

الفصل الحادي عشر

الأسطول

النواة الأولى للأسطول سنة (١٨١٠م)

بدأت عناية محمد علي بإحياء البحرية المصرية منذ شرع في خوض غمار الحرب الوهابية؛ فقد رأى أن إنفاذ الجنود إلى الحجاز يقتضي إعداد السفن لنقلهم عن طريق البحر الأحمر، فبادر إلى إنشاء ما استطاع من السفن في دار صناعة (ترسانة) بولاق بعد أن عمر هذه الترسانة، فأمر بتجهيز القطع اللازمة من الخشب فيها، ثم بنقلها على ظهور الإبل إلى السويس لتركب هناك وتنزل إلى البحر، فكانت هذه السفن هي النواة الأولى للأسطول المصري في عهد محمد علي.

فالبحرية المصرية ابتدأ ظهورها وتكوينها في تاريخ مصر الحديث أوائل سنة (١٨١٠م)، ولقد كان لهذه العمارة فضل كبير في نجاح الحملة الوهابية؛ لأنها صلة الاتصال بين مصر وجنود الحملة في الحجاز، وهي التي مكنت مصر من السيطرة على البحر الأحمر وثلغوره.

ويقول المسيو «مانجان»: إنَّ محمد علي عندما اعتزم إنشاء بحرية في خليج السويس جلب إلى بولاق الأخشاب اللازمة لصنع السفن من ثغور الأناضول^(١)، وكذلك المهيمات والأمراس (الحبال)، واستحضر العمال، فأعد الأخشاب وهياً المواد اللازمة لتركيب السفن، ونقل كل ذلك إلى السويس على ظهور الإبل، وكان هذا العمل شاقاً وطويل المدى. وقد استخدم في ذلك عشرة آلاف من الإبل، ومات كثير منها في الطريق من ثقل ما حملت وطول ما أرهقت، فكان لا يهلك بغير إلى جاء بغيره، وبذلك تيسر له إنشاء ثماني عشرة سفينة كبيرة كاملة العدة وإنزالها إلى الماء في مدة عشرة أشهر.

(١) ومن القطر المصري أيضاً.

رواية الجبرتي

وهاك ما قاله الجبرتي في هذا الصدد: «واستهل شهر ذي الحجة بيوم الأحد (٧ يناير سنة ١٨١٠) وفيه شرع الباشا في إنشاء مراكب لبحر القلزم (البحر الأحمر) فطلب الأخشاب الصالحة لذلك، وأرسل المعنيين لقطع أشجار التوت والنبق من المصري القبلي والبحري وغيرها من الأخشاب المجلوبة من الروم (الأناضول)، وجعل بولاق ترسانة وورشات، وجمعوا الصناعات والنجارين والنشارين فيهيئونها وتحمل أخشاب الجمال ويركبها الصناعات بالسويس سفينة ثم يقلفطونها ويبيضونها ويلقونها في البحر، أربع سفائن كبارًا إحداها يسمى الإبريق، وخلاف ذلك أدوات لحمل البضائع».

ترسانة بولاق وإنشاء السفن

أنشئت إذن العمارة البحرية الأولى في ترسانة بولاق، وهي الترسانة التي اعتمد عليها محمد علي في صنع السفن الكبيرة إلى أن أسس ترسانة الإسكندرية الحديثة التي سيرد الكلام عليها، فترسانة بولاق كان لها فضل كبير على البحرية المصرية، وفيها أنشئت السفن التي استخدمتها مصر في الحملة الوهابية وأنشئت بها أيضًا السفن التجارية التي استخدمتها الحكومة لنقل المتاجر والمهمات على النيل وعلى شواطئ البحر الأبيض.

وقد ذكر الجبرتي هذه الترسانة غير مرة في تاريخه مما يدل على عظم شأنها، وذكر ما بها من السفن.

فقال في حوادث سنة (١٢٢٧): «ومنها أن الباشا عمل ترسانة عظيمة في بولاق واتخذ عدة مراكب بالإسكندرية لجلب الأخشاب المتنوعة، وكذلك الحطب من أماكنها على ذمته وبيعه على الخطابين بما حدده عليهم من الثمن، ويحمل في المرافق المختصة به بأجرة محددة أيضًا، واستمر ينشئ المراكب الكبار والصغار التي تسرح في النيل من قبلي إلى بحري ومن بحري إلى قبلي، ولا يبطل الإنشاء والأعمال والعمل على

الدوام، وكل ذلك على ذمته، ومرمتها وغمارتها ولوازمها وملاحوها بأجرتهم على طرفه لا بالضمان، كما كان في السابق، ولهم قومة ومباشرون متقيدون بذلك الليل والنهار».

وذكر أيضًا من حوادث تلك السنة: «أن الباشا أرسل لقطع الأشجار المحتاج إليها في عمل المراكب مثل التوت والنبق من جميع البلاد القبلية والبحرية، فانبث المعينون لذلك في البلاد فلم يبقوا من ذلك إلا القليل لمصانعة أصحابه بالرشا والبراطيل حتى يتركوا لهم ما يتركون، فيجتمع بترسخانة الأخشاب لصناعة المراكب مع ما ينضم إليها من الأخشاب الرومية شيء عظيم جدًا يتعجب منه الناظر من كثرته، وكلما نقص منه شيء في العمل اجتمع خلافه أكثر منه».

وقال في حوادث سنة ١٢٣١ هـ (سنة ١٨١٦ م): «والعمل والإنشاء مستمر بالترسخانة على الدوام والرؤساء والملاحون يخدمون فيها بالأجرة، وعمارة خللها وأحبها وجميع احتياجاتها على طرف الترسخانة، ولذلك مباشرون وكتاب وأمناء يكتبون ويقيدون الصادر والوارد، وهذه الترسخانة بساحل بولاق بها الأخشاب الكثيرة والمتنوعة وما يصلح للعمائر والمراكب، ويأتي إليها المجلوب من البلاد الرومية (التركية) والشامية، فإذا ورد شيء من أنواع الأخشاب سمحوا للخشابة بشيء يسير منها بالثمن الزائد ورفع الباقي إلى الترسخانة».

الدونمة المصرية في البحر الأبيض المتوسط

منذ بنى محمد علي العمارة المصرية الأولى في البحر الأحمر، وتبين له مزايا الأساطيل البحرية اعتزم إنشاء أسطول قوي يمحّر عباب البحر الأبيض المتوسط، وأخذ يتحين الفرص لإنفاذ هذا المشروع.

وقد رأى أنه وإن كانت مصر مستعدة لبناء السفن عامة إلى أنها لم تكن على تمام الأهبة لصنع السفن الحربية، وكان يرى بثاقب نظره أن قوة مصر لا تكون كافية للدفاع عن استقلال مصر وبسط نفوذها في الخارج إلا إذا عاونها على ظهر البحار

أسطول حربي قوي، لذلك جاء تنظيم البحرية المصرية عقب تشكيل الجيش المصري النظامي بزمان يسير.

أخذ محمد علي ينشئ الدونمة المصرية بشرائه بعض السفن الحربية أو توصيته بإنشائها في الثغور الأوربية، كمرسيليا وليفورن وتريستا، وقد سلحها بالمدافع وعهد بقيادتها إلى قباطين السفن الجارية من الإسكندريين والأتراك، وجعل ملاحها ونوتيتها من المتطوعين، وجعل بها بعض الضباط من فرنسيين وإيطاليين لتعليم البحارة وتدريبهم.

وكان بالإسكندرية ترسانة تبنى فيها بعض السفن على الطراز القديم، وقد عهد برئاسة الهندسة فيها إلى رجل يدعى شاكر أفندي الإسكندري، يعاونه في ذلك مهندس بارع من أهالي الإسكندرية اسمه (الحاج عمر)، وهو من مشاهير المعلمين في فن بناء السفن، فجعله محمد علي رئيساً للإنشاء وعمارة السفن، وجعل على مناظرة بناء السفن موظفًا يدعى الحاج أحمد أغا، وحض في ذلك الحين -سنة ١٨٢١م- قبطان فرنسي يسمى الميسو «بيسون» BESSON كان من ضباط السفن الحربية الفرنسية، فعرض على الحكومة المصرية خدماته فجعلته ملاحظًا للسفن التي أمرت بصنعها في ترسانات أوربا، وقد نال ثقة محمد علي وأخذ يرتقي إلى أن نال رتبة البكوية فصار يعرف بالفيس أميرال بيسون بك.

فتكونت الدونمة المصرية الأولى في البحر الأبيض، وأنشأ محمد علي إدارة خاصة للأساطيل المصرية جعل على رئاستها صهره محرم بك مع بقاءه محافظًا للإسكندرية. وقد اشتركت تلك الدونمة في حرب (الموره) وعاونت الجيش المصري على محاربة اليونانيين، كما بيناه في الفصل السابع.

تجديد الأسطول بعد واقعة نافارين (سنة ١٨٢٩م)

ولكن هذه الدوننمة قضي عليها بالدمار في واقعة نافارين البحرية^(١)، وقد حزن محمد علي حزناً شديداً على ضياعها غدرًا في تلك الواقعة؛ لكنه لم يدع لليأس سبيلاً إلى قلبه؛ بل عزم على إنشاء أسطول جديد يعوض مصر أسطولها القديم، وشرع في تكوينه من السفن الحربية التي كان أمر بصنعها في الثغور الأوربية.

إنشاء دار الصناعة الكبرى بالإسكندرية

ثم اعتزم أن ينشئ أسطولاً جديداً بأيدٍ مصرية؛ لكيلا تكون مصر عالة على البلاد الأوربية في إنشاء تلك السفن، فوجه همته إلى تأسيس دار صناعة (ترسانة) كبرى بالإسكندرية لبناء السفن الحربية، وقد استعان لتحقيق هذا المشروع بمهندس فرنسي على جانب عظيم من المهارة والصدق يدعى المسيو «سريزي» CERISY، وهو مهندس بحري فرنسي من ثغر طولون اشتهر بالكفاية والخبرة في فنون البحرية، وخاصة في فن بناء السفن والأحواض والترسانات، وقد كان عهد إليه من قبل بإنشاء سفيتين حربيتين في مرسيليا، فعرض عليه أن يحضر إلى مصر ليستعين به في إحياء البحرية المصرية.

سريزي بك

قدم المسيو «دي سريزي بك» إلى مصر في (إبريل سنة ١٨٢٩م)، وكانت إذ ذاك بالإسكندرية سفن قليلة العدد، وهي البقية الباقية من العمارة المصرية التي نجت من واقعة نافارين، ذكر منها «كلوت بك» سفينة من نوع الفرقاطة بها ستون مدفعاً أنشئت بثغر البندقية، وأخرى أنشئت في ثغر ليفورن، وجملة سفن من طراز الكورفيت والإبريق، وكانت هذه السفن مفتقرة إلى مهمات القتال ومعداته؛ لأنها منشأة في ثغور

(١) (٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧م). انظر تفصيل ذلك بالفصل السابع.

