

## الفصل الأول

obeyikandali.com

obeikandi.com

## (١)

### القناة بين الجغرافيا والتاريخ

إن الأقدار وهى ترسم خريطة مصر الجغرافية وضعتها فى ثلاثية طبيعية توفر نوع من النظام والترتيب أو الإيقاع والتوازن الكبير، إنها ثلاثية النهر والصحراء والبحر على حد تعبير العلامة الراحل د جمال حمدان<sup>(١)</sup>

وفى إطار اقرب الى المربع المنتظم يسيطر على خطوط التضاريس محوران أساسيان (المحور الطولى والمحور العرضى، او محور البحر الأحمر (القلزمى عند الجيولوجيين) ومحور البحر المتوسط، هذين المحورين يتقاطعان ويتعامدان، ولكن محور الأحمر بين الاثنين هو حاكم الخطوط الرئيسية بينما يحدد محور المتوسط (الخطوط الثانوية نسبيا)<sup>(٢)</sup>

إن الاختلافات الطبيعية بين البحرين عديدة ومتشعبة على مستوى التركيب الجيولوجى والتكوين التضاريسى الى الموقع والمناخ والحياة المائية فيهما، وألقت هذه الاختلافات بظلالها على التاريخ البشرى والحضارى والسياسى لبلدنا.

فبحرنا الشمالى اى البحر المتوسط (هو بحر مصر الامامى، حيث الأحمر – بحرنا الشرقى – هو بحرنا الخلفى أكثر حتى مما هو الجانبى)<sup>(٣)</sup>، ومن هنا يتحدد وزن وقيمة كل منهما فى الاستراتيجية وفى الاقتصاد وفى السياسة كما فى التاريخ.

ورغم حداثة البحر الاحمر وقدم البحر المتوسط حيث ترجع أصوله الى أقدم العصور الجيولوجية، فقد (اتصل البحرين ثم انفصلا أكثر من مرة خلال العصور الجيولوجية الحديثة)، وشكلا معا خاصرة العالم القديم برتمه والزاوية الحرجة فى كل الملاحة العالمية<sup>(٤)</sup>

فموقع مصر عند مفترق قارات ثلاثة وعند مفترق بحار الجنوب وبحار الشمال،  
او البحار الدفيئة والبحار المعتدلة (كما يرى د سليمان حزين) فرض على المصريين  
التدخل لتسهيل الاتصال بين مجموعتى البحار.

فى البداية تمكنوا عبر أفرع النيل من صنع "وصلة الماء" بين البحرين المتوسط  
والأحمر حتى يمكن ركوب الماء (من نهاية خليج السويس ومن الدلتا ومجاريها المائية  
الى ساحل البحر المتوسط)<sup>(٥)</sup>.

ثم يسير بنا الدكتور حزين ويحاول ان يتتبع مراحل الوصل غير المباشر وصولا  
الى العصور الحديثة حينما تم الوصل المباشر، ليؤكد فى الاتجاه العام لا فى التفاصيل  
الى الجهد البشرى فى تطوير واستثمار الموقع الجغرافى، وفى ضرورة الوصل بين  
البحرين لصالح مصر امنيا واقتصاديا ولاستمرار التجارة بين الشرق والغرب، وفى  
خطورة هذا الوصل حيث جعل مصر فى قلب مايعرف بالعالمية، محط أنظار المطامع  
الخارجية ومطمع للغزوات بل والصراعات الدولية حول النفوذ والكنوز.

ويحدد الفارق بين الحروب والاحتكاكات والتفاعل فى العهد الفرعونى ككل وبين  
الحدث الفيصل الا وهو قدوم الاسكندر الاكبر الذى افتتح اول حرب عالمية فى  
التاريخ، فمفهوم العالمية قد تغير وتغيرت معه الأدوار والحروب والتفاعلات.

وبالنسبة لمصر (برزت قيمة موقعها الجغرافى الفريد فى قلب العالم القديم وقيمة  
دورها الحضارى والفكرى الانسانى الهام)<sup>(٦)</sup> وبدأت من ذلك الحين تفقد سيادتها على  
تاريخها وتشهد تحكم الغزاة فيها وفى ثرواتها وقراراتها فى فترات مختلفة وظروف  
متباينة.

(٢)

## فكرة حفر القناة

متى بدأت فكرة حفر القناة او وصل البحرين؟؟

إن فكرة حفر قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر ترجع إلى أقدم العصور، فمصر شقت أول قناة صناعية على وجه الأرض، وحفر الفراعنة قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر، وشهدت هذه القناة فترات من الاهتمام والنشاط البحرى واخرى من طمر الرمال والاهمال نظرا لعدم الاهتمام والخمول البحرى العسكرى /التجارى،

لقد قام سنوسرت الثالث من الأسرة الثانية عشر من الدولة الوسطى بشق قناة ملاحية تربط البحرين المتوسط والأحمر عند السويس ١٨٨٧ ق.م، وقد عرفت تاريخيا باسم قناة سيزوستريس (سيزوستريس هو نفسه الملك سنوسرت الثالث ولكن تم تحريف اسمه على يد النوبيين)، فبعد أن تمت حملاته الحربية وانتصاراته فى بلاد النوبة وبعد إصلاحاته واهتمامه بتلك المناطق حربا وسلما أصبح (سنوسرت واحد من بين الآلهة الذين يعدون أربابا لبلاد النوبة) وأصبحت عبادته (على قدم المساواة مع عبادة الاله ددون والاله خنوم فى قلعة سمنة فى عهد تحتمس الثالث)<sup>(٧)</sup> وفى عام شق القناة تحركت القوات بأمر الفرعون لتطارد أعداء مصر من ممالك الشرق.

وإذا كان هيرودوت يشير (والى حد ما تؤكد الاثار والوثائق) الى حملة الفرعون فى آسيا وانتصاراته فى بلاد المشرق، كما ينوه الى الصعوبات البحرية التى عاقت السفن فى حملة البحر الاحمر<sup>(٨)</sup> فان استرابون الجغرافى الشهير واراتوستين الفلكى الاسكندرى العظيم وديودور الصقلى المؤرخ الكبير قد اكدوا على معرفة سيزوستريس بساحل البحر الاحمر والى حملات بحرية قام بها، وقد ذكر الكهنة بأنه (أول من ساح بالبحر بسفن طويلة فى خليج العرب لمناهضة الأمم التى حوله وأخضعها كلها لسلطانه)<sup>(٩)</sup>.

ومثلما فعل الملوك الفراعنة في الدولة القديمة والدولة الوسطى، ارادت حتشبسوت ارسال حملة سلمية الى بلاد بونت (الصومال) تجلب خيراتها عن طريق ميناء السويس، كانت الحملات السلمية لتلك البلاد مألوفة للمصريين الذين رأوا فيها قرابة واصول جنسية مشتركة، وكانت بلاد بونت تسمى فى الادب المصرى بالارض المقدسة (ارض الاله)، وقررت حتشبسوت اعادة شق وتطهير قناة سنوسرت الثالث عام ١٤٩٥ ق.م، (هذه الرحلة قد عملت فى النيل ومن ثم سارت فى قناة تخترق وادى طليمات الى البحيرات المرة ومن ثم الى البحر الأحمر)<sup>(١٠)</sup>.

وعندما جاء الاحتلال الفارسى لمصر حاول دارا الأول تحسين طرق المواصلات الداخلية بالإمبراطورية وفتح طرق جديدة برية وبحرية لتصبح علاقاته مستمرة ومباشرة مع أملاكه فى إفريقيا والهند، لذا قرر استكمال مشروع حفر قناة نخاو ٥١٠ ق.م

(انا دارا قد اعطيت الامر بحفر قناة من اول النهر الذى فى مصر واسمه بيبيرو حتى البحيرة المرة التى تخرج من خليج فارس)<sup>(١١)</sup>

وإذا كان دارا هو الذى يادر بمشروع القناة وربطها بمشروعه لمعرفة انهار الهند وممراتها البحرية عبر سفن الاستكشاف التى مرت بالبحر الاحمر وذلك بهدف فتح الهند،فانه توقف عن العمل لان هناك من اخبروه باحتمال غرق مصر اذا ماحفر هذا البرزخ نتيجة ارتفاع مستوى البحر الاحمر، ولكن ابنه أجرزكسيس قام باستكمال العمل فى القناة، ووضع علامة بحرية حجرية فى ذكرى إتمام هذا العمل وذلك بمنطقة الكويرى شمال سيناء.

في مابعد ومع بداية العصر البطلمى فى مصر ٣٣٣ ق.م انسحب برزخ السويس إلى منطقة البحيرات المرة، وشيد بطليموس الثانى مدينة أرسينوس على ضفاف بحيرة التمساح كما تم تشييد مدينة قبيزت (كبريت حالياً)، واقام عدد من الأهوسة التى كانت تفتح عند المرور ثم تغلق سريعا لكن هذه القناة هجرت فى أواخر عهد البطالمة وأستعوض عنها بالطريق البرى من قفط الى برنيقة (نهاية طريق برى أنشاسا

بطليموس الثانى فى السنة العاشرة من حكمه)<sup>(١٢)</sup>، فى عام ١١٧ ق.م الإمبراطور تراجان الرومانى يطهر قناة البطالسة بينما يستكمل الإمبراطور إدریان عمليات التطهير، ويستمر العمل بتلك القناة حتى بدايات العصور الاسلامية.

و عندما فتح المسلمون مصر جددوا هذه القناة تنفيذا لأوامر الخليفة عمر بن الخطاب الذى أمر بتطهيرها من الرمال المتراكمة والتي قامت بسدها وكان تطهيرها من اجل ان تحمل المؤن إلى المدينة ومكة. وكما يذكر المسعودى والمقريزى فان عمرو بن العاص أعاد حفر قناة الرومان للملاحة عام ٦٤٣م (واستغرقت أعمال الحفر ستة اشهر) وأطلق عليها قناة أمير المؤمنين وكانت هذه القناة تبدأ من الفسطاط وتنتهى عند تل القلزم، هذا وتشير بعض الكتابات التاريخية (كالمؤرخان ابو الفداء والمسعودى)<sup>(١٣)</sup> الى أن عمرو بن العاص كانت (لديه فكرة فى عمل قطع ليوصل البحرين بمائهما) ولكنه ضرب صفحا عن هذه الفكرة للاراء القديمة عن مستوى البحر ولرفض الخليفة عمر.، ثم يأتى الخليفة العباسى أبو جعفر المنصور عام ٧٧٦ م ليأمر بردم قناة أمير المؤمنين عند القلزم حتى لا تستخدم فى نقل المؤن الى أهل المدينة النائرين على حكمه بقيادة محمد النفس الزكية فحرمت السويس من مياه النيل لمدة ١٠٨٨ عاما إلى أن تم حفر الترعة الحالية عام ١٨٦٣م.

