

الرحلات النيلية في مصر

في القرنين التاسع عشر والعشرين

أحمد محمد علي غباشي

شيماء عبد التواب سيد

أستاذ مساعد التاريخ الحديث والمعاصر

أستاذ مساعد التاريخ الحديث والمعاصر

قسم الإرشاد السياحي- كلية السياحة والفنادق- جامعة حلوان

قسم البرنامج الأساسي - جامعة هليوبوليس

الملخص:

لعبت السياحة النيلية دورًا هامًا في النشاط السياحي في مصر مع مطلع القرن التاسع عشر، وقد تم استخدام المراكب النيلية كوسيلة مهمة في نقل السائحين من القاهرة إلى الوجه القبلي تحت الإشراف الحكومي، وقد قدمت الحكومة المصرية العديد من التسهيلات، والخدمات لدعم الرحلات النيلية، مثل: تقديم المأكولات، الرعاية الصحية، والخدمات الطبية؛ فضلًا عن توفير الأمن، والأمان خلال الرحلة، ومن ناحية أخرى، فقد برزت العديد من الشركات السياحية في مجال السياحة النيلية بداية من النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مثل: توماس كوك، والتي كان لها الريادة، والسبق في مجال تنظيم الرحلات السياحية في مصر بداية من عام 1872م، وقد توالى العديد من الشركات السياحية، مثل: الشركة التوفيقية، الأنجلو أمريكيان نايل، الشركة المساهمة المتحدة المصرية للنقل في النيل، وقد شهدت مصر خلال القرن التاسع عشر العديد من الرحلات السياحية النيلية، مثل: رحلة الملوك والأمراء أثناء افتتاح قناة السويس، رحلة إمبلي إدواردز، ورحلة أحمد إحسان أوغلو، وفي النهاية، تم اقتراح برنامج رحلة سياحية نيلية قابلة للتطبيق من شبرا الخيمة إلى حلوان محققة معايير السياحة الخضراء بشكل مستدام.

كلمات مفتاحية: السياحة النيلية- توماس كوك- القرن التاسع عشر- رحلة الملوك- قناة السويس.

مقدمة:

تعتبر السياحة النيلية واحدة من أقدم الأنماط السياحية في مصر، والتي يرجع تاريخها إلى أقدم العصور، معتمدة على نهر النيل الذي كان شريان الحياة، وأحد عوامل بناء الحضارة، فكان مصدرًا للإلهام الديني والثقافي، فتم تقديسه وارتبط بالعديد من الأعياد والمناسبات.

وبحلول القرن التاسع عشر، ومع زيادة اهتمام العالم الغربي بالآثار المصرية، بدأت السياحة النيلية في الازدهار، وقام المستكشفون، والرحالة بتنظيم رحلات نيلية لاستكشاف مصر، وتوالى بعد ذلك الزيارات، والرحلات المتعددة، وأنشأت العديد من الشركات السياحية، أبرزها في ذلك الوقت شركة "توماس كوك"، والتي جعلت من الرحلات النيلية تجربة فريدة، تمنح الزائرين فرصة لاستكشاف تاريخ مصر العريق والاستمتاع بالتأثير البانورامي للنيل الخالد.

اعتمد البحث على المنهج التاريخي الوصفي، في سرد وتوصيف الأحداث، وتم تقسيمه إلى عدة نقاط اشتملت على جهود الدولة في تنظيم، ودعم السياحة النيلية، أهم الشركات السياحية، أشهر الرحلات النيلية، وفي الختام يستعرض البحث مقترح لبرنامج رحلة سياحية نيلية قابل للتطبيق يجمع بين النمط الثقافي والتراث إلى جانب الاستمتاع بجمال النيل.

أهداف البحث:

- 1- إلقاء الضوء على نمط السياحة النيلية في مصر في تلك الفترة.
- 2- إبراز الجهود الحكومية لدعم، وتنشيط السياحة.
- 3- تقديم وصف لأشهر الرحلات السياحية عبر النيل.
- 4- عرض لأهم الشركات السياحية في هذا المجال، وما قدمته من خدمات سياحية.
- 5- كيفية الاستفادة من نهر النيل، والمعالم الأثرية والتراثية على ضفافه في إعداد مقترح لبرنامج سياحي قابل للتطبيق.

تمهيد

تلعب السياحة النيلية دورًا هامًا في تنوع المنتج السياحي المصري من حيث إعطاء السائح تجربة فريدة من نوعها، قد لا تتكرر في مقاصد كثيرة في العالم، ويرجع السبب في ذلك إلى تفرد نهر النيل بمناظره الطبيعية التي تعكس البيئة المصرية، وتمحور تاريخ وحضارة الدولة المصرية حول مجرى النهر.

ومن أجل خوض هذه التجربة، كان السائحون يفضلون السفر والانتقال عن طريق الرحلات النيلية، حسبما ذكر "مارييت باشا" في كتابه "مرشد السياح" أن ركوب الذهبيات النيلية هي من أمتع الوسائل للسفر إلى مصر العليا، والتمتع بمشاهدة آثارها، فيجد السائح الراحة والحرية، والتوقف أي وقت، والنزول والصيد، وزيارة المدن والقرى والمعابد المختلفة. (حيدر، 2024)

وبالتالي يجد السائح متعة وحرية إذا ما قورنت الرحلة بالوابورات التي تغلغ في أوقات محددة، ولا يشاهد الآثار إلا في أوقات محددة وبرفقة المترجم، وإن كانت تمتاز عن الذهبيات برخص الثمن. (نجيب، د.ت)

ومن هنا، فإن نهر النيل كان ولا يزال عنصرًا هامًا من عناصر الجذب السياحي، نال إعجاب الرحالة بعظمته، وتباروا في الحديث عنه، ووصف جماله إذا ما قورن بأي نهر آخر في العالم. (ذهني، د.ت)

تنظيم السياحة النيلية:

لعبت المراكب النيلية دورًا بارزًا في النشاط السياحي، كوسيلة هامة في نقل السائحين خلال رحلات نيلية تبدأ من القاهرة إلى الوجه القبلي، وتستغرق من أسبوع إلى أربعة أسابيع. (حيدر، 2024)

وفي هذا الصدد، لم تكن هناك مؤسسة أو هيئة مسئولة عن النقل النهري، وإنما كانت تقع على عاتق مديريات الأقاليم المختلفة في مصر في عهد محمد علي، فكان يطلب من مديري المديريات الاعتناء بمناسيب النيل، والعمل على تلافي الأخطار التي وقعت في فترة الفيضان السابق. (أبو زيد، 2021)

ولم يتغير الأمر كثيرًا في عهد عباس حلمي الأول من حيث وجود جهة مسئولة عن النقل النهري، وأحال الأمر أيضًا إلى المديريات؛ حيث أرسل إلى ديوان المدارس في عام 1853م يطلب قياس المسافة بين القاهرة وأسوان عند نهر النيل من الضفة الشرقية والضفة الغربية "بالساعات الهندسية". (سامي، 1936)

وفيما يتعلق بالنشاط السياحي، فقد خضع السائحون الوافدون إلى مصر في عهد محمد علي باشا لمشاهدة معالمها إلى عدد من الضوابط، فكان السائحون الذين يصلون للإسكندرية يذهبون إلى قناصل دولهم لمساعدتهم في الحصول على التصاريح التي تمكنهم من التنقل بحرية في أرجاء البلاد. (دياب، 1994)

