

افتتاح قناة السويس واثرها في ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية بين الشرق والغرب 1869-1914م

م.م. خالد عبدالله تومان م.م. ناظم عبيد عواد

The opening of Zues channel and its Influence on International Transportation and communications between East and west [1914 – 1869]

Ass. Lec. Khalid Tuman Ass. Lec. Nadum obaid Awad
Khaled Al-Ajawi@yahoo.com**Abstract:**

The subject of the opening of the Suez Canal is one of the most important variables and strategic events that the world has witnessed, and humanity still lives and reaps its secretions and its increasing results continuously and evolving. In the industry of human history and the development of fields of life in the eastern and western worlds, the results of the opening of the canal in the field of transport and communications and international trade were not specified in a specific place, but their profound effects were reflected on all humanity in the eastern worlds and For Western and contributed to the development of all spheres of life and in the forefront of international relations, which have contributed to the shaping of this evolution of humanity in all fields Politically, economically, commercially, socially, etc., which reflected on the history and future of humanity. In addition to the natural state of this road in terms of the nature of navigation and weather conditions, which are recorded in favor of the Suez Road to a very large extent from other roads, especially the Cape of Good Hope, which in turn led to an increase in the volume of trade exchange between East and West Lord of the quality and quantity of shares in the development of all areas The opening of the Canal contributed to the development of the field of transport routes between East and West, which led to the establishment of many land and sea projects for transport between the East and West Worlds within the framework of Competition of the Canal, which led to the development of transport routes and means and transport activities between the East and West world to a large extent.

Key Words: Zues channel, Field, Modern history, Transportation, Geagnaphic discoveries.

المخلص

يعد موضوع افتتاح قناة السويس من اهم المتغيرات والاحداث الاستراتيجية التي شهدها العالم والتي لازالت الانسانية تعيش وتحصد افرازاتها ونتائجها المتزايدة بشكل مستمر ومتطور واثرها في ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية بين الشرق والغرب 1869 - 1914 هي احد اهم هذه النتائج والافرازات الناجمة عن افتتاح قناة السويس والتي اسهمت في صناعة التاريخ الانساني وتطور ميادين الحياة في العالمين الشرقي والغربي فنتائج افتتاح القناة في ميدان طرق النقل والمواصلات والتجارة الدولية لم تحدد في مكان محدد وانما اثارها العميقة انعكست على الانسانية كافة في العالمين الشرقي والغربي واسهمت في تطور كافة مجالات الحياة فيها وفي مقدمتها العلاقات الدولية والتي اسهمت في رسم ملامح هذا التطور الذي شهدته الانسانية في كافة المجالات سياسياً واقتصادياً وتجارياً واجتماعياً الخ من المجالات الاخرى الامر الذي انعكس على تاريخ ومستقبل الانسانية حيث ادى هذا الحدث الاستراتيجي وما رافقه من تطور وسائل النقل البحري المستغلة في النقل التجاري الدولي ووسائل النقل الاخرى بدرجة كبيرة ومستمرة الى اختصار المسافة والزمن التي تقطعها السفن بين الشرق والغرب الى النصف فضلاً عن الحالة الطبيعية لهذا الطريق من حيث طبيعة الملاحة والاحوال الجوية والتي تسجل لصالح طريق السويس بدرجة كبيرة جداً عن الطرق الاخرى لا سيما طريق رأس الرجاء الصالح وهذا بدوره ادى الى زيادة حجم التجارة المتبادلة بين الشرق والغرب كماً ونوعاً واسهم في تطور كافة مجالات الحياة الاخرى في العالمين الشرقي والغربي واعادة

النشاط التجاري لطرق النقل التقليدية التي تعرضت للتدمير جراء تحول نشاطها التجاري لطريق الرجاء الصالح كما اسهم افتتاح القناة في تطوير ميدان طرق النقل والمواصلات بين الشرق والغرب حيث ادت الى قيام مشاريع برية وبحرية عديدة للنقل بين العالمين الشرقي والغربي في اطار المنافسة للقناة مما ادى الى تطور طرق النقل ووسائلها ونشاطات النقل بين العالمين الشرقي والغربي بدرجة كبيرة.

الكلمات المفتاحية: قناة السويس، الميدان، التاريخ الحديث، المواصلات، الاستكشافات الجغرافية.

المقدمة

شهد العالم في 17 تشرين الثاني 1869 متغيراً استراتيجياً هاماً جسد فيه التقاء العالمين الشرقي والغربي في بقعة معينة وساهم في تغيير التاريخ الانساني وتطور البشرية في كل ميادين الحياة ولازالت ثمار هذا الحدث والمتغير الاستراتيجي تجنيه الشعوب في مشارق الارض ومغاربها بشكل مستمر وبكل الميادين رغم مرور اكثر من قرن عليا، واول هذه الميادين التي جنت الانسانية فيه ثمار هذا الحدث او المتغير الاستراتيجي الهام هو ميدان طرق النقل والمواصلات الدولي الذي شهد قبل افتتاح القناة متغيرات افرزتها حملة الاستكشافات الجغرافية التي قادها البرتغاليون والاسبان لإيجاد طرق جديدة تربط الشرق بالغرب دون المرور ببلاد العرب والمسلمين وتمخض عنها اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام 1499 الذي يدور حول القارة الافريقية بعيداً عن كل طرق النقل والمواصلات والتجارة التقليدية التي تمر ببلاد العرب والمسلمين، الامر الذي ترتب عليه تدمير النشاط التجاري المار بالطرق التقليدية الشمالي والوسط والجنوبي رغم انها الاقصر وطبيعة الملاحة والنقل فيها افضل من طريق رأس الرجاء الصالح هذه المتغيرات ادت الى حدوث ركود اقتصادي

في الشرق بشكل عام والمنطقة العربية بشكل خاص لكن سوء ادارة طريق رأس الرجاء الصالح وطبيعة الملاحة فيه التي تسجل لصالح الطرق التقليدية ومساعي الدول الاوربية التي تضررت مصالحها جراء تحول نشاط التجارة الى طريق رأس الرجاء الصالح لإيجاد طرق اخرى بديلة عنه بمشاريع جديدة تعمل على استغلال الطرق التقليدية ساهم في اعادة نمو النشاط التجاري بشكل بسيط على الطرق التقليدية واخرج المنطقة من دائرة الجمود الاقتصادي. وفي خضم البحث عن بدائل ناجحة وجديدة لطريق رأس الرجاء الصالح من قبل الدول الكبرى ومشاريعها العديدة التي ظهرت بها لربط الشرق بالغرب برز مشروع قناة السويس على السطح وفازت فرنسا في الحصول على امتياز انشاء هذه القناة عام 1854 لتصبح بعد خمسة عشر عام واقعاً ملموساً في 17 - 20 تشرين الثاني 1869، ومن هنا جاءت هذه الدراسة لتسلط الضوء على اهمية هذا الحدث والمتغير الاستراتيجي وافرازاته وأثاره في ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية خلال الحقبة المحددة للدراسة 1869 - 1914 ما بين افتتاح القناة وعلان الحرب العالمية الاولى اذ نقل الشرق بشكل عام والمنطقة العربية بشكل خاص من مرحلة التدهور والانكماش التجاري والاقتصادي الى مرحلة الازدهار التجاري والاقتصادي مما دفعنا لاختيار [افتتاح قناة السويس واثرها في ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية بين الشرق والغرب 1869 - 1914]

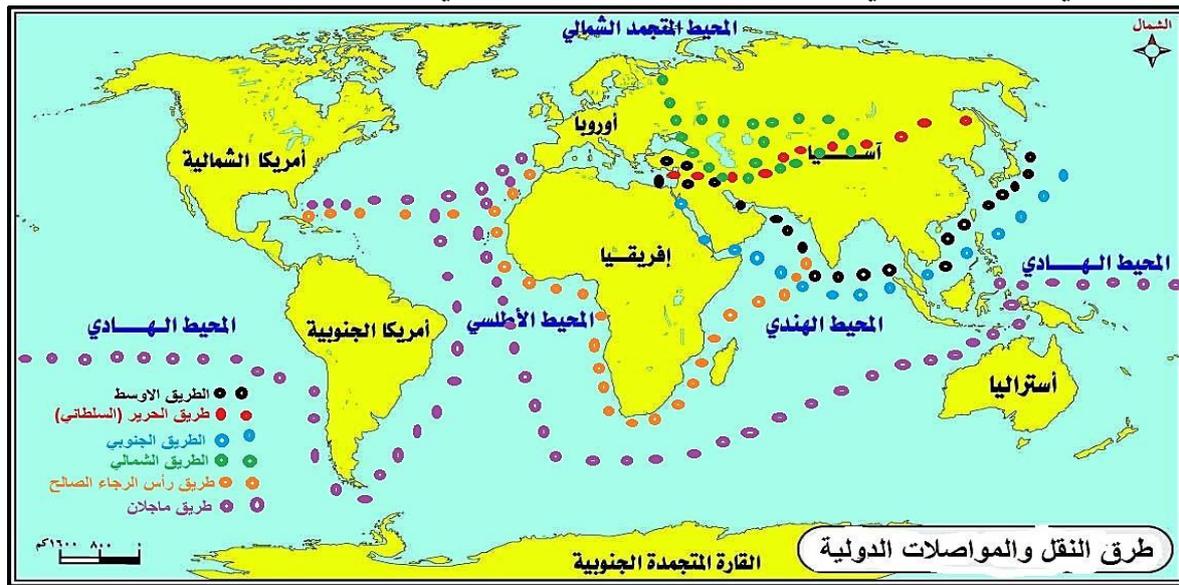
موضوعاً للدراسة والبحث. وهذا ما سنناقشه بحثنا المكون من مقدمة وثلاث محاور او مباحث وخاتمة، تناولنا في المحور الاول طرق النقل والمواصلات والتجارة الدولية بين الشرق والغرب وهي طرق النقل التقليدية (الشمالي