و اذا كان الملك العادل الأيوبي قد ارسل أسطولاً على ظهور الجمال للسويس لمطاردة سفن أرنولذ حاكم الكرك وأوقع به الهزيمة، وبذلك شاركت السويس عام ١١٨٢م فى الحروب الصليبية، الا ان السلطان الظاهر بيبرس عام ١٢٦٠م. قام بترميم قلعة السويس وحفر بئر بجوار الشيخ الذكرونى بطريق مصر السويس الصحراوى، لكن مع قدوم زمن السلطان قنصوة الغورى حدثت تغيرات اثرت على مصر واقتصادها بل وادت الى مواجهة مع البرتغاليين، هذه التغيرات والمواجهات انعكست بالضرورة على طريق التجارة بين الشرق والغرب عبر مصر، وتوارى الحلم بحفر القناة بدلا من ان يتم السعى لتحقيق ذلك الحلم.

(٣)

## من السويس إلى الإسكندرية

اهتم السلطان قنصوة الغورى بالسويس ومنطقتها واقام مسجداً عام ١٥٠٩م. فى منطقة عجروود بجوار قلعة وبركة عجروود الشهيرتين، ولخصت سنوات حكمه المملوكي فترات الازدهار وفترات الانحسار والحصار البرتغالي لدور مصر والشام فى التجارة العالمية:

▪ يقول لنا التاريخ ان سلاطين المماليك حكموا مصر والشام فى نهاية العصور الوسطى حتى مطلع القرن السادس عشر، وكانت التجارة العالمية بين الشرق والغرب فى العصور الوسطى تسلك عدة طرق برية وبحرية من بلاد الشرق المطلة على المحيط الهندي حتى تصل إلى الأسواق الأوروبية، اغلب هذه التجارة كانت تمر (عبر طريق البحر الأحمر إلى السويس ثم إلى القاهرة بالقوافل، ومنها على ظهر السفن فى فرع رشيد إلى قرب مدينة الرحمانية، ومن هناك إلى الإسكندرية إما بالملاحة فى ترعة كانت تصل ما بين النيل والإسكندرية أو على ظهر الدواب)<sup>(١٤)</sup> اما باقى التجارة فكانت تمر عبر طريق الخليج العربي ونهر الفرات، ثم إلى حلب والموانئ الواقعة شرقي البحر المتوسط. وإلى موانئ مصر والشام كانت تأتي سفن البنادقة والجنوبيين وغيرهم فتنتقل سلع التجارة إلى أوروبا.

▪ (كان الطريقان فى قبضة المماليك، وبذلك جنوا فوائد مادية عظيمة من الضرائب الكثيرة التي كانوا يفرضونها على هذه التجارة عند مرورها بالأراضي المصرية والشامية، فضلاً عن احتكارهم لكثير من سلعتها المختلفة)<sup>(١٥)</sup>.

- وشهدت مدينة الإسكندرية نشاطاً تجارياً ملحوظاً في النصف الثاني من القرن الخامس عشر وخاصة بعد عام ١٤٥٣م حيث كانت معظم إيرادات الحكومة المملوكية من الجمارك، وارتبطت الإسكندرية بحركة الملاحة في الموانئ الأخرى سواء بالبحر المتوسط أو البحر الأحمر، وشكلت المحطة الرئيسية للحجاج المسيحيين الوافدين لمصر وميناء الطور في خليج السويس الذي مثل المحطة الرئيسية للحجاج المسيحيين الوافدين من دير سانت كاترين.
- وكانت الإسكندرية محطة أساسية للمغاربة فهي تقع على طريق الحج والتجارة، فأنشأوا واستأجروا بها الوكالات والمخازن لتخزين السلع التي يجلبونها من الهند والشرق الأقصى، وموانئ شبه الجزيرة العربية، والموانئ الواقعة في الجانب الشرقي من البحر المتوسط. كما كَوَّنُوا تنظيماتهم الاجتماعية بالإسكندرية ولعبوا دوراً في بنيتها الحضارية بالعصور الوسطى والحديثة<sup>(١٦)</sup>.. كما اهتموا بالموانئ المصرية الواقعة على البحر المتوسط كرشيد ودمياط، أو الواقعة على البحر الأحمر مثل السويس والقصير، وربطوا هذه الموانئ عن طريق الاستيراد والتصدير بالموانئ التجارية العربية الأخرى والموانئ الأوروبية التي كان لهم فيها وكالات تجارية<sup>(١٧)</sup>.
- وفي الوقت ذاته كانت سفن البنادق والجنوبيين تنقل التجارة من مصر والشام إلى تجار التجزئة في شتى البلاد الأوروبية لينتقلها المستهلكون هناك<sup>(١٨)</sup>... واستطاعت جمهورية البندقية أن توطد علاقتها بسلاطين المماليك - الذين كانوا يحكمون مصر والشام والحجاز - وأن تحتكر معظم التجارة الشرقية الواردة إلى مصر عن طريق البحر الأحمر أو الواردة إلى موانئ الشام عن طريق الخليج العربي والعراق<sup>(١٩)</sup>...
- وعندما اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر الميلاديين تغيرت معالم ومواقع حركة التجارة العالمية، فلم تعد مصر والإسكندرية قلب هذه التجارة، ... وذبلت مدينة الإسكندرية وغيرها من ثغور الدولة المملوكية في مصر والشام والحجاز وأقفرت أسواقها بعد أن انصرف عنها التجار الأوروبيون.

■ وتفاعل ذلك مع الظلم والضرائب فيقول ابن إياس عن مدينة الإسكندرية في حوادث سنة ٩٢٠ هـ / ١٥١٤ م، عندما زارها السلطان الغوري، كانت قد أصبحت في غاية الخراب بسبب ظلم النائب وجور القباض. فإنهم صاروا يأخذون من التجار العشر عشرة أمثال. فامتنع تجار الفرنج والمغاربة من الدخول إلى الثغر، فتلاشى أمر المدينة، وآل أمرها إلى الخراب، حتى قيل طُلب الخبز، فلم يوجد بها، ولا الأكل، ووجدن بعض الدكاكين مفتحة والبقية لم تفتح<sup>(٢٠)</sup>.

صحيح ان تدهور الأحوال الاقتصادية في مدينة الإسكندرية بل ومصر كلها في نهاية عهد الدولة المملوكية لم يكن نتيجة عامل واحد أو سبب بعينه، بل جاء نتيجة أسباب وعوامل عدة تضافرت لتهدد قواعد الدولة هزاً عنيفاً، حتى فقدت أسباب رخائها وثروتها<sup>(٢١)</sup> ولكن تحول التجارة العالمية عن مصر وعالم البحر المتوسط ثم وصول البرتغاليين إلى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح كان أشبه بالقشة التي قصمت ظهر البعير.

وعلى الجهة الأخرى من المتوسط حاول البنادقة تكوين تحالف مع المماليك لمواجهة النشاط التجاري البرتغالي الذي سيطر على طريق رأس الرجاء الصالح وحول التجارة العالمية إليه. ولهذا جاءت سفارات ورسائل البندقية الدبلوماسية المتكررة إلى بلاط السلطان المملوكي قنصوه الغوري، وأشهرها سفارة "باندتو سانوتو" (Benedotto Sanuto) للسلطان في سنة ١٥٠٣ م. وأشار هذا السفير على الغوري بأن يبعث برسله إلى أمراء الهند لحملهم على قطع علاقاتهم بالبرتغاليين وإقفال موانئهم في وجه السفن البرتغالية. كذلك طلب السفير منه أن يعمل على تخفيض الأثمان الباهظة التي تباع بها التوابل في الإسكندرية حتى يستطيع البنادقة منافسة خصومهم في الأسواق الأوروبية<sup>(٢٢)</sup>.

... غير أن السلطان رأى أن يبعث برسالة إلى بعض الدول الأوروبية، لتعمل هذه الدول على وقف حملات البرتغال على الهند، وهدد باتخاذ إجراءات عنيفة ضد المسيحيين في بلاده، ولا سيما بالقدس. بل إنه هدد كذلك بإغلاق الأماكن المقدسة.

والملفت للنظر ان احدى الاقتراحات التي تسلمها الغورى من احدى سفارته عام ١٥٠٤ م الى الدول الاوروبية لمعالجة الازمات الناتجة عن النشاط البرتغالى فى حصار مصر والشام تجاريا، أن يُغرق السلطان الأسواق بالتوابل حتى يستطيع منافسة البرتغال، وأن يستخدم نفوذه لدى أمراء الهند لقطع صلاتهم بالبرتغاليين، هذا الى جانب القيام بشق قناة في برزخ السويس. ونظراً لأنها أهملت موالاة المشروع، فقد تُرك دون تنفيذ<sup>(٢٣)</sup>..

لكن السلطان فنصوه الغوري اتجه إلى مواجهة النشاط البرتغالي بالقوة عندما أصدر أمره في سبتمبر سنة ١٥٠٥ م بإعداد حملة حربية بقيادة الأمير حسين الكردي نائب جدة. وتكونت من خمسين سفينة من نوع "الأغربه"، وتحركت الحملة من القاهرة وسارت في النيل عن طريق القناة (خليج أمير المؤمنين) في شرق الدلتا إلى البحيرات المرة إلى السويس، ومنها إلى ينبع فجدة، ثم غادرت جدة واستولت في طريقها على سواكن عام ١٥٠٦، وباعت كل محاولاته العسكرية بالفشل حتى لقي مصيره بالهزيمة من العثمانيين وسقط تحت سنايك الخيل في معركة مرج دابق

وعندما تم للعثمانيين السيطرة على مصر بدخول السلطان سليم الأول مدينة القاهرة في اليوم الثالث من شهر المحرم عام ٩٢٣ هـ الموافق للسادس والعشرين من شهر يناير عام ١٥١٧ م، وامتدت إقامته فيها ثمانية أشهر، أدرك أن مصر معبراً مهمّاً للتجارة العالمية، وان ما أصابها من تدهور اقتصادي كان نتيجة لتحول هذه التجارة إلى طريق رأس الرجاء الصالح.