وكان الانتقال من الإسكندرية إلى القاهرة عبر ترعة المحمودية يتم من خلال القوارب النيلية، وكان على السائح أن يدفع أجرة القارب، وكانت الأجرة تتحدد حسب حالة القارب. (دياب، 1994)

وفي عهد عباس حلمي الأول، صدرت أول لائحة خاصة بتنظيم إقامة الأجانب والسياح في مصر في 8 مايو 1849م، والتي كان من ضمن بنودها فيما يتعلق بالمراكب التي يستخدمها السائحون في رحلاتهم النيلية، أن طلبوا من قناصل الدول الأجنبية أن ينبهوا على السائحين بضرورة استخدام رؤساء المراكب الذين منحوا رخصًا من الترسانة، لما لهم من خبرة كبيرة في الملاحة النيلية، والتي اكتسبوها من خلال مرافقة السائحين. (رمضان، 1977)

ومن ناحية أخرى، كانت هناك معاناة دائمة لمنسوب النيل للتأكد من مستوى المياه اللازمة لحركة مرور السفن الملاحية التي تنقل السائحين والبضائع عبر الطريق النهري إلى مصر، وفي حالة انخفاض منسوب مياه النيل، كانت الدولة تقوم بتحويل مرور السائحين والبضائع إلى الطريق البري عبر السكك الحديدية أو عبر الطريق الملاحي. (دار الوثائق، 1853)

الخدمات التي نفذتها الدولة لدعم السياحة النيلية:

تعتبر السياحة صناعة مركبة، تعتمد في نجاحها على مجموعة من المقومات والإمكانات، وما تقدمه دولة المقصد السياحي من خدمات وتسهيلات، يستطيع السائح من خلالها الاستمتاع برحلته، وبناء انطباع إيجابي، وبالتالي تصبح نوعًا من أنواع الدعاية السياحية.

وفيما يتعلق بالسياحة النيلية، فقد قدمت الدولة المصرية آنذاك العديد من الخدمات والتسهيلات لدعم الرحلات النيلية، فقد تم تعيين نساء لخدمة السائحات أثناء رحلاتهن النيلية في وابورات القومانية العزيرية، وكن يُعرفن " بالكميريرات". (دار الوثائق القومية، 1870)

كما روعي في العقد الذي وقع بين الحكومة وصاحب لوكاندا أوروبا، الذي تعهد بتقديم مأكولات للسياح أثناء رحلاتهم النيلية، ترتيب سفريات إذا نزلت في الوابورات سائحات لخدمتهن. (دار الوثائق القومية، 1868)

ومن ناحية أخرى، كان هناك اهتمام بنوعية المأكولات التي تقدم للسائحين، وقد تم توقيع عقد مع الخواجة (إسبريان) صاحب مطعم لإعداد الطعام، وكذلك حدد حساب الأجرة على كل فرد بالغ، ونصف أجرة على الأولاد الذين تتراوح أعمارهم بين أربعة إلى عشرة أعوام، وما دون ذلك فيعفى من الأجرة. (دياب، 1994)

ومن ضمن الخدمات التي أولتها الدولة اهتمامًا هي رعاية السائحين صحياً أثناء رحلاتهم النيلية، من خلال تخصيص طبيب مرافق لكل رحلة، وإمداده بالأدوية لضمان تقديم خدمة طبية وعلاج سريع؛ ليكون بمثابة إسعافات أولية إلى أن يتم نقله إلى أماكن العلاج المناسبة. (دار الوثائق القومية، 1863)

وإلى جانب الخدمات الطبية؛ فقد اهتمت الدولة بتعيين الضباط على وابورات القومبانية العزيبية يشترط فيهم الصحة والنشاط واللياقة البدنية لحماية السائحين، وما بحوزتهم من أي محاولة للتعرض للسائحين، أو التسبب في أي مضايقات لهم.

وفي هذا الإطار، قام بعض المصريين عام 1851م، بالهجوم على جماعة من السائحين الأمريكيين الذين كانوا يستقلون قاربا نهريا في النيل، وكاد الأمر يحدث أزمة دبلوماسية مع الولايات المتحدة الأمريكية، إلا أنه تم تسوية هذه الأزمة بعد تعويض السائحين ومعاقبة المتهمين. (راتب، 1987)

ومن الخدمات الأخرى، التي وفرتها الدولة هي تعيين منقذين، خشية أن يتعرض السائحين أثناء رحلاتهم النيلية للغرق، أو اصطدام القوارب بالصخور، أو الانحراف بسبب شدة الرياح، فيكون دورهم إنقاذ الأحياء وأمتعتهم، أو انتشار جثث الغرقى. (الحتة، 1967)

وعلاوة على ما سبق، فقد قامت الدولة كنوع من تنظيم الشواطئ النيلية، بترتيب بوليس بحري، وتعيين مراكب لخفر الشواطئ، واستدعاء لجنة للنظر في سن لائحة لتنظيم شواطئ النيل، وتحديد المناطق التي تخصص للسفن والتفرغ للحاصلات والحبوب والنقل الميكانيكي، وأماكن رسو المراكب والبواخر. (حيدر، 2024)

أهم الشركات السياحية:

• توماس كوك

تعتبر شركة توماس كوك من أوائل الشركات التي عملت في مجال تنظيم الرحلات السياحية، والتي بدأت في عام 1841 بغرض تنظيم رحلات يومية للعمال بالقطار، وكانت في أغلبها مجانية، وعندما بدأت هذه الرحلات تحقق نجاحًا، بدأ في عام 1845م تنظيم الرحلات بغرض الربح، وكانت أولى رحلاتها البحرية عام 1851 إلى إسكتلندا. (Humphreys, 2015)

في عام 1868، كانت الزيارة الأولى لتوماس كوك إلى مصر، عندما قام برحلة استكشافية لمنطقة الشرق الأوسط، وشملت مصر، فلسطين، وسوريا.

وفي عام 1869م، قرر أن يقود بنفسه أول رحلة إلى مصر ضمت عشرة سائحين، تم تقسيمهم إلى مجموعتين، استقلت كل مجموعة سفينة بخارية لزيارة معالم مصر وهي "بنها"، و"بني سويف" كانتا ملكية خاصة للخديوي إسماعيل. (Fares, 2020)

ولعل نجاح التجربة الأولى "لتوماس كوك" منحته الفرصة لتنظيم أول رحلة سياحية كبرى للشرق الأوسط، تكونت من "60 سائحًا"، وأسطول مكون من "21 خيمة"، "87 من الخيول"، "65 سرجًا للخيول"، مطابخ مجهزة، سجاجيد لتغطية الأرضيات، أسرة معدنية للنوم. (Travel Magazine, 1980)

وفي عام 1870م، حصل توماس كوك على امتياز النقل النهري من الخديوي إسماعيل، والذي منحه امتياز تشغيل باخرة، و136 ذهبية في رحلات الصعيد؛ مما ساعد توماس كوك على التوسع. (حيدر، 2024)

بدأ توماس كوك في إنشاء أول مكتب سياحي في القاهرة في عام 1872م، وتبعها إنشاء العديد من المكاتب في المنطقة مثل يافا، القدس، القسطنطينية، الجزائر، تونس، الخرطوم وغيرها، ومع ازدياد نشاط الشركة؛ تم تدشين خدمة سفن بخارية منتظمة بين القاهرة وأسوان، وفي عام 1875م تم مد الخدمة حتى الشلال الثاني؛ فضلا عن نقل البريد الرسمي على طول نهر النيل. (Hunter, 2003)

ومن أهم الأمور التي استحدثها توماس كوك، هو استبدال الذهبيات بالسفن البخارية، والتي يمكن لها أن تنقل أكبر عدد من المسافرين وبشكل أسرع، وفق جدول أكثر دقة، إذا ما قورنت بالذهبيات.