والاوسط والجنوبي) والطرق المدشنة في بداية التاريخ الحديث وهي طريق رأس الرجاء الصالح وطريق ماجلان وفي المحور الثاني تناولنا مشروع قناة السويس طبيعته وتاريخه حتى افتتاح القناة عام 1869 وتناولنا في المحور الثالث اثر ونتائج وافرازات قناة السويس في ميدان طرق النقل والمواصلات بين عامي 1869 و 1914 اما الخاتمة فقد انصبت لبيان ابرز الاستنتاجات التي خلصت اليها الدراسة ابان الحقبة المحدودة لها (1869 – 1914). اعتمدت هذه الدراسة على مصادر متنوعة تناولت جوانب عديدة ومختلفة من موضوعاتها لتغطية موضوع الدراسة والبحث، وقد اعتمد الباحث على منهج البحث التاريخي والمنهج التعليمي والمنهج الوصفي والمنهج المقارن في معالجة موضوع الدراسة واخيراً تطمح هذه الدراسة ان تلفت الانتباه الى جوانب تراها جديرة بالاهتمام مع التماس العذر ان اخطأت او قصرت، ولكن غاية ما نتمناه ان نكون وفقنا في اداء مهمتنا.

طرق النقل والمواصلات والتجارة الدولية بين الشرق والغرب

1- طرق النقل والتجارة الدولية التقليدية.

سلكت التجارة الدولية بين الشرق والغرب في التاريخ القديم والوسيط ومطلع العصور الحديثة، ثلاث خطوط للمواصلات وهي الطريق الشمالي، والطريق الاوسط، والطريق الجنوبي⁽¹⁾



الطريق الشمالي يبدأ من روسيا ويتوقف في بغداد عبر اسيا الوسطى مروراً بطريق الحرير او اسيا الصغرى (تركيا) او البحر المتوسط عبر نهر الفولكا وبحر قزوين⁽²⁾. اما الطريق الاوسط كان يبدأ من الصين والهند عبر المحيط الهندي حتى الخليج العربي وعند الوصول الى اقصى شمال الخليج العربي ينشطر هذا الى خطين الاول يمر عبر وادي الفرات الى الساحل الشرقي للبحر المتوسط ومنه الى اوربا، والثاني عبر وادي دجلة ماراً ببلب وانطاكيا و الاسكندرونه الى ساحل الشمالي الشرقي للبحر المتوسط ومنه الى اوربا.⁽³⁾ والى جانب هذا الطريق طريق بري مواز تسلكه القوافل التجارية بين الشرق والغرب يبدأ من الصين شرقاً ويخترق اسيا الوسطى ماراً بمدن سمرقند وبخارى ومرو ونيسابور والري وهمدان ثم الى المدن الواقعة على نهر ديال الى بغداد ومنها الى سواحل البحر المتوسط عبر الشام ومنها الى اوربا، اذا كان يسمى هذا الطريق بطريق الحرير او (الطريق السلطاني).⁽⁴⁾

ويأتي بعد الطريق الاوسط الذي اسهمت عوامل الجغرافيا في اعطائه مركز الصدارة والاهمية الكبرى في التاريخ القديم والوسط بشكل عام واثناء العهد العباسي بشكل خاص من حيث الاهمية الطريق الجنوبي الذي يبدأ من الصين والهند عبر المحيط الهندي ماراً ببحر العرب فالبحر الاحمر، وعند الوصول الى اقصى شمال البحر الاحمر يتفرع هذا الطريق بعدة طرق برية ونهرية الى سواحل البحر المتوسط على البرين الافريقي والاسيوي ومنهما الى اوربا⁽⁵⁾. والى جانب هذه الطرق توجد شبكة واسعة وكبيرة من الطرق الفرعية والثانوية برية ونهرية وبحرية تربط هذه الطرق ببعضها، كما ان عملية نقل التجارة بين الشرق والغرب كانت مزدهرة بالطرق الثلاث السابقة في التاريخ القديم والوسيط ومطلع العصور الحديثة⁽⁶⁾. وبعد اكتشاف طرق جديدة على اثر ظهور حركة الاستكشافات الجغرافية في القرن الخامس عشر الميلادي في اوربا والتي قادها البرتغاليون والاسبان لاكتشاف طرق جديدة بين الشرق والغرب لا تمر ببلاد العرب والمسلمين وتدشينها في القرن السادس عشر الميلادي تأثر الطريقان الاوسط والجنوبي بدرجة كبيرة جداً والطريق الشمالي بدرجة اقل، اذ اخذت التجارة الدولية تتحول الى الطريق الجديد على حساب الطرق التقليدية لاسيما الطريقان الاوسط والجنوبي مما ادى الى تدمير النشاط التجاري فيها لكنها من جانب آخر لم تمت وانما عاد اليها النشاط التجاري من جديد ولكن بمستوى اقل مما كان عليه قبل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح واخذ هذا النشاط ينمو من جديد نتيجة لعوامل عديدة يأتي في مقدمتها الاساليب التعسفية التي يدار بها طريق رأس الرجاء الصالح من قبل الاوربيين بشكل عام والبرتغاليون ومن خلفهم في ميدان الاستعمار الحديث بشكل خاص، الى جانب عوامل الطبيعة التي تؤثر في هذا الطريق كالمناخ وطبيعة الامواج البحرية والتضاريس التي يمر بها هذا الطريق وغير ذلك من المؤثرات الطبيعية والبشرية⁽⁷⁾. اما الطريق الشمالي فعملية نقل التجارة من الصين والهند وغيرها الى اوربا وبالعكس عبر روسيا بهذا الطريق او طريق سايبيريا كانت مزدهرة وظلت كذلك حتى عام 1869 رغم قساوة ووعوره وصعوبة مسالك هذا الطريق⁽⁸⁾. الا ان فتح العثمانيون للقسطنطينية عام 1453 جعل مسالك هذا الطريق ايضاً تمر ببلاد العرب المسلمين ما اضعف النشاط التجاري فيه بسبب ميول الغرب الاوربي الى الطرق التجارية التي لا تمر ببلاد العرب والمسلمين⁽⁹⁾.

2- طرق النقل والتجارة الدولية المدشنة في بداية التاريخ الحديث.

حاول البرتغاليون والاسبان ايجاد طرق جديدة تصل بين الشرق والغرب ولا تمر ببلاد العرب والمسلمين من أجل الحصول على تلك التجارة من مصادرها دون وساطة العرب والمسلمين والقضاء على احتكار البنادقة والجنوبيون لعمليات نقل تلك التجارة وترتب على ذلك ظهور حركة الاستكشافات الجغرافية في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي⁽¹⁰⁾. ليدشنوا بذلك طريقان جديان للنقل والتجارة الدولية، اذ اكتشف البرتغاليون بمساعدة عربية الطريق الاول طريق رأس الرجاء الصالح عام 1498 الذي يدور حول القارة الافريقية ويمتد من المحيط الاطلسي الى المحيط الهندي بالدوران حول القارة الافريقية الامر الذي ادى الى تدمير النشاط التجاري المار بالطرق التقليدية التي عاد اليها النشاط التجاري فيما بعد ولكن ليس بالمستوى السابق اذ تحول ذلك النشاط الى الطريق الجديد: طريق رأس الرجاء الصالح⁽¹¹⁾. ومن جانب آخر دشّن الاسبان على يد المغامر فرديناند ماجلان عام 1519 - 1522 طريق جديد يدور حول الكرة الارضية يمتد من المحيط الاطلسي الى المحيط الهادئ

فالمحيط الهندي فالمحيط الاطلسي مرة اخرى، الا ان هذا الطريق لم يعط الاهتمام الذي اعط لغيره كونه اطول طرق المواصلات الدولية على الاطلاق⁽¹²⁾.

مشروع قناة السويس

طبيعة وتاريخ مشروع قناة السويس حتى عام 1869

يعد برزخ السويس الحد الفاصل بين البحرين الاحمر والمتوسط وبين الشرق والغرب وهو موضع اهتمام البشر منذ عهد الفراعنة لتأمين الاتصال البحري بين البحرين وبالتالي بين الشرق والغرب⁽¹³⁾. اذ اخذت مشاريع الوصل تلك تأخذ ثلاث مقترحات وهي⁽¹⁴⁾:

1- تأمين الاتصال بين البحرين عبر نهر النيل والصحراء الشرقية وهو اقدم مشاريع الوصل بين

البحرين. 2- تأمين الاتصال بين البحرين عبر نهر النيل وفروعه التي كانت متشعبة وشبكاتهما واسعة وليس كما هو الحال اليوم.