ولهذا حرص السلطان سليم الأول على إنعاش حركة التجارة، التي كان يرد إلى مصر آنذاك جزء منها عبر الطرق البرية، ومن المناطق المطلّة على البحر الأحمر والخليج العربي الداخلية، أي من النواحي الواقعة شرقي مصر وجنوبها وغربها، والتي كان من دواعي استمرار الحركة التجارية فيها رحلة الحج إلى الأراضي المقدسة في الحجاز حيث كان الحجاج يحضرون معهم الكثير من البضائع الشرقية لتغطية تكاليف رحلتهم، ولممارسة النشاط التجاري عبر الطرق المذكورة. ولهذا أراد

السلطان سليم أن يضمن تسويق ما يصل إلى مصر من هذه التجارة عن طريق البنادقة الذين يقومون بتوزيعها في أوروبا، وذلك بعقد معاهدة تجارية معهم لهذا الغرض، وكان للعثمانيين خبرة سابقة في هذا المجال حيث عقد السلطان محمد الثاني الفاتح اتفاقية مع الجنوبيين في الحادي عشر من مارس عام ١٤٥٤، واتفاقية أخرى مع البنادقة في الثامن عشر من أبريل من السنة نفسها، أي في العام الثاني مباشرة لفتح العثمانيين للقسطنطينية<sup>(٢٤)</sup> ... وهكذا عقد السلطان سليم الأول معاهدة مع البندقية في الثاني والعشرين من شهر المحرم عام ٩٢٣ هـ الموافق للرابع عشر من فبراير عام ١٥١٧م لتشجيع البنادقة على القدوم إلى الإسكندرية بسفنهم وبضائعهم ومباشرة نشاطهم التجاري في جو من الطمأنينة والعدالة والأمن. وقد نشر الأستاذ "إتين كومب" (Etienne Combe) نصوص هذه المعاهدة باللغة الفرنسية، ونشرت بعد ذلك مترجمة إلى العربية<sup>(٢٥)</sup>

وعلى الجبهة الأخرى فرض الصراع التجاري عودة المجابهات العسكرية في البحر الأحمر كما فرضت قانونها على العثمانيين، ففي عام ١٥٣٨ م. شيد الأتراك اسطولاً من ٨٠ سفينة في السويس لمطاردة البرتغاليين في البحر الأحمر بقيادة أمير البحر سليمان باشا الخادم.

وبينما استمرت المواجهات والمعاهدات كانت شق القناة تراود الجميع فتقفز تارة إلى السطح وتارة أخرى تعود إلى قساع النسيان بسبب الأحداث أو عجز الإمكانيات أو سوء التقديرات والدراسات.

## (٤)

## من الامتياز للافتتاح

كانت أوراق وأفكار مشروع القناة تتقلب مع تقلب السنين، الا انها توقفت قليلا في أثناء الحملة الفرنسية عند سطور تبرز زيارة نابليون بونابرت للسويس في ٢٦ ديسمبر ١٧٨٩م،، حيث مكث فيها لمدة عشرة أيام في ضيافة عائلة (عنصرة) إحدى عائلات السويس المعروفة ثم ذهب الى عيون موسى ليدرس مع علمائه فكرة ربط البحرين الأحمر والمتوسط، ولكن مهندس الحملة الفرنسية (لابيير) وقع في نفس التقديرات السابقة والخاطئة بان البحر الأحمر مستوى مياهه اعلى من مستوى مياه البحر المتوسط فتم إلغاء الفكرة.

ظل الاهتمام مستمرا بالطريق التجارى بين البحرين وظل التطوير والتحسينات تجرى ما بين الاسكندرية والسويس، فحصل الضابط الإنجليزي (توماس واجهون) عام ١٨٢٣ م. على امتياز تسيير قوافل بين السويس والقاهرة باستخدام عربات تجرها الخيول، بعد عدة سنوات قام عباس باشا الأول برصف طريق السويس القاهرة بالأحجار ١٨٤٩م، كما قام بتشيد قصر عند الكيلو ٦٠ اسماه (البيت الأبيض) وبعد ثلاث سنوات ثم عقد اتفاق عام ١٨٥١م. مع روبرت ستيفنسون مخترع القاطرة البخارية لإنشاء خط سكة حديد بين السويس والإسكندرية، هذا الخط تم استكماله في عهد سعيد وكان التلغراف الكهربائي قد حل عام ١٨٥٤ محل السيمافور بطول طريق الإسكندرية والقاهرة، كما انشأ سعيد في الفترة من ١٨٥٦/١٨٥٨ خط آخر من القاهرة إلى السويس فاستكمل بذلك الاتصال البرى بين أوروبا والهند وتعصبت حكومة بريطانيا (لهذا الطريق وفضلته على مشروع حفر قناة تعبر من البحر المتوسط الى البحر الأحمر)<sup>(٢٦)</sup>.

صحيح إن مشروع حفر قناة بين البحرين كان يدور في خلد كثيرين، ولكن كانت هناك مصالح وطموحات وأفكار تأجج الاهتمام والجدل حول المشروع، فحضرت لمصر بعثات من أوروبا لتفحص مشروع القناة في عام ١٨٤٧ م واشترك معهم لبنان مهندس الحكومة المصرية واثبتوا خطأ السابقين وإن البحرين في مستوى واحد، ولكن محمد على شك في نجاح المشروع وخشى من أثره على مصر لو نفذ (فراى بحصافته انه سيجعلها مطمعا للساعين إلى السيطرة على شريان المواصلات العالمية)<sup>(٢٧)</sup>

دارت عجلة الزمان وعاد الرواج التجارى والتبادل وازدهر دور الإسكندرية كميناء ومدينة تجارية جاذبة للاستثمار والتجار والسفن، واتجهت الأنظار الى السويس كميناء ونقطة وصل لطريق الملاحة بالبحر المتوسط والموصل الى البحر الأحمر والهند، وكانت شركة مخاطرة السويس قد تم تأسيسها عام ١٧٧١ م. واختصت بالتجارة بين الهند وأوروبا ثم أنشأت لها فرع في السويس، ووقفت إصلاحات محمد على وانفتاحه على الغرب وراء هذا الرواج، لكن خلفائه وبصفة خاصة سعيد باشا:

- كان هو الذى فتح الباب على مصراعيه للأجانب والمغامرين وأغدق عليهم بالتسهيلات والقروض من جهة.
- ومن جهة أخرى أتاح لهم فرص الثراء والنهب وقبول مشروعاتهم الغث منها والسمين.
- ومن جهة ثالثة فتح شهية الجميع رواج القطن المصرى مع تدهور التصدير للقطن الأمريكى الى أوروبا بسبب الحرب الأهلية الأمريكية فى ستينيات القرن التاسع عشر.

وكانت النتيجة الطبيعية لكل هذا وخلال ما يقرب من نصف قرن منذ الحملة الفرنسية وحتى نهايات حكم سعيد باشا وحكم الخديوى إسماعيل هي: عودة الإسكندرية إلى مكانتها كإحدى الموانئ القديمة والهامة بالعالم، وعودة الانبهار بالتمدن الغربى وعودة زحف الأجانب على مصر وكما يرى أستاذ الاقتصاد الأمريكى . دافيد. س.

لاندرز بجامعة كولومبيا (دخلت أفضل وأسوأ عناصر أوروبا والبحر الأبيض: أصحاب البنوك والمرابون، التجار واللصوص، السماسرة الانجليز الهادنون وتجار الشرق الادنى الزئبقيون، موظفون لمكاتب الشركات الجديدة وعاهرات فى ميدان القنصلية فى الإسكندرية، باحثون منقطعون لمعابد ادوبيس والكرنك، وقتلة ورجال أسرار فى حواري القاهرة)<sup>(٢٨)</sup> وتكالبت الشركات المالية والبنوك والقناصل على سعيد باشا بمقترحات ومشاريع من الخدمات والطرق وشركات الماء وصولا الى مشروع حفر قناة السويس.

ورغم انتشار الفكرة لدى جهات عديدة حول إمكانية شق قناة بين البحر الأحمر والبحر المتوسط إلا أن المهندس فرديناند ديليسبس هو الذي نجح في إقناع الحكومة المصرية بفكرة إنشاء القناة واقنع الوالي سعيد باشا بأن القناة سوف تعود بالخير علي مصر، وقد استطاع ديليسبس عام ١٨٥٤م. الحصول على عقد امتياز بإنشاء الشركة العالمية لقناة السويس البحرية من الوالي سعيد أثناء رحلة بالخييل بين القاهرة والإسكندرية استمرت لأيام عبر الصحراء الغربية وبصحبة ١٠ آلاف جندي بمدافعهم وخبولهم، وكانت العودة الى العاصمة فى ٢٥ نوفمبر عام ١٨٥٤ م، ومالبت الوالي سعيد أن أعلن عن وعده لديليسبس فى صيغة فرمان بالثلاثين من نوفمبر على النحو التالي:

"حيث أن صديقنا مسيو فردينان ديليسبس قد لفت نظرنا إلى الفوائد التي قد تعود على مصر من توصيل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بواسطة طريق ملاحى للبواخر الكبرى، واخبرنا عن إمكان تكوين شركة لهذا الغرض من أصحاب رعوس الأموال من جميع الدول، فقد قبلت الفكرة التي عرضها علينا وأعطيناه بموجب هذا تفويضا خاصا لإنشاء وإدارة شركة عالمية، لحفر برزخ السويس واستغلال قناة بين البحرين، وله أن يباشر أو يسند إلى غيره جميع الأشغال والمباني اللازمة لذلك"<sup>(٢٩)</sup>

وتضمن هذا الفرمان اثني عشر بنداً كلها تحتوى على تفريط بلا حدود ومكاسب للغير بلا منطق أو ضرورة، منها الحصول على ماء النيل بدون مقابل، والحق في استغلال الشركة صاحبة الامتياز جميع المواد اللازمة لأعمال القناة، وتعهد الحكومة المصرية بتقديم كل معونة في سبيل تنفيذ المشروع، وفي ٣٠ ديسمبر ١٨٥٤ زار ديليسبس السويس لدراسة مدى صلاحية ميناء السويس ليكون مدخلاً للقناة على البحر الأحمر، وفي ٢٥ أبريل ١٨٥٩ أقيم حفل بسيط في بورسعيد، ضرب فيه دي ليسبس ضربة المعول الأولى إيداناً بالحفر.

طرح الاكتتاب في أسهم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وكان عدد الأسهم ٤٠٠ الف، لم تزيد عدد الأسهم المباعة عن ٢٢٢ سهم منها حوالي ٦٤ سهم اشتراها سعيد، ولكن القانون الفرنسي لايعتبر الشركة مؤسسة إلا بعد شراء كل أسهمها، فقام سعيد بشراء الأسهم المتبقية والتي بلغت ١٧٧ سهماً لكن القدرة المالية لم تكن تسمح بذلك، هنا عقد اتفاقاً مع الشركة عام ١٨٦٠ ليدفع أعباء الشركة كمساهم عن طريق سندات على الخزينة المصرية، ونص الاتفاق على ان يكون سعر السهم ١٠٠ فرنك ولاستحق دفعاته الاولى الا في عام ١٨٦٢، لكن في ذلك العام (ارتفع سعر السهم الى ٣٠٠ فرنك وارتفعت أعباء الوالى مباشرة من ١٥ مليون فرنك الى ٥٤ مليون فرنك)<sup>(٣٠)</sup>

وفي ١٨ يناير ١٨٦٣ أقصى سعيد وتولى إسماعيل مقعده على العرش وأعلن عن التزام الحكومة بالأعباء الخاصة بسعيد والسندات على الخزينة المصرية، ورغم تصليب مواقفه تجاه شركة القناة فان الاتفاق الذى توصل اليه لتعديل شروط الامتياز كنتازل الشركة عن كل حق في ترعة المياه العذبة وإبطال حق الشركة في المطالبة بتقديم العمال المصريين وتحديد الاراضى اللازمة للمشروع وإعادة الاراضى الأخرى للحكومة المصرية، الا انه التزم بدفع تعويض ١٦ مليون فرنك للشركة عن بند ترعة المياه و ٣٨ مليون فرنك عن بند العمال و ٣٠ مليون فرنك عن الاراضى المعادة.

