

امتياز قناة السويس والتطورات التي صاحبها من ١٥٨٤ - ١٨٦٩

د. حميد عبد حمادي الدليمي

لمحة تاريخية

إن فكرة شق قناة تربط البحرين الأبيض المتوسط والأحمر ببعضها بفكرة قديمة قدم التاريخ ، ويرجع تاريخها إلى قدماء المصريين أي قبل سنة (٢٠٠٠ ق.م) ، زمن الأسرة الثانية عشرة ، وكان سنوسرت الثالث أول من فكر بشق قناة تربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر ، لكن الفكرة عطلت بسبب الأتربة التي ترسبت عام (٦١٠ ق.م) في عهد الملك نخاو الثاني ، غير أن الفراعنة استطاعوا شق ما عرف باسم قناة الفراعنة بين نهر النيل والبحر الأحمر ، وقد حاول الفرس زمن الملك دارا بن حتشوشب الذي حكم مصر عام (٥١٠ ق.م) ، لكنه لم ينجح في وصل البحيرة المرة بالبحر الأحمر إلا بوساطة قنوات صغيرة لم تستعمل إلا خلال الفيضانات^(١) ، ثم أصبحت هذه القنوات صالحة للملاحة في عهد الملك الإغريقي بطليموس الثاني عام (٢٨٥ ق.م) الذي أراد أن يصل بالبحر الأبيض المتوسط عبر برزخ السويس ، وذلك بشق قناة مستقيمة تخترق البرزخ وتصل البحرين بأقصر الطرق ، وهذه الفكرة نشأت في أذهان الأوربيين ، إلا أن بطليموس قد تخطى عن هذا المشروع لاعتقاده بأن سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعاً من سطح البحر الأبيض المتوسط^(٢) ، إلا أنه قام بحفر القسم الواقع بين البحيرة المرة والبحر الأحمر ، وبذلك أصبحت قناة السويس تصب في جوار مدينة السويس ، لكن سرعان ما أهملت في عهد البطالسة ، وبقيت على حالها إلى أن جاء الرومان عام (٥٨ ق.م) ، فقام الإمبراطور تراجان بحفر وتعميق وصلة جديدة بدأ أولها في بابلون (القاهرة القديمة) وكانت تصب في العباسية وتتصل بالبحيرة المرة ، لكن البيزنطيين أهملوها فأصبحت غير صالحة للملاحة ، وعندما جاء الفتح العربي الإسلامي لمصر بقيادة عمرو بن العاص عام (١٩ هـ - ٦٤٠ م) الذي أراد أن يحفر قناة تصل مباشرة بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر وتخترق السهل الممتد جنوب مدينة (الفرما)^(٣) ، لكن أمير المؤمنين عمر بن الخطاب رضي الله عنه عارض ذلك خشية من أن تتعرض مصر لفيضان البحر الأحمر ، وأراد استعادة شق قناة الرومان بغية تسيير السفن إلى الحجاز واليمن والهند ، ولذلك أعاد العرب المصريين شق القناة من بلبيس Bilbeis إلى البحيرات المرة ، وهكذا أنشئت القناة بين نهر النيل والبحر الأحمر ، وأطلق عليها اسم "خليج أمير المؤمنين" ، لكن هذه القناة تعطلت زمن العباسيين بسبب الخلاف الذي دب بين الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور وأهل المدينة ، كما حاول الخليفة العباسي هارون الرشيد شق قناة عبر برزخ السويس لربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ، لكنه خشي من استخدام البحرية البيزنطية لهذه القناة ، ثم عادت صالحة للملاحة زمن الفاطميين ، وخلال القرن السادس عشر عاد العثمانيون وخلال فترة ثلاثة قرون يفكرون أكثر من مرة في فتح قناة تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ، إلى أن تحقق المشروع في النصف الثاني من القرن التاسع عشر^(٤) .

أهمية القناة

لقد ارتبط تاريخ مصر الحديث بقناة السويس ، ومن حولها دارت أحداث هذا التاريخ وتشكلت وقائعه طبقاً لتطور أهمية القناة ، إذ إن مصر أشرفت على طريق التجارة بين الشرق والغرب منذ أواخر العصور القديمة ، وظلت تشرف على هذا الطريق خلال العصور الوسطى ، إلى أواخر النصف الثاني من القرن الخامس عشر ، حيث كانت تجارة الشرق تنقل إلى البحر الأحمر ، لتنقل عبر الأراضي المصرية في خليج السويس ، ثم طريق مائية أو برية إلى نهر النيل ، ومنها إلى موانئ مصر على البحر الأبيض المتوسط ، ثم تنقل إلى أوروبا عبر ثغور إيطاليا (البندقية وجنوة) ، ومنها إلى أوروبا .

وكانت مصر تتمتع بموقع جغرافي مهم ، وتتحكم بالمواصلات بين الشرق والغرب ، والسيطرة التامة على البحر الأحمر ، وعلى شرق البحر الأبيض المتوسط ، وكان المصريون هم الذين يشرفون على انتقال التجارة داخل حدود بلادهم ، وترتب على ذلك أن أصبحت مصر والبحر الأبيض المتوسط أهم الطرق التجارية بين الشرق والغرب ، وبقيت على هذه الحالة إلى قبل نهاية القرن الخامس عشر الميلادي ، ليشهد العالم تغييراً هاماً في وسائل النقل المختلفة وطرق المواصلات ، بعد أن كشف البرتغاليون وهم في أوائل الدول البحرية ظهوراً في العصر الحديث وفي اكتشاف الطرق البحرية الجديدة الطويلة .

فقد قام الرحالة فاسكو دي غاما في ٨ تموز عام ١٤٩٧م بالدوران حول رأس الرجاء الصالح ، وإعادة طرق التجارة إلى الهند وانتقال التجارة بين الشرق والغرب إلى هذا الطريق الجديد ، الذي يمتاز بأنه طريق بحري من أوله إلى آخره ، رغم أن الرحلة تستغرق ثلاثة أشهر . وبذلك شهد العالم أكبر انقلاب في طريق المواصلات منذ العصر القديم ، وفقدت مدينة البندقية تدريجياً ودول البحر الأبيض المتوسط وموانئ أهميتها ، وانتقلت هذه الأهمية إلى الدول الواقعة على المحيط الأطلسي (أسبانيا ، البرتغال ، هولندا ، وانكلترا) التي احتكرت تجارة الشرق كلها ، وفقدت الإسكندرية أهميتها بعد أن كان لها دور كبير في عهد البطالسة والرومان والعرب ، وقد أثر ذلك على مصر ، فأضعف من مركزها الاقتصادي وفقدت استقلالها السياسي ، وتحولت إلى ولاية عثمانية^(٥) .

ومما لا شك فيه أن هذا الوضع الجديد قد هدد دول البحر الأبيض المتوسط ، وخاصة فرنسا والبندقية التي رأت نفسها مهددة في تجارتها وقوتها السياسية والعسكرية ؛ لأن اكتشاف الطريق الجديد كان يتيح لدول الأطلسي الحصول على البضائع الشرقية بأسعار تقل كثيراً عما يتكلفه تجار البندقية ، وبالتالي تقل عن أسعار البنادقة ، الأمر الذي جعل البندقية تفكر في شق قناة عبر برزخ السويس لاستعادة الأهمية التجارية للبحر الأبيض المتوسط ، لذلك اقترح التجار البنادقة على حاكم مصر شق قناة على نفقتهم تصل النيل بالبحر الأحمر لكنه لم يقبل الاقتراح ، وألحوا في طلبهم لكن في النهاية لم يكن في وسعهم المخاطرة بتمويلها بأنفسهم ؛ وذلك بسبب الحرب المستمرة بين البنادقة والعثمانيين ؛ لأن البنادقة أرادوا صد تقدم العثمانيين في البلاد الواقعة شرق إيطاليا ، إضافة إلى الشكوك التي كانت تساورهم بخصوص وجود فرق في مستوى سطح البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ، والخوف من انهيار الرمال في القناة بعد حفرها ، كل هذه الأسباب قد حالت بين البنادقة وبين تنفيذ المشروع . يضاف إلى ذلك أن السلطان المملوكي لم يرَ فائدة في شق هذه القناة ، لعدم رغبة المسلمين في إعطاء الأجانب فرصة التغلغل في بلادهم حيث قطع كل سلطان عثماني عهداً على نفسه بعدم السماح لأي سفينة أجنبية باجتياز البحر الأحمر ؛ لأنهم كانوا يخشون من قيام إئتلاف يضم الأوروبيين والأثيوبيين ضد الدولة العثمانية . مما يهدد سلامة الأماكن الإسلامية المقدسة^(٦) .

إلا أن الدولة العثمانية لم تصمد أمام ضغط الدول الأوروبية ، فوافقت على السماح للسفن غير الإسلامية بالإبحار في البحر الأحمر من المنطقة الجنوبية في البحر الأحمر حتى جدة ، وبقيت المنطقة الشمالية بين جدة والسويس محرمة على السفن غير الإسلامية . ولما تبوأ علي بيك الكبير الحكم في مصر عام ١٧٦٨م وأعاد للبلاد مركزها القوي في المنطقة ، زاد اهتمام الفرنسيين والإنكليز بمصر ، وكان الإنكليز يودون لو فتح طريق البحر الأحمر إلى السويس لسفنهم الآتية من الهند والمحيط الهندي .

أما الفرنسيون فأرادوا الاستيلاء على تجارة الشرق وحرمان منافسيهم الإنكليز منها^(٧) . وحين خلفه محمد أبو الذهب عام ١٧٧٣م وافق على السماح للسفن الإنكليزية بالإبحار في البحر الأحمر حتى السويس ، وعقد اتفاقاً بهذا الخصوص مع شركة الهند الشرقية البريطانية الذي حدد بموجبه قيمة الرسوم الكمركية التي تؤخذ على البضائع . وبعد أن أصبحت فرنسا من الدول الأوروبية الكبرى في البحر الأبيض المتوسط بشواطئها الجنوبية ومينائها الكبير (مرسيليا) ، فوجّهت إلى تجارتها الخارجية ضربة كبيرة بانتقال تجارة الهند إلى يد البرتغاليين ، ثم إلى يد الأسبانيين بعد استيلائهم على البرتغال عام ١٥٨١م .