تجارية لا حربية، فجهزها المسيو «سريزي» بجهازها، وأنشأ فيها مخازن للبارود لجعلها صالحة للقتال.

فطلب محمد علي إلى المسيو «سريزي» أن يضع له تصميمًا لإقامة ترسانة كبرى. ولم يكن بالإسكندرية وقتئذ سوى الترسانة القديمة، وكانت تصلح أن تكون نواة لها، وهي مظلات من الخشب في مكان قريب من البحر، وقد بنيت في تلك الترسانة سفينة من طراز (الكورفيت)، وأخرى من طراز الإبريق، وثالثة ذات حجم كبير حولت فيما بعد إلى فرقاطة.

الحاج عمر

قلنا: إن محمد علي عهد برئاسة هندسة السفن وبنائها في الترسانة القديمة إلى الحاج عمر، وهو من أهالي الإسكندرية، وقد تردد اسمه كثيرًا في المراجع الإفرنجية والعربية وفي جريدة «الوقائع المصرية»، إذ كان مهندسًا بارعًا في فن بناء السفن، فلما أنشئت الترسانة الجديدة كان نعم المساعد للمسيو «دي سريزي» في إنشاء السفن الحربية الجديدة.

وقد ذكره الدكتور «كلوت بك» في كتابه^(١) فقال عنه: كان يرأس أشغال بناء الأساطيل وترميمها مصري طاعن في السن يدعى الحاج عمر، وهو رجل يجمع بين الشهامة والكفاءة في بناء السفن، فأعجب المسيو سريزي به وبكفاءته وجعله عضده الأيمن في تحقيق برنامجه، وكان يصحبه رجل تركي الجنس (وهو شاكر أفندي المتقدم ذكره) يقول عنه «كلوت بك»: إنه يزعم العلم بالهندسة ولكنه خلو منها، فاستغنى عنه المسيو «سريزي» وفضله من وظيفته وبقي الحاج عمر يعاون «سريزي بك» في عمله خير معاون.

(١) «لمحة عامة إلى مصر» ج ٢، ص ٣٥٤ (٢٣٧) من الأصل الفرنسي).

وقال «علي باشا مبارك»^(١): «وقبل حضور المهندس سريزي بك المذكور كان الرئيس علي إنشاء وعمارة السفن بتلك الميناء رجلاً من الأهلين يسمى الحاج عمر، وكان صاحب إدارة ومعرفة طبيعية، وأقدم على هذه الأعمال مع الإصابة، فلما حضر المسيو سريزي بك اتحد معه وساعده في جميع أعماله».

وكان للحاج عمر المذكور شخصية محبوبة بين معاصريه؛ فقد تضمنت (الوقائع المصرية) ثناء عليه^(٢) لمناسبة بنائه إحدى السفن الحربية، وقالت عنه ما يلي:

«الحاج عمر يوزباشي من أهالي الإسكندرية رئيس المعمارين في ترسانة الإسكندرية، لم يكن له نصيب من علم الهندسة، ومع ذلك زاول أعمال سفن التجارة مدة، وصار كأنه مهندس رياضي بكثرة المزاولة في الأعمال وبسبب قوة ذكائه وفطنته، والآن تم إنشاء سفينة الفرقطون الذي شرع في إنشائه بمعرفة المرقوم، وطولها من قريبيتها (١٣٢) قدماً، ومن كورتنها (١٤٧) قدماً وعرضها (٣٧) قدماً، وعمقها (٣١) قدماً، وبطارياتها الأولى تسع (٢٨) مدفعاً، وكذلك بطارياتها الثانية، ودواردها تسع مدفعين، فنزلت في يوم الإثنين الموافق (١٥ شعبان المعظم)، ولما رآها مسيو سريزي -الذي جاء من فرنسا وهو مهندس ماهر في إنشاء السفن المنصورة- تعجب من حال المعمار المرقوم؛ حيث أنشأ تلك السفن من دون علم الهندسة، وأكمل جميع ما يحسن لها».

كيف أسست الترسانة؟

درس المسيو «سريزي» مشروع إنشاء ترسانة كبيرة بدل الترسانة القديمة، وبعد أن تم دراسته وضع تصميمها وقدم الرسوم اللازمة لإنفاذ المشروع إلى محمد علي في (٩ يونية سنة ١٨٢٩م)، فأمن النظر فيها ثم وافق عليها، وشرع من فوره يخرج المشروع إلى حيز العمل، ولم تمض هنيهة على إقراره حتى كان عدة آلاف من الجند

(١) «الخطط التوفيقية» ج ٧، ص ٥٢.

(٢) العدد (١١٢) الصادر في ٢٧ شعبان سنة ١٢٤٥ هـ (فبراير سنة ١٨٣٠ م).

يحفرون الأساس للمباني اللازمة واشترى بعض أماكن على شاطئ الميناء بخط (الصيادين) من أصحابها وألحقها بمشروع الترسانة، واستدعى من سائر أنحاء القطر الشبان والعمال الذين يعهد إليهم العمل في إتمام الترسانة والتوفر على الأعمال البحرية، فكان منهم النجارون والحدادون والقلافة والسباكون والميكانيكيون، وتألفت هذه الفرق تدريجاً، وأخذ المسيو «سريزي» هو والحاج عمر في تدريب الشبان على التعليم البحري حتى تخرج منهم الأونباشية والجاوشية والضباط ممن امتازوا بالهمة والنشاط والذكاء وصاروا تحت ملاحظة الحاج عمر المذكور، وتم بناء الترسانة (سنة ١٨٣١م)، ووجد المسيو «سريزي» من ذكاء المصريين وحسن استعدادهم وحذقهم الصناعات من قبل بيئة صالحة لإتمام بناء الترسانة وإنشاء السفن الحربية فيها، وقد جعله محمد علي باشمهندس الترسانة ورقاه إلى رتبة البكوية فصار يعرف بـ«سريزي بك»، ثم رقاها إلى درجة لواء، وتولى تدريب العمال على مباشرة الأعمال، كل في الصناعة التي اختير لمزاولتها، وبذلك سار العمل في إقامة المباني وتدريب العمال على مختلف الصناعات سيراً مطرداً.

وكان محمد علي لا يألو جهداً في تنشيط العمل وتشجيع العمال، فكان كثيراً ما يحضر بنفسه إلى دار الصناعة ويستحث الصناع على العمل ويعطيهم المثل في الجد والمثابرة، وكذلك كان يفعل إبراهيم باشا، فكان لعملهما تأثير كبير في تقدم العمل حتى تم في يوم (٣ يناير سنة ١٨٣١م) إنشاء بارجة حربية ذات مائة مدفع نزلت إلى البحر تنهادى، فابتهج محمد علي باشا لهذه النتيجة العظيمة، ورأى أن مشروعه في إحياء البحرية المصرية بعد واقعة نافارين قد خطا الخطوة الأولى في النجاح، واطرد العمل ونما حتى صار لمصر في عدة من السنين أسطول حربي عوضها ما فقدته في (نافارين) وزادت قوتها على ما كانت عليه.

أقسام الترسانة

وصارت ترسانة الإسكندرية من أعظم المنشآت الحربية والبحرية، كما كانت معهداً لتعليم الشبان المصريين بناء السفن وترميمها وما يلزمها من الآلات، فكانوا يوزعون على أقسامها ليتخصص كل جماعة في فرع من فروع هذه الصناعة، ويكفيك لتبين مبلغ عظمها إلقاء نظرة على أقسامها والمصانع (الورش) التي تتألف منها؛ فقد ذكر المرحوم «إسماعيل باشا سرهنك»^(١) أنها تتألف من الأقسام الآتية:

- ١- ورشة الحبال أو التيالة لعمل الحبال.
- ٢- ورشة الحدادين لصناعة الحديد.
- ٣- ورشة القلوع لعمل أشعة السفن.
- ٤- ورشة السواري لعمل ساريات السفن.
- ٥- ورشة البوصلات والنظارات.
- ٦- ورشة الدكإخانة لصب الآلات وسبك الحديد.
- ٧- ورشة البوية لصنع الدهانات.
- ٨- ورشة المخرطة لعمل البكرات وغيرها وأعمال النشر والخرط.
- ٩- ورشة التريزية لعمل الأعلام والرايات.
- ١٠- ورشة الفلائك لصنع الزوارق.
- ١١- ورشة النجارين لعمل النجارة اللازمة للسفن.
- ١٢- ورشة الطلومبات.
- ١٣- ورشة القلاطية لقلفطة السفن.

(١) في كتابه «حقائق الأخبار عن دول البحار» ج ٢، ص ٢٤٢.

١٤ - ورشة البورغوجية لثقب الأخشاب.

١٥ - مخازن الذخائر والمهمات^(١).

وأنشئ بالترسانة خمسة مزلقانات لبناء السفن عليها، واهتم المسيو «سريزي بك» والحاج عمر بتعميق البحر من ناحية الترسانة الجديدة حتى جعلاه في عمق كاف لرسو أكبر السفن الحربية.

واتسعت أعمال الترسانة وكثر عملها حتى بلغ عددهم نحو (٨٠٠٠) عامل من الأهالي حذق منهم (١٦٠٠) صناعة بناء السفن فاستغنت مصر عن ابتياع السفن من الخارج.

أخشاب السفن

وإذ كان محمد علي راغباً في الاستكثار من إنشاء السفن الحربية، فكر في وسيلة فعالة لجلب الأخشاب من الخارج ليكمل بها ما تتجه أشجار القطر المصري من الخشب الذي يصلح لبناء السفن، فحصل على إذن من حكومة الأستانة يميز له قطع الأخشاب اللازمة من غابات الأناضول، عهد بذلك إلى طائفة من العمال والصناع برئاسة كل من الحاج حسن بك كبير نجاري الترسانة، والسيد أحمد أحد عمالها، وبذلك أخذت الأخشاب ترد إلى الإسكندرية لتصنع منها السفن في الترسانة.