لقد بدأت أعمال الحفر التي استمرت عشر سنوات بأيدي المصريين واستخدمت مئات الآلاف من الأيدي العاملة بالسخرة في البناء والحفر، وسالت دماء الكثيرين من العمال المصريين الذين ماتوا أثناء التنفيذ تحت ظروف غاية في الصعوبة، ورغم محاولات إسماعيل ذو الميول والثقافة الأوروبية في إلغاء السخرة بكافة أشكالها، فانه سرعان ماسمح بها عمليا نتيجة ضغوط شركة القناة ونتيجة احتياجه لها في مزارعه واقطاعاته، وقد مات حوالي ١٢٠ ألف مصري من الفلاحين والعمالين بالسخرة بسبب الانهيارات الرملية او السياط والرصاص او الجوع والعطش والأمراض الوبائية (من هذه الأوبئة وباء الكوليرا وظهر في ١٦ يونيو ١٨٦٥ وباء الجدري في أواخر عام ١٨٦٦)، واختلطت مياه القناة بدماء آلاف الشهداء المصريين الذين فقوا أو ماتوا أثناء عمليات الحفر.

وتم الافتتاح الكبير بالانتهاء من حفر القناة في حفل مهيب أقامه الخديوي إسماعيل.. وحصل ديلسبس عام ١٨٦٦م على التصديق الشرعي لامتياز القناة وكان ديلسبس قد أوهم إسماعيل بأنه يستطيع أن يلبس تاجا حقيقيا وأن ينادي به ملكا مستقلا في حفل افتتاح القناة (الذي تقرر في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩م) وما عليه إلا أن يدعو الملوك وذوي التيجان، فاستقدم سبعة آلاف ضيف أقيمت لهم ٣ منصات خضراء مكسوة بالحريير خصصت الكبرى للملوك والأمراء والثانية لليمين لرجال الدين الإسلامي ومنهم الشيخ مصطفى العروسي والشيخ إبراهيم السقا والثالثة لليسار خصصت لرجال الدين المسيحي وجلس بالمنصة الكبرى الخديوي إسماعيل ومسيو ديلسبس والإمبراطورة أوجيني إمبراطورة فرنسا وفرنسوا جوزيف إمبراطور النمسا وملك المجر وولي عهد بروسيا والأمير هنرى شقيق ملك هولندا وسفيرا إنجلترا وروسيا بالآستانة والأمير محمد توفيق ولي العهد والأمير طوسون نجل محمد سعيد باشا وشريف باشا ونوباز باشا، وكانت دعوة الحضور ومصاريف السفر والإقامة والاحتفال علي نفقة الخزينة المصرية وبالطبع كانت الامبراطورة أوجيني في المقدمة فقررت التكبير في القدوم إلي مصر ووصلت السويس لحضور الافتتاح.

(كان احتفالاً أسطورياً وفخماً) أبرقت أوجيني إلى الإمبراطور نابليون الثالث بذلك وأكدت الإمبراطورة على (أنها لم ترى مثله في حياتها)، وبدأ وصف الاحتفال بعبور السفن للقناة تقدمتهم السفينة المحروسة ثم تلتها السفينة إيجل حاملة علي ظهرها ملوك وعظماء العالم الذين أعد لهم الخديوي إسماعيل وقتئذ الموائد والولائم الضخمة (فتم استدعاء خمسمائة طبّاح من مرسيليا وجنوه وتريست)، وانفق المبالغ الباهظة التي قدرها المؤرخين بحوالي ١.٤٠٠.٠٠٠ جنية وهو ما زاد من النفقات التي دفعتها مصر في سبيل حفر القناة.

أغرق إسماعيل خديوي مصر البلاد في ديون هائلة خلال برنامج التحديث الذي تبناه، وقد شجعه على هذا تلك الطفرة التي حدثت لسوق القطن المصري بأوروبا والذي ارتفعت صادراته من ٥٠٠.٠٠٠ قنطار بسعر سبعة بنسات للرطل في عهد سعيد، ليصل إلى ٢ مليون قنطار بسعر ٢٠ بنسا للرطل، (ومن ثم فقد كانت هناك أموال وفيرة في مصر وأرصدة كثيرة متاحة ودخول كثيرة يمكن تحصيلها).. (وعدّ إسماعيل العزم على الاستفادة من الظروف المشجعة ومن وجود الممولين والمضاربين الأوروبيين الذين تكاثروا في مصر)<sup>(٣١)</sup>، إن هذه الديون دفعته لبيع نصيب مصر من أسهم القناة للبريطانيين بمبلغ أربعة ملايين جنيه إسترليني، وهي التي بلغ سعرها في عام ١٩١٠ حوالي ٣٢ مليون جنيه إسترليني ليصبح البريطانيون المالكين بمفردهم للنصيب الأكبر في أسهم قناة السويس، وفي عام ١٨٦٦ حصل علي لقب خديوي بموجب فرمان من السلطان العثماني مقابل زيادة في الجزية، وتم بموجب هذا فرمان أيضاً تعديل طريقة نقل الحكم لتصبح بالوراثة لأكبر أبناء الخديوي سناً، كما حصل عام ١٨٧٣ على فرمان آخر يتيح له استقلال أكثر عن الإمبراطورية العثمانية وعرف بالفرمان الشامل وهو ما يمنحه حق التصرف بحرية تامة في شئون الدولة ما عدا عقد المعاهدات السياسية وحق التمثيل الدبلوماسي وصناعة المدرعات الحربية مع الالتزام بدفع الجزية السنوية ٧٥٠ ألف جنية.

وعندما تولى الحكم الخديوى توفيق من ١٨٩٢ الى ١٨٩٧ كانت الطامة الكبرى حيث تمت تصفية الوجود المصرى داخل الشركة وقدمت الحكومة المصرية فى ظل أزمته المالية على طبق من فضة حصتها من صافى الأرباح ومقدارها ١٥ % بمبلغ ٨٨٠,٠٠٠ جنيه ، وإذا كان إسماعيل قد تنقل من التحديث الى مضارباته التجارية والمالية والى مفاوضاته الباهظة التكاليف مع القسطنطينية (واخذ يسقط شيئا فشيئا فى الدين وفى مخالف الممولين الأوروبيين ثم سقط فى النهاية فى مخالف الحكومات الأوروبية)<sup>(٣٢)</sup> فان توفيق الى جانب إسرافه واستبداده والإرث الذى تسلمه من إسماعيل قد تهاوى ما بين مخالف الحكومات الأوروبية، وفك الحكومة البريطانية التى تركزت أطماعها نحو مصر والقناة باعتبارهما مفتاح السيطرة فى البحر المتوسط والمدخل الرئيسى للتوسع الاستعماري فى إفريقيا، فضلاً عن أن بقاء القناة تحت السيطرة الفرنسية أمر لم يكن يطمئن إنجلترا فى حركتها التجارية أو فى الوصول إلى مستعمراتها فى الهند، وبالفعل قررت بريطانيا احتلال مصر عام ١٨٨٢ ومن سخریات القدر إنهم لم يستطيعوا الدخول إلى مصر إلا عن طريق قناة السويس وذلك عن طريق الخديعة التى نصبها المهندس فرديناند ديليسبس لأحمد عرابي حين أقنعه أن القناة محايدة ولا تخضع لأي تأثيرات خارجية إلا انه عاد وسمح للأسطول الإنجليزي بالدخول إلى مصر واحتلالها فى ٢٠ أغسطس ١٨٨٢.

(٥)

## القناة ومواجهة مصر للاحتلال

كانت كل العقود والاتفاقيات الدولية تغيب مصر حقها في قناة السويس وكان مشروع القناة يدين بالولاء إلى فرنسا وأوروبا عامة دون أي أهمية لأحقية مصر أو المصريين في هذه القناة، لكن الاحتلال البريطاني لمصر فجر مخاوف الدول الاستعمارية والتابعة لها، فنادت بضرورة حرية مرور السفن في وقت السلم ووقت الحرب والإصرار على حياد القناة، وبعد مراسلات من الحكومة البريطانية وتصريحات ومداولات عدة اتجه الجميع إلى توقيع معاهدة الأستانة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨، قرر فيها رؤساء الدول الآتية: بريطانيا العظمى، النمسا، المجر، أسبانيا، فرنسا، إيطاليا، هولندا، روسيا، تركيا، أما مصر فقد عقدت تركيا نيابة عنها هذه الاتفاقية مع الدول الأوروبية، إذ أن مصر كانت تابعة للدولة العثمانية:

(رغبة منهم في إبرام اتفاق فيما بينهم خاص بوضع نظام نهائي لضمان حرية جميع الدول في استعمال قناة السويس في كل وقت وفي تكميل نظام المرور في القناة المذكور المقرر بمقتضى فرمان الصادر من الباب العالي بتاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ (٢ ذي القعدة سنة ١٢٨٢) والمؤيد للشروط التي منحها سمو الخديوى"

ونصت المادة الاولى من المعاهدة المذكورة والمعروفة بمعاهدة الأستانة ١٨٨٨

على ان:

(تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة، في زمن السلم، كما في زمن الحرب، لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها.

وبناء على ذلك قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم إلحاق أي مساس بحرية استعمال القناة، سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب.

ولن تكون القناة خاضعة مطلقاً لاستعمال حق الحصار البحري.)

وتمنع المادة الخامسة بشكل قاطع أي نشاط عسكري بالقنال اثناء الحرب :

(“لا يجوز في وقت الحرب للدول المتحاربة أن تأخذ أو تنزل في القناة أو الموانئ المؤدية إليها جيوشاً أو معدات وأدوات حربية.”)

اما المادة التاسعة وفي اطار سيادة مصر على القناة فتتص على ان:

(تتخذ الحكومة المصرية التدابير في حدود سلطتها المستمدة من فرمانات والشروط المقررة في المعاهدة. وفي حالة عدم توفر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية، يجب عليها أن تستعين بحكومة الدولة العثمانية التي يكون عليها اتخاذ التدابير اللازمة لإجابة هذا النداء<sup>(٣٣)</sup>)

ومنذ ذلك الحين إفتحت القناة السياسة الدولية كما بدأ الارتباط والتداخل بين الاحتلال وشركة قناة السويس يفرض نفسه على الحركة الوطنية المصرية.

