندرك حجم عملية النصب والاحتيال التي قام بها ديليسبس؛ فقد حصل من الحكومة المصرية على ما يزيد على نصف قيمة رأس المال. أضف إلى ذلك أراضي تفتيش وادي الطميلات الذي اشترته الحكومة من الشركة بعشرة أضعاف الثمن الذي دفعته الشركة من قبل لورثة إلهامي باشا.

لقد بلغت نفقات إنشاء القناة حتى افتتاحها للملاحة (نوفمبر 1869) حسب أرقام وثائق الشركة 451.656.660 فرنك (أى نحو 18 مليون جنيه مصري، فكم تحملت مصر من نفقات في هذا المشروع (الذي قيل: إنه مشروع إنساني حضارى يحقق خير البشرية ويجر مصر من العصور الوسطى إلى العصر الحديث)؟!

هناك عدة مصادر للأموال التي تحملتها مصر لتنفيذ المشروع فقد أعلنت الحكومة أمام مجلس شورى النواب أن ما تحملته الخزانة من تكلفة قناة السويس نحو 16.1 مليون جنيه مصري، وقدرت بعض المصادر المعاصرة الأخرى هذه التكلفة بمبلغ 16.8 مليوناً من الجنيهات المصرية بيانا كالتالى:

قيمة أسهم قناة السويس التى التزمت الحكومة المصرية بشرائها (177.642 سهماً).	3.426.000 جنيها
تعويضات للشركة بموجب قرار التحكيم.	3.760.000
تعويضات أخرى للشركة بموجب اتفاق إبريل 1869.	1.200.000
نفقات إنشاء الترعة العذبة (ترعة الإسماعيلية).	1.200.000
نفقات حفلات افتتاح القناة.	1.400.000
فوائد وسمرة ونفقات التحكيم.	5.814.000
جنيه مصرى جملة ما تحملته مصر.	16.800.000

ويعنى ذلك أن الشركة لم تتحمل سوى 1.2 مليون من الجنيهات المصرية؛ أى ما يعادل 7.1% من جملة التكلفة، وتحملت الحكومة المصرية 92.9% من جملة التكلفة، ناهيك عن تكلفة قيمة العمل الذى قدم للشركة مجاناً لمدة تسع سنوات، وما تحملته الزراعة المصرية من خسائر نتيجة حرمانها من قوة عمل الفلاحين، وما تحملته الإدارة المصرية من أجور موظفيها الذين وضعتهم فى خدمة الشركة وقيمة الرسوم والعوائد الجمركية التى أعفت منها الشركة، وكلها عناصر يجب عدم إسقاطها عند حساب التكلفة الإجمالية. أما أرواح من تساقطوا من العمال المصريين أثناء الحفر فلا تدخل - للأسف - فى حساب أحد، ربما لأن الحكومة لم تلتزم بتعويض أهل أولئك الضحايا، ولكن أرواحهم لا بد أن تدخل فى حساب الخسائر التى تحملتها مصر من أجل تحقيق ذلك "الحكم الإنسانى الحضارى" المزعوم.

ولا بد أن يدخل فى حساب الخسائر ما أصاب الاقتصاد المصرى من نكبات بسبب الديون التى تورطت فيها الحكومة المصرية لتفى بالتزاماتها التى كبلها بها سعيد فى الامتيازين اللذين منحهما "لصديقه ووكيله" ديليسبس، فقد عقد سعيد أول قرض ثابت فى تاريخ مصر عام 1862، بلغت قيمته الأسمية 3.242.800 جنيه إسترلينى، بينما بلغت قيمته الفعلية 2.4 مليوناً (ومثل الفرق مصاريف السمرة) بفائدة قدرها 7% سنوياً ولمدة ثلاثين عاماً. واضطربت أحوال المالية المصرية نتيجة

التوسع في الاقتراض (في عهد سعيد) بموجب إصدار سندات على الخزانة. وعندما مات سعيد كانت الديون قد بلغت 11.160.000 جنيها منها 7.868.000 جنيهاً ديوناً سائرة (مقابل سندات على الخزانة). وعقد إسماعيل أول قرض ثابت في عهده عام 1864 بلغت قيمته 5.7 مليون من الجنيهات لتمويل التعويضات التي التزمت الحكومة المصرية بدفعها لشركة قناة السويس تنفيذاً للتحكيم الذي أصدره نابليون الثالث. وعندما تفاقمت الأزمة المالية؛ نتيجة التوسع في الاستدانة، باع إسماعيل (عام 1875) حصة مصر في أسهم قناة السويس (44٪ من إجمالي أسهم الشركة) للحكومة البريطانية بمبلغ بنحو 4 مليون جنيه استرليني) ذهبت لسداد أقساط الديون، كما تنازل لشركة قناة السويس عن نسبة الخمسة عشر بالمائة من أرباح الشركة المستحقة للحكومة المصرية؛ بموجب عقد الامتياز مقابل قرض بسيط قيمته 22 مليون فرنك (حوالي 880 ألف جنيه مصري)، وبذلك خرجت مصر صفر الديدن، بينما كان ديليسبس يقبع على مقعد رئاسة الشركة، ويتولى إدارة آليات ابتزاز مصر خدمة لمشروعه الإمبراطوري.

أضف إلى ذلك كله ما ترتب على شق القناة من نتائج سياسية أثبتت فحاشة وبعد نظر محمد علي باشا عندما رفض المشروع عامي 1835 و 1846، فقد خلقت القناة "بوسفور آخر في مصر"، فزاد اهتمام بريطانيا بمصر والقناة التي أصبحت تعنى بالنسبة لها "شريان الحياة للإمبراطورية"، وسجلت نقطة هامة لصالحها في الصراع مع فرنسا عندما حصلت على حصة مصر من أسهم القناة، واستخدمت الديون والأزمة المالية رأس حربة للتدخل الأجنبي الذي انتهى بالاحتلال البريطاني لمصر عام 1882 الذي ناضل المصريون من أجل التخلص منه نحو 74 عاماً، ارتبط عندهم النضال من أجل التحرر الوطني باسترداد مصر للقناة التي لعبت دوراً سلبياً في صياغة تاريخها الحديث.