(١) ذكر الدكتور «كلوت بك» في كتابه ج ٢ ص ٣٧٠ أقسام الترسانة بما لا يخرج في مجموعها عما ذكره «إسماعيل باشا سرهنك» غير أن بيان «سرهنك باشا» جاء أوفى وأكثر تفصيلاً؛ ولا غرو فكتابه ظهر بعد كتاب «كلوت بك» بنيف وخمسين سنة، وفي كتاب «كلوت بك» أنه أنشئت برشيد فابريكة لنسج قماش الأشربة ومصانع أخرى للحدادة كي يتسعان بها عند الضرورة لتكملة أعمال ترسانة الإسكندرية، وكانت فابريكات القاهرة معاملها تشتغل أحياناً لهذا الغرض، قال: وكان المسيو «سريزي» لا يميل إلى حصر الصنائع في مكان واحد، فدرج جماعة من المصريين على صناعة حبال السفن وأمراسها، ثم أعادهم إلى بلدانهم ليتفرغوا لها لصناعتها.

تذليل العقبات

وقد لقي المسيو «سريزي» عقبات شتى في الماضي في عمله، ذكرها «كلوت بك» في كتابه^(١)؛ من ذلك أنه استعان في بدء الأمر بجماعة من الصناع الأوروبيين الفنيين للقيام بالأعمال الفنية التي لم يكن المصريون قد حذقوا فيها بعد، وكان إقدامه على إنشاء الترسانة قد أزعج بعض البيوت التجارية الأوربية التي كانت تربح الأرباح الوفيرة من وساطتها في التوصية في الخارج على بناء السفن الحربية لمصر، فأخذت تدس الدسائس للمسيو «سريزي» وتثبط العزائم وتذيع إشاعات السوء عن فشل مشروعه بين العمال الأوروبيين الذين يتولون رئاسة الأقسام الصناعية في الترسانة ويدربون العمال المصريين، وسعت إلى تحريضهم على الشغب والعصيان، ووقعت في بعض الورش والمعامل بالترسانة بسبب ذلك فتن أفضت إلى الارتباك والخلل في العمل، حتى لقد حدث عند الشروع في دفع السفينة الثانية من منشآت الترسانة إلى البحر، أن انقطعت حبالها المثبتة لها في مكانها قبل الأجل المعين، وكان ذلك بفعل فاعل يقصد إتلافها، وكان العمال المالطيون والليفورنيون يحرضون زملاءهم من عمال ترسانة (تولون) الذين كانوا يعملون معهم في ترسانة الإسكندرية ويحضونهم على التمرد، وكان المسيو «سريزي» قد جاء بهم في السنة التالية لتعيينه ليتولوا رئاسة الأقسام المختلفة؛ لكن هذه العقبات لم تدخل اليأس إلى قلب المسيو «سريزي»، ولم ينزعج لها، بل قابل دسائسهم وأفاعيلهم بجأش ثبت وإرادة قوية. أمّا محمد علي باشا -وهو صاحب العبقرية العالية في كل شأن- فقد أهمل الوشايات التي أحيط بها المسيو «سريزي» فمهد له بذلك سبيل التفرغ لأعماله والاهتمام بإنجازها من غير توان ولا إهمال. ومن الصعب أن نتصور مبلغ العقبات التي اضطر ذلك المهندس الخبير إلى مكافحتها ليتمكن من إنجاز ما عاهد نفسه على تنفيذه من المشروعات، وكانت ظروف الأحوال قد ألجأته في بادئ الأمر إلى استخدام الجرم الغفير من الأوروبيين

(١) ج ٢، ص ٣٦٤ (٢٤١) من الأصل الفرنسي.

لتسليح السفن التي كانت تبني بسرعة مذهشة، فأدت معالجته هذا الأمر إلى وقوع فتن واضطرابات لم يلبث أن تغلب عليها بفطنته، وما انفك يهتم أيضاً بمنع السرقات وبحسم ما يقع من الشقاق والنزاع بين العمال الوطنيين، ومعاقبة المقصرين في أداء أعمالهم، سواء أكان هذا التقصير عن إهمال أو خطأ، أم سوء نية، وقد وفق إلى تعليم المصريين تدريباً الصناعات التي حذقوها حتى ضارعوا الأوربيين فيها، فاستطاع محمد علي الاستغناء عن فريق كبير من هؤلاء بحيث إن الأعمال صار ينجز الشطر الأوفى منها بأيدي العمال الوطنيين، ولم يحتفظ من الأوربيين إلا بفئة صغيرة من المعلمين الفرنسيين، قصد ببقائهم في الخدمة الإشراف على كيفية استعمال المواد اللازمة لبناء السفن، قال: ومما هو جدير بالذكر أن امتثال المصريين للأوامر وانكبابهم على العمل فضيلتان كبيرتان عاونتا المسيو «سريزي» على أداء المهمة التي وكلت إليه على خير ما يرام.

ولم تنقطع دسائس التجار الأوربيين بعد انتظام العمل في الترسانة، فإنه بعد أن صارت تخرج السفن الحربية وبعد أن استغنت الحكومة عن ابتياع السفن من الخارج كانت مع ذلك مضطرة إلى جلب المهات والأدوات التي تدخل في إنشائها من الخارج؛ كالأخشاب والحديد والنحاس، فكان التجار الإفرنج يتغالون في أثمانها ويوردون الأصناف الرديئة منها، فالخشب مثلاً كانوا يستوردونه من الأناضول وإيطاليا غير مستوف شرط الجودة والمتانة، ولذلك كثيراً ما سرى العطب إلى السفن التي كانت تصنع منه فتحتاج إلى الإصلاح والترميم بعد زمن قليل. على أن محمد علي لم تفر عزيمته عن مغالبة تلك العقبات ومتابعة إنشاء السفن بهمة لا تعرف الملل، وألف مجلساً ناط به كل ما يلزم لأعمال السفن، وجعل المسيو «سريزي» رئيساً له.

السفن التي أنشئت أو رمت في ترسانة الإسكندرية

أورد «كلوت بك» في كتابه^(١) بيانًا عن السفن التي أنشئت أو رمت في ترسانة الإسكندرية أثناء وجود «سريزي بك» على رأسها، وهذا البيان يعطينا فكرة عن عظمتها وضخامة العمل الذي قامت به.

فقد بنيت بها البارجتان (مصر) و(عكا) وهما بحجم السفن الفرنسية ذات الثلاثة السطوح المعروفة في ذلك العصر؛ إلا أنهما لم توضع بهما البطارية الرابعة، والسطح الأول لكل منهما يحمل (٣٢) مدفعًا طويلًا من عيار (٣٠)، والسطحان الآخران يحملان (٦٨) مدفعًا قصيرًا من عيار (٣٠).

وأربع بوارج من ذات مائة مدفع، وهي المعروفة بأسماء (المحلة الكبرى) و(المنصورة) و(الإسكندرية) و(حمص). وفي كل من هذه السفن (٣٢) مدفعًا طويلًا من عيار (٣٠) في البطارية الأولى، و(٣٤) مدفعًا قصيرًا من عيار (٣٠) في البطارية الثانية، و(٣٤) مدفعًا من الزهر (كاروناد) من عيار (٣٠) في مقدم السفينة ومؤخرها والبارجة (أبو قير) ذات (٧٨) مدفعًا؛ منها (٢٨) مدفعًا طويلًا من عيار (٣٠) في البطارية الأولى، و(٣٠) مدفعًا قصيرًا في البطارية الثانية، و(٢٠) مدفعًا من الزهر من عيار (٣٠) في مقدمة السفينة ومؤخرها.

والكورفيت (طنطا) وفيها (٢٤) مدفعًا قصيرًا من عيار (٣٢) إنجليزي، والجوليت (عزيزية) وفيها عشرة مدافع من عيار (٤)، وقوطر النزهة وفيه (٤) مدافع من عيار (٤) وسفينة لمدافع الهاون، وسفينة نقالة لحمل أخشاب الساريات.

وقد تولت الترسانة تسليح البارجة (بيلان) ذات (٨٦) مدفعًا، فركب فيها (٢٨) مدفعًا طويلًا من عيار (٣٠) في البطارية الأولى، و(٣٠) مدفعًا قصيرًا في البطارية الثانية، و(٢٨) مدفعًا من الزهر في المقدمة والمؤخرة.

(١) ج ٢، ص ٢٧٣ (٢٤٣) من الأصل الفرنسي.

وكان العمل جارياً^(١) في بارجتين من البوارج الضخمة ذات المائة مدفع من عيار (٣٠)، وهما (حلب) و(دمشق) وفي فرقاطة كبيرة ذات ستين مدفعاً من عيار (٣٠).

واستنتج «كلوت بك» من البيان المتقدم أن المسيو «سريزي» قد عني بالتوحيد بين عيارات السفن الحربية الكبرى، وهو الأمر الذي كثيراً ما طالب به الخبراء البحريون في أوروبا على ذلك العهد.

أمّا سفن الدوننمة التي اقتضى ترميمها وتعهدتها في الترسانة من الوقت والعمل أكثر مما كانت تقتضيه السفن المنشأة حديثاً، فهي الفرقاطة (الجعفرية) وهي ذات ستين مدفعاً من عيار (٣٢) إنجليزي، وكان إنشاؤها بميناء (ليفورون) بإيطاليا.

والفرقاطة (البحيرة) وهي ذات ستين مدفعاً من عيار (٢٤)، وكان إنشاؤها في ثغر مرسليليا، و(رشيد) وهي ذات ثلاثين مدفعاً من عيار (٢٤)، و(٢٨) مدفعاً من الزهر من عيار (٢٦)، وكان إنشاؤها بمدينة البندقية (فينسيا) و(كفر الشيخ) وهي ذات ثلاثين مدفعاً من عيار (٣٢) إنجليزي، وأربعة وعشرين مدفعاً من عيار (١٢) وقد أنشئت في ثغر (أركانجل) بالروسيا للنقل وأكمل إنشاؤها في (لندره) كفرقاطة حربية، و(شير جهاد) وهي ذات ستين مدفعاً من عيار (٢٤)، وكان إنشاؤه في ثغر ليفورون، ثم عدلت في الإسكندرية تعديلاً يعد إنشاءً جديداً. و(دمياط) وهي ذات أربعة وعشرين مدفعاً من عيار (٢٤)، وثلاثين مدفعاً من الزهر من عيار (١٨)، وكانت سفينة كبيرة وحولت في ترسانة الإسكندرية إلى فرقاطة حربية. و(موستا جهاد) وهي ذات ثمانية وعشرين مدفعاً من عيار (١٨)، وثمانية وعشرين مدفعاً من عيار (١٢)، وكانت فرقاطة جزائرية أهدتها فرنسا لمصر.

والسفن (جناح بحري) وأصلها من ثغر جنوه بإيطاليا، و(جهاد بيكر) وأصلها من جنوه أيضاً، و(فوه) وأصلها من الإسكندرية، و(بلنك جهاد) وأصلها من

(١) وقت تأليف كتاب «كلوت بك» سنة (١٨٣٩ م).