صحيح إن الحركة الوطنية أصيبت بالصدمة وبالأس وانكفأت بعيداً عن التأثير في المعادلة السياسية بعد فشل الثورة العرابية، الا أنها تدريجياً ومع صوت مصطفى كامل ونداءاته بأنه (لاحياء مع اليأس وبيان الأمل هو دليل الحياة والطريق إلى الحرية)، وباعتزازة الشهيد بوطنيته (لو لم أكن مصرياً لوددت أن أكون مصرياً)، وتنبيهه الى الزراعة والصناعة حيث (إن الأمة التي لا تأكل مما تزرع وتلبس مما تصنع أمة محكوم عليها بالتبعية والفناء)، وبتأكيده على (إن من يتهاون في حق من حقوق دينه وأمتة ولو مرة واحدة يعيش أبد الدهر مزلزل العقيدة سقيم الوجدان)، فإنه شق درب المقاومة للاحتلال عبر الكلمة وإعلاء صوت مصر لأوروبا والمجتمع الثقافي والسياسي فيها (كما جرى في حادثة دنشواي) ثم توجه ورفيق دربه محمد فريد الى

إنشاء الحزب الوطنى فى عام (١٩٠٧) من رحم التجربة العرابية.. ومن الاتجاه الإسلامى العثمانى واشتهر بدعوته "مصر للمصريين" اى الإسلامىة الشرقية، وفى نفس العام قام حزب آخر يرفع شعار "مصر للمصريين" مصر العربية الفرعونية، إنه حزب الأمة الذى أفرز لنا الشخصيات المعروفة آنذاك كلطفى السيد ومحمد حسين هيكل وعبد الخالق ثروت، وجرت الدماء فى عروق الحركة السياسية رغم اختلاف شعاراتها، وإذا كانت الجماهير والحياة السياسية قد هلعت بوفاة مصطفى كامل فى فبراير ١٩٠٨ فإنها قد سعدت برحيل اللورد كرومر الاستعمارى الداهية والمستبد فى صيف ١٩٠٧.

وبعد عامين كانت الحركة الوطنية على موعد مع قناة السويس حين دخلت فى معركة إعلامية وبرلمانية مع شركة القناة صاحبة الامتياز وصاحبة التاريخ الأسود والمرتببب بالنفوذ الأجنبى فى مصر، وأصر الإجماع الوطنى على عدم مد امتياز الشركة بعد سنة ١٩٦٨. فلقد كان لورد كرومر، المعتمد البريطانى فى مصر، قد جبن أن يقدم الاقتراح للمناقشة .

لكن بعد رحيله نجحت شركة القناة فى إقناع السير الدون جورست قنصل بريطانيا العام فى مصر بأهمية مد الامتياز بعد سنة ١٩٦٨ لمدة ٤٠ سنة أخرى، وقدمت الشركة سنة ١٩٠٩ مشروعاً يقضى بمد الامتياز حتى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ مقابل حصول مصر، ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٩ وحتى نهاية ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨، على ٥٠% من صافى أرباح الشركة. وقد حصل الزعيم الوطنى محمد فريد على نسخة من المشروع وشن حملة واسعة ضد فكرة مد امتياز الشركة، وكتب فى جريدة اللواء فى ٢٥ أكتوبر سنة ١٩٠٩:

كيف يجوز لهذه الحكومة أن تتساهل فى أمر إطالة أمد الشركة مع علمها أن القناة كانت السبب فى ضياع استقلال مصر، وكل مصرى يتوق لأن يراها ملكا لمصر، حتى لا يبقى لأوروبا وجه للتدخل فى أمورنا؟ (٣٤)

وفى ٣٠ يناير ١٩١٠ كتب محمد فريد مرة أخرى في جريدة اللواء:

محذرا من مغبة النظر إلى مسألة مد الامتياز من الناحية المالية البحتة كما تحاول بريطانيا أن تفعل، لأن القضية هي ضرورة حفظ مرافق الأمة بين أيدي أبنائها، ولو كان وراء ذلك فقد منفعة أو تقليل مكاسب أو خسارة مالية. وأضاف محمد فريد: (بينما يئن كل مصرى من وجود قناة السويس في يد شركة أجنبية بعد أن فتحت بأموال مصر وأبنائها، ويتوق إلي أن يرى أولاده هذه القناة ملكاً لهم يوماً ما ويود لو طوت يد القدر هذه السنين الباقية، ويرى حكومة توافق - إن لم تسع - على مد امتيازها أربعين سنة جديدة بعد السنين الباقية. ولم ذلك؟ لأن الحكومة الإنجليزية محتاجة لأربعة ملايين من الجنيهات تريد صرفها على السودان).<sup>(٣٥)</sup>

وواصلت الصحافة المصرية المعارضة لمشروع الاتفاق خاصة جريدة اللواء وجريدة مصر الفتاة، وجريدة المؤيد حملاتها على المشروع، وعمدت إلى توجيه نداءات في مقالاتها إلى رئيس مجلس الوزراء والوزراء تطالب منهم ضرورة عقد الجمعية العمومية لعرض المشروع عليها لاستفتاء الأمة فيه. وطالبت اللجنة الإدارية للحزب الوطنى فى برقيات أرسلتها إلى الخديوى، ورئيس مجلس النظار، ورئيس الجمعية العمومية بمناقشة الموضوع.

وإذا كانت الجمعية العمومية قد اجتمعت فى ٩ فبراير سنة ١٩١٠، وسعت لواد مشروع مد الامتياز، فإن تقرير اللجنة التى شكلتها برئاسة محمود سليمان باشا لدراسة المشروع فند المذكرة التى قدمها المستشار المالى البريطانى فى مصر لتأييد المشروع قد أوضح فيه:

(أن هذا المشروع يعنى أن مصر ستخسر حوالى ٢٤١ مليون جنيه على الأقل لصالح شركة قناة السويس)، وانتهى التقرير إلى أن: (الغين فى الصفقة فاحش، والحكومة لم تسمح إلى الآن بإعطاء الأمة حق الاشتراك معها برأى قطعى فى تدبير شئونها المالية والداخلية البحتة، خصوصاً أن العقد حاصل على زمان ..، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه، وغير مقبول).

وبالفعل عقدت الجمعية العمومية في ٧ أبريل سنة ١٩١٠ جلسة تاريخية امتلأت فيها قاعة الجمعية بالجماهير. وفي تلك الجلسة رفضت الجمعية بالإجماع المشروع ما عدا صوت واحد هو صوت مرقص سميقة، وبعد الجلسة خرجت مظاهرة من دار الجمعية مكونة من خمسة عشر ألف مصري تندد بالمشروع وتطالب بالجلاء.

○ وألف محمد طلعت حرب بهذه المناسبة مؤلفاً باسم قناة السويس صدر سنة ١٩١٠ وفي هذا الكتاب استعرض طلعت حرب محاولة الشركة مد أجل الامتياز، وأوضح أن ذلك المد سيسبب خسارة مالية جسيمة لمصر، وأن متوسط إيرادات الشركة في السنوات الخمس السابقة هو ٩.١١٦ مليون فرنك سنوياً. كما قدر أن دخل الشركة سيصل بين عامي ١٩٦٩ و ٢٠٠٨ الى ٢.١٠ بليون فرنك وأشار إلى أن مد الامتياز سيعنى فقدان هذا المبلغ.

○ ونشر المؤرخ أحمد شفيق مؤلفاً عن قناة السويس عرض فيه لمحاولة الشركة مد امتيازها حتى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨، وأوضح فيه مدى الغبن الذي يقع على مصر نتيجة هذه المحاولة.

○ كما كتب المؤرخ عبدالرحمن الراجحي في كتابه عصر إسماعيل الصادر سنة ١٩٣٢ موضحاً أن شركة قناة السويس هي في الواقع حكومة داخل حكومة، وأن حفر قناة السويس كان بداية فقدان مصر استقلالها.<sup>(٣٦)</sup>

### معاهدة سنة ١٩٣٦

استمرت السيطرة البريطانية على مصر والقناة، واستمرت معها مطالب الوطنيين بالجلاء حتى تم توقيع معاهدة ١٩٣٦ التي نصت على احتفاظ بريطانيا بقاعدة حربية وجوية لها في منطقة القناة، واستفادت بريطانيا من قواعدها في القناة أثناء الحرب العالمية الثانية.

المهم في معاهدة سنة ١٩٣٦ إن إنجلترا تعترف فيها بأن القناة جزء لا يتجزأ من مصر فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثامنة من معاهدة التحالف بين مصر وبريطانيا الموقعة آنذاك على الآتي:

"بما أن قناة السويس التي هي جزء لا يتجزأ من مصر وأنها في نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات للأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية فبالى أن يحين الوقت الذي يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصري أصبح في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الإمبراطور بأن يضع بجوار القنال بالمنطقة المحددة في ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة".

لقد كان عقد معاهدة سنة ١٩٣٦ بين مصر وبريطانيا أحد العوامل التي مهدت لمسار الحركة الوطنية، فنصها على تمركز القوات البريطانية في منطقة قناة السويس قد دعم من الربط العضوي والقانوني بين الوجود البريطاني في مصر وبين قناة السويس في فكر الحركة الوطنية المصرية بحيث أصبح مطلب الجلاء مرتبطاً بمطلب استعادة قناة السويس، وتبلور الفكر الوطنى حول الجلاء والاستقلال والقناة كمنظومة واحدة في برامج التنظيمات والأحزاب السياسية المصرية ابتداء من العشرينيات، فوجد ذلك بوضوح في أدبيات الحزب الشيوعى المصرى وجماعة مصر الفتاة ولجنة العمال لتحرير واتحاد خريجي الجامعة بل وامتد الأمر الى نشرات وزارة الدفاع الوطنى التى نشرت كتابا عن قناة السويس ١٩٤٢ (٣٧)

وفى خلال فترة الحرب العالمية الثانية وضعت شركة القناة أعمالها فى منطقة قناة السويس تحت سيطرة القوات البريطانية، ومنعت السفن الألمانية من المرور فى القناة. وحينما سقطت باريس تحت الاحتلال الألمانى، ومعها مكاتب الشركة فى باريس، لم تنقل الشركة مكاتبها الرئيسية الى القاهرة، وإنما إلى لندن حيث أقامت لجنة المديرين البريطانيين للإشراف على أعمال الشركة، وقد عادت الشركة الى باريس بعد انتهاء الحرب، وهذا يعنى إصرار الشركة على أن تظل أعمالها وأرصدها بمنأى عن نظر الحكومة المصرية.

وكانت الشركة قد وضعت كل إمكانياتها، بعد دخول الدولة العثمانية الحرب العالمية الأولى ومهاجمتها منطقة القناة، تحت تصرف البحرية البريطانية. فقد أصبحت أرصفة وسفن ومخازن وتليفونات ورجال الشركة تحت إمرة الأسطول البريطاني دون أن تتقاضى من بريطانيا إيجارا أو أموالا حتى سنة ١٩١٦ حينما انتقلت ساحة الحرب الى فلسطين.