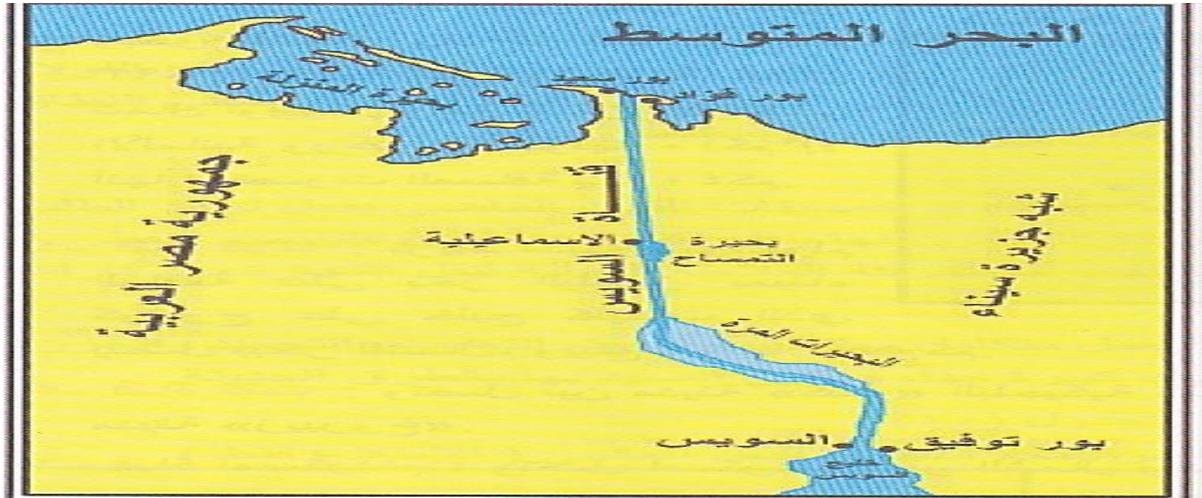
3- تأمين ذلك الاتصال بشكل مباشر بواسطة ترعة او قناة مألحة الا ان الاعتقاد الخاطيء باختلاف

مستويات البحرين مما يهدد المدن الساحلية على البحر المتوسط بالغرق جعل المصريين القدماء ومن تبعهم يعدلون عن تنفيذ الربط المباشر.

ومن جانب اخر نجح المصريون في عهد الفراعنة والبطالمة والرومان فيما بعد من تأمين الاتصال بين البحرين الاحمر والمتوسط و دشنت عشرات المشاريع وفق المعطيات الاخرى في التاريخ القديم⁽¹⁵⁾. وفي التاريخ الوسيط نجح العرب في عهد الدولة العربية الاسلامية من تأمين الاتصال بين البحرين عبر نهر النيل وفروعه المتشعبة والواسعة الشبكات عام 642م وسميت هذه القناة بترعه أمير المؤمنين⁽¹⁶⁾. كما سعى البنادقة والجنوبيين بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وتدمير وساطتهم التجارية بين الشرق والغرب الى تأمين الاتصال بين البحر المتوسط والبحر الاحمر وفق المعطيات الثلاث السابقة بالتنسيق مع ملك مصر قانصوه الغوري (1501 - 1516) الا ان فتح مصر على يد العثمانيين عام 1517م احبط هذا المشروع⁽¹⁷⁾. وعمل السلطان العثماني مراد الثالث (1574 - 1595م) على تنفيذ مشروع وصل البحرين الاحمر والمتوسط من اجل تأمين وصول الأسطول العثماني الى البحر الاحمر والمحيط الهندي والخليج العربي ووضع حد لهجمات السفن البرتغالية والاسبانية عام 1586 الامر الذي شجع الفرنسيون لتبني هذا المشروع وظهروا بمشاريع عديدة لوصول البحرين عبر قناة على غرار مشاريع القنوات السابقة في التاريخ القديم وفي عهد ملوك فرنسا لويس الثالث عشر (1610 - 1643م) ولويس الرابع عشر (1661 - 1715) والسادس عشر (1774 - 1793) وبعد الثورة الفرنسية 1789 ظهرت دعوات عديدة لتنفيذ تلك المشاريع بعد احتلال مصر من قبل فرنسا، وهذا ما شرعت الاخيرة بتنفيذه بعد حملتها على مصر عام 1798 الا ان الاعتقاد الخاطيء باختلاف مستوى البحرين اوقف تنفيذ المشاريع الفرنسية⁽¹⁸⁾. إلا انها عادت مرة اخرى في بداية عهد محمد علي (1805 - 1848) لتحقيق ما عجزت عن تحقيقه في حملتها على مصر عام 1798 لكن رفض محمد علي الوالي العثماني على مصر حال دون تنفيذ المشاريع الفرنسية مرة اخرى⁽¹⁹⁾. الا ان

المساعي الفرنسية لم تتوقف لإنشاء قناة السويس لاسيما بعد اعلان اللجنة الفرنسية من اتباع سان سيمون تقريرها الذي توصلت فيه الى ان البحرين على مستوى واحد الامر الذي بدد كل معوقات انشاء القناة بشكل مباشر لكن رفض محمد علي عام 1845 احبط المساعي الفرنسية مرة اخرى معللاً ذلك بان المشروع يجب ان يكون بوسائل مصرية صرفة ويجب ان تتمتع القناة بالحياد المطلق لكل الامم وما لم يضمن هذين الشرطين لا يمكن انشاء القناة، واستمر رفض المشاريع الفرنسية بعد وفاة محمد علي وكذلك المقاومة البريطانية لمشروع انشاء القناة⁽²⁰⁾. إلا ان اللجنة الفرنسية لم تتوقف مساعيها لإنشاء القناة، اذ شكلت جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس وضمت اليها البيوتات التجارية الاوروبية وانضم للجمعية القنصل الفرنسي في مصر فرديناند دي ليسبس وبدأت اللجنة بتهيئة كل مستلزمات انشاء القناة من تصاميم واموال وغير ذلك الى جانب الجهد الدبلوماسي السياسي. وبعد وفاة الخديوي عباس 1849 - 1854 ومجيئ خلفه محمد سعيد باشا 1854 - 1863 الذي كان تربطه علاقة صداقة بالقنصل الفرنسي في مصر فرديناند دي ليسبس استغلها الاخير عام 1854 للحصول على امتياز انشاء القناة⁽²¹⁾. كما بذلت جهود كبيرة لاقتناع الدولة العثمانية والدول الاوروبية وفي مقدمتهم بريطانيا بمشروع قناة السويس، وبعد خمس عشر عام افتتحت قناة السويس التي ربطت البحرين

الاحمر والمتوسط بشكل مباشر عبر برزخ السويس بقناة مالحة في 17 تشرين الثاني عام 1869 للملاحة الدولية⁽²²⁾. مدشنة طريق اخر ومتميز للنقل والتجارة الدولية بين الشرق والغرب.



لقد احدثت قناة السويس ثورة في ميدان طرق النقل والمواصلات والتجارة الدولية بين الشرق والغرب، اذ اصبحت معظم التجارة الدولية وخطوط الملاحة البحرية الدولية في المحيط الهادئ والمحيط الهندي والمحيط الاطلسي والمحيط المنجمد الشمالي والجنوبي والبحرين الاحمر والمتوسط تمر بقناة السويس والتي اصبحت عقدة تتصل وتمر بها كل طرق النقل والمواصلات الدولية وبين الشرق والغرب والبيانات التالية او الجداول المسجلة بين عامي 1869 - 1914 توضح ذلك والتي جاءت كما يلي: (*)

جدول مرور السفن بين عامي (1870 - 1910) وعدد المرات التي مرت بها السفن عبر القناة والرسوم التي دفعت عنها وعدد المسافرين مقدرة بالفرنكات الفرنسية

السنوات	مجموع الحمولة التي دفعت عنها الرسوم	عدد المرات التي مرت بها السفن في السنة	عدد المسافرين
1870	436,609	486	26,758
1880	3,057,422	2,026	101,551
1890	6,890,094	3,381	161,353
1900	9,738,152	3,441	382,511
1910	16,581,898	4,533	234,320

توزيع الحمولة الصافية بالطن للسفن المارة بالقناة حسب جنسياتها النسبة في الالف لمجموع الحمولة

الصافية بالطن

السنوات	المانية	أمريكية	بريطانية	دنماركية	فرنسية	يونانية	إيطالية	يابانية	هولندية	نرويجية	سويدية	جنسيات اخرى
1880 - 1870	12	1	761	4	83	؟	27	؟	41	4	1	66
1890 - 1881	26	؟	780	؟	70	؟	27	1	38	6	-	42
1900 - 1891	95	2	700	2	63	؟	19	10	43	10	؟	56
1910 - 1901	156	3	632	6	60	1	14	16	47	6	2	66
1911	152	؟	640	6	45	1	11	20	53	3	5	64
1912	149	؟	634	7	39	1	18	16	61	5	7	63
1913	167	؟	202	9	47	3	15	17	64	5	6	65
1914	109	؟	655	8	41	7	19	18	72	5	7	49

الدول التي استعملت القناة أكثر من غيرها حسب رتيب مرور سفنها

السنوات	الدول
1880 - 1870	بريطانيا - فرنسا - هولندا - إيطاليا - المانيا - النرويج
1890 - 1881	بريطانيا - فرنسا - هولندا - المانيا - إيطاليا - النرويج
1900 - 1891	بريطانيا - المانيا - فرنسا - هولندا - إيطاليا - النرويج - اليابان
1910 - 1901	بريطانيا - المانيا - فرنسا - هولندا - اليابان - إيطاليا
1914 - 1911	بريطانيا - المانيا - هولندا - فرنسا - اليابان - إيطاليا