مرسيليا، وكلها من طراز الكورفيت ذات (٢٢) مدفعاً من عيار (٢٤)، و(واشنطن) وأصلها من بوردو، و(فولينان) وأصلها من (ليفورن) و(الفشن) وأصلها من الإسكندرية و(شاهين دريا) وأصلها من تركيا، وكلها سفن من طراز الإبريق الكبير، وتحمل كل منها اثنين وعشرين مدفعاً من الزهر، و(سمند جهاد) وأصلها من مرسيليا و(شهباز جهاد) وأصلها من سيوتا، و(التمساح) وأصلها من مرسيليا و(بادئ جهاد) وأصلها من الإسكندرية، و(أمريكان) وأصلها من الولايات المتحدة، وهي سفن من طراز الإبريق الصغير، وتحمل كل منها من ستة عشر مدفعاً إلى ثمانية عشر مدفعاً من مدافع الزهر. وأربع سفن نقالة حمولة كل منها (٤٠٠) طن وفرقاطة وإبريق وقوطر من السفن العثمانية التي غنمت أثناء الحرب السورية، وكذا جملة سفن صغيرة، وباحرة تسمى (النيل) أصلها من لندره تسير بالبخار، وقد راعى المسيو «سريزي» في بنائه السفن الحربية الإصلاحات والتعديلات التي كان الضباط الفرنسيون يطالبون بإدخالها على السفن الفرنسية، وكذا الإصلاحات التي اهتمت إليها بخبرته أثناء قيامه بالعمل في ثغور فرنسا، والملاحظات التي لاحظها في إنجلترا ورأى من الأفضل العمل بها لفائدة البحرية، ولذلك بنيت السفن التي أنشئت في ترسانة الإسكندرية بمقتضى التصميمات التي وضعها بنفسه.

وختم «كلوت بك» بيانه بقوله: من المستطاع التحقق بأن قسمًا عظيمًا من التنسيقات والترتيبات المرعية في بناية السفن الحربية الفرنسية وجدت في السفن التي أنشئت بالقطر المصري قبل وجودها في فرنسا بزمان طويل؛ أي أن ترسانة الإسكندرية سبقت ترسانات فرنسا إلى الوسائل الحديثة في بناء السفن.

ولما ظهر استعمال البخار أمر محمد علي دار الصناعة بإنشاء سفن حربية بخارية (وكانت السفن الحربية قبل ذلك تسير بالشرع) فصنعت عدة بواخر، منها وابور (النيل) الذي ذكره كلوت بك، و(أسيوط) و(رشيد) و(جیلان) خصصها لحمل البريد، وجعل لها إدارة خاصة سماها القومبانية المصرية.

سفن النقل

وشيدت في الترسانة عدا السفن الحربية سفن عديدة للنقل، جعل لها إدارة خاصة تولى رئاستها محمد قرافيش قبودان، ثم خلفه محمد راشد بك، ثم خلفه أوزون أحد قبودان.

حفلات نزول السفن الحربية إلى البحر

وكانت السفن التي يتم إنشاؤها تقام لها حفلات فخمة ابتهاجاً بنزولها إلى البحر كالحفلات التي تقيمها الحكومات الأوربية في ثغورها البحرية لمناسبة إنشاء البوارج الجديدة، وكان محمد علي باشا يحضر بنفسه معظم هذه الحفلات تقديراً لها وإعلاء لشأن الأسطول. قال «رفاعة بك رافع» في هذا الصدد:

«وكان محمد علي يديم النظر في السفن عند صنعائها، ويصور الغرض منها، وكلما شارفت الإتمام ازداد فرحاً وسروراً، وإذا نزلت سفينة في البحر لم يتمالك نفسه مع ما كان عليه من كمال الهيبة وحفظ ناموس الوقار أن يظهر أماراة السرور، فلهذا أكملت عنده دونمة ملوكية طبق مرامه، وطقمها بالمدافع والعساكر، ونظمها على نسق نظام العساكر البرية، وأنشأ مدرسة بحرية بثغر الإسكندرية ليخرج منها من الضباط ما تحتاج إليه هذه الدونمة، وترجم العلوم البحرية وصار لها كتب كافية كسائر العلوم الأخرى»^(١).

وإننا ذاكرون هنا ما جاء بـ«الوقائع المصرية»^(٢) في وصف إحدى تلك الحفلات، ننقله بنصه لتعرف منه تفاصيل الحفلة، ولتطلع على نموذج من لغة الجريدة الرسمية في ذلك العصر: «إن الغليون»^(٣) ذا الهيئة السنية، المحلى باسم الإسكندرية، تعريف إنشاء آلاته البهية وعمل أدواته الحربية، ووصف أبعاده الثلاثية، قد تقدم ذكره

(١) «مناهج الألباب المصرية» للعلامة رفاعة بك رافع، ص ٢٤٦، طبعة ثانية.

(٢) عدد (٣٤٠) الصادر في ١١ شعبان سنة ١٢٤٧ هـ (يناير سنة ١٨٣٢ م).

(٣) المركب الحربي.

الشائع، واندراج في سلك السطور والوقائع، والمراد ذكره الآن قطع حبال تعلقاته من القطر البري، ليطير بأجنحة العنقاء إلى العالم البحري، وقد وافق هذا غرة شعبان المعظم في الساعة الرابعة من النهار، حيث تجلت مشاهد الأنوار، وكان ذلك بحضرة جميع الأمراء والعظماء، وزمرة الصلحاء والعلماء، وقناصل الدول المستأمنين، وقاطبة الأهلين، مع جملة أولادهم الكبار، وعيالهم الصغار، وكانوا لدى ساحة الترسانة الواسعة الأرجاء، منتشرين كنجوم السماء. وأما سعادة أفندينا ولي النعم فإنه ركب الفلك بحرًا، وهلم جرا، واستصحب بمعيته أحد رجال الدولة العلية، المأمور بتشريف الديار المصرية؛ أعني به مصطفى أفندي نظيف، حتى وضع لدى موضع الترسانة قدمه الشريف، وكان الغليون إذ ذاك قد بادر إلى قطع أكثر العلائق، ووداع الخلائق، بحضور المهندس الذي هو لكل منقبة حاوي، الخواجة «سريزي» الفرنسي، فتقدم الموماً إليه لدى ساحة مكارم ولي النعم، وأشار إلى أن هذا هو وقت الدعاء من زمرة العلماء، فتقدموا إلى جهة الغليون الرسمي كالطود المتين، ولدى دعائهم قال الحاضرون: آمين، فتلا حيثئذ لسان حال الغليون، عمّ يتساءلون.

ثم نبذ باقي العلائق، وأنشد بمحضر الخلائق:

لست أخشى عسف الرياح إذا ما بنت من ساحل ووسطت بحرا

استقالة سريزي بك

خلا مكان «سريزي بك» في دار الصناعة باستقالته من منصبه، وترجع استقالته إلى ائتمار التجار الأوربيين به كما قدمنا، فما زالوا يمجرونه حتى استقال. على أن أعمال الترسانة سارت بعد استقالته في تقدم مستمر بفضل إدارة مهندسيها المصريين، وبذل «حسن بك السعران، ومحمد بك راغب» - من خريجي البعثة البحرية - همّة كبرى في تنظيم العمل حتى بلغت العمارة الحربية المصرية درجة تفوق كثيرًا من الدول الأوربية.

المعسكر البحري للتعليم برأس التين

وأنشأ محمد علي باشا معسكرًا لتعليم البحارة من الجنود الأعمال البحرية ليكونوا بحارة الأسطول وجنوده، انتقاهم من كل المديریات، وأعد لإقامتهم وتدريبهم الجهة الشمالية الشرقية من رأس التين بحيث تسع عشرة آلاف نفس، وأعد لهم مركبًا فوق البر بسواريتها وقلوعها لتعليمهم استعمال الشراعات، ولما تم تدريب البحارة، وزعوا على السفن الحربية، فانتظمت طوائف الجنود والبحارة، وصار نظامهم يضارع النظامات البحرية بالأساطيل الأوربية، ونقل من كان بتلك السفن من النوتية غير النظامية إلى سفن النقل.

وأنشأ محمد علي مستشفى للبحرية في شبه جزيرة رأس التين، وآخر في الترسانة.

مدرسة بحرية على ظهر البحر

وكذلك أنشأ مدرسة بحرية لتخريج الضباط البحريين على ظهر إحدى السفن الحربية، ولما اتسع نطاقها قسمت إلى فرقتين؛ كل واحدة بسفينة، وكان ناظرها «حسن بك القبرسلي»، وبعد وفاته جعل مكانه «كنج عثمان بك»، ويشرف عليها ناظر البحرية، وقد نبغ من هذه المدرسة كثير من الضباط البحريين الذين اشتهروا في الأعمال والحروب البحرية ورفعوا علم مصر عاليًا فوق ظهر البحار أو تولوا الإدارات البحرية في مصر. ذكر «إسماعيل باشا سرهنك»^(١) بعض من عثر على أسمائهم، فأثرنا أن نثبتهم هنا لنعرف بعض ضباط البحر ممن ازدان بهم تاريخ الأسطول المصري:

(١) «حقائق الأخبار» ج ٢، ص ٢٤٣.

خير الدين قبودان، عبد اللطيف قبودان، أحمد نوري قبودان الملقب بالجوخدار، حسين شرين قبودان^(١)، جعفر مظهر قبودان، حافظ خليل قبودان، (وهؤلاء ترقوا إلى رتبة الباشوية).

حافظ قبودان مصطفى، برغمه لي أحمد قبودان، مصطفى قبودان الكريدلي، حاجو قبودان، حافظ قبودان الشيرازي، بودرملي أحمد خوجة قبودان، عارف قبودان، إسماعيل قبودان، أمين قبودان الملقب بالطويل، بوزجه اطه لي خليل قبودان، خورشيد قبودان، هدايت محمد قبودان، بابا سليم قبودان، أحمد شاهين قبودان، خورشيد قبودان الملقب بأبي فصادة، محمد راشد قبودان، سليم قبودان مرجان قبودان، وسيل قبودان، إبراهيم قبودان الملقب بكرة كوز، عثمان قبودان الملقب بقاح، عثمان قبودان الملقب بالبوتي، سليمان قبودان الملقب بالبيرقدار، مصطفى قبودان الملقب بالبلاوجي، بوججه اطه لي أمين قبودان، بوججه اطه لي سليمان قبودان، مطوش قبودان.