وقد استمر الفرنسيون باتصالاتهم في المنطقة بين عامي ١٦١٩-١٦٢٠م ، حيث دارت مفاوضات حول عقد معاهدة تجارية مع افتتاح مصنع بالمنطقة ، بعد ذلك انتقلت التجارة إلى الهولنديين والإنكليز^(٨) ، الأمر الذي جعل الملك الفرنسي لويس الرابع عشر يوجه تعليماته إلى سفيره في القسطنطينية دي لاهاي فانتيليه في آب ١٦٦٥م لبيان وجهة نظر فرنسا بشأن سيطرة الإنكليز والهولنديين على تجارة الهند الشرقية الواسعة ، حيث أوضح أن البضائع نفسها التي استولى عليها الإنكليز والهولنديون بسبب سيطرتهم على الطريق الجديد ، كانت تنقل عبر البلاد التابعة للسلطان العثماني ، فيتسلمها الفرنسيون ويوزعونها إلى الدول الأوروبية وإلى إيطاليا وألمانيا ، وذكر أن اكتشاف الطريق الجديد قد جرّ الخراب والدمار على تجارة فرنسا .

وعلى الرغم من ذلك استطاع الفرنسيون استخدام هذا الطريق منذ عام ١٦٦٤م ، ومنافسة الإنكليز والهولنديين الذين كانوا يتنازعون السيطرة على الطريق البري الجديد ، وفي الوقت نفسه لم يصرف التجار أنظارهم عن الطريق القديم وصبروا على الإقامة في مصر رغم سوء معاملة الحكام المماليك لهم ، وارتفع الكمارك إلى ٢٠٪ بدلا من ٣٪^(٩) .

وقد ترتب على ذلك أن ركزت فرنسا اهتمامها بالطريق القديم من خلال ثلاثة أهداف :

١. الحصول على امتيازات من الباب العالي لتخفيض الرسوم الكمركية ، لكي تضمن التفوق في منافسة طريق رأس الرجاء الصالح ، ثم الحصول على موافقة السلطان العثماني على فتح البحر الأحمر في وجه المراكب الأوروبية .

وقد استطاعت فرنسا الحصول على امتيازات من السلطان سليمان القانوني وفق معاهدة عام ١٥٣٥م ومن أهم بنودها : إقامة التجار الفرنسيين في الثغور والمدن التي تحددها الدولة^(١٠) . وما بين عام ١٦٦٣ و١٧١٥م استطاعت فرنسا الحصول على تخفيض الرسوم الكمركية التي تحصل من التجار الفرنسيين إلى ٣٪ إضافة إلى احتكار بيع مصنوعات في مصر ، وكان لهذه الامتيازات أن زادت في عدد التجار الفرنسيين في مصر وتضاؤل عدد التجار الإنكليز والهولنديين إلى نسبة قد لا تذكر^(١١) .

٢. اهتمت فرنسا بشق قناة في برزخ السويس تصل البحر الأحمر بالبحر المتوسط ، والتي أصبحت من ضمن اهتمام الدبلوماسية الفرنسية في عهد لويس الرابع عشر ، ففي عام ١٦٨٥م انتهزت فرنسا هزيمة العثمانيين أمام البولنديين فقام السفير الفرنسي في القسطنطينية

(جبرار دان) بمفاتحة السلطان العثماني بشق القناة ، غير أن التجار المصريين اعترضوا على ذلك ، وتذرعوا بالخوف من العالم المسيحي لبقاء احتكار التجارة في البحر الأحمر في أيديهم .

وقد حاول الفرنسيون مرة أخرى عام ١٦٩٨م إنشاء قناة في برزخ السويس تمتد من دمياط إلى السويس ، أو من السويس إلى أقرب نقطة في النيل ، لكنهم فشلوا في ذلك ^{١٢} .
٣. قبل نهاية القرن السابع عشر تحولت فرنسا - ولو لبعض الوقت - إلى العودة إلى فكرة الوصول إلى الهند عن طرق الخليج العربي ، إلا أن فكرة غزو مصر قد روج لها بعض السياسيين والفلاسفة أمثال الفيلسوف الألماني (ليبنتز Leibnits) في مشروعه المشهور الذي اقترح فيه غزو مصر عسكرياً تحت راية الصليب ، إلا أن وزير الخارجية الفرنسي رفض ذلك بحجة أن الحروب الصليبية قد انتهت ، وبعد انتهاء حرب السبع سنوات كتب الماركيز دارجنسون Dargenson يحرض فرنسا على مهاجمة الدولة العثمانية ، وبالذات مصر لحفر قناة تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ، كما دعا مونتسكو وفولتير وفاندال وغيرهم إلى غزو مصر ^(١٣) .

ولقد حاول السلطان العثماني مصطفى الثالث ١٧٥٧/١٧٧٤م فتح طريق بحري في برزخ السويس عندما كلف المهندس الفرنسي البارون (دي توت) بدراسة المشروع ، إلا أن المنية قد وافقت السلطان العثماني قبل تنفيذ المشروع . وبعد ذلك نجح الفرنسيون قبل الثورة بعقد ثلاث معاهدات مع البكوات المماليك في مصر ، فقد عقدت اتفاقية مع مراد بك عام ١٧٨٥م لفتح طريق السويس البري أمام التجارة الفرنسية الآتية من الهند إلى فرنسا ، وتأمين التجارة أثناء نقلها عبر طريق السويس البري ^(١٤) .

ومن المعلوم أن كل المشروعات الفرنسية بشأن مصر كانت مقترنة على الأغلب بشق قناة بحرية عبر برزخ السويس لفتح أقصر طريق بحري يصل أوروبا بالشرق ، وهذا يفسر لنا فيما بعد اصطحاب نابليون بونابرت أثناء غزو مصر عددا كبيرا من العلماء والمهندسين والمختصين بذلك .

احتلال فرنسا لمصر

عندما قامت الثورة الفرنسية عام ١٧٨٩م شعرت هذه الثورة أن عليها أن تعوض فرنسا عن أملاكها التي فقدتها في كندا ولوزيانا في أمريكا الشمالية ، وفي معظم ممتلكاتها في الهند ، إذ استطاع وزير الخارجية الفرنسي تاليران في إقناع حكومة الإدارة في فرنسا بضرورة احتلال مصر ، وتكليف نابليون بونابرت قائد الحملة الفرنسية بشق قناة بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط ^(١٥) ، والسيطرة على هذا الطريق البحري الحيوي لضمان مصالح فرنسا في الشرق ، والقضاء على المراكز التجارية البريطانية في البحر الأحمر ^(١٦) .

وعندما احتلت فرنسا مصر عام ١٧٩٨م قامت بمحاولة ثانية ، إذ ما كاد نابليون بونابرت أن يستقر في مصر ؛ حتى رحل إلى برزخ السويس ومعه بعض أعضاء اللجنة العلمية التي اصطحبها معه ، وأجرى العديد من الدراسات والكشوفات ، واستطاع أن يغير من معالم القناة القديمة ، وزار مدينة السويس وعبون موسى ، وعهد إلى لجنة برئاسة كبير مهندسي الحملة (لوبيير) بدراسة المشروع وإعداد تقرير عنه ، وعندما رجع إلى فرنسا كلف خلفه الجنرال (كليبير) بمتابعة المشروع ، وفعلاً أعد التقرير في كانون الأول عام ١٨٠٠م ، تحت عنوان ((مذكرة عن توصيل بحار الهند بالبحر المتوسط بواسطة البحر الأحمر وبرزخ السويس)) .

وقد أشار التقرير إلى أن سطح البحر الأحمر يعلو حوالي عشرة أمتار عن سطح البحر الأبيض المتوسط مما يهدد بإغراق أراضي الدلتا بمياه البحر الأحمر إذا حفر قناة السويس ، وقد تبين أن

هذه اللجنة وقعت في خطأ حسابي كبير ، علماً أن هذا التقرير لم ينشر إلا في عام ١٨٠٨م ، ولم يتسنَ للفرنسيين تنفيذ المشروع بسبب الظروف السيئة التي أحاطت بالحملة الفرنسية وخروجها من مصر عام ١٨٠١م بعد أن قامت إنكلترا بدور فعال في إخراج الفرنسيين من مصر ؛ لأنها شعرت بخطورة عودة النفوذ الفرنسي إلى مصر ، لما لهذه المنطقة من الأهمية الكبيرة لمواصلاتها في الشرق ، فطويت الفكرة في ذلك الوقت^(١٧) .

ويبدو إن مشروع القناة قد احتل مكاناً كبيراً من اهتمام الدولتين فرنسا وإنكلترا ، من أجل الاستئثار بالنفوذ والسيطرة على هذا الطريق ، مما أدى إلى استمرار الصراع بينهما فترة من الزمن .

دور فرديناند دي لابس في منحة الامتياز وتنفيذ المشروع

جاءت المحاولة الثالثة من فرنسا أيضاً زمن حكم محمد علي باشا ، التي أرادت أن تحقق حلمها الذي عجزت عنه عند غزوها لمصر ، ولما عرف البخار واستخدم كقوة محركة للسفن التجارية في حركة النقل ، أصبحت هناك حاجة ماسة إلى طريق أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح ، فيه موانئ للتزود بالوقود ، فوجدت إن طريق البحر المتوسط - السويس - البحر الأحمر هو أقصر طريق ، لكن إنكلترا عارضت ذلك بقوة على الرغم من أنها احتاجت إلى إرسال قوات عسكرية إلى الهند عن طريق السويس عندما اندلعت الثورة الهندية عام ١٨٥٧م ، والتي هددت التاج البريطاني آنذاك ، لكنها رفضت فكرة حفر قناة السويس ، لأن من مصلحة إنكلترا أن لا تهيمن على هذا الطريق أي دولة أخرى^(١٨) .

واصلت فرنسا مساعيها فألفت لجنة من بعض العلماء من أتباع الفيلسوف الاشتراكي الفرنسي سان سيمون ، وقد أوفدت اللجنة بعض المهندسين إلى مصر لدراسة مشروع شق قناة السويس ، إذ تمكنت اللجنة من اكتشاف الخطأ الكبير الذي وقع فيه علماء الحملة الفرنسية ، وخلصت اللجنة إلى إن البحرين الأبيض المتوسط والأحمر في مستوى واحد ، وإن الربط المباشر بين البحرين لا يسبب إغراق الدلتا^(١٩) .