حركة مرور السلع من الغرب الى الشرق عبر القناة بالنسبة للبضائع الرئيسية (بالآف الاطنان للوزن) بين

عامي (1910 - 1913)

السنوات	الاسمنت	الاسمدة المعدنية والكيمياوية	الفحم والكوك	مهمات السكة الحديدية	المعادن المصنوعة والآلات	الورق ومعجون الخشب	البتترول	الملح	الغلال ومشتقاتها	منتجات مختلفة
1910	109	81	1014	714	474	+	379	375	+	5383
1911	101	124	1091	817	561	+	485	455	+	5863
1912	341	182	967	509	1525	+	465	432	+	5361
1913	439	305	1193	598	2299	+	510	449	+	5627

حركة مرور السلع من الشرق الى الغرب عبر القناة بالنسبة للفئات الكبرى من البضائع بألاف الاطنان بين

عامي (1910 - 1913)

السنوات	الغلال	البتترول ومشتقاتها	المعادن واركزتها	الحاصلات الرئيسية	مواد النسيج والالياف	الفحم والكوك	منتجات مختلفة
1910	3282	92	1192	3060	1854	+	4526
1911	3499	235	1190	2912	1765	+	5451
1912	4560	275	1232	2652	1669	+	5274
1913	3979	2910	1560	2656	1741	+	4229

قوة حمولة البواخر العائدة لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية ووكالاتها

ساعة/ميل عدد	القوة / عدد الركاب	الحمولة / طن	اسم الباخرة	القائد اسم القبودان
15	256	1115	كيثتة	سيورت
12	200	1536	ينبه	هوسبنت
12	200	1554	يزوليا	كلبت
12	180	1615	سملا	رابنسن
12	200	1552	كيلوه	بون
12	180	1271	بغداد	واينهيدي

وهكذا قصر طريق قناة السويس لإصحاب السفن المسافة الى اكثر من (400) ميل بحري، هذا بالإضافة الى عوامل اخرى كتقليل المصروفات في الوقود ورواتب البحارة وزيادة عدد السفن للباخرة الواحدة وعدم تلف السلعة المراد ايصالها الى اماكن الاستهلاك ووصول السلع الاستهلاكية الى الاسواق الاستهلاكية بسرعة اكثر من قبل ومن الجداول السابقة يتضح لنا سيطرة السفن البريطانية واستأثارها بالنشاط التجاري المار عبر القناة الى منطقة الخليج العربي والشرق بشكل عام عبر الطريق الجنوبي ثم تلتها فرنسا التي تدرجت الى المرتبة الثالثة نتيجة للمنافسة الالمانية بعد عام 1891، ثم جاءت القوى الدولية الاخرى: هولندا وايطاليا والنرويج واليابان التي اشتد التنافس فيما بينها في النشاط التجاري المار عبر القناة الى المنطقة لذلك نجد تلك القوى ترتيبها في تغير مستمر

بالنسبة لنشاطها التجاري المار عبر القناة للمنطقة بين عامي 1869 و 1914 الذي اخذ بالتزايد، كما اشترت هذه الجداول ازدياد معدلات التجارة المارة ومجموع حمولاتها وعدد المرات التي مرت بها وعدد المسافرين لدرجة اكبر من قبل واكثر في معدلاتها عما في الطرق الدولية الاخرى وكذلك الحال بالنسبة لحركة مرور السلع كما ونوعاً بين الشرق والغرب وبالعكس، مؤشراً بذلك دخول عهد جديد واذا ما قارنا هذه البيانات بالبيانات التي جاءت بعد عام 1914 نجد التميز اكثر والارقام اصبحت هائلة مجسدة ان العالم اصبح مدينة صغيرة بظل وجود القناة التي قربت بين الشرق والغرب. واتجهت السياستين البريطانية والفرنسية بين عامي 1869 و 1914 الى فرض السيطرة المطلقة على مصر مما يعني السيطرة على قناة السويس وبالتالي السيطرة على تجارة الخليج العربي والشرق بشكل عام المارة بهذا الطريق وعلى الرغم من فاعلية السياسة الفرنسية بهذا الاتجاه الا ان السياسة البريطانية كانت اكثر فاعلية في تحقيق السيطرة البريطانية على مصر وبالتالي على القناة والتجارة المارة بهذا الطريق الى الخليج العربي والشرق بشكل عام.

اثر قناة السويس في ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية

ادى ظهور فكرة الوصل بين البحرين الأحمر والمتوسط في التاريخ الحديث الى ظهور مشاريع لمواصلات جديدة بين الشرق والغرب مبعثها ان القوى الاستعمارية الاوربية الكبرى، قد دخلت في صراع محموم فيما بينها من جهة ومع القوى الاقليمية في الشرق من جهة اخرى للسيطرة على تجارة ومقدرات الشرق الاقتصادية الامر الذي جعل تلك القوى تعمل للسيطرة على طرق المواصلات بين الشرق والغرب رغم ان طريق رأس الرجاء الصالح كان مستخدم من قبل تلك القوى الا ان اهتماماتها كانت تتجه نحو طرق النقل والتجارة الدولية التقليدية لمشاريعها الجديدة لاسيما بريطانيا وفرنسا وروسيا والمانيا⁽²³⁾.

اما بريطانيا فقد اهتمت بالطريق الشمالي ولم تهتم كثيراً بطريق رأس الرجاء الصالح، إلا انها تركت هذا الطريق واتجهت فيما بعد الى الطريقان الاوسط والجنوبي الى جانب استخدام طريق رأس الرجاء الصالح⁽²⁴⁾. ومع ظهور مشاريع الوصل بين البحرين الاحمر والمتوسط اتجهت مشاريعها الى معارضة فكرة انشاء مشروع قناة السويس وظلت تعمل ضد المساعي الفرنسية بهذا الاتجاه لدى سلاطين الدولة العثمانية وحكام مصر لأنها كانت تريد ان تستأثر بهذا المشروع لنفسها⁽²⁵⁾. واخذت تروج لمشاريعها القديمة على الطريقان الاوسط والجنوبي والتي تهدف الى ربط البحر المتوسط بالخليج العربي عبر سوريا والعراق ومنه الى بلاد فارس والهند ثم الى ارجاء قارة اسيا والشرق بربط نهر الفرات بالبحر المتوسط بشكل مباشر وتدشينه للملاحة البحرية، او بشكل غير مباشر من خلال تعبيد طريق بري او انشاء سكة حديد تربط شرق البحر المتوسط بنهر الفرات الذي تدشنه الملاحة البحرية، وامام تعذر نهر الفرات للملاحة البحرية اتجهت المشاريع البريطانية الى انشاء سكة حديد تمتد من لندن الى الهند عبر الشام والعراق تسير بمحاذات نهر الفرات الى بغداد فالبصرة والخليج العربي ومنها الى بلاد فارس والهند ومنهما الى عموم قارة اسيا اذ سمي هذا المشروع بمشروع سكة حديد انكلترا - الهند او سكة حديد الفرات فيما بعد⁽²⁶⁾. وظهرت الحكومة البريطانية ووزارة المستعمرات بعشرات المشاريع بهذا الاتجاه، هذا الى جانب مشاريع لسكك حديد تربط

البحر المتوسط بالبحر الاحمر، والبحر المتوسط بالخليج العربي عبر الجزيرة العربية ماراً ببرزخالسويس، واخرى تربط بلاد فارس بالخليج العربي والعراق،