البعثات البحرية

لم يكتف محمد علي باشا بإنشاء المدرسة البحرية؛ بل كان يختار بعض الضباط البحريين ويرسلهم إلى فرنسا وإنجلترا لإتمام علومهم بها وممارسة الفنون البحرية على ظهر السفن الحربية الأوربية؛ فمن هؤلاء عثمان نور الدين أفندي (باشا) الذي سنترجم له فيما يلي، وحسن أفندي الإسكندراني (باشا)، وشنان أفندي، ومحمود أفندي نامي^(٢)، وهؤلاء أرسلوا إلى فرنسا ضمن البعثة الأولى.

وعبد الحميد أفندي، ويوسف أكاه أفندي، وعبد الكريم أفندي. وهؤلاء أرسلوا إلى إنجلترا ضمن البعثة العلمية الثالثة.

(١) هو «حسين شرين باشا» من مشاهير قواد البحر في عهد محمد علي وإسماعيل، ووكيل وزارة البحرية في أوائل عهد توفيق باشا، وهو جد صديقنا النبيلين المرحومين إسماعيل شرين بك وحسين شرين بك.
(٢) تجد ترجمتهم في فصل البعثات.

ولما أتموا علومهم وتجاربهم عادوا إلى مصر ووزعوا على السفن الحربية المصرية. ومن الذين أرسلهم محمد علي باشا كذلك إلى أوروبا تلميذان آخران لتعلم فن إنشاء السفن؛ وهما: حسن أفندي (بك) السعران، وهذا سافر إلى فرنسا، ومحمد راغب أفندي (بك)^(١)، وهذا سافر إلى إنجلترا. وبعد أن أتقن التلميذان المذكوران فن الهندسة البحرية عادا إلى مصر وعينا رئيسين لقسم الهندسة وإنشاء السفن بترسانة الإسكندرية، وتوليا العمل الذي كان يقوم به «سريزي بك» في دار الصناعة.

وقد أدى خريجو المدرسة والبعثات البحرية خدمات جليلة للبحرية المصرية؛ فعين بعضهم قباطين للسفن الحربية لقيادتها وتدريب بحارتها على الأعمال البحرية، وترجم بعضهم مؤلفات عدة عن البحرية ذكرها إسماعيل باشا سرهنك^(٢)، فترجم جركس محمود نامي قبودان كتابًا في فن الحرب البحرية، وترجم عبد الحميد بك الديار بكرلي مؤلفًا في مقاس السفائن، وترجم محمد شنان أفندي قانون البحرية. وترجم عثمان نور الدين باشا كتاب القواعد واللوائح البحرية المتبعة في فرنسا، وآخر في قانون العقوبات البحرية. وترجم أحمد خليل أفندي المهندس قانون البحرية وكتابًا في فن الطبوجية البحرية. وترجم هؤلاء أيضًا وغيرهم كثيرًا من القوانين واللوائح والنظامات البحرية المستعملة في سفن أساطيل فرنسا وإنجلترا، ونشرت هذه المؤلفات بين ضباط البحرية، واتبعت أحكامها في الدونمة المصرية؛ فازدادت نظامًا وقوة وصارت في زمن قليل تحاكي أعظم بحريات أوروبا.

إصلاح الميناء

بذل محمد علي جهدًا كبيرًا في توسيع ميناء الإسكندرية وتعميقها، واستحضر لهذا الغرض الكراكات من أوروبا حتى صارت السفن ترسو على الشاطئ بعد أن كانت ترسو بعيدة عنه، وأذن للسفن الأوربية التجارية والحربية بالدخول في الميناء الغربية

(١) ضمن البعثة العلمية الثالثة. انظر الفصل الثاني عشر.

(٢) ج ٢، ص ٤٧.

بعد أن كان غير مباح لها من عهد المماليك أن ترسو إلا في الميناء الشرقية، فلما أذن لها محمد علي بالرسو في الميناء الغربية أخذت السفن الأجنبية تتوافى إلى الإسكندرية، واتسعت حركة التجارة فيها، وأنشأ رصيفاً داخل الميناء لرسو السفن عليها، وملاً المتخلف بين الأرصفة والشاطئ بالأحجار والأتربة؛ فاتسع الشاطئ. وأنشأ في ذلك الفضاء ما تحتاج إليه الميناء من المخازن وأبنية الجمرك ومساكن الموظفين^(١)، وكان المباشر لذلك «شاكر أفندي» المتقدم ذكره إلى أن توفي فخلفه «مظهر باشا» المهندس الماهر الذي تخرج من البعثة العلمية. وكذلك وضع علامات في بوغاز الإسكندرية كي يهتدي بها ربابين السفن في دخولهم إلى الميناء وخروجهم منها.

إنشاء حوض لترميم السفن

وأنشأ محمد علي في الميناء حوضاً لترميم السفن، مما لا تستغني عنه الثغور الكبيرة، فجاء وفق المرام، وقد تم إنشاؤه على يد «موجيل بك» المهندس الفرنسي سنة (١٨٤٤م). واشترك في إنشائه مظهر باشا وبهجت باشا المهندسان المصريان اللذان تخرجا من بعثات فرنسا.

وبعد أن أنشأ رصيفاً للشحن في الميناء مد سكة حديدية تصل مستودعات البضائع والغلال بالرصيف لتسهيل نقلها إلى السفن.

فنار الإسكندرية

أنشأه المهندس «مظهر باشا» أحد خريجي البعثات بشبه جزيرة رأس التين لإرشاد السفن القادمة إلى الميناء والخارجة منها، وهو من أجل أعمال العمران التي تمت في عصر محمد علي، وقد كتب عنه «كلوت بك»^(٢) ما يلي:

(١) «الخطط التوفيقية» ج ٧، ص ٥٢.

(٢) ج ٢، ص ٧٥٣.

«لقد أحرزت هذه البناية الجليلة وجزئياتها إعجاب من شاهدوها من السياح، وهو مما يكلل بالفخر المهندس المصري مظهر أفندي الذي تلقى العلم في فرنسا ويوجب مدحه والثناء عليه».

البحرية المصرية كما وصفها شهود العيان زيارة المارشال مارمون للترسانة

زار المارشال «مارمون» ترسانة الإسكندرية سنة (١٨٣٤ م) فأعجب بنظامها وضخامتها، وبهرته دقة أعمالها وكفاءة عمالها المصريين، وكتب عنها ما يلي^(١):

«زرت الترسانة والأسطول، وكنت شديد اللهفة لزيارة هذه المنشآت المدهشة التي لم يكن يتصور العقل تأسيسها؛ ففي سنة (١٨٢٨ م) لم يكن بالإسكندرية إلا ساحل مقفر، ولكن هذا الساحل أصبح في سنة (١٨٣٤ م) مغطى بترسانة كاملة بنيت على مساحة واسعة، وأحواض للسفن، ومخازن ومعامل ومصانع لكل نوع، ومما استوقف نظري ورشة الحبال التي يبلغ طولها (١٠٤٠) قدمًا؛ أي في طول ورشة الحبال بثغر طولون، وقد شاهدت في الترسانة عمالًا يعملون في مختلف معاملها، ولهم مهارة في كل ما يعهد إليهم من الأعمال البحرية، وهم جميعًا من المصريين ويسود بينهم النظام والعمل والنشاط، وهذه الترسانة التي لم يمض على إنشائها أكثر من ست سنوات قد صنع فيها عشر بوارج، سلاح كا منها مائة مدفع، وقد تم تسليح سبع منها تمخر العباب الآن، أما الثلاث الأخرى فلا تزال بالحوض على وشك نزولها إلى الماء، هذا عدا السفن التي من نوع الفرقاطة والكورفت والإبريق، مما جعل عدد الأسطول يزيد عن ثلاثين سفينة حربية، وقد تمت هذه المنشآت ووصلت البحرية المصرية إلى هذه النتائج المدهشة في ذلك الزمن القصير في بلاد ليس فيها أخشاب ولا حديد ولا نحاس، ولم يكن فيها عمال ولا بحارة ولا ضباط مجربون؛ أي أنها كانت مفتقرة إلى كل العناصر اللازمة لإنشاء أسطول، وهذه همة لا نظير لها في التاريخ، والفضل في هذا

(١) «رحلة المارشال مارمون» ج ٣، ص ١٧١.

العمل الجليل راجع إلى كفاية المسيو «سريزي» وإلى عزيمة محمد علي الحديدية التي تغلبت على كل الصعاب. وقد كان العمل يتولاه الرجال الفنيون، ولكن محمد علي كان يقضي أيامًا بأكملها وسط العمال، فكان حضوره يبعث في نفوسهم روح النشاط والهمة، ويدلل العقبات التي تعترض العمل ويحمل كل واحد من العمال على بذل كل ما في طاقته من الجهود».

رأيه في كفاءة المصريين

وقال المارشال «مارمون» يصف كفاءة المصري:

«إنَّ العربي -يريد المصري- له حظ عظيم من المقدرة على التقليد تبلغ درجة النبوغ، وهو متصف بالاستقامة والنشاط والغيرة مع المرونة والطاعة، وبهذه الصفات يمكن الوصول إلى تحقيق كل ما يريده الإنسان، وبفضل هذه المزايا صار العمال الذين خرجوا من صفوف الفلاحين أخصائيين في الفروع والفنون التي توفروا عليها، كلُّ فيما خصص له.

ولم يقتصر الأمر على تدريبهم على أعمال الخشابين والنجارين والحدادين؛ بل تخصص منهم كثيرون لأعمال بلغت غاية الدقة فنجحوا في صنع آلات البحرية كالבوصلات والنظارات.

وقد شاهدت بنفسي المعامل التي تصنع فيها هذه الآلات، والعمال الذين يصنعونها، ورأيت الإتقان في صنعها، والعمال الفنيون الذين يصنعونها لم يمض عليهم سنتان في التمرن على تلك الأعمال، ومن الحق أنه يقال: إنه لا ينتظر الوصول إلى هذه النتيجة بمثل هذه السرعة من عمال أوربيين يؤخذون من صفوف الفلاحين مهما كانت الأمة التي يختارون منها»^(١).

(١) «رحلة المارشال مارمون» ج ٣، ص ١٧٣.

زيارته للأسطول

وقال يصف زيارته للأسطول المصري سنة (١٨٣٤ م)^(١):

«نزلت إلى الميناء لزيارة البوارج المصرية الراسية بها، وكان عددها سبعاً عادت حديثاً من جولة فوق ظهر البحار على سواحل آسيا (سوريا والأناضول) قضت فيها ستة أشهر، وكل بارجة منها مسلحة ببائة مدفع، ومدافعها كلها من عيار واحد، وقذائفها من حجم واحد، ولا شك أن وحدة العيار لها فائدة كبرى عندما تشتبك البوارج في القتال، ومن المدهش أن هذه الميزة السهلة في ذاتها لم تلتفت لها الدول البحرية الكبرى، وأن ابتكارها يجيء على يد دلة حديثة تبدأ عهدها بالحضارة».