غير إن محمد علي باشا رفض فكرة شق القناة ، حيث قابل أعضاء اللجنة أتباع سان سيمون في ٣٠ كانون الثاني عام ١٨٤٥م ، وذكر لهم إن مشروع القناة يجب أن ينفذ من قبل المصريين ، وأن تتمتع القناة بالحياد المطلق لكل الأمم ، وما لم أتأكد من هذين الأمرين لن تشق القناة ، وكذلك لم يقبل أن يعهد إلى الشركة الإنكليزية في مد السكة الحديدية بين القاهرة والسويس حتى لا تكون ذريعة للتدخل الأجنبي ، إلا إن اللجنة العلمية لم تأس ، فألفت جمعية دراسات قناة السويس في شهر تشرين الثاني عام ١٨٤٦م من كبار العلماء ورجال المال والسياسة ، وأصبح مقرها في باريس ، تألفت من ثلاث مجموعات :

الأولى : نمساوية - إيطالية برئاسة المهندس (نجريللي) ، ومهمتها دراسة ساحل البحر الأبيض المتوسط ومدخل القناة .

الثانية : المجموعة الفرنسية برئاسة (تالابو Talabot) ومهمتها دراسة برزخ السويس .

الثالثة : المجموعة الإنكليزية يشرف عليها المهندس (ستنفنسون) ومهمتها دراسة ميناء السويس .

وقد سافرت المجموعتان الأولى والثانية إلى مصر في أيلول عام ١٨٤٧م ، واعتذرت المجموعة الإنكليزية بحجة عدم توفر الأبحاث ، وما لبثت أن عادت إلى مصر بعد بضعة سنوات لتنفيذ مشروع السكك الحديدية بين السويس والاسكندرية ، الذي بوشر العمل فيه عام ١٨٥١م رغم عدم حصول موافقة السلطان العثماني المسبقة ، إلا أن الدول الأوروبية (فرنسا والنمسا) والتي سعت لدى

الباب العالي لرفض المشروع ، إلا إنه وافق عام ١٨٥٢م على المشروع نتيجة ضغط إنكلترا التي كانت تعتقد إن هذا الخط سوف يغنيها عن المشروع الفرنسي في ذلك الوقت .

وقد استطاعت المجموعة الأولى والثانية أن تثبت أن البحرين الأبيض المتوسط والأحمر في مستوى واحد ، وبعد قيام الثورات في فرنسا وألمانيا وإيطاليا والنمسا عام ١٨٤٨م ، عطل نشاط الجمعية مدة من الزمن ، إلا إنها عاودت نشاطها ، وبدأت اتصالاتها بكل البيوت التجارية داخل مصر وخارجها ^(٣٠) .

إلا أن القنصل الفرنسي في مصر المسيو فرديناند دي ليسبس ^(٣١) اتصل بالجمعية العلمية وعرض عليها خدماته ، وأوعدهم بالحصول على ما فشلوا فيه ، حتى إذا تحقق له ما أراد انفرد بالمشروع ، وبعد وفاة الخديوي عباس واعتلاء سعيد باشا الحكم في مصر ، سارع دي ليسبس إلى السفر إلى مصر ليكون أول المهندسين ، وليجد من الوالي الجديد ترحيباً كبيراً ، لاسيما وأن دي ليسبس كانت تربطه بسعيد باشا علاقة وثيقة في عهد والده محمد علي ، عندما كان دي ليسبس قنصلاً لفرنسا في القاهرة عام ١٨٣١م ، حيث كان دائم الاجتماع والاتصال بسعيد باشا ، وقد لعبت هذه الصداقة دوراً كبيراً في الحصول على امتياز حفر القناة ، لاسيما وأن سعيد باشا رأى والده حزيناً بعد معارضة إنكلترا ومقاومتها له إبان حروبه على الباب العالي ، وقد كان لبريطانيا دور كبير في التسوية المعروفة بالمسألة المصرية (معاهدة لندن ١٨٤٠م) للحفاظ على كيان الامبراطورية العثمانية ، حسب وجهة نظر بريطانيا .

وعندما تولى سعيد باشا الحكم أراد أن يدعم مركزه وال مصر ، شعر دي ليسبس بذلك أثناء الرحلة التي قام بها مع الوالي سعيد باشا من الاسكندرية إلى القاهرة يوم ١٥ تشرين الثاني عام ١٨٥٤م ، وقدم له مذكرة بخصوص مشروع حفر القناة ، وذكر له أن هذا المشروع سوف يدعم مركزه أمام دول العالم وأمام السلطان العثماني ، وأنه سوف يحضى بمجد شهرته تفوق شهرة الفراعنة في بناء الأهرامات ، إضافة إلى الأرباح التي تجنيها مصر من رسوم القناة ، وعندما يتم إكمال القناة فإن الدول سوف تسعى إلى حيادها ^(٣٢) .

ثم بين له أن القسطنطينية تتحكم في البوغازات (الممرات البحرية) مما جعلها تحضى باهتمام العالم ، وبما أن القناة تمر في الأراضي المصرية فقد تصبح لها نفس الأهمية ، لاسيما وأن مصر معبر لتجارة العالم ، وبذلك تصبح ذات مركز قوي وحيوي ، إذا ما قورنت بالقسطنطينية .

عندها تمكن دي ليسبس من اقناع سعيد باشا ، وحصل على الامتياز الأول لحفر القناة في ٣٠ تشرين الثاني عام ١٨٥٤م ، وقد حدد مدته ب (٩٩) عاماً ، وأعطى الحكومة المصرية الحق في تعيين مدير الشركة العالمية لقناة السويس ، وللشركة الحق في شق قناة المياه العذبة التي تمتد من النيل إلى برزخ السويس ، وإن تحصل الحكومة المصرية على ١٥٪ من صافي الأرباح ، وقد فوض سعيد باشا المهندس (لينان بك وموجيك بك) لتعيين الأراضي الممنوحة للشركة سواء بفتح القناة البحرية وقناة المياه العذبة ، أو تحديد الأراضي الزراعية التي تعطى للشركة .

ولقد سارع دي ليسبس في نفس اليوم الذي صدر فيه عقد الامتياز إلى إرسال مذكرة إلى أرلس ديفور (Arles Dufour) أحد الأعضاء البارزين في جمعية دراسات قناة السويس يزف إليه بشرى النجاح الذي حققه ، وأرفق صورة المذكرة التي قدمها لسعيد باشا وصورة من عقد الامتياز الصادر في ٣٠ تشرين الثاني ١٨٥٤م ، وطلب منه القيام بالإجراءات المناسبة ، وإبلاغ الامبراطور نابليون الثالث ، والاتفاق مع البارون (دي روتشيلد) وغيره من رجال المال ، فوصلت البرقية في ١٥ كانون الأول إلى أرلس ديفور الذي أبلغها بدوره إلى أعضاء الجمعية ، ففرحوا بها أول الأمر لأن العقد جاء حافلاً بالامتيازات للشركة ، لكنهم بعد دراسة العقد خلصوا إلى أن عقد الامتياز قد صدر لشخص

فرنسي دون أن يصدر لجمعية دراسات قناة السويس ، وهذا سوف يثير حفيظة إنكلترا وتزداد في معارضة المشروع ، لذلك اقترحوا أن يحول الامتياز إلى الجمعية بدلا من دي ليبس مقابل دفع مبلغ ضخم له ، لكنه رفض الفكرة في آيار ١٨٥٥م وأراد الاستئثار بمفرده بالمشروع وأن لا يشاركه فيه أحد ، ولم تمض مدة ثلاثة أسابيع على صدور عقد الامتياز حتى قدّم الامبراطور نابليون الثالث الوشاح الأكبر من وسام الشرف Legion D'honneur إلى سعيد باشا ، وقام بتقديمه له قنصل فرنسا (سباتيه) في حفل كبير بالقلعة أقيم على شرف سعيد باشا في ٢٢ كانون الأول عام ١٨٥٤م^(٢٣).

وحيثما علم (فردك بروس) قنصل إنكلترا العام في مصر ، اعترض بشدة على منح الامتياز ، ورغم محاولاته مع سعيد باشا إلا أنه لم يفلح في ثنيه عن رأيه ، وقد أعلن فردك بروس أن الحكومة الإنكليزية لا تستطيع أن توافق على المشروع ، فهو في نظرها مشروع خيالي وغير عملي ، والظروف المالية لم تكن ملائمة لتنفيذه ، ومن الأفضل إتمام مشروع الطريق الحديدي البري من القاهرة إلى السويس^(٢٤).

وسارعت الحكومة الإنكليزية إلى تقديم إنذار رسمياً إلى سعيد باشا برفض المشروع ، وأوضحت فيه أن الامتياز ليس ذا أهمية كبيرة إلا إذا وافقت عليه الدولة العثمانية صاحبة السيادة على مصر ، وكانت إنكلترا تعتقد أنها تستطيع عرقلة المشروع معتمدة على نشاط سفيرها في الآستانة (سترانفورد دي ريكليف) الذي كان يتمتع بنفوذ واسع ، وتعمل له دوائر القصر العثماني والباب العالي حساباً كبيراً ، حتى كان يلقب باسم السلطان سترانفورد ، وكان يطلق عليه صوت إنكلترا في الشرق .

فقد نقل للباب العالي أن فرنسا ترمي من وراء هذا المشروع إلى أن تفصل مصر عن الدولة العثمانية ، وإنشاء مستعمرة فرنسية شرق مصر ، ومن ثم السيطرة على مصر كلها ، وأن بقاء مصر مع الدولة العثمانية يتوقف على حسن نيات الوالي الذي سوف يستفاد من التسهيلات المادية التي تعود عليه من حفر القناة ، فيخلع ولاءه للباب العالي ويعلن استقلاله ، مدفوعاً بأطماعه الشخصية أو بتحريض من دولة أخرى .

وقد هددت بريطانيا الباب العالي في حالة موافقته على المشروع بأن لا يتوقع من الدول الأوروبية أن تحافظ على مبدأ سلامة أراضي الدولة العثمانية ، الذي هو مبدأ عام ؛ لأن في مثل هذه الحالة يكون السلطان هو أحد الأطراف التي أبطلت مفعول هذا المبدأ .

بل إن سعيد باشا قد أرفق بعقد الامتياز خطاباً يؤكد على أن عقد الامتياز يجب أن ينال موافقة الباب العالي قبل تنفيذ المشروع ، وبما أن السلطان العثماني لا يقر مشروع القناة فإن أي إجراء مضاد يعتبر لاغياً قانوناً .