لكن فتور الحكومة العثمانية اوقف تنفيذ هذه المشاريع الى جانب عوامل داخلية وخارجية اخرى⁽²⁷⁾. رغم ذلك إلا أن الحكومة البريطانية لم تقتر واخذت تعمل على كسر الرفض العثماني وحمل الاخيرة على قبول المشاريع البريطانية بأنشاء سكة حديد (الاسكندرية - القاهرة - السويس) بين عامي 1853 - 1857 بعد ان حصلت على هذا الامتياز من حاكم مصر عام 1851 كي يكون بديل عن قناة السويس والى جانب ذلك انشاء شركة البواخر الشرقية البريطانية خطأً تجارياً بين الهند وبريطانيا عبر البحرين الاحمر والمتوسط ماراً ببرزخ السويس عام 1861⁽²⁸⁾. كما أنشاءت بريطانيا الخط البرقي الاوربي لصالح الدولة العثمانية في نفس العام الذي امتد من لندن عبر اوربا واسيا الصغرى والعراق حتى الفاو والخليج العربي ومنه الى بلاد فارس والهند الذي وسع فيما بعد ليمتد الى مناطق النفوذ العثماني والبريطاني الاخرى في الشرق عام 1869 مع خطوط البرق والتلغراف الاخرى وهي كثيرة واعتبرت الحكومة البريطانية هذا كافي لتأمين مصالحها في الخليج والهند والشرق. واخذت اتجاهات مشاريعها تتجه نحو الاهتمام بشكل اكثر في هذا الجانب والظهور بمشاريع جديدة تربط بهذا المشروع⁽²⁹⁾ لقد ظهرت بريطانيا بهذه المشاريع منذ بداية القرن التاسع عشر الميلادي لمناهضة المشاريع الفرنسية التي سبقتها في هذا المجال ومشروع تأمين الاتصال بين البحرين الاحمر والمتوسط الذي اعطته فرنسا الاولوية على حساب مشاريعها الاخرى على الطريق الاوسط بين البحر المتوسط والخليج العربي عبر الشام والعراق او تلك التي تمر ببلاد فارس الى الخليج وغيرها من المشاريع التي كان لفرنسا السبق في طرحها قبل المشاريع البريطانية والروسية والالمانية التي جاءت بعدها وتحمل نفس الافكار والطروحات⁽³⁰⁾. وبهذا الصدد جاءت روسيا متأخرة بعد فرنسا وبريطانيا في المحاولة لأنشاء مشاريع لسكك حديدية تربط البحر المتوسط بالخليج العربي وبلاد فارس والهند الى جانب مشاريعها الاخرى التي تحاول ربط روسيا بأسيا الوسطى عبر تركستان ببلاد فارس والخليج العربي الى الهند بشكل مباشر او عبر العراق ومن ثم الى الخليج العربي ثم الى الهند وربط هذه الشبكة بالشبكة الاخرى المزمع انشاءها والتي تمتد من شرق البحر المتوسط حتى الخليج العربي عبر سوريا والعراق، ولما كانت روسيا في حالة عداء وحرب مع الدولة العثمانية ما جعل مشاريعها غير قابلة للتنفيذ وجهودها بهذا الصدد تفشل باستثناء مشاريعها عبر بلاد فارس⁽³¹⁾. لقد ظهرت هذه المشاريع بمجرد طرح فكرة الوصل بين البحرين الاحمر والمتوسط لتدشين طريق دولي جديد ينافس طريق قناة السويس، المزمع انشاءها ومن جانب آخر لعبت عوامل عديدة دوراً كبيراً في ايقاف تنفيذ هذه المشاريع الا ان نجاح فرنسا في الحصول على امتياز انشاء مشروع قناة السويس عام 1854، التي افتتحت للملاحة الدولية في 17 تشرين الثاني 1869 دشن طريق آخر ومتميز للنقل والمواصلات والتجارة الدولية اذ أمنت هذه القناة الاتصال واختصر المسافة والزمن بين الشرق والغرب حيث قللت قناة السويس المسافة التي تقطعها السفن البحرية بين الشرق والغرب الى اكثر من النصف عما كانت تقطعه بطريق رأس الرجاء الصالح البالغ طوله (10600) ميل في حين بلغ طول الطريق الدولي المار بقناة السويس (4400) ميل الامر الذي ترتب عليه اختصار المسافة والزمن وتقليل النفقات والاجور على النقل التجاري بين الشرق والغرب وجلب عائدات جديدة

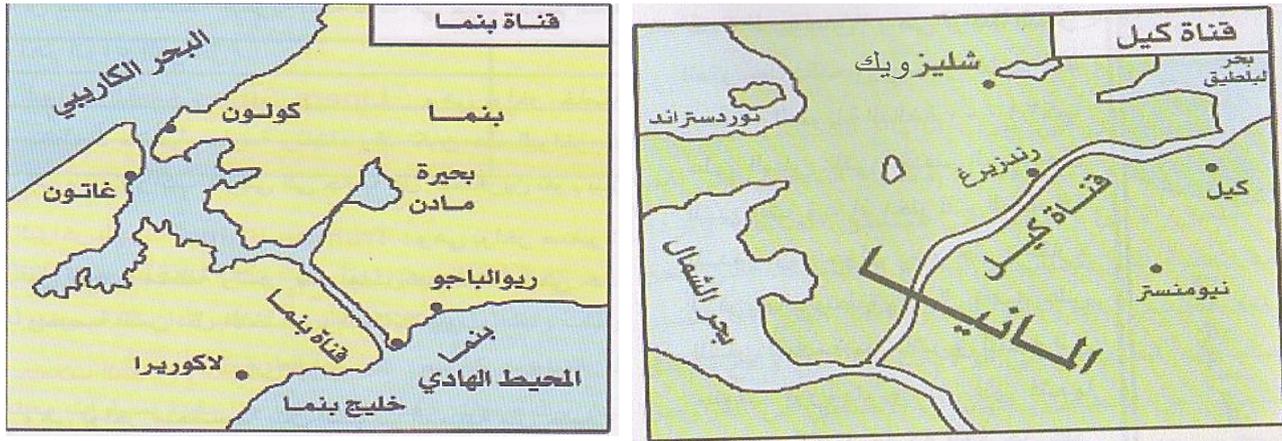
للتجارة الدولية تلك في منطقة وموانئ الخليج العربي والشرق بشكل عام⁽³²⁾. اذ قلل تدشين قناة السويس للملاحة الدولية المسافة والزمن بين الشرق والغرب لدرجة كبيرة جداً لاسيما بعد تطور صناعة السفن واكتشاف البخار وغيرها، فالسفن التي كانت تبحر من لندن الى الكويت على سبيل المثال عبر قناة السويس توفر (4800) ميل بحري من طريق رأس الرجاء الصالح وهذا استلزم من القوى الدولية بشكل عام والاوربية بشكل خاص والتي لها مشاريع بخصوص طرق النقل والمواصلات الدولية اقامة شركات وخطوط ملاحية بين الغرب والشرق⁽³³⁾ واخذت اعدادها ونشاطاتها في ميدان النقل والمواصلات والتجارة بالاضطراد، ويمكن ملاحظة ذلك من الجداول السابقة⁽³⁴⁾: مما يعني ازدياد النشاط التجاري كماً ونوعاً بين الشرق والغرب عبر الخليج العربي واتساع العلاقات التجارية وازدهارها بشكل مضطرب كما كان له انعكاسات كبيرة وعميقة على المستقبل السياسي والاقتصادي والاجتماعي لكل الاطراف بشكل عام وامارات الخليج العربي بشكل خاص⁽³⁵⁾. حيث ادى هذا الحدث الاستراتيجي المهم وما رافقه من تطور وسائل النقل البحري المستغلة في النقل التجاري الدولي بدرجة كبيرة ومستمرة الى اختصار المسافة والزمن التي تقطعها السفن بين الشرق والغرب الى النصف، هذا ناهيك عن الحالة الطبيعية لهذا الطريق من حيث طبيعة الملاحة والاحوال الجوية التي يمكن ان تؤثر في الملاحة وغيرها من الامور التي تسجل لصالح طريق السويس بدرجة كبيرة جداً عن الطرق الاخرى وبالأخص طريق رأس الرجاء الصالح وهذا بدروه القى بضلاله على تطور ميدان النقل والمواصلات الدولي وزيادة حجم التجارة المتبادلة بين الشرق والغرب بشكل عام⁽³⁶⁾. لقد اعاد افتتاح القناة النشاط التجاري والحياة الى طرق النقل التقليدية بعد ما اسبابها من تحول نشاط النقل والتجارة الى طريق رأس الرجاء الصالح كل هذه الامور جعلت بريطانيا تعيد النظر في حساباتها فيما بعد ورغم حصول الاخيرة على وضع مساوي لفرنسا في القناة عام 1875 بشرائها لأسهم الحكومة المصرية في القناة وضمانها حرية الملاحة المطلقة في القناة لكل الامم بموجب اتفاقية الاستانة (معاهدة القسطنطينية) عام 1888 الا ان الحكومة البريطانية لم تعتبر هذا كافياً اذ عادت الى الظهور بمشاريع سكك الحديد القديمة بعد تعديلها وتطويرها⁽³⁷⁾. وفي نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين عادت مشاريع سكك الحديد الاوربية الرامية الى ربط الشرق بالغرب عبر سوريا والعراق على يد البريطانيين والفرنسيين والروس والالمان مرة اخري وهذه المرة دخلوا في صراع من أجل الفوز بهذا الامتياز من الدولة العثمانية وفي النهاية استطاعت المانيا الفوز بهذا المشروع وابتعدت بريطانيا وفرنسا وروسيا وبعد مساومات دولية، وتعديل في المشروع لصالح بريطانيا اصبحت هذه المشاريع المتعددة قائمة بشكل جزئي بـ (سكة حديد برلين - بغداد) مع بداية القرن العشرين⁽³⁸⁾ وفي خضم منافسة مشروع قناة السويس من جانب اخر ظهر البريطانيون والروس والالمان والفرنسيون بمشاريع لسكك حديد بين الشرق والغرب من أجل تعزيز نفوذهم في الشرق بالدرجة الاولى ومنافسة مشروع القناة الذي حصلت فيه تلك القوى الى وضع متكافئ ومتساوي فيه حيث ظهرت فرنسا بمشروع حديدي يرمي الى ربط سواحل افريقيا الغربية الخاضعة للنفوذ الفرنسي بسواحلها الشرقية عبر روافد حوض نهر النيل، والذي ردت عليه بريطانيا بمشروع حديدي معاكس يخترق القارة الافريقية من الشمال الى الجنوب ليربط القاهرة برأس الرجاء الصالح، وفي خضم هذه المنافسة تمكنت بريطانيا من اجهاض المشروع

الفرنسي بأحتلال السودان عام 1898، كما اجهضت مشروع الماني برتغالي مشابه في وقت سابق⁽³⁹⁾. كنتيجة من نتائج تدشين قناة السويس للملاحة الدولية.