وقال عن زيارته لبارجة الأميرال مصطفى مطوش باشا قائد الدونمة:

«استقبلني مطوش باشا بالتعظيم المعتاد وعلى قصف المدافع فوق ظهر بارجته (عكا) التي كان يركبها، وكان يصحبني الأميرال «بيسون» BESSON، وقد تفقدت البارجة، وأمعت النظر فيها بعناية خاصة، فلم أر إلا ما يستوجب الإعجاب بنظامها وترتيبها، وهذه البارجة كغيرها من البوارج الكبرى هي المنشآت البديعة التي أخرجتها ترسانة الإسكندرية، وقد اشتركت في الحرب متين على ظهر البحر».

رأي كلوت بك

وانظر ما كتبه «كلوت بك» عما بلغته البحرية المصرية من القوة والتقدم^(٢): «مما لا ريب فيه أن إيجاد ترسانة وإنشاء أسطول على ذلك الوجه من السرعة لما يقضي بالعجب، ويدل على قوة العبقرية، فقد كان شاطئ البحر بالإسكندرية كالصحراء الخالية من كل أثر لكائن، فلم تمض سنوات أربع حتى عمر بترسانة كاملة الأدوات مستجمعة لشتات اللوازم والتجهيزات، فمن قواعد منحدره لإنشاء السفن عليها

(١) ص ١٧٨.

(٢) «لمحة عامة إلى مصر» ج ٢، ص ٣٨٤ (٢٥١ من الأصل الفرنسي).

وتزليجها إلى البحر، وورش ومخازن، ومصنع للحبال تمتد بنياته طولاً ألفاً وأربعين قدماً؛ أي كطول مصنع الحبال في ثغر طولون، وأنشئت خلال تلك المدة دونمة مؤلفة من ثلاثين سفينة وسلحت وجهزت بالعدد والرجال، وجربت للمرة الأولى من إنشائها في مطاردة أحد الأساطيل العثمانية.

وما هي إلا فترة قصيرة من الزمن حتى أدهشت البحرية المصرية أساطين علم البحر وثقاته، سواء بدقة حركات السفن وضبطها أو بدربة البحارة وحسن قيامهم على الأعمال المنوطة بهم. وقد أصبح المصريون - وهم شعب مفطور على الامتثال ومحامد الخصال - كأنهم خلقوا لممارسة البحر، ولقد سبق لنا ذكر فضائلهم الحربية ومناقبهم العسكرية، ونقول الآن: إنه بالنظر إلى سكناهم شواطئ النيل - وهو النهر الذي بلغ من السعة في نظرهم إلى تسميتهم إياه بالبحر - كانوا من أقدر الناس على السباحة وأميلهم إلى معاناة فنون الملاحة، ومن المناقب التي توافرت فيهم غير ما تقدم تأثرهم الشديد بعوامل المناظرة وحبهم ألا يحرز قصب السبق سواهم. ومعلوم أن ثغر الإسكندرية تتردد عليه باسم الزيارة سفن كثيرة تحقق عليها أعلام دول مختلفة، فكان منظر هذه السفن يبعث في نفوس الشبان المنتظمين منهم في سلك البحرية روح الغيرة والحماسة ويستفزهم إلى الرغبة في إطلاع الخبيرين في الفن كل يوم على ما حذقوه من الحركات في المناورات، ونما بذلك في نفوسهم إحساس الشمم، وتنبه الشعور بالكرامة، فكانت هذه المظاهر من أقوى العوامل على تنافسهم في إحراز أوفر قسط من العلوم والفنون. ويؤخذ من آراء الأخصائيين في حالة البحرية المصرية أن الفرق بينهما وبين بحرية الأستانة كالفرق بين جيوش محمد علي البرية وجيوش الباب العالي.

وامتازت بحرية محمد علي أول وهلة بالتفوق في شبه جزيرة (موره)، وكان من دلائل تفوقها العظيم أن الحراقات اليونانية التي طالما هلعت لمراها قلوب أهل الأستانة وقبعت بسببها أساطيلهم، لم تحش بأسها السفن المصرية التي كان يقوم على

أمرها في ذلك العهد ربان السفينة الفرنسي المسيو «لوتليليه». ولقد شرف الأسطول المصري الجديد مصر ورفع ذكرها أثناء حملة الشام؛ إذ قامت سفنه بمراقبة سواحل الشام ومنعت الأتراك من النزول إليها، وقبضت في أنحائها على بعض السفن العثمانية، وساعدت المصريين على حصار عكا، واقتفت أثر الدونمة العثمانية التي كانت أكثر منها عددًا وأوفر مددًا حتى حصرتها في مرسى (مرمريس) ثم دفعتها أمامها حتى مضيق الدردنيل التي أشرفت أن تحتازه لولا مداخلة الدول الأوربية التي حالت دون تحقيق هذه البغية مدفوعة بما هو معروف من عوامل السياسة».

كفاءة عمال الترسانة المصريين

وذكر «كلوت بك»^(١) عن كفاءة العمال المصريين ومهارتهم وحسن استعدادهم ما يأتي:

«إن العمال المصريين هم الذين كانوا ينجزون أعمال إنشاء السفن، وقد أظهروا فيها من الأهلية والدراية ما يوجب الدهش، وكان يشتغل منهم بالترسانة من ستة آلاف عامل إلى ثمانية آلاف. أما العمال الأتراك فلم يبد ما يستوجب ارتياح المسيو «سريزي» ورضاه عنهم؛ لأنهم كانوا من الازدهاء بنفوسهم والنزوع إلى العصيان والتمرد بما يحول دون صلوحهم لإجادة ما يناط بهم من الأعمال، فكانوا من هذا الوجه على نقیض المصريين الذين كانوا يدركون بسهولة سر الصنعة مما كان ينجز أمامهم من الأعمال ويتفهمون دقائقها بما عهد فيهم من الذكاء ودماثة الأخلاق والامثال للرؤساء، هذا فضلاً عن أنهم فطروا في فهم ما يعجم عليهم فهمه على تحكيم النظر أكثر منه على الذكاء والعقل، حتى أن الرسم البسيط يرشداهم إلى فهم حقائق الأشياء بمجرد النظر إليه قبل إمعان الفكر والروية فيه. إلا أن المصري مع هذا سريع النسيان لما يتعلمه، فضلاً عن أنه إذا بلغ من التعلم درجة ما، لا يرغب في تجاوزها إلى ما بعدها، وهذا النقص يحول بلا ريب دون سعيه إلى الكمال.

(١) ج ٢، ص ٣٧٨ (٢٤٦) من الأصل الفرنسي.

وهم أميل إلى مزاولة هذه الصناعات التي أساسها تقليد الأشكال والنماذج الثابتة، ومن ثم تراهم يجيدون صناعة البكر وقماش الأشرعة والحبال، والبراميل والنجارة الدقيقة، ويحسنون ثقب الثقوب وقلفطة المراكب، وإنما لا يمكن الاعتماد عليهم فيها إذا مست الحاجة إلى تغيير الأحجام واستنباط أشكال تخالف ما عهدوه عليه من المثل، كما يتفق أحياناً في مصانع الآلات والحدادة والسبك، ما لم يراقبهم أثناء أدائهم إياها الرؤساء الأوربيون، فإنهم في هذه الحالة يقومون بها هو مطلوب منهم على خير ما يرام.

وترسنة الإسكندرية التي يصنع فيها كل شيء بأيدي المصريين وتناظر لهذا السبب جميع ترسانات الدنيا، دليل ناطق على مبلغ ما يمكن الاستفادة به من العمال المصريين، ويقيني أن عامة الشعب في أوروبا لا يستطيعون أن يؤدوا من جلائل الأعمال ما يؤديه العمال المصريون في مثل الوقت القصير الذي يقومون بها فيه».

قواد الأسطول المصري

نأتي هنا على لمعة من تاريخ القواد الذين تولوا رئاسة الأسطول المصري في عهد محمد علي؛ تخليداً لذكراهم وتبيناً لما قاموا به من جلائل الأعمال.

الأميرال إسماعيل بك

هو الذي قاد العمارة المصرية في أوائل الحرب اليونانية، كما بينا ذلك في الفصل السابع^(١)، وهو الذي تسميه المراجع الفرنسية «إسماعيل جبل طارق»، وبعضها يسميه «إسماعيل الجبل الأخضر». وقد توفي أثناء الحرب اليونانية.

الأميرال محرم بك

أصله من قولة، ثم أخذ مصر وطناً له، فاتصل بمحمد علي باشا واستخدمه في كثير من مهام الحكومة، ورأى فيه من الصدق والإخلاص وحميد الصفات ما جعله

(١) ص ٢١٣ و ٢١٦، الطبعة السابقة.

يقربه إليه، وزوجه بكريمته «تفيدة هانم»، وجعله حاكمًا للجيزة، ثم محافظًا للإسكندرية فأحسن إدارتها، وبعد أن أنشأ الأسطول المصري الأول جعل محرم بك أميراً له سنة (١٨٢٦م)، وتولى قيادته في الدور الثاني من حرب اليونان، وحضر واقعة نافارين البحرية، وشهد نكبة الأسطول فيها كما فصلنا في ذلك في الفصل السابع^(١).

ولما عاد إلى مصر بقي في وظيفته الأولى محافظاً للإسكندرية، وانفرد بهذا المنصب إلى أن توفي بها في ١٢ محرم سنة ١٢٤٦^(٢) (٢٠ ديسمبر سنة ١٨٤٧م). فأسف عليه الناس أسفاً كبيراً لجميل سيرته وحبه للخير، وباسمه سُمي الحي المشهور في الإسكندرية بحي (محرم بك).

الأميرال عثمان نور الدين باشا

أصله من جزيرة مدلي^(٣)، ولحق بمصر واتخذها وطنه وخدمها خدمات جليلة، دخل في مدارسها الحربية ثم ألحق بالبعثة التي أرسلها محمد علي إلى أوروبا، وأتقن فيها العلوم الحربية والبحرية، ولما عاد صار له شأن كبير في المهمات التي أسندت إليه وفي تنظيم البعثات الكبرى التي تدفقت نحو فرنسا؛ فقد كان عضواً عاملاً من أعضاء اللجنة التي ألفت سنة (١٨٢٢م) لوضع برنامج التعليم العسكري بالمدارس الحربية المصرية على النظام الحديث، فكان ثالث الثلاثة الذين تألفت منهم تلك اللجنة، وزميله فيها هما الكولونيل سيف (سليمان باشا الفرنسي) وأحمد أفندي المهندس، وهو الذي أسس المدرسة الإعدادية الحربية بقصر العيني ومدرسة أركان حرب بالخانكة، وقد أثنى عليه «كلوت بك» في كتابه وجعله في مقدمة من أشاد بذكورهم من خريجي البعثات.