فطلب من الباب العالي ألا يصادق على عقد الامتياز ، بينما سارع وزير خارجية إنكلترا اللورد (كلارندن) إلى لفت نظر السفير الفرنسي في لندن ، وذكر له إن تنفيذ المشروع يستلزم نفقات مالية كبيرة ، وإن الغرض من هذا المشروع سياسي ، إضافة إلى أنه وليد سياسة عدائية في فرنسا تجاه مصر ، وإنه سوف يؤخر إنجاز مشروع السكة الحديدية من الإسكندرية إلى السويس .

وقد كان موقف إنكلترا من مشروع قناة السويس ومسااعيها الجبارة لدى الباب العالي لرفض ومعارضة المشروع متماشية مع السياسة البريطانية وأطماعها في مصر .

وقد نجح السفير البريطاني في سعيه لدى الباب العالي ، مما عقد الأمور لدى دي ليبس ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد ، بل أرسل الباب العالي خطاباً شديداً للهجة إلى سعيد باشا في مصر يحذر فيه من عواقب عمله الجريء واستمراره في تنفيذ المشروع .

وعلى الرغم من تعارض المصالح الفرنسية والإنكليزية إلا أن المشروع الفرنسي قُدر له البقاء نتيجة لتدخل الحكومة النمساوية لصالح دي ليسبس وتعضيدها لمشروع القناة^(٣٥).

وفي هذه الأثناء اتفقت الحكومة الإنكليزية مع الحكومة الفرنسية على ضرورة المحافظة على تحالفهما وعلاقتهما معاً ، وعلى عدم إفشال المشروع أو تعضيده ، إلا أن الحكومة الإنكليزية تابعت خططها في وضع العقبات والعراقيل أمام المشروع بطريقة مباشرة أو غير مباشرة^(٣٦).

ويمكننا القول : إن الحكومة البريطانية كانت تنظر إلى المشروع على أنه مشروع فرنسي قبل كل شيء ، من شأنه أن يجعل للفرنسيين نفوذاً كبيراً في مصر يمكنهم من التحكم في الطريق البحري العالمي عبر البحر الأحمر لخدمة مصالحهم الخاصة .

اضطر دي ليسبس للقيام بالدعاية لمشروعه في إنكلترا ، وحاول الاتصال برئيس الوزراء اللورد بالمستون Lord Palmerston وهو من أكبر دعاة الإمبراطورية البريطانية ، ويعود له الفضل في رسم السياسة البريطانية في الشرقين الأقصى والأدنى في ذلك الوقت ، ولكن محاولة دي ليسبس باءت بالفشل ، فلم يجد من بالمستون أدناً صاغية ، فرفض المشروع بحجة أنه غير عملي ولا يمكن تنفيذه ، غير إن دي ليسبس سعى إلى الاتصال بالزعماء البريطانيين من أمثال جلادستون وكوبدن كما حاول الاتصال بالرأي العام البريطاني لإقناعه بقيمة المشروع من النواحي العلمية والحضارية والإنسانية ، وأرسل خطابات إلى أعضاء البرلمان البريطاني ، وإلى إدارة شركة الهند الشرقية البريطانية ، وإلى أصحاب المصارف وأعضاء الغرف التجارية وإلى كبار الصناعيين لغرض إقناعهم بجدوى المشروع ، ولقد لقي ترحيباً من شركة الهند الشرقية البريطانية وبعض شركات الملاحة وجانب كبير من الرأي العام .

كل هذا شجعه على مواصلة المشروع ، وأراد أن يقضي على كل شك يمكن أن يراود سعيد باشا بخصوص حفر قناة السويس ، فاصطحب معه لينان بك وموجيك بك مهندسي الحكومة - الذي اشترط سعيد باشا موافقتهم على المشروع - إلى برزخ السويس لفحص المشروع ودراسته ووضع تقرير عن مدى إمكانية تنفيذه ، وبعد ذلك قدما تقريراً عرف باسم "المشروع التمهيدي لحفر قناة السويس".

وفي تشرين الثاني عام ١٨٥٥م ألفت لجنة دولية ضمَّ إليها كبار المهندسين الإنكليز ومن دول أخرى ، واختارت اللجنة خمسة من أعضائها للسفر إلى مصر لدراسة المنطقة التي يتم فيها حفر القناة ، ولقي أعضاء اللجنة ترحيباً من حاكم مصر الذي أمر بتقديم التسهيلات اللازمة لهم خلال إقامتهم في مصر لتأدية المهمة المناطة بهم .

ونذهبت اللجنة إلى برزخ السويس بصحبة مهندسي الحكومة ، وبدأت العمل في نفس العام ، واطلعت على التقرير الذي أعده لينان بك وموجيك بك فوافقت على ما جاء فيه ، بعد أن أجرت الكشوفات على المنطقة ، وفي عام ١٨٥٦م قدمت اللجنة تقريراً بإمكانية تنفيذ ونجاح المشروع ، وبعد ثلاثة أيام وافق سعيد باشا على الامتياز الثاني ، وأصدر العقد في ٥ تشرين الثاني ١٨٥٦م الموافق ٢٦ ربيع الآخر عام ١٢٧٢هـ ، وصادق على الامتياز الأول^(٣٧).

وهكذا نال دي ليسبس بغيته التي كان يسعى لها منذ ثلاثة وعشرين عاماً ، وتضمن عقد الامتياز شروط مجحفة بحقوق مصر ، إذ منحت الحكومة للشركة مجاناً جميع الأراضي المملوكة لها لإنشاء القناة والترعة العذبة ، وبعرض كيلومترين من الجانبين ، وهي مساحات كبيرة وشاسعة ، كما تنازلت الحكومة عن جميع الأراضي القابلة للزراعة لتستصلحها الشركة وتزرعها مع إعفائها من الضرائب لمدة عشر سنوات من تاريخ استثمارها .

كما خولت الحكومة الشركة حق انتزاع الأراضي المملوكة للأفراد عند لزومها لإجراء الأعمال ، على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها ، وأن تستخدم الشركة في كل أعمالها أو التي تعهد بها إلى مقاولين من العمال المصريين بقدر ٨٠٪ من العمال الذين تحتاجهم في أعمالها . وهذا ما فسره دي ليسبس لصالحه ، بمعنى أن الحكومة المصرية ملزمة بتقديم العمال لحفر القناة ، وهذا سبب ظهور السخرة التي راح ضحيتها الكثير من الشهداء من أبناء الشعب المصري ، وكذلك إعفاء الشركة من كل الضرائب والرسوم الكمركية عن جميع الآلات والمواد التي تستوردها الشركة من خارج البلاد ، وعلى الشركة أن تقرر رسوم المرور في القناة بالتساوي دون تمييز لسفينة دولة على أخرى .

وحدد العقد مدة استثمار القناة بـ (٩٩) عاماً ، تبدأ من افتتاح القناة البحرية للملاحة ، وأن تحصل الحكومة المصرية على ١٥٪ من صافي الأرباح ، تزداد هذه الحصة إلى نسبة ٥٪ عن كل مدة يجدد فيها عقد الامتياز ، على أن لا تتجاوز هذه الحصة بأي حال من الأحوال ٣٥٪ من أرباح الشركة الصافية ، وبعدها تؤول القناة إلى الحكومة المصرية ^(٢٨) .

أراد سعيد باشا أن يصادق السلطان العثماني على الامتياز لإثبات صحته ، بينما كان عازماً على تنفيذه دون هذه المصادقة ؛ لأن الاستقلال الداخلي الذي نالته مصر طبقاً لمعاهدة لندن لا يجعل مثل هذه المصادقة ضرورية .

لكن دي ليسبس أراد أن يطمئن على مشروعه ، فذهب بنفسه إلى الآستانة يلتمس فرمان التصديق ، بينما كانت إنكلترا تدرك جيداً أن تنفيذ مشروع قناة السويس في ذلك الوقت وعلى أساس الامتياز الذي حصل عليه المسيو دي ليسبس هو نصر لفرنسا ولسياستها في مصر .

لذلك أرادت إيقاف تنفيذ المشروع ، فطلب اللورد بالمستون من سفيره في الآستانة عرقلة المشروع وتحريض الحكومة التركية على رفض فرمان التصديق ، وبث الإشاعات في الأسواق المالية بأن المشروع خيالي لا يمكن تحقيقه ، ولكن سعيد باشا قابل هذه المقاومة بمساندة دي ليسبس مادياً ، حيث وضع تحت تصرفه خزنة الحكومة التي تحتوي على مئة ألف جنيه لتسهيل عمل المشروع .

وفي ٥ تشرين الثاني ١٨٥٨م تم طرح أسهم الشركة البالغة ٤٠٠.٠٠٠ سهماً للاكتتاب في فرنسا وبقية البلدان الأخرى ، فلقبت الأسهم إقبالا شديداً ، أكتتب سعيد باشا بـ (١٧٧.٦٤٢) سهماً ، دفع قسماً منها نقداً وقسماً الباقي على سنوات أخرى ، وتألفت الشركة في كانون الأول ١٨٥٨م ^(٢٩) . ويبدو أن دي ليسبس أراد بحياة سعيد باشا نصف الأسهم تقريباً أن تصبح مصلحته مسهما كبيراً يقف مؤيداً للمشروع بكل إمكانياته المادية والبشرية والسياسية كحاكم لمصر ، وفعلاً تحقق له ما أراد .

حفر القناة

في يوم ٢٥ نيسان عام ١٨٥٩م بدأ العمل في حفر القناة ، وفي موقع الاحتفال في مدينة بور سعيد - التي أنشئت فيما بعد - قام فرديناند دي ليسبس بضرب أول معول في أرض القناة ليقطع به الآخرون إيذاناً بالشروع في العمل ، علماً أن فرمان التصديق لم يصدر بعد من الباب العالي ؛ لأن سعيد باشا أراد أن يضع الجميع أمام الأمر الواقع ، لاسيما وأنه عازم على السير في تنفيذ المشروع مهما تكن الظروف .