وعلى ضوء ما تقدم، يبدو غريباً ما ذهب إليه البعض من اعتبار حرص ديليسبس أن تتعهد الحكومة المصرية - في عقد الامتياز - بشراء الحصص

المخصصة للدول في حالة عدم إقبالها على الشراء، هو مجرد "خدمة لمصر" ورعاية لمصالحها حتى يكون لمصر النصيب الأوفر من أصول الشركة. فقد رأينا كيف ابتز ديليسبس الحكومة المصرية في أكبر عملية نصب عرفها التاريخ، ليس فيها "شبهة" حرص على مصالح مصر، لأن التزام الحكومة المصرية بتغطية رأس المال كان إنقاذاً للشركة في مرحلة التكوين، عندما أحاطت الشكوك بالمشروع لاعتبارات فنية وسياسية.

لقد استغل ديليسبس علاقته ببلاط الإمبراطور نابليون الثالث، وصلته العائلية بالإمبراطورة أوجيني (ابنة خالته)، وتبنيه لمشروع يخدم المصالح الإمبراطورية الفرنسية، لإيقاع إسماعيل في فخ "التحكيم الإمبراطوري" الذي حمل مصر - كما رأينا - 92.9% من تكلفة القناة، وفتح للمصادر الائتمانية الأوربية أبواب مصر لتستثمر فائض أموالها في الديون المصرية بما ترتب علي ذلك من أزمة مالية وتدخل أجنبي، واحتلال، وكلها من "بركات" ديليسبس التي حلت بمصر!

ولكن ديليسبس سجل اسمه في سجل بناء عصر الإمبراطوريات الاستعمارية بنجاحه في تحقيق أمل فرنسا في إقامة هذا المشروع الاستراتيجي الهام الذي تقاسمت مغانمه مع بريطانيا، واختصت مصر وحدها بمغارمه. وقدم نموذجاً فريداً لأساليب التدليس والابتزاز والنصب والاحتيال. وظن ديليسبس أن باستطاعته أن يكرر التجربة في مكان آخر، في بنما. فعندما عقد المؤتمر الجغرافي الدولي اجتماعه في باريس عام 1879، وطرح فيه دراسة عن إمكانية حفر قناة بنما لربط المحيطين الأطلنطي والباسيفيكي، تعهد ديليسبس بتنفيذ المشروع، وسارع بتكوين شركة لهذا الغرض مستمراً "النجاح" الذي حققه في قناة السويس، وما كسبه من شهرة واسعة في الأوساط الأوربية. ولكن الأمور اختلفت تماماً هذه المرة، فليس في بنما حكومة غنية يبتزها ويسلب أموالها مثلما فعل في مصر، وليس هناك أمثال سعيد وإسماعيل، كما أن برزخ بنما مختلف في طبيعته عن برزخ السويس. وانتهى الأمر بتصفية الشركة عام 1889 بعدما أشهر ديليسبس إفلاسها. وأجرت الحكومة

الفرنسية تحقيقاً رسمياً (عام 1892) حول تجاوزات مديري الشركة، وقدمت ديليسبس وولده شارل إلى المحاكمة بتهمة "التدليس والتبديد"، وصدر ضدهما حكماً بالسجن لمدة خمس سنوات لكل منهما (فبراير 1893)، ولجأ ديليسبس وولده شارل إلى محكمة النقض للطعن في الحكم، فأصدرت قرارها (في يونيو 1893) بإلغاء الحكم وإعادة المحاكمة بسبب وقوع خطأ في الإجراءات. وعندما أعيدت المحاكمة مات فردناند ديليسبس أثناءها، فسقطت عنه الدعوى وحكم على ابنه شارل بالسجن وحده. وكانت شركة قناة بنما فضيحة سياسية مدوية كان لها آثارها السلبية على تاريخ الجمهورية الثالثة بفرنسا، بسبب الأسلوب الذي اتبعه ديليسبس في تكوين الشركة واعتمادها؛ فقد ثبت للمحكمة استخدامه الرشوة في شراء ذمم بعض المسؤولين في الحكومة وأعضاء البرلمان؛ مما كان له تأثيره على الرأي العام الفرنسي، وإبراز حقيقة ديليسبس.

تلك هي صورة ديليسبس الحقيقية في مرآة التاريخ، وهي صورة نموذجية عرفها القرن التاسع عشر؛ عصر الإمبراطوريات الاستعمارية، صورة المغامر الأفاق، الذي يتقن أساليب الاحتيال والابتزاز. اكتشف قومه حقيقته عندما تعرضوا هم أنفسهم لتدليسه في مشروع قناة بنما، ومات مكللاً بعار تلك الفضيحة تاركاً ابنه في السجن.

ومن الغريب - أيضاً - أن يذهب المنحازون لديليسبس إلى اعتبار اختيار جمال عبد الناصر لاسم ديليسبس كلمة السر التي يتحرك فريق التأميم عند سماعها في خطابه (26 يوليو 1956) ليضعوا أيديهم على مقر الشركة، إنما قد جاء رداً للاعتبار لرجل نسيه الجميع. وفاتهم مراجعة نص الخطاب، فلم يستخدم عبد الناصر اسم ديليسبس خارج إطاره الحقيقي الاستعماري، فلم تكن لعبد الناصر سذاجة سعيد أو تحاذل إسماعيل.

* * *