(١) ص ٢١٦ و ٢٢٦ و ٢٢٩ وما بعدها (الطبعة السابقة).

(٢) عدد (٢٧ محرم سنة ١٢٦٤هـ) من الوقائع المصرية.

(٣) انظر موقعها بالخريطة، الطبعة الأولى.

وقد نال منزلة كبيرة لدى محمد علي باشا لما آنسه فيه من الإخلاص والكفاءة. ووصل إلى رتبة «سر عسكر» وجعل رئيساً للأسطول المصري سنة (١٨٢٧م) بدلاً من محرم بك، وأنعم عليه برتبة الباشوية، وبنى له محمد علي باشا منزلاً على ساحل الميناء غربي سراي رأس التين ليكون قريباً من السراي الخديوية ومن سفن الأسطول بالميناء، وجعله رئيس الجهادية في البر والبحر، ووصل من المنزلة والمكانة إلى أن صار ثالث رجل في الدولة بعد محمد علي وإبراهيم.

وقد كان له فضل كبير في إيفاد البعثات الكبرى إلى فرنسا؛ ذلك أنه أثناء تلقيه العلوم بها تعرف بالمسيو «جومار» JOMARD أحد أعضاء لجنة العلوم والفنون الذين اصطحبهم نابليون في مصر أثناء الحملة الفرنسية^(١). وكان وقتئذ مكلفاً من قبل الحكومة الفرنسية لإخراج كتاب «تخطيط مصر» الذي وضعه علماء الحملة، فنال لديه عثمان نور الدين مكانة سامية واقترح عليه وهو في فرنسا أن يرغب إلى محمد علي باشا عند عودته لمصر إرسال بعثات كبيرة إلى فرنسا لتلقي مختلف العلوم والفنون فيها، وعرض أن يتعهد هذه البعثات بعنايته وإشرافه، وأن يبذل قسارى جهده في تخريج تلاميذها دون مقابل.

فلما عاد عثمان أفندي نور الدين إلى مصر سنة (١٨٢٠م)، رأى محمد علي باشا من كفاءته ونبوغه ما رغبه في إرسال طائفة من الشبان إلى أوروبا، وعرض عليه هو فكرة المسيو «جومار»، فتلقاها بالقبول والارتياح، وشرع فعلاً في إيفاد البعثات إلى فرنسا سنة (١٨٢٦م)، كما سيجيء بيانه.

وقد تولى قيادة الأسطول المصري في الحرب السورية الأولى، وخاصة في حصار عكا كما سبق بيان ذلك في موضعه (ص ٢٥١ و ٢٨٥ الطبعة السابقة).

(١) انظر ترجمته بالجزء الأول من «تاريخ الحركة القومية» ص ١٢٦، الطبعة الأولى.

وكان له فضل كبير في ترقية شأن الأسطول المصري بما كان يعنى به من تطبيق النظم البحرية الحديثة على شؤونه وحث قباطين السفن على تنفيذ أوامره بالدقة حتى ساد النظام في سفن الأسطول، وكان يخرج بالسفن الحربية في الصيف من الميناء لإجراء المناورات وتدريب الجنود والبحارة على الحركات البحرية، ويتجول مدة ثلاثة أشهر رافعاً علم مصر فوق ظهر البحار.

وفي سنة (١٨٣٣م) ارتحل محمد علي إلى جزيرة كريت لتنظيم الحكم المصري بها، وكان في معيته عثمان نور الدين أميرال الأسطول، فأقر بالجزيرة عدة إصلاحات إدارية واجتماعية ولكنه اعتزم تجنيد أهلها، وكان ينوي اتخاذ ميناء (السودة) ثغراً حربياً ليكون قاعدة للأسطول المصري في جولاته بالبحر الأبيض، فلم يكد يعود إلى مصر ويذاع في الجزيرة نبأ العزم على تجنيد الكريتيين حتى شبت الثورة بينهم، وحمل السلاح نحو ستة آلاف من الفلاحين، وقصدوا إلى حيث كانت الحامية المصرية ترابط في ثكناتها، فامتنعت الحامية في معاقلها وأرسل حاكم الجزيرة (مصطفى باشا الأرناؤطي) نبأ الثورة إلى محمد علي، فأنفذ قوة من الجند برئاسة عثمان نور الدين لإخماد الفتنة، فلجأ عثمان باشا إلى أخذ الثوار باللين ولكنهم أصروا على عنادهم، فاشتبكوا مع الحامية في قتال فرقتهم فيه نيران المدافع، ووقع ثلاثون منهم في أسر الجيش المصري، فارتأى عثمان باشا أن يعفو عنهم أملاً في أن يكسب الثوار ويفلّ من حدهم ووعدهم بالعفو، وأرسل يطلب إلى محمد علي باشا تعليماته في هذا الصدد؛ ولكن الباشا رفض العفو عنهم وأمر بقتلهم، فكبر على عثمان باشا أن لا يؤبه لرأيه ويرفض العمل به، ولم يجد وسيلة يخرج بها من هذا الموقف سوى الاستقالة من خدمة الحكومة، فارتحل من الجزيرة في أواخر سنة (١٨٣٣م) وكتب إلى «بوغوص بك» ناظر خارجية مصر ينبئه أنه اعتزل خدمة الباشا، وذهب إلى جزيرة مدلي ومنها إلى الأستانة، حيث مات بها بعد قليل. وقد أرسل محمد علي باشا يأمر بإعدام زعماء الفتنة في كريت وإدخال الشبان من أهلها قهراً في الخدمة العسكرية؛ فاشتعلت فيها نيران

الفتنة ثانياً، ثم أخذت سنة (١٨٣٤م)، وبقي الحكم المصري قائماً فيها إلى أن أعيدت الجزيرة للدولة العثمانية بمقتضى معاهدة لندره سنة (١٨٤٠م).

الأميرال مصطفى مطوش باشا

أصله من قولة، وكان قبوداناً في السفن التجارية، ولما قدم إلى الديار المصرية استخدمه محمد علي باشا في الدونمة المصرية، وكان يثق به ويعرف مقدار معارفه البحرية فجعله وكيلاً للدونمة (فيس أميرال) التي بعث بها لمساعدة الدولة العثمانية في حرب اليونان، وحضر واقعة نافارين البحرية، ثم عين أميرالاً ثانياً للعمارة التي أرسلت لضرب عكا تحت قيادة الأميرال عثمان نور الدين باشا في الحرب السورية الأولى، وعين وزيراً للبحرية، وكان يسمى (ناظر السفائن)، ثم جعله محمد علي باشا قائداً عاماً للدونمة المصرية بدلاً من عثمان نور الدين سنة (١٨٣٣م)، وجعل «بيسون بك» BESSON الفرنسي وكيلاً له، وعين مصطفى بك الكريدي في وظيفة رiales (أي كتر أميرال). وقد بقي مطوش باشا رئيساً للدونمة المصرية إلى أن توفي سنة (١٨٤٣م)، وكان من خيرة قواد البحر الذين زانوا تاريخ البحرية المصرية.

محمد سعيد باشا

ابن محمد علي باشا، وهو الذي ارتقى عرش مصر خلفاً لعباس باشا الأول. وقد خصصه أبوه لتعلم الفنون البحرية، وهذا يدل على مبلغ عنايته بالأسطول، فلما نال حظاً من الفنون البحرية (وكان وقتئذ سعيد بك) عينه أبوه معاوناً لمطوش باشا (سر عسكر) الدونمة وناظر البحر، وأصدر أمره إليه بأن يمثل لأوامره ويؤدي له التعظيم العسكري بوصف كونه رئيساً له، وكان ذلك من سداد رأي محمد علي باشا إذ عود أبنائه على احترام النظام الذي هو أساس التقدم وال عمران، وقد جعله أبوه قبوداناً للسفينة الحربية (دمنهور) برتبة صاغقول أغاسي، وجعل في معيته الميسو «كوتليك» واليوزباشية «عرفان قبودان» الذي صار عرفان باشا، وذو الفقار قبودان (الذي صار ذو الفقار باشا ناظر الخارجية)، وسرهنك قبودان والد إسماعيل باشا

سرهنك صاحب كتاب «حقائق الأخبار عن دول البحار». وما زال يرتقي حتى صار قائداً عاماً للدونمة المصرية (سر عسكر) بعد مصطفى مطوش باشا، وكان في الوقت نفسه قومنداناً للبارجة (بني سويف)، واحتفظ بمنصب رئاسة الدونمة في عهد عباس باشا الأول؛ ولكن البحرية المصرية أهمل شأنها وبدأ تقهقرها في عهد عباس.

إحصاء الأسطول المصري في عهد محمد علي

لدينا ثلاثة إحصاءات عن سفن الأسطول المصري تختلف باختلاف مصادرها، والسنين التي عملت فيها، وقد رأينا أن نضع أمام القارئ صورة من هذه الإحصاءات الثلاثة؛ لأنها مع تقاربها تدل على التقدم المحسوس في قوة الأسطول على مر السنين.

إحصاء سنة (١٨٣٧م) للمسيو مانجان

قال المسيو «مانجان»^(١): إن عدد السفن الحربية المصرية بلغ سنة (١٨٣٧م): ٢٨ سفينة حربية؛ منها (١٠) بوارج كبيرة و(٦) فرقاطات، و(٤) سفن من نوع الكورفيت، و(٨) من نوع الأبريق. وهاك أسماء السفن التي وردت في هذا الإحصاء^(٢)، وعددها (٢٤). أمّا البقية وعددها أربعة فكان العمل لا يزال جارياً لإتمامها وتسليحها.

اسم السفينة	ضباط أركان الحرب	عدد الضباط والجنود والبحارة	عدد المدافع
١- مصر	٣٣	١١٧٢	١٣٦
٢- عكا	٣٤	١٢٠٨	١٠٠
٣- المحلة الكبرى	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٤- المنصورة	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٥- إسكندرية	٣٣	١١٠٢	١٠٠

(١) ج ٣، ص ١٤٤.

(٢) «مانجان» ج ٣ ص ١٤٤.