إلا أن هذا الأمر قد أغضب الحكومة الإنكليزية التي سعت وبقوة لدى الباب العالي لغرض إيقاف المشروع ، وفي هذه الأثناء نشبت الحرب بين فرنسا والنمسا في آيار عام ١٨٥٩م ، عندئذ أرادت فرنسا إرضاء إنكلترا وتظاهرت بعدم تأييدها للمشروع ، لكن إنكلترا سعت مع الباب العالي إلى تدبير أمر خلع سعيد باشا من حكم مصر ، وفي شهر حزيران من العام نفسه وصل الأسطول

الإنكليزي إلى ثغور الإسكندرية للغرض نفسه ، إلا أن السلطان العثماني عدل عن هذه الخطة لأنه خشي من إثارة المشاكل السياسية ولم يتم الأمر ، وتردد سعيد باشا وعهد إلى شريف باشا وزير الخارجية بإرسال كتاب إلى المسيو دي ليسبس يطلب فيه وقف العمل .

وبعد أن الحرب أوزارها بين فرنسا والنمسا وعقدت بين الدولتين الهدنة المعروفة بمصالحة (فيلفرنكا) عادت فرنسا إلى مناصرة المشروع وتأييده ، إلا أن الحكومة الإنكليزية سعت بقوة لدى الباب العالي وجعلته يصدر أمراً إلى سعيد باشا بوقف أعمال الحفر ، وأرسلت مختار بك مندوباً عنها إلى مصر لحمل الأمر إلى سعيد باشا بوقف العمل ، فعاد الإمبراطور نابليون الثالث إلى السعي لدى الباب العالي لإبطال الأمر ، وفعلاً نجح الإمبراطور الفرنسي في سعيه ، واطمأن سعيد باشا لمعاودة الفرنسيين تأييد المشروع ، وسار في مشروعه ليسخر الفلاحين المصريين الذين بلغ عددهم تقريباً ٢٥.٠٠٠ شخص خلال عام ١٨٦٢م ، علماً أن عدد المصريين آنذاك ٤.٨٣٣.٠٠٠ نسمة ، ليعملوا في حفر القناة على الرغم من قساوة العمل وقلة الأجور التي كانت تدفعها الشركة لهم^(٣٠) . إذ كانت حصة العامل الذي يقل عمره عن اثنتي عشرة سنة قرشاً واحداً يومياً ، وقرشين إلى ثلاثة لمن كان عمره يزيد على ذلك ، وألزمت الشركة بتقديم الخبز (الجراية) بقيمة قرش واحد وللعامل الحق في استبدالها نقداً إذا شاء .

واستمرت أعمال الحفر في ظروف صعبة ، وبدأت مشكلة المياه العذبة تهدد مشروع حفر القناة ، فالعمال بحاجة ماسة إلى مياه الشرب ، لاسيما وأن قناة المياه العذبة لم تشق بعد ، ودي ليسبس يخشى على مشروعه من التوقف ، لذلك أسرع بالتنفيذ وازدادت حاجته إلى مزيد من الأيدي العاملة المصرية ، فاستعان بالحكومة الفرنسية من أجل الضغط على سعيد باشا الذي استجاب سريعاً ، وبدأ تدفق العمال يوماً بعد آخر حتى تجاوز العشرين ألف عامل ، وقد وصفت الصحيفة الإنكليزية (ستاندرد) ما يعانيه العمال بقولها : ((إن العمال التعيسين المصريين يسحبون سيرا على الأقدام إلى بور سعيد ، وقد ربط بعضهم إلى بعض كالجمل أو مثل قطعان الصيد في أفريقيا)) . وقد أيدت جريدة الشركة في ردها فقالت : ما من شك إن العمال الذين تجمعهم الشركة يذهبون إلى ساحات الحفر سيرا على الأقدام في بلد تنعدم فيه الطرق الزراعية الجيدة والخطوط الحديدية ، وقد ذكر الدكتور محمد مصطفى صفوت : أن الفلاحين المصريين يجمعون جمعا ، ويساق بهم إلى العمل كالأنعام أو كالرقيق الذليل وبأعداد كبيرة ، فلا يعنى بصحتهم ولا يعاملون كبشر ، ويلاقوا معاملة سيئة .

ووصفت صحف أخرى تسخير الفلاحين على أساس أنه ليس إلا صورة من صور الرق ، وإن ما يلاقه هؤلاء العمال من قسوة وعذاب مثلهم مثل الرقيق في الولايات الجنوبية لأمريكا . وفي هذه الأثناء كانت الحكومة المصرية تدفع ملايين الجنيهات قبل أن يتم إنجاز العمل^(٣١) . ومما لا شك فيه أن هذا العمل أقرب إلى السخرة منه للعمل المأجور ، بل هي السخرة بعينها التي جلبت أكبر حشد آدمي الذي بلغ ربع مليون مصري ، وهو عدد رهيب بالنسبة لتعداد مصر الذي لم يبلغ خمسة ملايين في ذلك الوقت .

لقد خفت المعارضة الإنكليزية بعد استقالة بالمرستون رئيس الوزارة الإنكليزية الذي كان يقدر تماماً إن المشروع الفرنسي بشق قناة السويس سوف يقضي على مكانة بريطانيا ، وأمام الضغط الفرنسي استمر العمل في حفر القناة إلى أن جرت مياه البحر الأبيض المتوسط حتى بحيرة التمساح في ١٨ تشرين الثاني ١٨٦٢م ، وكانت هذه المرحلة التي استطاع سعيد باشا تنفيذها قبل وفاته .

لقد كان عهد سعيد باشا يختلف تماماً عن عهد أبيه محمد علي باشا ، فكان عهد القروض المالية ونذير الكوارث المالية التي أصابت مصر فيما بعد ، فله يرجع الفضل التعس في عقد أول قرض له

عام ١٨٦٢م الذي كان مقداره ٣.٢٤٢.٨٠٠ جنيهًا إنكليزيًا من بنك فروهلنج وجوشن بفائدة قدرها ٧٪ ، وعلى الرغم من أن فترة حكمه كانت في يسر ورخاء ولم تقع خلالها حروب طويلة ، إلا أن كثرة نفقاته على قصوره ومعيشته ، وما كان يمتاز به من سخاء ، وما كان ينفقه على الجيش الكبير الذي لم يكن يحتاج إلى زيادة عدده ، إضافة إلى إن الامتياز الذي منحه لمسيو دي ليسبس الذي جعل خزانة الدولة تحت تصرف شركة القناة ، مما جعله مطعم المرابين حتى ترك دينًا ثقيلاً على مصر قدره ١١.١٦٠.٠٠٠ جنيهًا ، وقبل أن يبلغ من العمر ٤٢ عاماً أصابه مرض عضال اضطره إلى السفر إلى أوروبا للعلاج ، لكنه لم ينجح فرجع إلى الإسكندرية في نهاية عام ١٨٨٦م ، حتى أدركته المنية في ١٨ كانون الثاني عام ١٨٦٣م الموافق ٢٧ رجب ١٢٧٩ هـ ، وكانت مدة حكمه ثمانين سنوات وتسعة أشهر وستة أيام ، ودفن في الإسكندرية ^(٣٢) .

الخديوي إسماعيل

تولى إسماعيل باشا الحكم في ١٨ كانون الثاني عام ١٨٦٣م في نفس اليوم الذي توفي فيه عمه سعيد باشا ، وكان إسماعيل باشا مهتماً بمشروع القناة ومؤيداً له ، ويرى أن نجاح المشروع سيجعل لمصر مركزاً ممتازاً في العالم ، إلا أنه لم يكن يرضى عن كل شروط الامتياز ، فقد كان مصمماً على إلغاء طريقة السخرة التي اتبعتها الحكومة في تسخير الفلاحين المصريين ، التي تتنافى مع أبسط حقوق الإنسان ، وكان يدرك مقدار الخسارة التي أصابت مصر في القطاع الزراعي من جراء السخرة ، لاسيما أن مصر بلد زراعي بالدرجة الأولى ^(٣٣) ، وقد أراد إسماعيل باشا أن يتولى بنفسه تنفيذ المشروع ، ولكنه لم يفعل بل اكتفى بالاعتراض على طريقة السخرة ، وامتلاك الأراضي المحيطة بالقناة ، ونزع ملكية الأراضي والأطيان المملوكة للأفراد ، والتي تتعارض مع قوانين الدولة العثمانية الخاصة بالملكية العقارية ، والتي لا تجيز التنازل للأجانب عن ملكية الأراضي والعقارات ، وكان إسماعيل باشا يخشى من وضع جاليات أجنبية فيها واستغلالها ، وبذلك أصبح مستعمرات صغيرة في منطقة القناة تتمتع بنفس امتيازات الأجانب في مصر ، وأراد أن تتولى الحكومة المصرية حفر قناة المياه العذبة من النيل إلى ترعة الوادي بدلاً من شركة القناة ، وقد خول إسماعيل باشا وزيره نوبار باشا بالتفاوض مع شركة القناة أثمرت عن اتفاق مع الشركة في ١٨ آذار عام ١٨٦٣م ، يقضي بأن تتولى الحكومة المصرية حفر ترعة المياه العذبة من النيل إلى وادي الطميلات ووصلها بالجزء الذي أنشأته الشركة من ترعة الوادي إلى القناة ، وقد سميت هذه الترعة باسم (الترعة الإسماعيلية) التي يبلغ طولها ١٢٩ كيلو متراً ^(٣٤) . وتلتها اتفاقية أخرى نظمت عملية دفع الأقساط المستحقة على الحكومة المصرية من ثمن أسهم شركة القناة ، وقد أثار هذا الاتفاق معارضة إنكلترا ، فأوعزت إلى سفيرها في القسطنطينية كي يحث السلطان العثماني على إرسال تعليماته إلى إسماعيل باشا بخصوص القناة ، وفعلاً نجح السفير البريطاني في مهمته وأرسلت تعليمات الحكومة العثمانية إلى إسماعيل باشا التي تعترض على الامتيازات الممنوحة إلى شركة القناة بشأن السخرة ، وامتلاك الأراضي المحيطة بالقناة ، والتي تضمنت إما تنازل الشركة عن هذه الامتيازات أو إيقاف المشروع ^(٣٥) .

رأى إسماعيل باشا إن إيقاف العمل في مشروع القناة دون سابق إنذار سوف يغضب فرنسا ، وفي هذه الأثناء أراد أن لا يغضب السلطان العثماني ؛ لأن مصر لا تزال تابعة للدولة العثمانية على الرغم من السلطات المخولة لإسماعيل باشا ، فإنه ملزم بدفع جزية سنوية إلى السلطان العثماني ، الذي كان له الحكم النهائي في بعض الأمور السياسية مثل تحديد قوة الجيش ومنح الرتب والأوسمة .