فالرحلة من القاهرة إلى أسوان بواسطة الذهبية تستغرق 15 يومًا وتكلف 150 جنيهًا إسترليني، بينما قدمت شركة توماس كوك نفس الرحلة خلال السفن البخارية بتكلفة 50 جنيهًا إسترليني، ومدة تستغرق 20 يومًا. (Scranton, 2007)

وفضلاً عن الحصول على حقوق نقل السائحين عبر النيل، فقد تضمن العقد أيضا تقديم المأكولات والمشروبات للسائحين بـ الوابورات النيلية لمدة خمس سنوات من 1877-1882م. (دار الوثائق القومية، 1875)

وفي عام 1880م، وقع علي باشا مبارك -ناظر الأشغال العمومية- على امتياز يعطي توماس كوك الانفراد بنقل الركاب بالبواخر على خط القاهرة - أسوان - وادي حلفا في الموسم السياحي (نوفمبر - مارس). (زيان، 2011)

وبعد رحلة توماس كوك الأولى إلى مصر، والتي أعلن عنها في عام 1872م، والتي ضمت 400 سائح، قام كوك بمغامرة حول العالم، والتي ألهمت "يوليوس فيرن" "Jules Vern" لكتابة روايته 80 يومًا حول العالم، والتي نشرت بعد ستة أشهر من إعلان توماس كوك عن رحلته. (Fares, 2020)

ومن الأمور اللافتة للنظر، هو قيام "كوك" بإصدار دليل السائح عن مصر في عام 1876م، (النيل والصحراء) والذي اشتمل على معلومات جغرافية، جيولوجية، وكذلك المناخ، التاريخ، الحرف، العادات، التقاليد، ووسائل الترفيه. (Cook's, 1876)

وبمرور الوقت استطاع توماس كوك أن يطور من أسطول سفنه البخارية، لتتحول من مجرد سفن بخارية إلى مستوى فاخر من الفنادق العائمة، وتقديم مصر كمنصة يتم من خلالها تقديم صورة ذهنية عن مصر، كذلك التأثير البانورامي للسياحة النيلية والذي بدأ في التحسن عندما قامت الحكومة المصرية بتنظيف المواقع، وفرض الرسوم على الزائرين. (Scranton, 2007)

وفي هذا الإطار، وفي عام 1877م، أنشأ في الأقصر فندق أسماه فندق "الأقصر" بالقرب من معبد الأقصر؛ لكي يتيح للسائحين فرصة الإقامة في المدينة لمشاهدة الآثار، وتم تصميم الفندق على الطراز المصري، واشتمل على قاعات متعددة الأغراض سواء للبياردو، التدخين، وغيرها. (الهلال، 2016)

ثم توالى الفنادق في الأقصر وأسوان، وبعضها قدم خدمات علاجية معتمداً على الشتاء المشمس، لقد استطاع توماس كوك أن يقيم بنهاية القرن التاسع عشر منظومة سياحية متكاملة في مصر من خلال سيطرتها على النقل النهري، الفنادق المتعددة، المرشدين، حاملي الحقائب والخدم، وهكذا كان النقل النهري هو بؤرة تلك المنظومة، والذي كان بمثابة الشريان الرئيس للاقتصاد السياحي.

ولا شك في أن هذا النجاح أدى إلى ظهور العديد من المنافسين لشركة توماس كوك للدخول في مجال السياحة النيلية، مثل: شركة عربات النوم الدولية، وفي الوجه القبلي كان هناك منافسة شديدة مع الشركة الإنجليزية الأمريكية. (حيدر، 2024)

وفي إطار عمليات التحديث والتطوير، شرع توماس كوك في شراء وبناء أسطول جديد من البواخر، وبحلول عام 1890م، أصبحت شركة توماس كوك تدير ست سفن بخارية سياحية، أربع سفن لنقل البريد، وخمس سفن قديمة ذات المجداف، إثنين من الذهبيات البخارية، خمسة لانشات بخارية، وخمس عشرة ذهبية على طول نهر النيل. (Scranton, 2007)

وبحلول عام 1895م، تجاوزت أرباح البواخر السياحية، ونقل البريد والأفراد 17000 جنيه إسترليني، بينما بلغت النفقات 12,000 جنيه إسترليني، وشهدت القاهرة زيادة في أعداد السائحين، فلقد سجلت إحصائيات عام 1899م، زيارة 6000 زائر في فصل الشتاء؛ فضلا عن 1500 سائح في رحلات عبر النيل على متن سفن توماس كوك.

ومن ناحية أخرى فقد قام "توماس كوك" برسم محطات لتوقف البواخر على طول نهر النيل، وكانت المحطات الرئيسية للرحلة هي القاهرة، أسيوط، الأقصر، أسوان، الخرطوم. (Cook's, 1876)

ولم تكن القاهرة هي دائما نقطة انطلاق الرحلة، بل بدأت في بعض الأحيان من الإسكندرية، إذا كان السائحون يركبون الذهبية من الإسكندرية إلى القاهرة عبر التربة المحمودية إلى العطف ثم إلى القاهرة عبر النيل ومنها في المسار المعتاد عبر النيل إلى أسوان لتكون قد قطعت مسافة 274 كم. (أبو زيد، 2021)

وفي عام 1891م، وفي الاحتفال بمرور خمسين عامًا على تأسيس شركة "توماس كوك"، منح "الخديوي توفيق" وسامًا لمستر "جون كوك" على ما قدمته الشركة من خدمات طويلة وجلييلة لمصر في رسالة عبر فيها الخديوي توفيق عن خالص شكره وامتنانه لشركة "توماس كوك" على مساعيها لدعم السياحة، وتقديم مصر في أبهى صورة للعالم؛ فضلًا عن دورها في نقل القوات، البريد، الأمتعة، والبضائع. (Scranton, 2007)

ومن ناحية أخرى فإن شركة توماس كوك لعبت دورًا استعماريًا في دعم الاحتلال البريطاني في مصر، وتقديم كافة أوجه المساعدات من نقل الجرحى الإنجليز للعلاج من القاهرة والإسكندرية إلى لندن، كما قدمت ذهبية في تربة الإسماعيلية؛ لتكون مقرًا لقيادة الجيش الإنجليزي. (الهلال، 2016)

علاوةً على ما سبق، قامت بدور معنوي من خلال تنظيم العديد من الرحلات النيلية المجانية للجنود الإنجليز، واستضافة المراسلين الصحفيين الذين غطوا المعارك، وقد أرسل الجيش الإنجليزي رسالة شكر إلى الشركة على هذا الدور الرائع، والذي يؤكد السير "جورج نيوتز" -أحد الساسة الإنجليز- الذي قال في عام 1899م: "إن مصر الآن محتلة من جيشين.. الجيش الأول هو عساكر الجيش البريطاني، والثاني هو جيش توماس كوك وابنه". (الهلال، 2016)

ومما لا شك فيه أن الحرب العالمية الأولى (1914 - 1918م)، وما أعقبها من ثورة الشعب المصري عام 1919م، أدى إلى عدم استقرار الأوضاع في مصر؛ مما أثر على الحركة السياحية الوافدة إلى مصر، ولكن في ديسمبر 1920م، استطاع "توماس كوك" استئناف رحلاته النيلية، وإعادة افتتاح الفنادق في الأقصر وأسوان. (Hazbun, 2016)