وفى نوفمبر سنة ١٩٥١، قام الدكتور مصدق، رئيس وزراء إيران آنذاك وصاحب قرار تأميم البترول الإيراني، بزيارة مصر، وخلال هذه الزيارة أعرب الدكتور مصدق عن تأييده لكفاح مصر ضد الوجود البريطاني، وأعلن أن بتسول عبدان هو ملك لإيران كما أن قناة السويس ملك لمصر، وأن أى قرار بشأنها هو من حقها وأن أية معاهدة وقعت تحت الضغط ماهى إلا قصاصة ورق، وقد قوبلت تصريحات مصدق بترحيب كبير من مصطفى النحاس باشا رئيس وزراء مصر آنذاك.

وكانت الحكومة المصرية قد حاولت إلغاء معاهدة ١٩٣٦ أو تعديلها، وجرت مفاوضات طويلة وشاقة مع الإنجليز بهذا الخصوص، وقام الفدائيون المصريون بأعمال بطولية ضد المعسكرات الإنجليزية في القناة، وقام النحاس باشا رئيس الحكومة المصرية بإلغاء المعاهدة في (أكتوبر ١٩٥١م) التي ظلت تربط مصر وبريطانيا مدة تزيد على خمسة عشر عامًا، وهو ما جعل بريطانيا ترفع درجة استعدادها في منطقة القناة.

كان هذا هو الوضع العام للعلاقات بين مصر وشركة قناة السويس حينما نشر الدكتور مصطفى الحفناوى الجزء الأول من كتابه قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة فى فبراير سنة ١٩٥٢.<sup>(٣٨)</sup> والكتاب مبنى على رسالة الدكتوراه التى أعدها الدكتور الحفناوى فى باريس واستعمل فى كتابتها وثائق الشركة المحفوظة فى باريس. وقد أكد الحفناوى فى هذا الكتاب أن قناة السويس قد لازمت الاستعمار وسارت معه جنباً الى جنب، وطالب بإنقاذ الشرق كله من الاستعمار بالتمهيد لتسليم القناة سنة ١٩٦٨،

واقترح لهذا الغرض إنشاء وزارة لشئون قناة السويس أو إنشاء إدارة عامة لشئون قناة السويس تتبع إحدى الوزارات لتقوم بتجميع وثائق القناة ومعرفة أسرارها، وإعداد الخبراء اللازمين لتسلم القناة سنة ١٩٦٨. ويذكر الدكتور الحفناوى فى مقدمة الجزء الثالث من مؤلفه أن الدكتور محمد صلاح الدين، وزير خارجية مصر سنة ١٩٥٠، عينه مستشارا صحفيا فى سفارة مصر فى باريس لغرض واحد هو إعطاء الحفناوى ستارا دبلوماسيا يتمكن من خلاله من الاتصال بالشركة والتتقيب فى ملفاتها والاتصال بمديرها، وأنه قد تبين له أثناء البحث نية الشركة تدويل القناة وأرسل تقريرا بذلك الى الدكتور صلاح الدين.

ويضيف الدكتور الحفناوى انه اتصل بعلى ماهر قبل توليه الوزارة التى شكلت عقب حريق القاهرة فى ٢٦ يناير سنة ١٩٥٢ وعرض عليه مسألة تصفية شركة قناة السويس، وأن على ماهر قد طلب منه بعد أن أسندت الوزارة إليه أن يضع مشروعا كاملا لإنشاء وكالة وزارة لشئون التصفية التدريجية للشركة، كما أن على ماهر عقب توليه الوزارة مرة ثانية اتصل بالدكتور الحفناوى وجدد طلبه لمشروع إنشاء وكالة وزارة أو مجلس لشئون قناة السويس تناط به أعمال التصفية.. بيد أن تلك الأفكار لم تخرج الى حيز التنفيذ بسبب استقالة وزارة على ماهر. وقد قاد الدكتور الحفناوى بعد ذلك حملة واسعة تعتمد على الوثائق الواردة فى الكتاب. وقد ندمت إدارة الشركة على سماحها للحفناوى بالاطلاع على وثائقها وشرعت فى دفع الأموال للصحف لكى تمتنع عن نشر مقالات الدكتور الحفناوى. وإزاء ذلك أصدر جريدة باسم قناة السويس وصدر العدد الأول منها فى ربيع سنة ١٩٥٢، وكذلك حاولت الشركة منعه من مواصلة إصدار الجريدة عن طريق الاتصال بشركة باتينيول التى كان الحفناوى يعمل وكيلها قانونيا لها فى مصر، كما يقول فى الطبعة الثانية من الجزء الرابع، التى صدرت بعد تأميم الشركة، وقد لعب الدكتور مصطفى الحفناوى دورا كبيرا فى تأصيل اهتمام الضباط الأحرار بشركة قناة السويس، وفى التحضير لقرار التأميم ذاته. وبالفعل عندما قامت ثورة يوليو ١٩٥٢ سعت بعد إلغاء الملكية إلى مطالبة إنجلترا بجلاء قواتها عن منطقة وقاعدة قناة السويس، وأدت تلك المطالبات المصرية إلى توقيع اتفاقية الجلاء فى ١٩ أكتوبر عام (١٩٥٤م).

ونصت الاتفاقية على أن يتم انسحاب القوات البريطانية على مراحل خلال عشرين شهراً، ونصت على بقاء مناطق محددة في قاعدة قناة السويس في حالة تشغيل تتسم بالكفاءة والصلاحية للاستخدام الفوري بواسطة بريطانيا في حالة وقوع هجوم مسلح من دولة خارجية على إحدى الدول العربية أو تركيا، مع ضمان حرية الملاحة في القناة. كما جاء بالمادة الثامنة من الاتفاقية الموقعة سنة ١٩٥٤ بين مصر وبريطانيا:

"تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التي هي جزء لا يتجزأ من مصر طريق مائي له أهميته الدولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والإستراتيجية وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التي تكفل حرية الملاحة في القناة الموقع عليها في القسطنطينية في التاسع والعشرين من أكتوبر سنة ١٨٨٨". (٣٩)

### خيطو المؤتمر تجمع

ما كادت اتفاقية الجلاء توقع حتى شعرت إسرائيل بقلق شديد، إذ اعتبرت تنفيذها بداية الخطر على كيانها، وصرح موسى شاريت وزير خارجيتها آنذاك أن إسرائيل تلقي جانباً من اللوم على بريطانيا؛ لأنها وقّعت هذه الاتفاقية دون أن تسعى أولاً إلى إنهاء حالة الحرب القائمة بين مصر وإسرائيل.

○ وكانت حرية عبور السفن الإسرائيلية في قناة السويس محل جدل شديد منذ توقيع الهدنة المصرية الإسرائيلية في (فبراير ١٩٤٩م)، وبحث مجلس الأمن هذا النزاع؛ إذ كانت إسرائيل تحتج بأن منع مصر لسفنها من المرور في القناة يعد انتهاكاً للقانون الدولي والهدنة بين الجانبين واتفاقية قناة السويس الموقعة (١٨٨٨م)، أما مصر فكانت تدفع هذه الحجج بأن الهدنة لم تتحول بعد إلى اتفاق سلام، وأن التدخل المصري في شؤون الملاحة في القناة ضروري لسلامتها.

○ لم يؤثر الانسحاب التدريجي للقوات البريطانية من قاعدة قناة السويس، أو إصرار مصر على رفض السماح للسفن الإسرائيلية بالمرور في القناة على أداء الشركة، كما لم تؤثر التطورات التي حدثت في مصر في أعقاب ثورة يوليو على أدائها، إلا أنه في عام (١٩٥٥م) حدثت بعض المشكلات الطفيفة بين الجانبين؛ إذ كانت الحكومة المصرية تصر على توظيف الشركة للمرشدين المصريين، غير أن أخطر خلاف بين الجانبين كان متعلقاً بالأموال المالية، خاصة مع اقتراب انتهاء امتيازها في عام (١٩٦٨م)، وكانت الحكومة المصرية تريد من الشركة أن تستثمر نصف احتياطاتها في مصر، غير أن الشركة شعرت أن ذلك سوف يؤدي إلى فقدانها لسيطرتها على القناة.

○ سعت الدول الغربية المنتفعة بالقناة لتقرير مستقبل القناة بعد انتهاء الامتياز، وان تقرر طبيعة تنظيمها وكفاءة تشغيلها، لكن تدهور العلاقة بين مصر والغرب انعكس على شركة القناة، واعترضت مصر على الانحياز الغربي الشديد لإسرائيل، وعلى التحركات الغربية لإقامة دفاع إقليمي في الشرق الأوسط، فمنعت بعض السفن من المرور بالقناة، واحتجت السفارة الأمريكية في القاهرة (يوليو ١٩٥٦م) على اشتراط توفير سفن الولايات المتحدة بعض البيانات كشرط لعبورها. واتجهت مصر نحو الكتلة الشرقية للحصول على السلاح ونجح ناصر في الحصول على أول شحنة من الأسلحة التشيكية في (أكتوبر ١٩٥٥م) مما اثار غضب الغرب.

○ وانعكس ذلك في رفض مصر سحب البنك الدولي عرضه بتمويل مشروع السد العالي؛ فلم تجد مصر بداً من الرد على هذا القرار.

○ فأعلن الرئيس عبد الناصر تأميم الشركة العالمية البحرية لقناة السويس في خطاب ألقاه في (٢٦ يوليو ١٩٥٦م)، ووصف شركة القناة بأنها (شركة نصب) اغتصبت حقوق المصريين، وأكد أن التاريخ لن يعيد نفسه، وأن يوجين بلاك رئيس البنك الدولي لن يلعب نفس الدور الذي لعبه دي لسيبس، وأن مصر سوف تبني السد العالي؛ لذلك ستقوم بتحصيل الدخل السنوي للقناة والذي يقدر بمائة مليون دولار.

وفي اليوم التالي للتأميم أعلنت بريطانيا وفرنسا رفضهما الاعتراف بتأميم القناة، وأعلننا أنهما ستتخذان جميع التدابير اللازمة لسلامة رعاياهما وحماية مصالحهما، وتلا ذلك تجميد بريطانيا للأرصدة الإستراتيجية لمصر، وأقدمت فرنسا والولايات المتحدة على إجراءات مشابهة.

ثم اجتمع وزراء خارجية الدول الثلاث في لندن في (أغسطس ١٩٥٦م) وأصدروا بياناً عارضوا فيه قرار التأميم، وقالوا بأن القناة كانت لها دائماً صفة دولية، وأنه يجب لهذا الغرض ضمان دوليتها بصفة مستديمة، واقترحوا عقد مؤتمر دولي للدول الموقعة على معاهدة الأستانة والدول الأخرى،.

ورفضت مصر حضور مؤتمر لندن واعتبرته القاهرة تدخلاً في شؤونها الداخلية، وأبدى الاتحاد السوفيتي تأييداً كاملاً للموقف المصري خاصة بعد تعهد مصر باحترام حرية الملاحة في القناة، وبدفع تعويض لحملة الأسهم. وقد بذلت مصر جهوداً خارقة لاستمرار تدفق حركة العبور في القناة بعد انسحاب المرشدين الأجانب.