وفي الوقت نفسه أراد عدم المساس بحقوقه كباشا لمصر ، ولذلك أوفد نوبار باشا إلى القسطنطينية الذي قابل السفير الفرنسي هناك ، وتعهده له بأن الحكومة الفرنسية تسانده وتناصره في كل الأزمات ، وإنها لا تسمح بوجود قوات عثمانية في منطقة القناة عند إنشائها بحجة الدفاع عنها . بعد أن ذكر فؤاد باشا الصدر الأعظم إن الحكومة العثمانية لإدارة منطقة القناة وإقامة تحصينات بها تحرسها قوات تركية خوفاً من وقوع المنطقة بيد الشركة الأجنبية ، إلا إن إسماعيل باشا فوت الفرصة على الباب العالي وعين في أواسط نيسان ١٨٦٣م حاكماً مصرياً لبرزخ السويس وتحت تصرفه ضبقيات وطنية ، واصل نوبار باشا مفاوضاته مع الأتراك بشأن السخرة وامتلاك الأراضي ونجح في الحصول على تفويض الباب العالي بأن يباشر إسماعيل باشا مفاوضاته مع الشركة بخصوص الامتيازات على أن يتم ذلك خلال ستة أشهر ، وجعل استخدام القناة مقصوراً على السفن التجارية فقط وضمان حياد القناة ^(٣٦) .

عاد نوبار باشا إلى مصر فأوفده إسماعيل باشا إلى فرنسا فوراً لمتابعة المفاوضات مع شركة القناة التي عارضت مطالب إسماعيل باشا بحجة أن إنقاص عدد العمال من عشرين ألفاً إلى ستة آلاف عامل سوف يطيل مدة العمل من ثلاثة سنوات إلى عشرة سنوات وزيادة أجورهم يكبد الشركة خسائر كبيرة ، في هذه الأثناء كان إسماعيل باشا يوسط الحكومة الفرنسية بينه وبين شركة القناة واستمر النزاع قائماً مع الشركة إلى أن وافق إسماعيل باشا على تحكيم الإمبراطور نابليون الثالث للفصل في النزاع الذي لم يكن هناك أدنى شك في إنه لن يلتزم جانب الحق والعدل في حكمه ، ولن يرعى حقوق مصر ؛ لأن نابليون ودي ليسبس كلاهما فرنسي وترابطهما صلة قرى ، لكن إسماعيل باشا أراد إتمام مشروع القناة التي ستقترن باسمه ، كما أراد تقوية صلة بفرنسا وتقوية نفوذه كوالي لمصر .

وأخيراً صدر الحكم بتاريخ ٦ تموز عام ١٨٦٤م نظير دفع تعويض لشركة القناة بمبلغ ٨٤.٠٠٠.٠٠٠ فرنكا ، أي ما يعادل ٣.٣٦٠.٠٠٠ جنيه تدفع على مدى خمسة عشر عاماً ، ورجوع ١٨٠.٠٠٠ فداناً من الأراضي إلى مصر واحتفاظ الشركة بـ ٣٠.٠٠٠ فداناً ، وإنقاص عدد العمال الذين تلتزم الحكومة المصرية بتقديمهم إلى شركة القناة إلى ستة آلاف عامل بدلاً من عشرين ألف عامل ^(٣٧) .

في هذه الأثناء لم تعارض إنكلترا في تحكيم الإمبراطور الفرنسي ولا على الحكم الذي صدر على الرغم من إن الحكم ليس في صالح مصر ، وكذلك وافق الباب العالي على الامتياز الممنوح لشركة القناة فأصبح مركزها قانونياً ^(٣٨) .

وعلى كل حال فإن هذا الحكم يعد من الأحكام الجائرة بحق الشعب المصري ، لاسيما وأن رأس مال الشركة ثمانية ملايين جنيهاً ، بينما دفعت الحكومة المصرية تعويضات للشركة على وجه التقريب نصف رأس المال ، بينما عدت الشركة حكم الإمبراطور الفرنسي نصراً لها كفل لها إنجاز قناة السويس على حساب ما عاناه المصريون الذين دفعوا ثمنها غالياً من مالهم وحقوقهم وحريتهم واستقلالهم .

لم يكن حكم الإمبراطور نابليون الثالث هو الأخير قبل إنجاز القناة ، فقد عقد إسماعيل باشا وشركة القناة اتفاقاً في ٣٠ كانون الثاني عام ١٨٦٦م لتسوية النزاع بينهما مع مراعاة هذا الحكم ، حيث تم الاتفاق على تحديد مواعيد أقساط التعويضات التي تدفع للشركة ، والتنازل للحكومة عن ترعة المياه العذبة مع الأراضي والمباني التابعة لها مقابل دفع قيمتها من الحكومة المصرية ، ودفع مبلغ ٤٠٠.٠٠٠ جنيه للشركة عن أراضي تفتيش الوادي التي لم تدخل ضمن التحكيم ، وللحكومة المصرية الحق في احتلال أي أرض في القناة لأجل الدفاع عن البلاد على أن هذا الاحتلال لا يعيق

حرية الملاحة في القناة ، وأن تشغل الحكومة ما تراه مناسباً لها من مباني أو غير ذلك على شرط دفع التعويضات للشركة عن قيمتها ، وعقد اتفاقاً آخر في ٢٢ شباط عام ١٨٦٦م بين إسماعيل باشا وشركة القناة ، تضمن الشروط الواردة في عقد الامتياز الأصلي مع التعديلات الطارئة عليه ، وفي ١٩ آذار عام ١٨٦٦م صدر فرمان السلطان العثماني بالتصديق على اتفاق ٢٢ شباط ، وفي العام نفسه اشترى إسماعيل باشا حق تعيين أكبر أبنائه ولياً لعهد مصر ، وقد كلفه أموالاً طائلة هدايا للسلطان ورشوة حاشيته ورجال حكومته ، وفي ٢٣ نيسان ١٨٦٩م ألغيت الشروط الخاصة بإعفاء مستوردات الشركة من الرسوم الكمركية ، ودفع مبلغ عشرين مليون فرنكاً للشركة تعويضاً لذلك ، ودفع أيضاً مبلغ عشرة ملايين فرنكاً للشركة مقابل تنازلها عن بعض المباني والمستشفيات^(٣٩) .

ومما يلاحظ أن امتداد البحر الأحمر شمالاً كقناة طبيعية واسعة حتى يتقابل مع البحر الأبيض المتوسط تقريباً ، وإرادة الله ومشيبته أن يجعل بين البحرين حلقة وصل مفقودة تركت لعبقريّة الإنسان العثور عليها لتسهيل الاتصال بين الشرق والغرب ، وتحقيق ذلك بانتهاء أعمال الحفر في القناة .

انتهاء أعمال حفر القناة وافتتاحها

انتهت أعمال الحفر في قناة السويس في أيلول عام ١٨٦٩م ، واتصلت مياه البحر الأبيض المتوسط بمياه البحر الأحمر ، بعد أن استمر العمل فيها عشر سنوات تقريباً ، وبلغ طول القناة (١٦٤) كيلو متراً ، وأنشئت على شاطئها مدينة بور سعيد ومدينة الإسماعيلية ، وفي ٢٥ أيلول وصل المسيو دي ليسبس إلى مصر ، وبعد ثلاثة أيام من وصوله قام بتجربة بحرية كاملة للملاحة ما بين بور سعيد والسويس ، بعد ذلك تم تحديد يوم ١٧ تشرين الثاني من العام نفسه يوم افتتاح قناة السويس ، وبدأت الاستعدادات لهذا اليوم ، والتي أراد إسماعيل باشا منها فرصة كي يطلع ملوك وأباطرة وأمراء أوروبا على ما أسماه النهضة التي شملت مصر في عهده ، وقد تولى بنفسه توجيه الدعوة للملك وأمراء أوروبا لحضور حفل الافتتاح .

وبعد أن شيد الأبنية والقصور الفخمة ودار الأوبرا ، ووضع برنامجاً ضخماً لاستقبال ضيوفه الأجانب ، وأعد الرحلات السياحية الترفيهية وتهيئة الإقامة المريحة لهم ، وقد كان من بين الذين حضروا الاحتفال الإمبراطورة أوجيني زوجة نابليون الثالث ، وفرانسو جوزيف إمبراطور النمسا ، وملك المجر ، وولي عهد بروسيا الأمير فرديريك ويلهلم ، والأمير هنري أخو ملك هولندا وقرينته ، والأمير عبد القادر الجزائري ، وسفير إنكلترا في الآستانة السير هنري اليوت وعقيلته ، وسفير روسيا والنمسا في الآستانة ، والمسيو فرديناند دي ليسبس ، إضافة إلى المسيو دوبست والكونت اندراسي من وزراء النمسا ، ووزراء الخديوي إسماعيل وجمع كبير من العلماء والمهندسين والشخصيات المهمة في مصر ودول العالم .

وفي يوم ١٧ تشرين الثاني ١٨٦٩م افتتحت قناة السويس ، وأقيمت الحفلات الفخمة التي لم يعرف التاريخ لها مثيلاً في الإسراف والتبذير ، واستمرت المهرجانات والاحتفالات أياماً عديدة ، حيث بلغت المبالغ المصروفة لذلك مليون وأربعمائة ألف جنيهها ، في الوقت الذي كان المصريون بحاجة لها .

وفي هذه الأثناء قدّم اللورد كلاندن وزير خارجية إنكلترا التهاني للمسيو دي ليسبس وللحكومة الفرنسية وشعبها ، ومنحت النياشين من الحكومة البريطانية لدي ليسبس واستقبل بحفاوة كبيرة في لندن بعد أن أنجز مشروعه بنجاح^(٤٠) .

ويبدو أن جنون العظمة وحب الظهور بمظهر الحاكم الذي قدّم لشعبه الشيء الكثير ومظاهر المدنية الأوربية الحديثة التي أدخلها إلى مصر ، هي الدافع وراء إسراف إسماعيل باشا الذي كلف بلده

الشيء الكثير من المال ، وأدى إلى تراكم الديون فيما بعد ، على الرغم من إن افتتاح القناة قد أحدث دويًا هائلًا في العالم ، وكانت له نتائج سياسية واقتصادية كبيرة في المجال التجاري .
الهوامش

(١) مصطفى الحفناوي ، قناة السويس ومشكلاتها ، ج١ ، مطبعة مصر ، القاهرة ، ١٩٥٢ ص ١٧ ؛ إبراهيم سابي أحمد ، التاريخ القومي ، ط١ ، مصر ، ١٩٦٥ ، ص ٧٩ ؛ زاهية مصطفى قدورة ، تاريخ العرب الحديث ، دار النهضة ، بيروت ، ١٩٧٥ ، ص ٣٥٤ .