ومع اكتشاف مقبرة توت عنخ آمون في نوفمبر 1922م، شهدت مصر موجات من السائحين، وبدأت شركة توماس كوك وغيرها من الشركات في نقل السائحين إلى مصر، لاسيما الأمريكيان، وكان برنامج الرحلة لا يقل عن خمسة عشر يومًا يزورون في رحلات نيلية آثار الوجه القبلي، ثم يعودون إلى القاهرة لزيارة ما هو موجود في القاهرة، مثل: الأهرامات والمتحف المصري، وكانت شركة "أمريكان إكسبريس" منافسة لتوماس كوك في نقل السائحين من السوق الأمريكي. (Hazbun, 2016)

ويرى الباحثان أن الحرب العالمية الأولى كانت حدثًا فاصلاً في تغيير نوعية السائح الوافد إلى مصر لا سيما جذب السوق الأمريكي؛ فضلًا عن تغيير المعدل العمري للسائحين إلى معدلات أصغر سنًا مما كانت عليه قبل الحرب، وكذلك المستوى الاقتصادي الذي جذب مجموعة من الأثرياء الأمريكيان اللذين لديهم شغف للتعرف على العالم.

حيث تشير الإحصاءات إلى زيادة أعداد الزائرين للمتحف المصري من 37,000 سائح في عام 1922م إلى 143,000 سائح في عام 1926م، وفي عام 1925م كتب "نيويورك تايمز" أن عدد الأمريكيين الذين زاروا مصر كان كبيرًا، امتلأت بهم القاهرة في موسم الربيع، وأنهم زاروا بأعداد كبيرة البازارات، المساجد، وركبوا الجمال في أهرامات الجيزة. (Hazbun, 2016)

ومع بداية 1930م، كان السائحون الإنجليز يمثلون 40% من عملاء شركة توماس كوك، بينما مثلا الأمريكيان ما بين 26 إلى 38%؛ ففي موسم 1934-1935م، زار مصر 20,500 سائح، وصل منهم 8000 سائح عن طريق قناة السويس، بينما وصل 7000 آخرون في رحلات بحرية، وبلغ متوسط إنفاق سائحي الرحلات البحرية ثلث الدخل السياحي المصري. (Reid, 2015)

ومن ناحية أخرى، ومع زيادة الحركة السياحية بالنقل النهري، حرصت الدولة على تطوير الموانئ، وإنشاء الخطوط الملاحية، وكذلك الفنارات للإضاءة والإرشاد، والتي أنشأت أغلبها في عهد الخديوي إسماعيل في الفترة فيما بين 1863-1873م. (غباشي، 2007)

ومن الإجراءات الأخرى التي اتخذتها الدولة هي وضع إشارات معينة في أماكن محددة في البحر لضمان سهولة مرور السفن السياحية، مثل: إشارة بحر "برا"، والتي وضعتها القومبانية الشرقية على مسافة 300 ميل من القصير لتيسير مرور المراكب السياحية بالبحر الأحمر. (دار الوثائق القومية، 1863)

وأمام تزايد نقل السائحين عبر نهر النيل، أنشأت العديد من الشركات التي عنيت بالسياحة النيلية ولتكون منافسة لشركة "توماس كوك" التي تصدرت المشهد لسنوات طويلة، ومن أهم هذه الشركات:

• الشركة التوفيقية

هي واحدة من الشركات الكبرى التي تأسست في مصر خلال فترة الخديوية، أسسها الخديوي إسماعيل بهدف تطوير البنية التحتية والصناعية في مصر؛ لذا تركزت أنشطتها على مشاريع الإنشاءات والتجارة، وساهمت بشكل كبير في تطوير الاقتصاد المصري في تلك الحقبة. (مصيلحي، 1979)

ففي مجالات البنية التحتية شاركت الشركة في العديد من المشاريع الكبرى مثل: السكك الحديدية، والقنوات، والجسور التي ساعدت في تحسين عملية النقل والاتصالات، كما ساهمت أيضًا في تطوير الصناعة المحلية، بما في ذلك مصانع النسيج والصناعات التحويلية الأخرى.. .

وفي المجال التجاري، كانت تعمل أيضًا في مجال التجارة وتوزيع البضائع؛ مما ساعد على تنشيط الأسواق المحلية، وزيادة التبادل التجاري. (عبد القادر، 2007)

علاقتها بالرحلات النيلية

الشركة التوفيقية كانت لها علاقة وثيقة بالرحلات النيلية في مصر؛ حيث كانت تُشرف على تنظيم، وتشغيل بعض خدمات النقل النهري في فترة الخديوي إسماعيل، كما اهتمت الشركة أيضًا بتطوير النقل المائي على نهر النيل، والذي كان يعد وسيلة أساسية لنقل الركاب والبضائع، كما عملت الشركة على تحسين وتوسيع أسطول السفن النهرية؛ مما ساهم في تسهيل الرحلات النيلية وتعزيز السياحة والنقل عبر نهر النيل.

كما كانت الشركة مسئولة عن تشغيل أسطول من السفن البخارية التي أُدخلت حديثًا إلى نهر النيل، والتي استخدمت في أغراض متعددة، **مثل:**

- **نقل الركاب:** مما ساعد في تسهيل رحلات الركاب بين المدن والمناطق على طول النهر، مما جعل السفر أكثر راحة وسرعة.
- **نقل البضائع:** حيث كانت السفن تُستخدم أيضًا لنقل البضائع من وإلى الموانئ النهرية؛ مما ساهم في تحسين التجارة والإمدادات.
- **الرحلات السياحية:** بدأت الشركة بتنظيم رحلات نيلية، مما ساعد في جذب السائحين، واستكشاف جمال نهر النيل، والمناظر الطبيعية المحيطة. (البطريق، 1999)

مثل تلك المبادرات ساعدت في تعزيز أهمية نهر النيل كمر تجاري وسياحي، كما ساهمت في تطوير الاقتصاد المحلي، وتحسين الحياة الاجتماعية في مصر.

• شركة الأنجلو أمريكيان نايل

يرجع تاريخ تأسيسها بالقاهرة إلى 15-5-1899م، وتولى سليمان باشا داود رئاسة مجلس إدارتها، وانشصر عملها في الملاحة النيلية، وما يرتبط بها من أنشطة، مثل: بناء المراكب الشراعية، إنشاء واستقلال الفنادق والمطاعم، وكذلك نقل المسافرين والبريد. (مصلحة عموم الإحصاء والتعداد، 1942)

وبحلول عام 1900م، كانت الشركة تمتلك مصنعًا ببولاق، فندق سافوي بأسوان، 6 بواخر للسائحين، ثلاثة جرارات بخارية، زورقين، ستة مراكب بخارية للبضائع، وستة مواعين لتفريغ البضائع. (حيدر، 2024)

ومع اندلاع الحرب العالمية الأولى 1914-1918م، والتي أثرت على الحركة السياحية الوافدة إلى مصر، توقفت بواخر الشركة السياحية عن العمل، وتكدت الشركة خسائر كبيرة، واستأجرت الحكومة الإنجليزية في عام 1917م، من الشركة باخرتين من بواخر السياحة النيلية بغرض تحويلها إلى مستشفيات. إلا أن الأمر قد تحسن رويدًا في أعقاب انتهاء الحرب.