لم تتراح الولايات المتحدة للمسلك البريطاني في إحالة مسألة القناة إلى مجلس الأمن الدولي، وبدأت الخارجية الأمريكية ببحث إمكانية حل المشكلة من خلال تشكيل هيئة من المنتفعين بالقناة، في محاولة منها لتجنب اللجوء إلى استخدام القوة أو الرضوخ لعبد الناصر.

وعرضت مشكلة القناة على مجلس الأمن الدولي الذي اعتمد قراراً لتسوية المشكلة، واشترط له ستة بنود، منها ضمان حرية الملاحة، واحترام سيادة مصر، وضرورة أن تبتعد إدارة القناة عن سياسة أي دولة.

وبينما صرح وزير الخارجية الأمريكي دالاس أن ترك عبد الناصر ليحقق النصر غير وارد، وذكر أن استخدام القوة لن يكون له ما يبرره، راحت حكومتا بريطانيا وفرنسا بعدد من الإجراءات العسكرية مثل دعوة الاحتياط، وتحركت قواتهما إلى شرقي البحر المتوسط، وصرحت وزيرة الخارجية الإسرائيلية جولدا مائير أنها لن تقبل بأي صياغة عامة للملاحة في القناة لا تذكر إسرائيل صراحة.

وتطورت الأحداث سريعاً وبدأت في الاقتراب نيران حرب مشتعلة وخطوة لغزو مصر واسقاط الثورة وعبد الناصر، سرعان ما اتضحت معالمها في العدوان الثلاثي الذي ضم بريطانيا وفرنسا وإسرائيل.

وعلى الرغم من أن مصر كانت تعيش أجواء أزمة دولية طاحنة بسبب قيامها بتأميم شركة قناة السويس رداً على قرار الولايات المتحدة سحب عرضها السابق بتمويل مشروع السد العالي، ولم يكن خيار اللجوء إلى العمل العسكري ضدها أمراً مستبعداً في ذلك الوقت، إلا أنه لم يخطر على بالها قط أن تكون إسرائيل طرفاً مشاركاً في العدوان، ناهيك عن أن تكون البادئة به.

ورغم أن رائحة التواطؤ والمؤامرة كانت تفوح بقوة من هذه التهديدات، فإن تفاصيل المخطط لم تتكشف كاملة إلا بعد حين. وقد ثبت فيما بعد أن اجتماعاً كان قد عقد بالفعل في ضاحية سيفر الباريسية، حضره ممثلون على أعلى مستوى عن الدول الثلاث، وتم فيه وضع الخطة التفصيلية لعدوان يستهدف إسقاط النظام الحاكم في مصر، على أن تبدأ إسرائيل بحجة الرد على الأعمال الفدائية (الإرهابية) التي تشن عليها عبر قطاع غزة، قبل أن تلحق بها بريطانيا وفرنسا على وجه السرعة بحجة العمل على حماية قناة السويس وتأمين الملاحة فيها!.

لذا قررت بريطانيا وفرنسا، بالتعاون مع إسرائيل، اللجوء إلى القوة العسكرية لإخضاع مصر، وتم على عجل وضع الخطة اللازمة لذلك، وتتلخص تلك الخطة بمبادرة إسرائيل بمهاجمة سيناء والوصول إلى القناة، (ليكون ذلك ذريعةً لبريطانيا وفرنسا بحجة خطورة إغلاق قناة السويس، والطلب من الحكومتان المصرية والإسرائيلية الانسحاب إلى مسافة ١٦ كم عن القناة، تمهيداً لإنزال قواتهما حول القناة، وإذا ما رفضت مصر ذلك خلال ١٢ ساعة فإن القوات البريطانية والفرنسية سوف يتم إنزالها في بور سعيد والسويس).

وبالفعل عند غروب شمس يوم ٢٩ أكتوبر عام ١٩٥٦، بدأت إسرائيل هجوماً كاسحاً على مصر عبر سيناء. ولم تكد تمر أربع وعشرون ساعة على بدء الغزو

الإسرائيلي لسيناء حتي وجهت بريطانيا وفرنسا إنذارا مشتركا يطالب بوقف جميع العمليات العسكرية وانسحاب القوات المتحاربة بعيدا عن شاطئ قناة السويس مسافة عشرة كيلومترات علي الأقل (علما بأن القوات الإسرائيلية لم تكن قد وصلت إليها بعد)، والقبول باحتلال مؤقت لمنطقة القناة بواسطة القوات البريطانية والفرنسية ضمانا لحرية الملاحة والمرور لجميع السفن، مع منح الطرفين مهلة لا تزيد علي اثنتي عشرة ساعة!.

ولما رفضت مصر الإنذار هاجمت القوات الاستعمارية الانجليزية والفرنسية منطقة القناة لتطويق الجيش المصري في سيناء، ولكن القيادة المصرية فوّتت عليهم هذا الغرض فارتدت وأخلت سيناء حيث تقدم الجيش الإسرائيلي واحتلها، واستمر الفدائيون من رجال الجيش بالاشتراك مع الشعب في قتال القوات الاستعمارية في بورسعيد.

ويشدد المحللون الدوليون والكتاب العرب علي انه من أهم أسباب فشل العدوان الثلاثي علي مصر هو شدة المقاومة المصرية والتحام الجيش والشعب ضد العدوان الي جانب الأسباب الأخرى التي أجبرت الدول الثلاث علي الانسحاب بسرعة، (كتأييد الاتحاد السوفييتي لمصر وتهديده بالتدخل العسكري لوقف العدوان، ووقوف الشعوب العربية وشعوب العالم إلى جانب مصر بالإضافة الي موقف الولايات المتحدة المناوئ للعدوان الثلاثي).

وإذا كان هناك بعض التلميحات الصحفية والكتابات المغرضة قد أشارت الي عدم انتباه أو جدية الثورة في مواجهة العدوان الثلاثي عن طريق تعبئة الشعب وتهيئته لحرب طويلة الأمد، لأنها من ناحية لم تكن تتصور وقوع تلك الحرب وتناقص معدل حدوثها مع مرور الوقت بعد التأميم وزيادة الدور السياسي والتأييد الدولي لها، ومن ناحية أخرى أنها قررت المواجهة ولكن بشكل عسكري وتقليدي ولم تسمح بدور جماهيري وشعبي إلا في حدود الحشد والتأييد والدعاية والتلهيل للقيادة ووراء مجلس قيادة الثورة.

لكننا علمنا ان المقاومة في منطقة القناة كانت تعمل وفق تنظيم محكم تحت إشراف الرئيس، وتولى القيادة المباشرة كل من زكريا محي الدين وكمال الدين حسين وصلاح سالم يعاونهم على سبيل المثال لا الحصر كل من: كمال الدين رفعت - عبدالفتاح أبو الفضل - سعد عفرة - محمد فائق - سمير غانم - اللطفي واكد، كما نستخلص الاجابة في كتاب لواء اركان حرب /حسن البدرى الصادر عن المكتبة الاكاديمية تحت عنوان حرب التواطؤ الثلاثي<sup>(٤١)</sup>، وكتاب د محمد السيد سليم تأميم القناة دراسة في عملية اتخاذ القرار<sup>(٤١)</sup>، كما نجد الاجابة في شهادة حية للطفي واكد و ابو الفضل الجيزاوى كمعاصرين ومشاركين في صد العدوان ومقاومته<sup>(٤٢)</sup>

○ (فالأستاذ **لطفي واكد** يرى أنه لم يكن العدوان الثلاثي أو تأميم القناة موقف مفاجئ، بالنسبة لنشاط حرب العصابات. فكان أول تشكيل قام به الضباط الأحرار للعمل ضد القوات البريطانية كان قبل الثورة واشترك في عمليات في منطقة القناة قبل الثورة.. ثم بعد الثورة أخذ هذا التشكيل شرعيته وأخذ يقوم بالعمل بشكل أوسع أكثر دقة وأكثر دعماً.. وأكثر إحكاماً لأنه خاضع لمسائل سياسية لأنه كان هناك كفاح مسلح يتم ويتوقف تبعاً لظروف سياسية ويتصعد أو ينخفض الدرجة أو السكون تبعاً لتطورات سياسية إلى أن تم عقد الاتفاقية مع بريطانيا بالحروف الأولى في صيف عام ١٩٥٤.. وهنا توقف الكفاح المسلح وأصبحت الخبرة نفسها والكوادر موجودة.. الناس الذين كانوا يقومون بهذا العمل تم تحويلهم إلى أعمال خاصة بالعمل السياسي مثل حماية الثورة أو العمل في أي مجال آخر.. لكن الصلات لم تنقطع.. قبل تأميم القناة تم تشكيل حركة اسمها المقاومة الشعبية كانت موجودة باسم الجيش الشعبي كانت قوة من الشعب تأخذ التدريب والتسلح لاحتمال أي شيء وكان هذا يتم حتى قبل إتمام جلاء القوات البريطانية من مصر واستمر هذا الشيء موجود لكن بدرجة محدودة من الفاعلية ولكن تم في هذه الفترة استيراد كمية من الأسلحة التي تصلح للمقاومة الشعبية من الاتحاد السوفيتي ومن تشيكوسلوفاكيا وكانت هناك ترسانة كافية لإقامة أي حرب شعبية..

هل تم تغيير في الأداء قبل التأميم مباشرة أم بعد التأميم مباشرة؟..

بعد التأميم بدأت تتشكل جماعات المقاومة الشعبية والمقاومة السرية.. فكانت لهم أدوار مشتركة ولكن لكل واحدة وسائلها وتسلحها وتكتيكاتها..)

○ (أما الأستاذ/ أبو الفضل الجيزاوى فيقول.. هناك مبادئ عامة بالنسبة للمقاومة الشعبية ككل، وعندما نتكلم عن العدوان الثلاثي ١٩٥٦ فهذا له خصوصية..

○ فالمعلوم جيدًا هو إن الحروب لم تعد تنحصر في أماكن المعارك. إنما الأسلحة الحديثة استطاعت أن تنفذ إلى أعماق الأوطان وهذا الأمر يقتضي في أي حرب أن يصبح جميع المواطنين في داخل الوطن جاهزين لمواجهة الاعتداء.

لذلك عندما فوجئ الوطن بعدوان إنجلترا وفرنسا وإسرائيل عليه.. فقد أعد الشعب لمواجهة هذا الاعتداء بتنظيم صفوفه وكان ذلك في شكل جيش التحرير الوطني فصدر أمر من مجلس الوزراء أو من الرئيس جمال عبد الناصر في ذلك الوقت بتكوين ما يسمى بجيش التحرير الوطني..