(٢) Hagh schonfield , The suez canal, London , 1969 ,P.4

(٣) الفرما : مدينة قديمة ذات حصون قوية وكثائن وأديرة ، وكان لها ميناء على البحر الأحمر ، وهي أول مدينة مصرية وصلها القائد المسلم عمرو بن العاص ، وهي مفتاح مصر آنذاك ، خربت أسوارها وهدمت كنائسها عندما احتل الفرس مصر ، وهي الآن على مقربة من بور سعيد . [د.حسن إبراهيم حسن ، تاريخ الإسلام ، ط٧ ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت ، ١٩٦٤ ، ص ٢٣٥] ؛ د.مكي شيكدة ، تاريخ شعوب وادي النيل (مصر والسودان) مطلع القرن التاسع عشر الميلادي ، دار الثقافة ، بيروت ، ١٩٦٥ ، ص ٥٠٨ .

(٤) إبراهيم سابي أحمد ، المصدر السابق ، ص ٨٩ ؛ د.مكي شيكدة ، المصدر السابق ، ص ٥٠٨ ؛ زاهية مصطفى قدورة ، المصدر السابق ، ص ٣٥٤ ؛ عبد الله عبد المحسن السلطان ، البحر الأحمر والصراع العربي . الإسرائيلي ، التنافس بين استراتيجيتين ، ط٣ ، بيروت ، ١٩٨٨ ، ص ٥٣ .

(٥) د.محمد مصطفى صفوت ، إنكلترا وقناة السويس ١٨٥٢-١٨٥٦ ، القاهرة ، ١٩٥٦ ، ص ٩٠ ، د. محمد عبد الرحمن برج ، قناة السويس في مئة عام ، دار المعارف ، مصر ، ١٩٦٩ ، ص ٦ ؛ د.شوقي الجمل ، تاريخ كشف أفريقيا واستعمارها ، مكتبة الأنجلو المصرية ، ١٩٧١ ، ص ٦١٥ .

(٦) ساماركو أنجلو ، الحقيقة في مسألة قناة السويس ، تعريب طه فوزي ، المطبعة اليوسفية ، ١٩٤٠ ، ص ٢٠٩ ؛ عبد الله عبد المحسن السلطان ، المصدر السابق ، ص ٥٠ .

(٧) د.عبد العزيز محمد الشناوي ، قناة السويس والتيارات السياسية التي احاطت بإنشائها ، القاهرة ، ١٩٧١ ، ص ٣ ؛ حميد عبد حمادي الدليمي ، السياسة البريطانية في دول الساحل الغربي للبحر الأحمر ، ١٩١٩-١٩٣٩ ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، بغداد ، ٢٠٠٠ ، ص ١٨ .

(٨) أجيح يونان جرجيس ، البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي ، مصر ، ١٩٧٧ ، ص ٣٢ ؛ د.مصطفى عبد القادر النجار وآخرون ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ط١ ، بغداد ، ١٩٨٤ ، ص ١٨ ؛ عبد الله عبد المحسن السلطان ، المصدر السابق ، ص ١٥ .

(٩) د.مصطفى الحفناوي ، المصدر السابق ، ص ٢٢ ؛ السيد محمد رجب حراز ، التوسع الإيطالي في شرق أفريقيا ، القاهرة ، ١٩٦٨ ، ص ١٣-٢٣ .

(١٠) د.محمد صفوت ، المصدر السابق ، ص ١٣ ؛ السيد مُحَمَّد رجب حراز ، المدخل إلى تاريخ مصر الحديث من الفتح العثماني إلى الإحتلال البريطاني ١٥١٧-١٨٨٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٠ ، ص ٢٠-٧١ .

(١١) د.مصطفى الحفناوي ، المصدر السابق ، ص ٣٨ ؛ السيد رجب حراز ، المدخل إلى تاريخ مصر الحديث ، ص ٨١-٨٢ .

(١٢) د.محمد فؤاد شكري وآخرون ، بناء دولة عصر محمد علي ، دار الفكر العربي ، مصر ، ١٩٤٨ ، ص ٦٤ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ١٤-١٥ ،

Hagh schonfieled ,op.cit. ,p.7

(١٣) د.محمد فؤاد شكري وآخرون ، المصدر السابق ، ص ٦٤ ؛ الرائد وليد محمد جرادات ، الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر ، دار الثقافة ، قطر ، ١٩٨٦ ، ص ١٦٧ .

(١٤) د.جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ، القاهرة ، ١٩٦٢ ، ص ٦٣ ؛ زاهية مصطفى قدورة ، المصدر السابق ، ص ٣٥٥ .

(١٥) Carles,Bech ,The French and English in the Red sea , London ,1982 , p.121-122 ؛ حميد عبد حمادي الدليمي ، المصدر السابق ، ص ١٩-٢٠ .

(١٦) Jonuston , H , Britan cross the suez , London , 1911 , p.341

محمد عزة دروزة ، الوحدة العربية ، ط١ ، دار الكشاف ، القاهرة ، ١٩٥٧ ، ص ٢٠٤ .

(١٧) سابا حبشي ، حضارة مصر الحديثة ، المطبعة العصرية ، القاهرة ، ١٩٣٣ ، ص ١٩٧ ؛ د. جلال يحيى ، مصر الحديثة ١٥١٧-١٨٠٥ ، المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٦٩ ، ص ٥٥٣ ؛ محمود صالح مسني ، قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفرديناند دي ليسبس ، القاهرة ، ١٩٧١ ، ص ٣٢-٣٣ ؛ أجيح يونان جرجس ، المصدر السابق ، ص ٣٢ .

(١٨) Hoskins , European Imperialism in Africa ,London ,1930 , p. 22.

م. ف. سيثون وليمز ، بريطانيا والدول العربية ، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٢ ، ص ٥ ؛ السيد رجب حراز ، المدخل إلى تاريخ مصر الحديث ، ص ٩٢ ؛ الرائد وليد محمد جرادات ، المصدر السابق ، ص ١٦٥ .

(١٩) د. مصطفى الحفناوي ، المصدر السابق ، ص ٩٦ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ١٩ ؛ Hag schonfiel , op.cit , p.16 .

(٢٠) د. جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ، ص ٢٥-٢٦ ، أجيح يونان جرجس ، المصدر السابق ، ص ٣٣ ؛ John Marlowe Spolling The English , London , 1964 , p.39-41

(٢١) هو : ابن ماثيو ديليسيس قنصل فرنسا في مصر عام ١٨٠٣ م ، جاء فرديناند دي ليسبس قنصلاً لفرنسا في مصر عام ١٨٣١ م ، وفي نفس الوقت صار مديراً لسعيد باشا في الرياضة وركوب الخيل بتوجيه من محمد علي باشا ، تنقل دي ليسبس في السلك الدبلوماسي حتى انتهى به المطاف وزيراً مفوضاً لفرنسا في روما عام ١٨٤٨ م [د. مكي شيككة ، المصدر السابق ، ص ٥٠٩ ؛ د. عبد العزيز محمد الشناوي ، المصدر السابق ، ص ٦٨] .

(٢٢) راشد البراوي ، مجموعة الوثائق السياسية ، المركز الدولي لمصر والسودان وقناة السويس ، القاهرة ، ١٩٥٢ ، ص ١٦-٣١ ؛ أحمد عزت عبد الكريم ، دراسات في تاريخ العرب الحديث ، دار النهضة ، بيروت ، ١٩٧٠ ، ص ٢٧٣ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٢٠-٢٢ .

(٢٣) سابا حيشي ، المصدر السابق ، ص ١٩٧ ؛ راشد البراوي ، المصدر السابق ، ص ٤٤-٥٧ ؛ د. عبد العزيز محمد الشناوي ، المصدر السابق ، ص ٩١-٩٤ ؛ رولاند أوليفر وجون فيج ، موجز تاريخ أفريقيا ، ترجمة د. دولت أحمد صادق ، الدار المصرية ، مصر ، ١٩٦٥ ، ص ١٦١ ؛

Charles Bech , op.cit , p.120.

(٢٤) د. مصطفى الحفناوي ، المصدر السابق ، ص ٧٨-٩٦ ؛ محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٢٦-٢٧ ، د. عبد العزيز الشناوي ، السخرة في حفر قناة السويس ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، مصر ، ٢٠٠٢ ، ص ٤ .

(٢٥) ساماركو انجلو ، المصدر السابق ، ص ٢٢ ؛ د. محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٢٨ ؛ د. جلال يحيى ، أصول ثورة يوليو ١٩٥٢ ، مكتبة الإسكندرية ، مصر ، ١٩٦٤ ، ص ٢٤ ؛ أحمد عبد الرحيم مصطفى ، علاقات مصر بتركيا في عهد الخديوي إسماعيل باشا ١٨٦٣-١٨٧٩ ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٦٧ ، ص ١٢ ، عبد العزيز محمد الشناوي ، قناة السويس والتيارات السياسية التي احاطت بإنشائها ، ص ١٠١ .

(٢٦) د. محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٢٩ ، د. جلال يحيى ، أصول ثورة يوليو ١٩٥٢ ، ص ٢٤ .

(٢٧) انظر : راشد البراوي ، المصدر السابق ، الفصل الرابع ؛ د. محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٢٩-٣١ ؛ أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المصدر السابق ، ص ٢٩-٣٠ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٢٣ .

(٢٨) عبد الرحمن الرافعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، ط ٢ ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، ١٩٤٨ ، ص ٥٩ ؛ د. مكي شيككة ، المصدر السابق ، ص ٥١١-٥١٣ ؛ د. عبد العزيز الشناوي ، السخرة في حفر قناة السويس ، ص ٢٧ .

(٢٩) Hoskins , British Rutes to Inda , London , 1928 , p.14

عبد الرحمن الرافعي بك ، المصدر السابق ، ص ٦١-٦٢ ؛ إبراهيم سابي أحمد ، المصدر السابق ، ص ٨٣ ، د. مكي شيككة ، المصدر السابق ، ص ٥١٤ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٣٠ .