وفي عام 1924، تكونت الشركة المساهمة المتحدة للنقل في النيل، واستمرت الشركة في حالة جيدة حتى اندلاع الحرب العالمية الثانية، وتوقف الحركة السياحية في مصر. (مصلحة عموم الإحصاء والتعداد، 1942)

• الشركة المساهمة المتحدة المصرية للنقل في النيل

تأسست في القاهرة عام 1923، في تضامن واندماج بين شركات الملاحة النهرية؛ حيث اندمجت شركات (النقل بالنيل، أنجلو أمريكيان النيل والسياحة، شركة إكسبريس بواخر النيل، وشركة إيسترن) في الشركة المساهمة المتحدة المصرية للنقل في النيل، والتي تركز عملها في نقل الركاب والبضائع داخل الموانئ المصرية والسودانية. (حيدر، 2024)

أهم الرحلات السياحية:

شهدت مصر منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر لاسيما مع ولاية الخديوي إسماعيل إقبال الكثير من الشخصيات العالمية البارزة لزيارتها، ولم يكن مفهوم السياحة في تلك الفترة هو العائد الاقتصادي، وإنما إبراز صورة مصر الحضارية، وما أحرزته من تقدم مادي ومعنوي؛ بالإضافة إلى ما تمتلكه من مقومات، مثل: الطقس المعتدل، والآثار وغيرها. (غباشي، 2007)

لذا شهدت تلك الفترة تكفل الحكومة المصرية بنفقات الشخصيات البارزة التي تأتي إلى مصر من إقامة وتنقلات، فلم يكن الأمر مجرد حفاوة وضيافة من أجل السياحة، بل من أجل توطيد علاقات مصر السياسية بتلك الدول، ورغبة إسماعيل في الظهور بمظهر الحاكم المستنير ذو العقلية الغربية. (دياب، 1994)

زيارة البرنس دوغال وزوجته:

تعتبر زيارة البرنس "دوغال" -ابن الملكة فيكتوريا- إلى مصر من الزيارات الهامة في القرن التاسع عشر؛ حيث زار مصر ثلاث مرات، فكانت الزيارة الأولى في فبراير 1869م، وقبل عدة شهور من افتتاح قناة السويس. (الوقائع المصرية، 1869)

وفي عام 1875، كانت زيارته الثانية موفداً من قبل والدته الملكة فيكتوريا لإهداء نيشان الكوكب الهندي للخديوي إسماعيل، بينما كانت زيارته الثالثة في عهد الخديوي توفيق عام 1889م. (شفيق، 1994)

وخلال الزيارات، قدمت الحكومة كافة الخدمات والتسهيلات؛ فضلاً عن مظاهر الحفاوة والكرم، واشتملت الزيارة على رحلة نيلية إلى الوجه القبلي؛ حيث تم تخصيص ذهبيتان، وعدة إلبورات، ولوازم الإقامة الكاملة من الطباخين، والمترجمين. (الوقائع المصرية، 1869)

افتتاح قناة السويس ورحلات ضيوف مصر

لعبت قناة السويس دورًا هامًا في زيادة أعداد السائحين الوافدين إلى مصر حتى قبل افتتاحها؛ فقد جذبت لزيارتها العديد من المغامرين، رجال الصحافة، رجال الأعمال. ففي ربيع 1869م، وقبيل افتتاح القناة للملاحة، زار أمير ويلز "الأمير إدوارد" (الملك إدوارد فيما بعد)، وزوجته منطقة برزخ السويس، أعقبها زيارة للقاهرة، والقيام برحلة نيلية لمدة ستة أسابيع لزيارة آثار الوجه القبلي على متن إحدى البواخر الخديوية. (Fares, 2020)

ولعل أشهر الرحلات، كانت رحلة الإمبراطورة أوجيني عبر النيل لزيارة آثار الوجه القبلي؛ حيث أعد الخديوي لها موكبًا مؤلفًا من 12 سفينة بخارية مجهزة بكافة ما تحتاجه الرحلة، معينًا نجله حسين باشا وبصحبه رياض باشا رئيسًا لبعثة الشرف المرافقة لها.

خرجت الرحلة من سراي الجيزة، وتوجهت إلى بني سويف، المنيا ثم إلى أسيوط، قنا ثم إلى أسوان؛ حيث استغرقت ثلاثة عشر يومًا. (الوقائع المصرية، 1869)

ولم يقف الأمر عند رحلة الإمبراطورة أوجيني حدها، بل شمل باقي الضيوف؛ حيث استضاف ما يقرب من 120 منهم في رحلات إلى صعيد مصر، وكلف الخديوي مارييت باشا بالإعداد لهذه الرحلة. (حيدر، 2024)

ولعل أهم ما يجب أن يؤخذ في الاعتبار هو البرنامج السياحي المصري، والذي يعتبر الأول من نوعه؛ حيث تم إعداده بتوجيهات مباشرة من خديوي مصر، وبرؤيته الخاصة لإبراز صورة مصر الحضارية، وذلك قبل شهر من افتتاح القناة.

وقد راعى "مارييت" كل الدراسات الميدانية التي يمكن أن تجعل الرحلة سهلة، مثل: حساب فيضان النيل، ومواقيته عند إعداد البرنامج؛ مما مكن الضيوف من زيارة المواقع الهامة بين بولاق وأسوان في أربعة وعشرين يومًا. (Fares, 2020)

وعلى الرغم من وجود العديد من الكتب الإرشادية التي كتبت عن مصر قبل الكتاب المصري، إلا أن إسماعيل رأى طباعة كتابًا مخصصًا لهذه المناسبة، يقدم لضيوف مصر، وتم إعداد البرنامج باللغة الفرنسية، واستهل مارييت البرنامج بذكر أسماء الرحالة الذين سبقوا وأن أعدوا كتبًا مشابهة. (Mariette, 1869)

تفاصيل البرنامج

اعتمدت فكرة البرنامج على ربط حاضر مصر بماضيها من خلال إمداد الضيوف بمعلومات ورؤية شاملة عن التاريخ المصري منذ أقدم العصور مرورًا بالحقب الزمنية المختلفة، ووصولًا إلى ما أحدثه الخديوي إسماعيل من نهضة حديثة.

ومن ناحية أخرى، قام "مارييت" بتخصيص مرشدين سياحيين لشرح الآثار، والمعالم المختلفة، وكان منهم عالم الآثار الألماني "بروكتش" (Heinrich Brugsch) أول ناظر لمدرسة اللسان المصري، كما صدرت التعليمات لمديري المديرية باستقبال الضيوف، وعمل كل التجهيزات وتنظيف الشوارع، وإقامة الاحتفالات ابتهاجاً بضيوف مصر. (Mariett, 1869)

بدأت الرحلة قبل شهر من افتتاح القناة، واشتملت على خمسة أيام بالقاهرة، وأربعة وعشرين يوماً عبر النيل لمشاهدة الآثار في الوجه القبلي على النحو التالي:

زيارة القاهرة

اليوم	أماكن الزيارة
- اليوم الأول	- زيارة الأسواق والبازارات
- اليوم الثاني	- زيارة القلعة وبعض المساجد والآثار الإسلامية
- اليوم الثالث	- زيارة شجرة مريم بالمطرية، ومتحف الآثار ببولاق ليلاً
- اليوم الرابع	- زيارة منطقة مصر القديمة، وقرافة المماليك ليلاً
- اليوم الخامس	- زيارة منطقة الغابة المتحجرة، وجولة حرة سيراً على الأقدام مساء

رحلة النيل إلى الوجه القبلي:

اليوم	أماكن الزيارة
- اليوم الأول	- زيارة البدرشين، وهرم سنفرو
- اليوم الثاني	- ممفيس، سفارة، زاوية المسلوب
- اليوم الثالث	- المنيا
- اليوم الرابع	- بني حسن
- اليوم الخامس	- أسيوط
- اليوم السادس	- سوهاج حتى جرجا
- اليوم السابع	- البلينا حتى أبيدوس

- اليوم الثامن	- قنا
- اليوم التاسع	- دندرة ثم العودة إلى قنا
- اليوم العاشر	- طيبة والكرنك
- اليوم الحادي عشر	- القرنة – الرامسيوم – دير المدينة – مدينة هابو
- اليوم الثاني عشر	- دراع أبو النجا – العساسيف – الدير البحري
- اليوم الثالث عشر	- وادي الملوك (مقبرة رمسيس الثالث – سيتي الثاني – رمسيس الرابع
- اليوم الرابع عشر	- إسنا
- اليوم الخامس عشر	- إدفو
- اليوم السادس عشر	- جبل السلسلة
- اليوم السابع عشر	- إلفنتين
- اليوم الثامن عشر	- الشلال الأول
- اليوم التاسع عشر	- أسوان – طيبة
- اليوم العشرون	- طيبة – سوهاج
- اليوم الحادي والعشرون	- سوهاج – أسيوط
- اليوم الثاني والعشرون	- أسيوط – المنيا
- اليوم الثالث والعشرون	- المنيا – البدرشين
- اليوم الرابع والعشرين	- البدرشين إلى القاهرة ومنها إلى السويس لحضور احتفالات افتتاح القناة

وخلال الرحلة، قدم مارييت شرحًا تفصيليًا للآثار، مثل: السرابيوم، دندرة، إدفو، كما ألقى الضوء على اكتشافاته الخاصة، مثل: أبيدوس، مدينة هابو، وادي الملوك.

• رحلة إميليا إدواردز

هي واحدة من سيدات العصر الفيكتوري الجريئات، والتي كانت مهتمة بالثقافات الغربية، وكانت لديها موهبة نادرة، ففي سن السابعة نظمت إميليا قصيدة نشرت في جريدة أسبوعية، وعندما بلغت سن السادسة عشر كان من الممكن اختيارها لتكون مغنية أوبرا أو فنانة أو كاتبة، وأخيرًا استقر اختيارها على الصحافة والكتابة. (رمضان، 2016).

وفيما بين عامي 1855-1880، كتبت ثماني روايات وساهمت في مجموعة من الجرائد والمجلات، وألفت أيضًا كتبًا في التاريخ والفن، ولكنها حتى بلوغها سن الثانية والأربعين لم تكن قد قامت بالمغامرة التي جعلت لها رسالة في الحياة، وأعطتنا تذكيرًا في شكل رحلة "الألف ميل في صعيد مصر". (رمضان، 2016)

وصلت إلى القاهرة في نوفمبر 1873 هرباً من المطر في أوروبا مع صديقة لها، وبقيت بمصر لتصبح عالمة ورائدة في علم المصريات، كما استمرت إميليا في العمل والتنقيب بعد رحلتها، وأنشأت صندوق استكشافات مصر (Egypt Exploration Fund).

كما قامت إميليا بحملات للحفاظ على الأثار المصرية، وتعتبر هي التي اكتشفت تعامد الشمس على قدس الأقداس في معبد أبو سمبل. (Edwards,1891)

وتعتبر رحلتها إلى صعيد مصر شاهداً ووثيقة هامة في تاريخ الرحلات النيلية في مصر في تلك الفترة.

تفاصيل الرحلة

قضت إميليا إدواردز حوالي ثلاثة أسابيع في رحلتها النيلية، والتي بدأت في 29 ديسمبر 1873، وانتهت 18 يناير 1874، خلال هذه الفترة زارت مجموعة من المواقع الأثرية البارزة على طول نهر النيل من القاهرة إلى أسوان.

رحلة أحمد إحسان

تعتبر رحلة أحمد إحسان توثيقاً عثمانياً لصعيد مصر، مما ساعد في فهم الجغرافيا والمجتمعات المحلية؛ بالإضافة إلى تسجيل المعالم السياحية، والتاريخية في صعيد مصر؛ مما كان له دوراً كبيراً في توثيق التاريخ، والمساهمة في الفهم العميق للمنطقة.

بدأت الرحلة من أسوان، ثم اتجهت إلى الأقصر مروراً بقرى النوبة ومعابدها، وصولاً إلى القاهرة.

حيث استقل قارب نيلي من أسوان؛ استمتع بمناظر النهر الخلابة، زار معبد فيلة، وكوم أمبو، ثم انتقل إلى الأقصر لزيارة وادي الملوك، ومعابد الكرنك، وبعد ذلك أبحر شمالاً إلى إسنا وأرمنت، ثم وصل إلى القاهرة؛ حيث انتهت رحلته بجولة في معالم المدينة مثل "الأهرامات".

تفاصيل الرحلة

اليوم	أماكن الزيارة
- اليوم الأول	- الانطلاق من أسوان، زيارة معبد فيلة وكوم أمبو.
- اليوم الثاني	- الإبحار نحو إدفو، زيارة معبد حورس.
- اليوم الثالث	- متابعة الإبحار إلى أسنا، وزيارة معبد إسنا.
- اليوم الرابع	- الوصول إلى الأقصر، وزيارة معابد الكرنك ووادي الملوك.

- اليوم الخامس	- استكشاف معابد الأقصر وأبو سمبل.
- اليوم السادس	- الإبحار نحو قنا وأرمنت، استكشاف المناطق المحلية.
- اليوم السابع	- العودة إلى القاهرة، وزيارة الأهرامات.

تمت رحلة أحمد حسان 1893 عبر النيل من القاهرة حتى بلاد النوبة، وتعد من أواخر الرحلات التي تمت عبر النيل في تلك الفترة، وتعتبر هذه الرحلة توثيقاً عثمانياً لصعيد مصر في نهاية القرن التاسع عشر. (إحسان، 2021)

زيارة ولي عهد ألمانيا وشقيقه الى مصر عام 1903

جاء الأمير فريدريك فيلهلم ولي عهد ألمانيا، وشقيقه الأمير أيتل لزيارة مصر في 8 مارس عام 1903 م، وقد تم إعداد برنامجاً سياحياً خاصاً، تضمن العديد من المزارات السياحية في مصر، وبدأت الزيارة يوم الأحد الموافق 8 مارس عام 1903؛ حيث نزلا بفندق سافوي، وبعد قسط من الراحة، زارا دير القديس جورجيس للروم الأرثوذكس، كنيسة العذراء، ثم طافا في أنحاء الجيزة والجزيرة وبولاق.

وفي صبيحة الإثنين 9 مارس، تم زيارة منطقة الأزهر والموسكي، القلعة، وضريح الخديو إسماعيل، علاوة على مسجدي السلطان حسن، وابن طولون. وفي يوم الثلاثاء 10 مارس، كان الأميران على موعد مع الحضارة المصرية القديمة بزيارة الأهرامات، أبي صير، سقارة، ممفيس، واختتمت يوم الأربعاء بزيارة المتحف المصري بميدان الإسماعيلية.