كما ظهرت القوى الدولية الكبرى بمشاريع لمواصلات بحرية تهدف الى انشاء قنوات بحرية تخترق القارة الافريقية من الغرب الى الشرق واخرى تمتد من خليج العقبة الى البحر المتوسط عبر وادي الاردن⁽⁴⁰⁾. الا ان التنافس والصعوبات الطبيعية جعلتها غير قابلة للتحقيق، لقد احدثت قناة السويس ثورة في ميدان النقل والمواصلات الدولي بما احدثته من تطور لطرق النقل والمواصلات الدولية وتعددتها وزيادة حجم التجارة المتبادلة بين الشرق والغرب كما ونوعاً بدرجة كبيرة جداً⁽⁴¹⁾. فبعد افتتاح القناة انفرط عقد مشاريع وخدمات البريد البري وسكك الحديد والبخار والمشاريع البرقية (التلغراف) واتسعت بدرجة كبيرة لربط الشرق بالغرب وربط هذه المشاريع والخدمات بشبكة واحدة لتأمين الاتصال بين اوربا والخليج العربي كمرحلة اولى واواسط اسيا والشرق الاقصى وانحاء العالم كمرحلة ثانية الامر الذي عزز الأمن على طول طرق النقل والمواصلات والتجارة الدولية البرية والبحرية، الأمر الذي ترتب عليه ازدياد انسيابية المعلومات الاقتصادية بين الشرق والغرب ومظاهر التطور التكنولوجي من العالم الغربي المتقدم الى الشرق في كل مجالات الحياة ومنها وسائل وطرق النقل والتجارة والصناعة والزراعة والتعليم.... الخ مما ترتب عليه ازدياد حجم التبادل التجاري بين الشرق والغرب بشكل مضطرد ومضاعف وبدرجة غير مسبوقه وفي تزايد مستمر كما ونوعاً مع تطور وسائل وطرق النقل والمواصلات التي اصبحت امراً حتماً بعد افتتاح القناة⁽⁴²⁾.

فوسائل وطرق النقل البرية والبحرية الدولية تغيرت وتطورت بدرجة كبيرة كنتيجة من نتائج افتتاح قناة السويس من جانب ومن جانب آخر فإن مشاريع النقل التي لم تسنح لها الفرصة لتتري النور في أطار منافستها لمشروع قناة السويس والتي ظهرت بها الدول الكبرى تحقق جزء كبير منها بشكل منفصل ومجزء في البلدان التي تمر بها تلك المشاريع في الشرق والغرب بعد تغير الانظمة السياسية وتوجهاتها ومساعي بعض الدول الكبرى وربط قسم منها اقليمياً مع دول الجوار وغيرها واخرى ظلت مشاريع وطنية منشأة وغير مربوطة اقليمياً، وبمعنى آخر ان مشاريع الدول الكبرى في ميدان طرق النقل والمواصلات التي لم تتحقق اصبحت قائمة ولكن ليس كما طرحته الدول الكبرى وانما كمشاريع مجزئة ينقصها الربط كمشروع واحد متصل غير مجزء.

ان انعكاس افتتاح القناة على ازدياد حجم التجارة المتبادلة بين الشرق والغرب كما ونوعاً بشكل مضطرد ادى الى افتتاح مشاريع اخرى شبيهة بمشروع قناة السويس لربط الشرق بالغرب رغم ان امكانية تحقيقها كانت تواجهه صعوبات سياسية و استراتيجية متمثلة بالصراع الدولي بين قوى الاستعمار وعلى تلك المشاريع الى جانب عوامل طبيعية وبشرية تحد من امكانية تحقيقها، الا ان ما احدثته قناة السويس في ميدان النقل والمواصلات والتجارة الدولية وغيرها ذلل هذه الصعوبات وحتم قيام هذه المشاريع كقناة كليل وقناة بنما ومشاريع اخرى،



وساهم انجاز هذه المشاريع في تطور طرق النقل والمواصلات والتجارة الدولية وانعكس هذا بدوره على ازدياد معدلات التبادل التجاري بين الشرق والغرب كماً ونوعاً وتبادل المعلومات والتكنولوجيا بدرجة اكبر⁽⁴³⁾. ومن جانب آخر اوقفت هذه الصعوبات تحقيق مشاريع اخرى وجعلتها لا تبصر النور، لكن مع التطور التكنولوجي المستمر للبشرية جعل هذه المشاريع مطروحة وقابلة للتحقيق في كل وقت ولم تنتهي لأن التطور التكنولوجي ذلل الصعوبات الطبيعية والبشرية منها فلم يعيق تحقيقها سوى الارادة الدولية فقط⁽⁴⁴⁾.

لقد ساهم افتتاح القناة واكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين في ازدياد الأهمية الاستراتيجية لمنطقة الخليج العربي باعتبارها العقدة التي تمر بها كل طرق النقل والمواصلات الدولية وبالتالي اصبحت تهيمن عليها واصبحت الاخيرة محور الاستراتيجيات الدولية لا سيما للدول الاستعمارية الكبرى التي اخذت تطلق عليها مسميات عديدة منها منطقة الصراع المحتوم ومنطقة الصفر الدولية وغيرها من المسميات في خضم استراتيجياتها للسيطرة والبقاء كقوة دولية رقم (1) والتي تستلزم سيطرة قوة دولية واحدة على المنطقة سياسياً واقتصادياً وعسكرياً من جانب وضمان عدم حدوث صدام او نزاع للدول الكبرى فيها من جانب آخر لأن ذلك قد يؤدي الى نشوب حرب عالمية مدمرة... أي التعامل مع الامر بحساسية حتى لا يؤدي الى ما لا تحمد عقباه وهو جوهر عمل استراتيجيات السيطرة لتلك الدول، وهذا الامر يجعل المنطقة وطرق النقل والمواصلات، التجارة الدولية عرضة للخطر والتأثر باستراتيجيات ونشاطات تلك الدول والدول الاخرى التي تسعى ان تكون لها مكانة بين الدول الكبرى.

الخاتمة

بعد الانتهاء من موضوع الدراسة والبحث يمكن القول بالاستنتاجات التالية:

كان افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية في 17 تشرين الثاني 1869 اهم الاحداث والمتغيرات الاستراتيجية التي شهدها العالم والتي ساهمت في تغيير التاريخ الانساني وتطور البشرية ولا زالت البشرية تعيش نتائجها وافرازاتها المتزايدة بشكل مستمر فأثارها لم تقف عند الافتتاح او بعده وانما لا زالت مستمرة وفي كل ميادين الحياة واول هذه الميادين هو ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية فمشروع القناة كان له اثراً كبيراً في هذا الميدان حتى قبل ان تصبح القناة واقعاً ملموساً فبمجرد طرح القناة كمشروع وفكرة للتنفيذ على الدولة العثمانية من قبل الدول الكبرى وفي مقدمتها فرنسا كان له أثر في ظهور مشاريع لطرق نقل ومواصلات اخرى لربط الشرق بالغرب من قبل الدول

الاوربية الكبرى وفي مقدمتها بريطانيا وفرنسا وروسيا والمانيا وغيرهم وتحقق على ارض الواقع قسم من هذه المشاريع وساهمت عوامل عديدة في عدم تحقيق القسم الاكبر منها، ونتيجة لما أحدثته قناة السويس من اثار استراتيجية في كافة ميادين الحياة بشكل عام وميدان طرق النقل والمواصلات والتجارة والاقتصاد بشكل خاص اصبحت هذه المشاريع واقعاً ملموساً ولكن ليس كما طرحته الدول الكبرى كمشروع واحد متصل وانما كمجموعة مشاريع مجزئة على اراضي الدول التي تمر بها قسم منها مرتبط اقليمياً بالمشاريع الاخرى وقسم منها غير مرتبط لاسيما في مجال سكك الحديد والطرق المعبدة السريعة والنهرية.

ومن جانب آخر فقد أمنت قناة السويس الاتصال واختصرت المسافة والزمن بين الشرق والغرب الى اكثر من النصف عما كانت تقطعه بطريق رأس الرجاء الصالح البالغ طوله (10600) ميل مما ترتب عليه اختصار المسافة وتقليل الزمن والنفقات والاجور على النقل التجاري بين الشرق والغرب في الطريق الدولي الجديد المار بقناة السويس والبالغ طوله (4400) ميل وكان لهذا المتغير الاستراتيجي انعكاسات هائلة على تزايد وتطور التجارة كما ونوعاً بين الشرق والغرب بدرجة كبيرة وجلب عائدات جديدة للتجارة الدولية تلك مما ترتب عليه ازدياد حجم التبادل التجاري ونقل مظاهر التطور التكنولوجي بين الشرق والغرب في كل مجالات الحياة وهذا الامر حتم تطور خطوط الملاحة والنقل البحري وتعدد الشركات المتعددة الجنسيات العاملة في هذا المجال وقبل هذا وذاك فقد اعادت قناة السويس الحياة والنشاط التجاري المار بطرق النقل التقليدية بعد تعرضها للتدمير جراء تحول نشاطها الى طريق رأس الرجاء الصالح واخرجت الشرق والمنطقة العربية من دوامة الانكماش الاقتصادي وساهمت في زيادة معدلات تجارتها وتطور اقتصادياتها كما حتم افتتاح القناة الازدياد المستمر المضطرب والمتطور في التبادل التجاري والاقتصادي والنقل التجاري بين الشرق والغرب ولا سيما النقل البحري الارخص بين وسائل النقل الاخرى لقد ساهمت قناة السويس بتطور طرق ووسائل النقل الاخرى بين الشرق والغرب في اطار منافسة الاخيرة لها خصوصاً في مجال سكك الحديد والبريد البري والبرق (التلغراف) والطرق المعبدة السريعة والنهرية ووسائلها كما ساهمت القناة في قيام مشاريع لقنوات بحرية اخرى مثل قناة كييل وقناة بنما ومشاريع اخرى اسهمت في تقليص المسافة والزمن بين الشرق والغرب واسهمت في تطور التجارة والاقتصاديات وغيرها من النتائج التي اسهمت في خدمة البشرية كما ساهمت قناة السويس في ظهور مشاريع لم يكتب لها النجاح بالتنفيذ لكنها مع تطور البشرية ظلت قائمة وقابلة للتنفيذ في أي وقت وزمان ولم تنتهي وقيامها مرتبط بالإرادة الدولية ومن جانب آخر اسهمت القناة في تطور الاستراتيجيات الدولية للسيطرة والبقاء كقوى متقدمة من خلال الهيمنة والتأثير على طرق النقل بين الشرق والغرب وعمقها الاستراتيجي في المنطقة العربية بشكل عام والخليج بشكل خاص وساهمت في تطور وتعدد استراتيجيات تلك الدول وزاد من اهتماماتها في السيطرة على المنطقة العربية بشكل عام والشرق الاوسط والخليج العربي بشكل خاص.