(٣٠) عبد الرحمن الرافعي بك ، المصدر السابق ، ص ٦٣-٦٤ ؛ إبراهيم سابي أحمد ، المصدر السابق ، ص ٨٣ ؛ د. جلال يحيى ، أصول ثورة يوليو ١٩٥٢ ، ص ٢٥ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٢٩-٣٢ ؛ زاهية مصطفى قدورة ، المصدر السابق ، ص ٣٥٦ ؛ د. عبد العزيز الشناوي ، السخرة في حفر قناة السويس ، ص ٣٠ .

(٣١) إبراهيم سابي أحمد ، المصدر السابق ، ص ٨٣ ؛ د. محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٣٦-٣٧ ؛ ماري رولات ، مؤسسو مصر الحديثة ، مطبعة دار لبنان ، بيروت ، ١٩٦٤ ، ص ١١-١٢ ؛ عبد العزيز سليمان نوار ، مصر والعراق ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٨ ، ص ٢٢٧ .

(٣٢) حسن محمد درويش ، الوزارات المصرية في ظل حكم الأسرة العلوية ، ج ١ ، ط ١ ، مطبعة الإبتهاج ، مصر ، ١٩٢٤ ، ص ١٠ ؛ عبد الرحمن الرافعي بك ، المصدر السابق ، ص ٦٤-٦٦ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٣٢-٣٣ ؛ د. عبد العزيز الشناوي ، السخرة في حفر قناة السويس ، ص ٣٢٢ .

(٣٣) د. محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٢٨ ؛ د. مكي شيككة ، المصدر السابق ، ص ٥١٥ ، د. فاروق عثمان أباضة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، ١٨٣٩-١٩١٨ ، الهيئة المصرية للكتاب ، مصر ، ١٩٧٦ ، ص ٣٨٤-٣٨٥ .

(٣٤) عبد الرحمن الرافعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، ص ٨٩-٩٠ ؛ عبد الرحمن الرافعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ٢ ، ط ٣ ، دار المعارف ، ١٩٨٢ ، ص ١٣ .

(٣٥) عبد الرحمن الرافعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، ص ٩٠ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٣٥-٣٦ ؛ د. فاروق عثمان أباضة ، المصدر السابق ، ص ٣٨٥ .

- (٣٦) ماري رولات ، المصدر السابق ، ص ٩ ؛ د. جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص ٦١ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٣٧ ، د. فاروق عثمان أباضة ، المصدر السابق ، ص ٣٨٦-٣٨٧ .
- (٣٧) عبد الرحمن الراجعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، المصدر السابق ، ص ٩١-٩٢ ؛ د. محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٤٦ ؛ شحاتة عيسى إبراهيم ، الكتاب الأسود للاستعمار البريطاني في مصر ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص ٢٦ ؛ د. مكي شيككة ، المصدر السابق ، ص ٥١٦ ؛ د. عبد العزيز الشناوي ، السخرة في حفر قناة السويس ، ص ٣٣٦ .
- (٣٨) انظر : عبد الرحمن الراجعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، ص ٩١-٩٢ ؛ محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص ٤٦ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٣٨ .
- (٣٩) حسن محمد درويش ، المصدر السابق ، ص ١٠ ؛ عبد الرحمن الراجعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، ص ٩٤-٩٥ ؛ ماري رولات ، المصدر السابق ، ص ٩ ؛ شحاتة عيسى إبراهيم ، المصدر السابق ، ص ٢٥ .
- (٤٠) عبد الرحمن الراجعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، ص ٩٥ ؛ مكي شيككة ، المصدر السابق ، ص ٥١٨ ؛ شحاتة عيسى إبراهيم ، المصدر السابق ، ص ٢٥ ؛ محمد عبد الرحمن برج ، المصدر السابق ، ص ٤٩ ؛ عبد العزيز سليمان نوار ، المصدر السابق ، ص ٢٢٨ ؛ د. فاروق عثمان أباضة ، المصدر السابق ، ص ٣٨٨ .
- المصادر العربية والمعربية
١. إبراهيم سابي أحمد ، التاريخ القومي ، ط ١ ، مصر ، ١٩٥٦ .
 ٢. أحمد عبد الرحيم مصطفى ، علاقات مصر بتركيا في عهد الخديوي إسماعيل باشا ١٨٦٣-١٨٧٩ ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٦٧ .
 ٣. أحمد عزت عبد الكريم ، دراسات في تاريخ العرب الحديث ، دار النهضة ، بيروت ، ١٩٧٠ .
 ٤. أجييه يونان جرجس ، البحر الأحمر ومضائقه بين الحق العربي والصراع العالمي ، مصر ، ١٩٧٧ .
 ٥. السيد رجب حراز ، المدخل إلى تاريخ مصر الحديث من الفتح العثماني إلى الاحتلال البريطاني ١٥١٧-١٨٨٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٠ .
 ٦. السيد رجب حراز ، التوسع الإيطالي في شرق أفريقيا ، القاهرة ، ١٩٦٨ .
 ٧. د. جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ، القاهرة ، ١٩٦٢ .
 ٨. د. جلال يحيى ، أصول ثورة يوليو ١٩٥٢ ، مكتبة الإسكندرية ، مصر ، ١٩٦٤ .
 ٩. د. جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر ، القاهرة ، ١٩٦٥ .
 ١٠. د. جلال يحيى ، مصر الحديثة ١٥١٧-١٨٠٥ ، المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٦٩ .
 ١١. د. حسن إبراهيم حسن ، تاريخ الإسلام ، ط ٧ ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت ، ١٩٦٤ .
 ١٢. حسن محمد درويش ، الوزارات المصرية في ظل حكم الأسرة العلوية ، ج ١ ، ط ١ ، مطبعة الانتهاج ، مصر ، ١٩٢٤ .
 ١٣. حميد عبد حمادي ، السياسة البريطانية في دول الساحل الغربي للبحر الأحمر ١٩١٩-١٩٣٩ ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، بغداد ، ٢٠٠٠ .
 ١٤. راشد البراوي ، مجموعة الوثائق السياسية المركز الدولي لمصر والسودان وقناة السويس ، القاهرة ، ١٩٥٢ .
 ١٥. رولاند أوليفر وجون فيج ، موجز تاريخ أفريقيا ، ترجمة د. دولت أحمد صادق ، الدار المصرية ، مصر ، ١٩٦٥ .
 ١٦. زاهية مصطفى قدورة ، تاريخ العرب الحديث ، دار النهضة ، بيروت ، ١٩٧٥ .
 ١٧. سابي حيشي ، حضارة مصر الحديثة ، المطبعة العصرية ، القاهرة ، ١٩٣٣ .
 ١٨. ساماركو أنجلو ، الحقيقة في مسألة قناة السويس ، تعريب طه فوزي ، المطبعة اليوسفية ، ١٩٤٠ .
 ١٩. شحاتة عيسى إبراهيم ، الكتاب الأسود للاستعمار البريطاني في مصر ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ، ١٩٦٥ .
 ٢٠. د. شوقي الجمل ، تاريخ كشف أفريقيا واستعمارها ، مكتبة الأنجلو المصرية ، ١٩٧١ .
 ٢١. عبد العزيز سليمان نوار ، مصر والعراق ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٨ .
 ٢٢. د. عبد العزيز محمد الشناوي ، قناة السويس والتيارات السياسية التي احاطت بإنشائها ، القاهرة ، ١٩٧١ .
 ٢٣. د. عبد العزيز محمد الشناوي ، السخرة في حفر قناة السويس ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، مصر ، ٢٠٠٢ .
 ٢٤. عبد الله عبد المحسن السلطان ، البحر الأحمر والصراع العربي - الإسرائيلي ، التنافس بين استراتيجيتين ، ط ٣ ، بيروت ، ١٩٨٨ .
 ٢٥. عبد الرحمن الراجعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ١ ، ط ٢ ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، ١٩٤٨ .
 ٢٦. عبد الرحمن الراجعي بك ، عصر إسماعيل ، ج ٢ ، ط ٣ ، دار المعارف ، ١٩٨٢ .
 ٢٧. د. فاروق عثمان أباضة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، ١٨٣٩-١٩١٨ ، الهيئة المصرية للكتاب ، مصر ، ١٩٧٦ .

٢٨. ماري رولات ، مؤسسو مصر الحديثة ، مطبعة دار لبنان ، بيروت ، ١٩٦٤ .
٢٩. د. محمد عبد الرحمن برج ، قناة السويس في مئة عام ، دار المعارف ، مصر ، ١٩٦٩ .
٣٠. محمد عزة دروزة ، الوحدة العربية ، ط ١ ، دار الكشاف ، القاهرة ، ١٩٥٧ .
٣١. د. محمد فؤاد شكري وآخرون ، بناء دولة عصر محمد علي ، دار الفكر العربي ، مصر ، ١٩٤٨ .
٣٢. د. محمد مصطفى صفوت ، إنكلترا وقناة السويس ١٨٥٢ - ١٨٥٦ ، القاهرة ، ١٩٥٦ .
٣٣. مصطفى الحفناوي ، قناة السويس ومشكلاتها ، ج ١ ، مطبعة مصر ، القاهرة ، ١٩٥٢ .
٣٤. د. مصطفى عبد القادر النجار وآخرون ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ط ١ ، بغداد ، ١٩٨٤ .
٣٥. م. ف. سيثون وليمز ، بريطانيا والدول العربية ، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٢ .
٣٦. د. مكي شبيكة ، تاريخ شعوب وادي النيل (مصر والسودان) مطلع القرن التاسع عشر الميلادي ، دار الثقافة ، بيروت ، ١٩٦٥ .
٣٧. ؛ محمود صالح مسني ، قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفرديناند دي ليسبس ، القاهرة ، ١٩٧١ .
٣٨. وليد محمد جرادات ، الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر ، دار الثقافة ، قطر ، ١٩٨٦ .
- المصادر الأجنبية

1. Carles, Bech, The French and English in the Red sea , London , 1982 .
2. Hoskins , British Rutes to Inda , London , 1928 .
3. Hoskins , European Imperialism in Africa , London , 1930 .
4. Hagh schonfield , The suez canal, London , 1969 .
5. John Marlowe Spolling The English , London , 1964
6. Jonuston , H , Britan cross the suez , London , 1911 .