وبعد الانتهاء من زيارة معالم القاهرة، بدأت عبر النيل الرحلة إلى صعيد مصر لزيارة معالمها الأثرية، ومعابدها في كلا من الأقصر، وأسوان ليعودا بعدها إلى القاهرة ومنها إلى يافا. (المقطم، 1903)

مقترح لرحلة سياحية نيلية قابلة للتطبيق

من شبرا الخيمة إلى حلوان

لا شك أن دمج السياحة النيلية مع السياحة الثقافية له أهمية كبيرة في تعزيز تجربة السائح، وتعميق فهمه للثقافة المصرية من خلال تجربة سياحية متكاملة يستمتع فيها السائح بالمناظر الطبيعية الخلابة، والمناطق الخضراء على ضفاف النيل، وزيارة المعالم التاريخية والثقافية، مثل: المتاحف، القصور، والمعابد؛ مما يجعلها مزيجا بين الترفيه والمعرفة.

لذا فإن هذا النوع من الرحلات يساعد على تحقيق أبعاد متعددة منها:

أولاً- ربط التاريخ بالجغرافيا

كان نهر النيل محور الحياة في مصر القديمة، وهو العامل الأساسي في قيام الحضارة المصرية، فدمج السياحة النيلية بالسياحة الثقافية، يساعد السائح على فهم الدور الذي لعبه نهر النيل على مر العصور، كما أن زيارة المعالم التاريخية الواقعة على ضفاف النيل يجعل التجربة ملموسة.

ثانياً- دعم السياحة المستدامة

هذا النوع من الرحلات يدعم فكرة الاستدامة إذا ما اعتمدت على وسيلة نقل بيئية مقارنة بوسائل النقل البرية والجوية؛ مما يقلل من الأثر البيئي في حال السياحة التقليدية.

ثالثاً- الترويج السياحي لمصر عالمياً

الجمع بين السياحة النيلية والثقافية، يعزز من صورة مصر كواجهة سياحية متنوعة تجمع بين السياحة الترفيهية، والسياحة الثقافية، هذا الدمج يجعل تجربة السائح أكثر تميزاً وشموليةً.

خط السير المقترح:

- الاتجاه: شبرا الخيمة- حلوان.

- مدة الرحلة: 4 ساعات

-البداية: قصر محمد علي باشا بشبرا الخيمة - كوبري إمبابة - كوبري أبو العلا - مبني الإذاعة والتلفزيون - برج القاهرة - كوبري قصر النيل - المتحف المصري- دار الأوبرا المصرية - قصر محمد علي توفيق بالمنيل - كوبري عباس - قصر المانسترلي - مقياس النيل- كنيسة العذراء بالمعادي (إحدى محطات رحلة العائلة المقدسة) - حلوان. (عند الوصول إلى حلوان يمكن زيارة بعض معالم حلوان مثل: الحديقة اليابانية- منتجعات المياه الكبريتية - وختاماً ركن الملك فاروق).

كيف يمكن تحويل الرحلة السياحية النيلية إلى رحلة خضراء؟

1- استخدام قوارب صديقة للبيئة؛ حيث يتم استخدام القوارب الكهربائية التي تعمل بالبطاريات القابلة لإعادة الشحن للحد من انبعاثات الكربون وتلوث الهواء.

وبالتالي، فإنه يمكن تزويد القوارب بألواح شمسية لتوليد الكهرباء، وتقليل استخدام الوقود التقليدي من خلال الاعتماد على وقود نظيف أو مركبات هجينة لتقليل الانبعاثات سواء للكربون أو الغازات الضارة.

2- إدارة النفايات بشكل مستدام من خلال توفير حاويات لفرز النفايات على متن القوارب لإعادة التدوير سواء للورق، أو البلاستيك والتخلص السليم من المواد العضوية.

بالإضافة إلى توعية الركاب بعدم إلقاء المخلفات في النهر، وتقديم بدائل صديقة للبيئة مثل: زجاجات المياه القابلة لإعادة الاستخدام.

3- تقليل استخدام المياه والطاقة.

4- تقليل الانبعاثات الكربونية من خلال منح سندات الكربون؛ حيث يتم منح السائحين سندات تعويضية ومساهماتهم في دعم مشروعات، مثل: زراعة الأشجار.

5- تقديم أطعمة ومشروبات مستدامة، والتقليل من الأطعمة المعلبة التي قد تزيد من النفايات البلاستيكية.

الخاتمة والنتائج:

قدمت الدراسة عرضًا لواحد من أهم الأنماط السياحية في مصر خلال القرنين التاسع عشر والعشرين، من خلال عرض وصفى للجهود الحكومية المبذولة في ذلك الإطار من أجل الارتقاء بالنشاط السياحي، وتوجيه كل سبل الدعم له سواء كانت إجراءات تنظيمية أو خدمية تحقق الاستمتاع للسائح برحلته وبناء انطباع إيجابي عن مصر، ووضعها في مكانة لائقة عالميًا كمقصد سياحي.

وقد لعبت شركات السياحة سواء الأجنبية أو المصرية دورًا هامًا في تنظيم العديد من رحلات السياحة النيلية، والتي جمعت بين الاستمتاع بجمال النيل ومناظره الخلابة، والمعالم التاريخية والأثرية على ضفافه في كوكبيل رائع يجمع بين الجغرافيا والتاريخ.

ومن أشهر تلك الرحلات التي تم عرضها، رحلة الملوك والأمراء في افتتاح قناة السويس، وما اشتملت عليه من تجهيزات، واستعدادات كان أهمها إعداد أول دليل سياحي مصري، وكذلك رحلات نيلية متعددة للعديد من الشخصيات العالمية، والتي تم توثيقها، مثل: رحلة البرنس دوغال وزوجته، إميليا إدوارد، وأحمد إحسان، وولي عهد ألمانيا.

وفي ختام الدراسة، تم عرض مقترح لبرنامج رحلة سياحية نيلية يمكن تطبيقه حاليًا في إطار مستدام معتمدًا على معايير السياحة الخضراء، يبدأ من شبرا الخيمة وحتى حلوان في تقديم تجربة سياحية متكاملة تجمع بين الاستمتاع والترفيه والمعرفة القائمة على زيارة المعالم التاريخية على ضفافه، ومن ثم تحقيق العديد من الأبعاد خلال تلك الرحلة في إطار مستدام.

النتائج

1- السياحة النيلية من الأنماط السياحية الرئيسية في مصر خلال القرن التاسع عشر والعشرين، والتي قدمت صورة بانورامية عن مصر للعالم كله.

- 2- الاهتمام بالنشاط السياحي انعكست آثاره على المجتمع سواء تطوير البنية التحتية، وتوفير فرص عمل.
- 3- التغيرات الجيوسياسية كان لها تأثير كبير على النشاط السياحي، وظهر ذلك في الدراسة خلال الحربيين العالميتين الأولى والثانية.
- 4- الاستفادة من المقومات السياحية في مصر لإعداد برامج أو مسارات سياحية جديدة تحدث تنوع في المنتج السياحي المصري.
- 5- الاستفادة من نهر النيل، والمعالم التاريخية على ضفافه في إعداد رحلات، ومسارات نيلية خضراء تتم بشكل مستدام.