المصادر والهوامش

1- قدرى قليعي: الخليج العربي بحر الاساطير، ط2، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 1992، ص

- 2- عبد الامير محمد امين: المصالح البريطانية في الخليج العربي 1747 - 1778 م، ترجمة هاشم لازم كاظم، مطبعة الارشاد، بغداد - 1977، 10 - 11، مصطفى عبدالقادر النجار واخرون، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، 1984، ص11.
- 3- شوقي علي ابراهيم الالوسي: الصراع الدولي على المحيط الهندي واثره على امن الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية - الجامعة المستنصرية، 1981، ص 22 - 24، طارق الحمداني ومي فاضل الربيعي ; الخليج العربي في مجلة المقتطف المصرية، ط1، دار الوراق للنشر، بيروت، 2010، ص 387.
- 4- ابي عبدالله محمد بن محمد الادريسي: نزهة المشتاق في اختراق الافاق، المجلد الاول، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد، د.ت، ص 467 - 5.9، ابي اسحاق ابراهيم بن محمد الاصطخري، مسالك الممالك، دار صادر، بيروت، 1927، ص، 18 - 39.
- 5- طارق نافع الحمداني ومي فاضل: المصدر السابق، ص 379 - 381.
- 6- عبد الامير محمد امين: المصدر السابق، ص 10 ; عبدالقادر النجار واخرون: المصدر السابق، ص 114.
- 7- اسماعيل احمد ياغي: العالم العربي الحديث: مكتبة العبيكان، الرياض، 1997، 187 - 220.
- 8- عبد الامير محمد امين: المصدر السابق، ص 10، عبدالقادر النجار واخرون: المصدر السابق، ص 114.
- 9- محمود علي الدوار: الخليج العربي والعمل العربي المشترك، مطبعة الارشاد، بغداد، 1980، ص 29.
- 10- يوميات رحلة فاسكو دي كاما وتقرير رحلة دوز سانتوس، ترجمة عبدالرحمن عبدالله الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995، ص13، زهدي عبدالمجيد سمور، تاريخ ساحل عمان السياسي، منشورات ذات السلاسل، الكويت، 1985، ج1، ص 17.
- 11- جمال زكريا قاسم، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، امارات الخليج العربي في عصر التوسع الاوربي الاول 1507 - 1840، دار الفكر العربي، القاهرة، 2001، ج1، ص 45 - 50، شوقي عبد القوي عثمان، التجارة في المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية 661 - 1498، الكويت، 1990، ص 67 - 83، مسلم طه التكريتي، الصراع على الخليج العربي، بغداد، 1966، ص 20 - 25.
- 12- شوقي الضيف، الرحلات، دار المعارف، القاهرة، ط2، 1956، ص10 - 11 ; جمال حمدان، استراتيجية الاستعمار والتحرير، دار الشروق، بيروت - القاهرة، ط1، 1983، ص 59 - 61.
- 13- خضير نعمان العبيدي: قناة السويس، مطبعة المعارف، بغداد، 1955، ص 11، محمد عبدالرحمن برج: قناة السويس في مئة عام، دار المعارف، مصر، 1969، ص 23 -
- 14- خضير نعمان العبيدي: المصدر السابق، ص 12 - 13.

- 15- محمد عبدالرحمن برج: المصدر السابق، ص 13 ; بلقاسم رحمانى حرفوش: الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الافريقي، مؤسسة الاسراء للنشر والتوزيع، القاهرة، 1998، ص 20 - 22.
- 16- خضير نعمان العبيدي: المصدر السابق، ص 17 - 18.
- 17- خضير نعمان العبيدي، المصدر نفسه، ص 20.
- 18- محمد صبري: فضيحة قناة السويس في القرن التاسع عشر حقائق جديدة عن دي ليسبس وشركته، المطبعة العالمية، القاهرة، 1958، ص 17.
- 19- نجيب صالح: تاريخ العرب السياسي 1856 - 1956، ط1، مطبعة دار اقرأ بيروت، 1995، ص 39 - 56.
- 20- محمد عبدالرحمن برج: المصدر السابق، ص 18 - 19.
- 21- كارل بروكلمان، تاريخ الشعوب الاسلامية، نقلة الى العربية نبيه امين فارس ومنير البعلبكي، ط 7، دار العلم للملايين، بيروت، 1977، ص 575 - 576، نجيب صالح، المصدر السابق، ص 88 - 90.
- 22- محمد صبري: صفحات من تاريخ مصر (تاريخ مصر من محمد علي الى العصر الحديث) مكتبة مدبولي، القاهرة، د - ت، ص 91 - 94، عبداللطيف محمد الحمد، البحر الاحمر في الصراع العثماني البريطاني في الحرب العالمية الاولى، ط1، الرياض، 1994، ص 12 - 13.
- (*) خضير نعمان العبيدي، المصدر السابق، ص 103 ؛ فاروق عثمان اباطة، المصدر السابق، ص 371 ؛ محمد عبد الرحمن برج، المصدر السابق، ص 20...
- 23- قدرى قلجعي: المصدر السابق، ص 470 - 475.
- 24- ماكس فون اوبنهايم، من البحر المتوسط الى الخليج (العراق والخليج)، ترجمة محمود كبيبو، ط1، شركة الوراق، لندن - بيروت، 2009، ص 22؛ لوتسكي، تاريخ الاقطار العربية الحديث، ترجمة عفيفة البستاني، دار الفارابي، بيروت، 1971، ص 79؛ عبد الامير محمد امين، المصدر السابق ص 10 - 15.
- 25- محمد مصطفى صفوت، انكلترا و قناة السويس 1854 - 1952، القاهرة 1956، ص 3.
- 26- محمد مصطفى صفوت، المصدر نفسه، ص 17، لؤي بحري، سكة حديد بغداد، شركة الطبع والنشر الاهلية، بغداد، 1967، ص 13.
- 27- عبدالعزيز سليمان نوار، المصالح البريطانية في انهار العراق، المكتبة الانجلو - المصرية، القاهرة، 1968، ص 37.... ؛ عبدالمجيد كامل عبداللطيف، المنتظم في تاريخ العراق المعاصر 1914 - 1968، بغداد، 2008، ص 6 - 12.
- 28- لوتسكي، المصدر السابق، ص 184 - 185 ؛ عمر عبدالعزيز عمر، تاريخ مصر الحديث والمعاصر، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 1993، ص 279 - 300.
- 29- لوتسكي، المصدر السابق، ص 173 ؛ حسين محمد قهواتي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي 1869 - 1914، مطبعة الارشاد، بغداد، 1980، ص 160.

- 30- عمر عبدالعزيز عمر، المصدر السابق، ص 388 - 399، احمد طربين، تاريخ المشرق العربي، المطبعة الحديثة، دمشق، 1985، ص 312 و 334 - 335 ; حسين محمد قهواتي، المصدر السابق، ص 170 - 175.
- 31- احمد طربين، المصدر السابق، ص 302 - 311 و 331 - 335 ; جمال زكريا قاسم، المصدر السابق، ص 466 - 475، هادي طعمة: الخليج العربي في الاستراتيجيات الاستعمارية والبريطانية خاصة، بغداد، 1971، ص 23 و ص 34 35.
- 32- محمد صبري، صفحات من تاريخ مصر (تاريخ مصر من محمد علي الى العصر الحديث) مكتبة مدبولي القاهرة، (د. ت) ص 91 - 94، عبداللطيف محمد الحمد، البحر الاحمر في الصراع العثماني البريطاني في الحرب العالمية الاولى، ط1، الرياض، 1994، ص 12 - 13.
- 33- الهادي مصطفى ابو لقمة ومحمد علي الاعور، الجغرافية البحرية، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، الجماهيرية العربية الليبية، 1999، ص 183 - 184.
- 34- خضير نعمان العبيدي، المصدر السابق، ص 103 ؛ فاروق عثمان اباطة، المصدر السابق، ص 371 ؛ محمد عبد الرحمن برج، المصدر السابق، ص 20...
- 35- ناظم عبيد عواد، افتتاح قناة السويس واثرها على النشاط التجاري في الكويت 1869 - 1914، مجلة دراسات في التاريخ والاثار، العدد 48، 2015، ص 733 - 734.
- 36- خضير نعمان العبيدي، المصدر السابق، ص 152 - 157.
- 37- محمد مصطفى صفوت، المصدر السابق، ص 101 ; بيير نوفن، تاريخ القرن العشرين، تعريب نور الدين حاطوم، ط2، دمشق، 1961، ص 366.
- 38- جمال زكريا قاسم، المصدر السابق، ص 493.....
- 39- لوتسكي، المصدر السابق، ص 309 - 310 ; احمد الطرايين، المصدر السابق، ص 216 - 217.
- 40- خضير نعمان العبيدي، المصدر السابق، ص 97 - 99 ; نجيب صالح، المصدر السابق، ص 25 - 29.
- 41- لوتسكي، المصدر السابق، ص 309... ; احمد الطرايين، المصدر السابق، ص 216...
- 42- خضير نعمان العبيدي، المصدر السابق، ص 101 - 112.
- 43- شوقي الضيف، المصدر السابق، ص 25....
- 44- خضير نعمان العبيدي، المصدر السابق، ص 97 - 99، جمال زكريا قاسم، المصدر السابق، ص 464 ; نجيب صالح، المصدر السابق، ص 25 - 29.