اسم السفينة	ضباط أركان الحرب	عدد الضباط والجنود والبحارة	عدد المدافع
٦- أبو قير	٣٢	٨٠٣	٨٤
٧- رشيد	١٧	٥٢٩	٦٠
٨- البحيرة	١٧	٥٢٩	٦٠
٩- شير جهاد	١٧	٥٢٩	٦٠
١٠- كفر الشيخ	١٧	٥٢٩	٦٠
١١- واسطة جهاد	١٧	٥٢٩	٦٠
١٢- دمياط	١٧	٥٠٠	٥٢
١٣- سمند جهاد	١٣	٢٤٢	٢٤
١٤- طنطا	١٣	٢٥٢	٢٤
١٥- جناح بحري	١٣	٢٤٢	٢٢
١٦- جهاد بيكر	١٢	٢٠٠	٢٠
١٧- واشنطن	١١	١٧٧	٢٠
١٨- شاهين دريا	١١	١٧٧	٢٠
١٩- الصاعقة	١١	١٧٧	٢٠
٢٠- تمساح	١١	١٧٧	٢٠
٢١- شاهد جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٢- شهباز جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٣- بادئ جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٤- أمريكان	١١	١٣٨	١٤
	٤٣٩	١١٨٢٠	١٢٠٤

إحصاء سنة (١٨٣٩م) للدكتور كلوت بك

وقد أحصى الدكتور «كلوت بك» عدد السفن الحربية سنة (١٨٣٩م)، وهي السنة التي وضع فيها كتابه^(١)، وإحصاءه يختلف قليلاً عن إحصاء المسيو «مانجان»، وفيه زيادة ظاهرة في عدد السفن.

إحصاء إجمالي

فقد ذكر أن الدونمة المصرية تتألف من السفن الآتية^(٢):

١١ بارجة كبيرة

٧ فرقاطة

٥ سفن من طراز الكورفت

٩ من طراز الإبريق

٣٢ قطعة

وأن مجموع جنودها بلغ (١٦٠٠٠) رجل، وهذا بيان إحصائه لأسماء السفن وعدد درجاتها:

اسم السفينة	عدد درجاتها
١- مصر	١٠٩٧
٢- عكا	١١٤٨
٣- المحلة الكبرى	١٠٣٤
٤- المنصورة	١٠٣٤

(١) طبع الكتاب سنة (١٨٤٠م)، لكن لا بد أن يكون قد انتهى المؤلف من تأليفه سنة (١٨٣٩م).

(٢) «لمحة عامة إلى مصر» ج ٢، ص ٣٧٦ (٢٥٢ من الأصل الفرنسي).

اسم السفينة	عدد رجالها
٥- الإسكندرية	١٠٣٤
٦- أبو قير	٧٣٦
٧- رشيد	٥١٠
٨- البحيرة	٥١٠
٩- شير جهاد	٥١٠

(كفر الشيخ): غير موجود في إحصاء «كلوت بك» لأنها أسرت أثناء حرب الأناضول سنة (١٨٣٩ م) إذ أسرتها العمارة التركية في مياه قبرص.
(واسطة جهاد): غير موجودة في إحصاء «كلوت بك».

١٠- دمياط	٤٧٠
١١- سمنند جهاد	٩٧
١٢- طنطا	١٨٣
١٣- جناح بحري	١٥٩
١٤- جهاد بيكر	١٥٩
١٥- واشنطن	١١٥
١٦- شاهين دريا	١١٥
١٧- الصاعقة	١١٥
١٨- تمساح	٩٧
شاهد جهاد	(غير موجودة في إحصاء كلوت بك)

٩٧	١٩- شهباز جهاد
١٥٩	٢٠- بلنك جهاد
(غير موجودة في إحصاء كلوت بك)	أمريكان

بيان السفن الواردة في إحصاء «كلوت بك»، ولم ترد في إحصاء المسيو «مانجان»:

١٠٣٤	٢١- حصص
٩٠٠	٢٢- بيلان
١٠٣٤	٢٣- حلب
١٠٣٤	٢٤- الفيوم
١٠٣٤	٢٥- بني سويف
٥٥٨	٢٦- المنوفية
١٥٢	٢٧- وابور النيل
٢٦٢	٢٨- دمنهور
٥٢	٢٩- وابور الجوكا
٢٧	٣٠- الوابور الجديد
١٧	٣١- وابور بولاق
٢٩	٣٢- قوطر نمرة ١
٣١	٣٣- قوطر نمرة ٢
١٥٥٤٣	

إحصاء سنة (١٨٤٣م) لإسماعيل باشا سرهنك

وأورد «إسماعيل باشا سرهنك» (ج ٢ ص ٢٥٣) إحصاء أوفى من الإحصائين المتقدمين يتضمن بيان السفن الحربية في عهد سر عسكرية سعيد باشا - أي سنة ١٨٤٣م - ومحل إنشائها وتاريخه وأسماء قباطينها وعدد رجالها وعدد مدافعها ومقاساتها وأبعادها، وقد ذكر أنه أخذ هذا البيان من وثيقة مكتوبة بيد المرحوم حسن باشا الإسكندراني ناظر ترسانة الإسكندرية وجدها عند ابنه محسن باشا، وهاك إحصاؤه، وقد رتبنا أسماء السفن بحسب ترتيب إحصاء «مانجان» و«كلوت بك» لسهولة المقابلة:

اسم السفينة	محل إنشائها	اسم قبودانها في زمن أميرالية سعيد باشا	عدد المدافع	عدد رجالها
١- مصر	الإسكندرية	شنان قبودان ^(١)	١٠٦	١٠٩٧
٢- عكا	//	عثمان بك قاح	١٠٦	١١٤٨
٣- المحلة الكبرى	//	بوزجه طه خليل بك	١٠٠	١٠٣٤
٤- المنصورة	//	طاهر قبودان	١٠٠	١٠٣٤
٥- الإسكندرية	الإسكندرية	جرس محمود ^(٢) قبودان	١٠٠	١٠٣٤
٦- أبو قير	//	حافظ خليل قبودان	٨٤	٧٣٦

(١) أحد خريجي البعثات.

(٢) لعله «محمود نامي بك» أحد خريجي البعثات؛ لأنه كان يلقب بجرس. وقد ذكرنا في الفصل الثاني عشر أنه كان محافظاً لبيروت سنة (١٨٤٠م) في عهد الحكم المصري.

اسم السفينة	محل إنشائها	اسم قبودانها في زمن أميرالية سعيد باشا	عدد المدافع	عدد رجالها
٧- رشيد	تريستا	السيد علي قبودان	٦٠	٥١٠
٨- البحيرة	//	كاور خورشيد قبودان	٦٠	٥١٠
٩- شير جهاد	ليفورن	نوري قبودان بك	٦٠	٥١٠
(كفر الشيخ): لم ترد في إحصاء «إسماعيل باشا سرهنك» لأنها أسرت كما أسلفنا.				
١٠- واسطة جهاد	جزائر العرب	دلي محمد خورشيد قبودان	٢٨	١٨٦
١١- دمياط	إسكندرية	محمد هدايت قبودان	٥٦	٤٧٠
١٢- سمند جهاد	مرسيليا	أحمد شاهين قبودان	٨	٨٩
١٣- طنطا	إسكندرية	دلي خسرو قبودان	٢٨	١٨٦
١٤- جناح بحري ^(١)	جنوة	زينل قبودان	٢٤	١٨٥
١٥- جهاد بيكر	جنوة	حسن أباطة قبودان	٢٤	١٨٥
واشنطن: (غير موجودة في إحصاء إسماعيل باشا سرهنك).				
١٦- شاهين دريا (غير موجودة في إحصاء سرهنك باشا)				
١٧- صاعقة	ليفورن	طاهر قبودان	٢٤	٧٨
١٨- تمساح	مارسيليا	غير معروف	١٦	٨٨

(١) كانت معدة لتعليم تلاميذ البحرية.

اسم السفينة	محل إنشائها	اسم قبودانها في زمن أميرالية سعيد باشا	عدد المدافع	عدد رجالها
١٩- شاهد جهاد	إسكندرية	إبراهيم قبودان	٢٤	١٨١
٢٠- شهباز جهاد	مارسيليا	حسن الأرناؤود قبودان	١٨	٨٨
٢١- بادئ جهاد	أمريكا	غير معروف	٢٤	٧٩
أمريكا: (غير واردة في إحصاء إسماعيل باشا).				

السفن الواردة في إحصاء «سرهنك باشا» ولم ترد في إحصاء «مانجان»، ووردت في إحصاء «كلوت بك»:

اسم السفينة	محل إنشائها	اسم قبودانها	عدد المدافع	عدد رجالها
٢٢- حمص	إسكندرية	عثمان بوتي بك	١٠٠	١٠٣٤
٢٣- بيلان	//	حسين شرين بك	٨٦	٩٠٠
٢٤- حلب	//	أزميرلي محمد قبودان	١٠٠	١٠٣٤
٢٥- الفيوم	//	عبد اللطيف بك	١٠٠	١٠٣٤
٢٦- بني سويف	//	الأمير محمد سعيد باشا	١٠٢	١٠٣٤
٢٧- منوف	//	عثمان بوتي قبودان ^(١)	٦٤	٥٥٨
٢٨- النيل	إنجلترا	غير معروف	٦	٥٢

(١) اسم مكرر؛ فقد ورد أنه قبودان البارجة حمص، ولعله اسم لعلمين لأنه مذكور بلقب بك بالنسبة لحمص، ومن غير هذا اللقب بالنسبة لمنوف.

اسم السفينة	محل إنشائها	اسم قبودانها	عدد المدافع	عدد رجالها
٢٩- دمنهور	إسكندرية	مرجان قبودان	٢٦	١٨٦
٣٠- غولت جديد (قوطر ٢)	إسكندرية	سرهنك قبودان	١٢	٥٢
			٥٩٦	٥٨٨٤

السفن الواردة في إحصاء «سرهنك باشا» ولم ترد في إحصاء «مانجان» ولا في «كلوت بك»:

اسم السفينة	محل إنشائها	اسم قبودانها	عدد المدافع	عدد رجالها
٣١- الجعفرية	ليفورن	برغمه لي أحمد قبودان	٦٠	٥١٠
٣٢- رهبر جهاد	مارسيليا	علي رشيد قبودان	٣٠	٢٠٠
٣٣- بومبة	تريستا	بيجان قبودان	٤٥	٣٠٠
٣٤- بلنك جهاد	مارسيليا	(غير معروف)	٢٤	١٨٥
٣٥- فوه	إسكندرية	مرجان قبودان	٢٤	١٨٥
٣٦- ابريق نمرة ٢	أمريكا	إلياس قبودان	١٨	٨٩
المجموع			١٨٥٧	١٦٨٠١

ويتبع هذا الإحصاء ثلاث بواخر؛ وهي الوابور (برواز بحري)، والوابور (أسيوط) والوابور (جیلان).