هذا كان أثناء المعركة وعين له السيد/ كمال الدين حسين قائدًا لجيش التحرير الوطني وعلى مستوى المحافظات اختير بعض الضباط الذين لديهم خبرة لعلميات التعبئة الشعبية وقيادة جيش التحرير الوطني، أن جيش التحرير في حد ذاته لم يكن كله يحمل السلاح إنما كان البعض يحمل السلاح والبعض الآخر يؤدي أمور أخرى أساسية.. ولتوضيح ذلك نقول أن جيش التحرير الوطني كان ينقسم أساسًا إلى ثلاث أقسام في داخله، القسم الأول هو التنظيم المسلح.. تجنيد الشباب والرجال المقاتلون الذين يستطيعون حمل السلاح ومواجهة العدو إذا هبط أو إذا تقدم أو إذا هوجمت المنطقة التي يختص بها هؤلاء الأفراد.. القسم الثاني هو الدفاع المدني وهو لا يقل أهمية عن الأفراد الذين يحملون السلاح حيث أن الكوارث التي قد تقع أثناء المعارك وأثناء العدوان بالطائرات والصواريخ قد تؤدي إلى تدمير الروح المعنوية وانهيار كامل في النفسية والمقاومة الشعبية.. فلذلك الدفاع المدني وتجهيز الناس لما قد يحدث من آثار تدميرية لا يقل أهمية عن حمل السلاح.. القسم الثالث: هو الإعاشة والهجرة

لأننا يجب أن نعبأ شعب ليس عسكرياً وليس للدفاع المدني فقط إنما يجب تعبئة شعب وتنظيمه لما قد يترتب بعد هذا العدوان.. ففكرة التهجير أنه إذا تركنا إنسان كبير السن في مكان المعارك سوف يكون عبئاً عليه فلا بد أن أبعده تماماً عن المنطقه فهذه علميات تهجير لكبار السن والأطفال والنساء في مناطق نائية بحيث تجهز الدولة لهم أماكن يعيشوا فيها حتى لا يكونوا عبئاً في المواجهة ضد العدو..الناس الباقين تنظم الإعاشه لهم لأننا لا نستطيع أن نتركهم هكذا لابد من سبل من أجل تنظيم الإعاشه من ناحية الماء والطعام والصحة ولا بد أن يكون تنظيماً دقيقاً جداً.)

## كلمة أخيرة

إن أزمة السويس تعتبر استنادا للأدبيات السياسية والإستراتيجية للدول العظمى، كانت فاتحة عصر جديد في عملية الصراع وأدواته بين القوى العظمى بعد الحرب العالمية الثانية وظهور الولايات المتحدة الأمريكية كقوة دولية طامحة لتبوء مكانة مهيمنة في السياسة الدولية، جاءت ضمن العالم الغربي لتحتل عنوة جميع مواقع الدول العظمى السابقة بريطانيا وفرنسا، والتي أقل نجمها بعد العدوان الثلاثي. ناهيك عن صراع الوجود الاستراتيجي بين الولايات المتحدة ممثلة للعالم الغربي وبين الاتحاد السوفيتي ممثلا للعالم الشرقي آنذاك.

وكانت هناك سلبية قاتلة، فقد نجم عن أزمة السويس تصورا خطيرا لدى الشعوب العربية وقادتها ونخبها السياسية والإعلامية، مفاده أن النظرة أو الرؤية الأميركية متصالحة وصديقة نحو العرب، وان الولايات المتحدة ستساند العرب ضد اي عدوان إسرائيلي كما حدث في أزمة السويس، وهو ما أدى إلى رسم سياسات مغلوبة فى حقبتى السبعينيات والثمانينات بل وامتدت عند البعض حتى الآن.

لكن أهم ما في حرب التأميم /السويس هو تفجر إرادة شعوب العالم الثالث وثقتها فى نفسها وهى تكافح من أجل استخلاص حقوقها المنهوبة حتى من بين أنياب الدول المستعمرة والكبرى، ثم بروز دور وزعامة عبد الناصر وثقل مصر عربيا وإسلاميا ودوليا.

## مراجع وهوامش الفصل الأول

- (١) د جمال حمدان شخصية مصر .
- (٢) د حمدان المرجع السابق .
- (٣) المرجع السابق .
- (٤) المرجع السابق .
- (٥) د. سليمان حزين / حضارة مصر .
- (٦) د. حزين / المرجع السابق .
- (٧) سليم حسن / الجزء ٣ .
- (٨) سليم حسن: موسوعة مصر القديمة / ج ٣ .
- (٩) سليم حسن: موسوعة مصر القديمة / ج ١٣ .
- (١٠) سليم حسن: موسوعة مصر القديمة / الجزء الرابع .
- (١١) سليم حسن :موسوعة مصر القديمة / الجزء الثالث عشر .
- (١٢) سليم حسن: موسوعة مصر القديمة / ج ١٣ .
- (١٣) سليم حسن: موسوعة مصر القديمة / ج ١٣ .
- (١٤) نعيم زكي : نعيم زكي فهمي، طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى). وانظر أيضاً توفيق إسكندر، بحوث في التاريخ الاقتصادي (مترجم)، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، ١٩٦١ .
- (١٥) A. T. Wilson, The Persian Gulf.
- (١٦) ... سعد زغلول عبد الحميد، الأثر المغربي والأندلسي في المجتمع السكندري .
- (١٧) عبد الرحيم عبد الرحمن، المغاربة في مصر .
- (١٨) عبد العزيز الشناوي، أوروبا في مطلع العصور الحديثة، ج ١ .

- (١٩) محمد رفعت، تاريخ حوض البحر المتوسط.
- (٢٠) ابن إياس: بدائع الزهور في وقائع الدهور، ج ٤.
- (٢١) سعيد عبد الفتاح عاشور، التدهور الاقتصادي في دولة المماليك.
- (٢٢) نعيم زكي فهمي، المرجع السابق.
- (٢٣) Charles, L'isthme et le Canal de Suez, T. J Roux. J.
- (٢٤) .. نعيم زكي فهمي، المرجع السابق.
- (٢٥) نعيم زكي فهمي، المرجع السابق.
- (٢٦) عبد العزيز محمد الشناوي، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، الجزء الثاني.
- (٢٧) سليمان حزين: المرجع سابق.
- (٢٨) حزين: المرجع السابق.
- (٢٩) دافيد س. لاندرز: بنوك وباشوات.
- (٣٠) د. حسين مؤنس لكى لاننسى هذا صوت التاريخ.
- (٣١) قناة السويس بعد عشرة أعوام من التأميم.
- (٣٢) جون مارلو: تاريخ النهب الاستعماري في مصر.
- (٣٣) المرجع السابق.
- (٣٤) عبد الرحمن الرافي / محمد فريد رمز الإخلاص والتضحية ط٣ القاهرة ١٩٦٣.
- (٣٥) المرجع السابق. ♦
- (٣٦) عبدالرحمن الرافي / عصر إسماعيل / القاهرة سنة ١٩٣٢.
- (٣٧) فقد طالب الحزب الشيوعي المصري في برنامجه الصادر سنة ١٩٢٤ بتأميم قناة السويس،
- وطالبت جماعة مصر الفتاة بزعامة أحمد حسين بنفس المطلب في الثلاثينيات، ويؤكد فاتيكيوتيس أن عبدالناصر قد تأثر بفكر مصر الفتاة فيما يتعلق بقناة السويس
- وطالبت لجنة العمال للتحرير القومي في برنامجها الصادر في أكتوبر سنة ١٩٤٥ بوضع قناة السويس في يد مصر.

- وطالب كذلك برنامج حزب مصر الفتاة الصادر سنة ١٩٤٨ بتصفية شركة قناة السويس، واعتبار القناة مرفقا عاما مصرياً. وحينما تغير اسم الحزب الى الحزب الاشتراكي سنة ١٩٤٩ اعاد برنامج الحزب الجديد التأكيد على تأميم مصادر الانتاج الكبرى ومنها قناة السويس، ونشر أحمد حسين رئيس الحزب كتاباً بعنوان الأرض الطيبة أتى فيه على قصة الغبن الفادح الذي لحق بمصر نتيجة حفر قناة السويس.
  - وفي فبراير سنة ١٩٤٦، ومع تنامي الحركة الوطنية المصرية أصدر اتحاد خريجي الجامعة بياناً طالب فيه بحصول مصر على الأسهم البريطانية فى شركة قناة السويس، وتأكيد مصرية القناة.
  - وأكد برنامج الحركة الديمقراطية للتحرر الوطنى على ضرورة تأميم شركة قناة السويس.
  - وأتت بعض وثائق الحزب الشيوعى المصرى الذى تكون سنة ١٩٤٥ على ضرورة تأميم شركة قناة السويس.
  - كما طالبت حركة الأبحاث العلمية فى منتصف الأربعينيات بالوصول إلى اتفاق دولى بخصوص قناة السويس لضمان مصرية القناة وعدم المساس بحرية واستقلال البلاد.
  - وعلى مستوى الدراسات السياسية، نشرت وزارة الدفاع الوطنى فى سلسلة الثقافة العسكرية كتاباً عن قناة السويس صدر سنة ١٩٤٢. وقد أشار الكتاب إلى أن القناة قد كلفت مصر ١٧ مليون جنيه من إجمالى تكاليفها البالغة ١٨ مليون جنيه، وأن مصر لا تحصل حالياً إلا على ٣٠٠ الف جنيه سنوياً من شركة قناة السويس.
  - كذلك قام أحمد خاكى بتعريب كتاب شونفليد بعنوان قناة السويس سنة ١٩٤٥. وقد أضاف أحمد خاكى الى الكتاب فصلاً طالباً فيه بضرورة الاستعداد لتسلم إدارة شركة قناة السويس، وقد كتب أحمد خاكى فى هذا الفصل: إن مصر تتطلع الى اليوم الذى تستعيد فيه قناة السويس. ثم ينبغى أن تقوم فئة بتبصيرنا بما وراء قناة السويس حتى يعلم الجيل القادم ان له حقاً معلوما فى هذه القناة. ومادام قد أمن الجيل القادم بحقنا فى قناة السويس فسوف يتيهأ لذلك اليوم الذى يتسلم فيه القناة.
- (٣٨) الدكتور مصطفى الحفاوى / قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة / الجزء الأول  
القاهرة/ فبراير سنة ١٩٥٢

(٣٩) مصطفى الحفناوى/ مرجع سابق.

(٤٠) لواء أركان حرب حسن البدرى /حرب التواطؤ الثلاثى / المكتبة الأكاديمية /القاهرة  
١٩٩٧

(٤١) د. محمد السيد سليم/ تأميم القناة دراسة فى عملية اتخاذ القرار/ توزيع دار الفجر للنشر  
والتوزيع / القاهرة ٢٠٠٢.

(٤٢) مقاطع من سلسلة حوارات أجراها الكاتب مع الأستاذ لطفي واكد واخرى مع الأستاذ/  
أبو الفضل الجيزاوي فى نهاية الثمانينات حول العدوان الثلاثى عام ٥٦ وحول المقاومة  
الشعبية.