References

- 1- Qadri Qulaami The Arab Golf is the Sea of the Legand 2ndEdition,printing and publishing company, Beirut, 1992, page 47-50.

- 2- Abdulameer Mohammed Ameen: The British's Interests in Arabic Golf 1747- 1778, translated by Hashim Hazim Khdim, Alershad press, Baghdad – 1977,10-11, Mustafa AbdAlkhadir Alnagarandothers, The Modern and Contemporary, Arabic Golf Studies Centre, Basra university, 1981, page 11.
- 3- Shawki Ali Abraheem Al-Alwsi: The International Struggle on Indian Ocean and its Influence on Arabic Golf security, unpublished M.A thesis, High institute for national's and communism studies- Almustanciriyah, 1981, pag 22-24, Tarig Al hamadani and MayeFadilALRubae Arabb Golf in AlmutgadfEgyptMayazin, filstediton, AL-warageenpuplishingftouse
- 4- Abdullah Mohammed bin Mohammed ALEdreesNuzhaAlmushag Fi Akhtirag Althaqafa AL diningahibravy, Borsoeed, D.t, page 467-509, AbiEshaqAbraheem bin Mohammed Al-starkhuri, Masalik AL mamalikAlsadir house, Beirute 1927, page 18-39.
- 5- Tariq NafaaAlhamdani and MayeFadil previous Source, page 379-381.
- 6- Abdulemeer Mohammed Ameen: previous source, page10; Abdalgadir Alnajjar and others: previous source 114.
- 7- Ismael Ahmed yagi: New Arabic World: Alekaban library, Alriyad, 1997 187-220.
- 8- Abdulemeer Mohammed Ameen Previous page10; AbdulqadirAlnajjar and others: Previous source, page page114
- 9- Mahmoud Ali Aldewar: Arabic World and Cooperative Golf work, Al-Reshadbaghdad, 1980, page 29.
- 10- Vasco De Gama's Journey diary and Doussantous' Journey, Translated by AbdulrahmanAbduallaAlshackh, General Egypton forum for books, 1995,page 13, ZouhdiAbdulmajeedsemor, The political history of Omand's coast, TlateAlselsilectpuplication, Alkuat, 1985, page 1, 17.
- 11- JemalzakariyaQasim, The Modern and Contemporary History of Arabic Golf, Arabic GdfEmarites in the first European expansion age 1507, 1840, AlfikirAlarabi house, Cairo, 20012. Page 45- 50, ShawkiAbdukawiothman, The Trade in Indian ocean, in the age Islamic Authority 661- 1498, Alkuat, 1990, 67 – 83, MoslimTahaAltikriti, The straggle on The Arab Golf, Baghdad, 1966, page 20 – 25.
- 12- Shawki AL-daf, The Adventures, Al-Maarif house, Cairo, second edition 1956, page 10 – 11, Jamal Hamdan, Occupation and librationstratigicsAlshourok house, Beirut – Cairo, first edition, 1983, page 59 – 61.
- 13 – KhudairNoamanAlobaidi: Alsiwiss Canal, Al-Maarif printing, Baghdad, 1995, page 11, Mohammed AbdulrahmanBorig: Alsiwiss Canal in 100 year, Almaarif house, Egypt, 1969, page 23.
- 14- KhudairAbassAlobaidi: previous source, page 12 – 13.
- 15 – Mohammed AbdalrahmanBorig: previous source page 13, BelkasimRehmaniHarfush: The Egypton Role of AljaziraAlarabia and midle east, Alesra foundation for publishing Cairo, 1998, 20 – 22.
- 16- KhudarNoamanAlobaidi, previous source, page 17 – 18, 20
- 17 – KhudairNoamanAlobaidi; page 20.
- 18- Mohammed Sabri: The scandle of siwiss canal in nineteenth century and new facts about De Lesbes and his company, Goble print, Cairo, 1958, page 17.
- 19- Najeeb Salah: The Political History of Arab 1856 – 1956, first edition, Aqraa print house Bairut, 1995, page 39 – 56.

- 20- Mohammed AbdalrahmanBorig: previous source, page 18 – 19
- 21- Carol Broclman, The history of Islamic people, Translated to Arabic by NabihAmeenfaris and MuneerAlbaalabki, seventh edition, Al-Alaam house, Bairut, 1977, 575 – 576, Nabeeb Salah, previous source, page 88 – 90.
- 22- Mohammed Sabri: pages from Egyption history 66 The history of Egypt from Mohammed Al: to modern era Medbuly library, Cairo, Dal – Taa, page 91 – 94, AbdullatifmohammedAlhamed, Red sea in the stragyle between otmanian and British in the first world war, first edition, Alriyad, 1994, page 12 – 13.
- 23- QudriKalachi, previous source, page 470 – 475.
- 24- MaxphoneOpenhime, From mediteranian to Gmohammedolf((Iraq and Golf)) Translated by Mahmoud Kebibow, first edition, Alwaraq company, London – Beirut, 2009, page 22, Lotish, The history of modern Arab history, Translated by AfifaAlbustani, Alfarabi house, Beirut, 1971, page 79, Abdulemeer Mohammed Ameen, previous source, page 10 – 15.
- 25- Mohammed Mostafasafwat, England and Alsiwiss canal 854 – 1952, Cairo 1956, page 3.
- 26 – Mohammed Mustafa Safwat, Previous source, Page 17, LawiBahri, Realway of Baghdad, Alahliyah printing and publishing, Baghdad, 1967, page 13.
- 27- AbdAlazizSlmanNawar, The British Interests in Iraqi Rivers, Anglo – Egyption Library, Cairo 1968, page 37, AbdAlmajeedKamilAbdlateef, Almontadam in the contemporary history of Iraq 1914 – 1968, Baghdad 2008, page 6 – 12
- 28 – Lotiski, preivous source, page 148 – 185, Omar AbdAlAziz Omar, modern and contemporary History of Egypt, Almarafa Al Jamiyah, Cairo 1993, page 279 – 300.
- 29 – Lotiski, previous source, page 173, Hussein Mohammed Qahueati, The commercial role of Basrah in the Arabic Golf 1869 – 1914, Al ershad press Baghdad, 1980, page 160.
- 30- Omar AbdAlAziz Omar preivous source, page 388 – 399, Ahmed Tarbeen, The History of Eastern Arab, Al- M atbaaAlheiditha, Dimasscus, 302 – 311 and 331 – 335, Jamal ZekriyahQassim, preivous source, 170 - 175.
- 31 – Ahmed Tarbeen, previous source, 302 – 311 and 331 – 335, TamalZekariyahQassim, previous source, page 466 – 475, HadiTuma: Arabic Golf in the Occupation Stratigies Especially Britian, Baghdad, 1971, page 23 and page 34 – 35.
- 32- Mohammed Sabri, pages from Egypt History The History of Egypt from Mohammed Ali to Modern eraMedbuli library Cairo, (D – T)page 91 – 94, Abdulatif Mohammed Al Hamad, A red sea in British-Otmanian struggle in first world war, First edition, Alriyad, 1994, 12 – 13.
- 33 – AlhadiMostafaAbulugimah and Mohammed Ali Al – Awar, The navial Geography, Aljemahiriyah house forth editing and publishing, Aljamahiriyah Al Arabiyah 1999, page 183 – 184.
- 34 – KudairNomanAlobadi, previous source, page 103, FaruqOttmanAbadh, previous source, page 371, Mohammed AbdalrahmanBorig, previous source, page 20...
- 35 – NadimobaidAwad, opening of Alsiwiss canal and its influence on trade activity in Kwout 1869 – 1914, Studies in History and Archiologymagzin, Number 48, 2015, page 733 – 734
- 36 – KudairNoamanAlobaidi, previous source 152 – 157
- 37 – Mohammed Mustafa safwat, previous source, 101, paper Novin, The History of Twentieth Century, Translated by Door AldeenHatun, second edition, Dimasscus 1961, page 366
- 38 – Jamal ZekariyahQasim, previous source, page 493...
- 39 – Lotiski, previous source, page 309 – 310, Ahmed Al Tarabeen previous source, page 216 – 217.

- 40 – KudairNoamanAlobaidi, previous source, page 97 – 99, NajeebSalih previous source, page 25 – 29.
- 41 – Lotiski, previous source, page 309..., Ahmed Al tarabeen previous, page 216.
- 42 – KhudairNoamanAlobaidi, previous source, page 101 – 112.
- 43 – Shawk: Aldaf, previous source, page 25....
- 44 – KhudairNoamanAlobaidi, previous source page 25 – 29.