المراجع:

أولاً- الوثائق العربية:

- 1- دار الوثائق القومية: محافظة السويس، كود أرشيفي 0000069 - 2010، وثيقة رقم (1) بتاريخ 14 صفر 1280 هـ / 30 يوليو 1863، صادرة إلى مدير القومبانية المصرية.
- 2- دار الوثائق القومية: درج رقم 565، ملاحه، معينة سنوية عربي، دفتر، رقم 5، بتاريخ 4 ربيع الأول 1292 هـ / 9 أبريل 1875م.
- 3- دار الوثائق القومية: القومبانية العزيزية، كود أرشيف 002446 - 2018، بتاريخ 12 محرم 1287 هـ / 13 أبريل 1870م.
- 4- دار الوثائق القومية: القومبانية العزيزية، صورة شروط تعهد تبادل مأكولات السائحين بوابورات الانجرارية بتاريخ 8 رجب 1285 هـ / 25 أكتوبر 1868م.
- 5- دار الوثائق القومية: محافظ الأبحاث، محفظة رقم 103، ملف بتاريخ 28 جماد أول 1280 هـ / 9 نوفمبر 1863م، ملف رقم 6 سياحة، دفتر 1907، أمر كريم رقم 10.
- 6- دار الوثائق القومية: محافظ الأبحاث، محفظة رقم 47، ملف رقم (10) بتاريخ 4 ربيع الأول 1270 هـ / 4 ديسمبر 1853، نمرة 6، صحيفة 187، ص43 (أمر صادر لمحافظ الإسكندرية بإجراء ما يلزم نحو ضبط مياه الملاحة وصيانة طريق السكة الحديد، وذلك لاحتمال مرور السياح والبضائع وقت انخفاض النيل هذا العام).
- 7- دار الوثائق القومية: القومبانية العزيزية، كود أرشيفي 002446 - 3018، بتاريخ 12 محرم 1287 هـ / 13 أبريل 1870م، من ناظر ديوان داخلية الى ناظر ديوان مالية.
- 8- مصلحة عموم الإحصاء والتعداد، إحصائيات الشركات المساهمة التي يوجد استغلالها الرئيس في مصر، وزارة المالية، القاهرة، 1942.

ثانيًا - المراجع العربية:

- 1- إحسان (2021)، أحمد: "رحلة الأسابيع الستة فوق النيل"، ترجمة أحمد عبد الله نجم، المركز القومي للترجمة، القاهرة.
- 2- أبو زيد وآخرون (2021)، أسماء: النقل النهري وتأثيره على قطاع السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر، "مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة"، مج 21، عدد 2.
- 3- البطريق (1999)، عبد الحميد: "عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر"، 1805-1882، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- 4- الحتة (1967)، أحمد أحمد: "تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر"، مطبعة المصري، القاهرة.
- 5- حيدر (2024)، قمرات السيد: "السياحة في مصر 1863-1936"، دراسة تاريخية، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة.
- 6- دياب (1994)، السيد السيد أحمد: "السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
- 7- ذهني، إلهام: "مصر في كتابات الرحالة البريطانيين في القرن التاسع عشر"، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة، د.ت.
- 8- رايت (1987)، لينوار تشامبرز: ترجمة فاطمة علم الدين، "سياسة الولايات المتحدة الأمريكية إزاء مصر 1830-1941م"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
- 9- رمضان (1977)، صالح: "الحياة الاجتماعية في مصر في عصر إسماعيل 1863-1879"، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- 10- زيان (2011)، ناهد السيد على: "الجالية البريطانية في مصر (1805-1882م)"، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة.
- 11- سامي (1939)، أمين: "تقويم النيل 3"، القاهرة، دار الكتب المصرية، 1355هـ.
- 12- شفيق (1994)، أحمد: "مذكراتي في نصف قرن (1873-1892)"، ط1، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
- 13- غباشي (2007)، أحمد محمد على: "المشروعات العمرانية، وأثرها على السياحة في مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر 1860-1880م"، رسالة ماجستير، قسم الإرشاد السياحي، كلية السياحة والفنادق، جامعة قناة السويس.
- 14- موسى (2007)، عبد الرحمن محمد عبد القادر: "عمارة السكك الحديدية في مصر"، دراسة توثيقية، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة القاهرة.
- 15- نجيب، أحمد: "الأثر الجليل لقدماء وادي النيل"، مكتبة مديولي، القاهرة، د. ت.

ثالثاً - الدوريات:

- 1- جريدة الوقائع المصرية، العدد 27 بتاريخ 1285هـ / 8 فبراير 1869م.
- 2- جريدة الوقائع المصرية، عدد 338 بتاريخ 286هـ / 3 ديسمبر 1869م.
- 3- جريدة المقطم، عدد 4238 بتاريخ مارس 1903.
- 4- شيرين رمضان، إميلييا إدواردز، الأم الروحية لعلم المصريات، موقع كوكب العلم، 19 يونية 2016.
- 5- مجلة الهلال: توماس كوك للرحلات، إمبريالية على ضفاف النيل، القاهرة، أبريل، 2016.

رابعاً- المراجع الأجنبية:

- 1- Amelia Edwards (1891): “A thousand Miles Up the Nile”, London.
- 2- Andrew Humphreys (2015): “Grand Hotels of Egypt”, in The Golden Age of Travel.
- 3- Auguste Mariette (1980): “Itineraire des invites aux fetes d'inauguration du canal du Suez (Cairo, October 1869)”, Cruize Travel, vol.2, No.3, 1980
- 4- Cook`s (1876): “Tourist`s Handbook for Egypt”, (The Nile and The Desert), London.
- 5- Donald Malcolm Reid (2015): “Contesting Antiquity in Egypt, Archeological, Museums, and the struggle for Identities from world war to Nasser”.
- 6- Enas Fares (2020): “The Politicization of early Egyptian Tourism”, “Journal of Association of Arab universities for Tourism and Hospitality”, Vol.18.
- 7- F.Robert Hunter (2003): “The Thomas Cook Archive For The study of tourism in Nourth Africa and the middle east”, “Middle East Studies, Association Bulletin”, Winter 2003, Vol.36. No.2.
- 8- Philip Scranton and Janet F. Davidson (2007): “The Business of Tourism (Place, Faith and History)”, University of Pennsylvania Press, USA.
- 9- Waleed Hazbun (2016): “Travel to Egypt. From the nineteenth century to the Second World War”: “Thomas Cook`s the Mechanization of travel and the emergence of the American Era”.

Nile Cruises in Egypt In the Nineteenth and Twentieth Centuries

Ahmed Mohammed Ali Ghobashy

Assistant Professor of Modern and
Contemporary History, Heliopolis
University

Shaimaa Abd Eltawab Sayed

Assistant Professor of Modern and
Contemporary History, Faculty of Tourism
and Hotels, Helwan University

Abstract:

Nile tourism played an important role in tourism activity in Egypt at the beginning of the nineteenth century. Nile boats were used as an important means of transporting tourists from Cairo to Upper Egypt under government supervision. The Egyptian government has provided many facilities and services to support Nile cruises, such as providing food, health care and medical services, as well as providing security and safety during the cruise. On the other hand, many tourism companies emerged in the field of Nile tourism beginning in the second half of the nineteenth century, such as: Thomas Cook, which was the pioneer in the field of organizing tourist trips in Egypt beginning in 1872 AD. Many tourism companies have succeeded, such as Al-Tawfiqia Company, Anglo-American Nile, and the Egyptian United Joint Stock Company for Nile Transport. During the nineteenth century, Egypt witnessed many Nile tourist trips, such as the trip of kings and princes during the opening of the Suez Canal, the trip of Amelia Edwards, and the trip of Ahmed Ihsan oglu. In the end, a viable Nile tourism trip program was proposed from Shubra Al-Kheima to Helwan, achieving green tourism standards in a sustainable manner.

Keywords: Nile Tourism - Thomas Cook - The Nineteenth Century - The Voyage of Kings - The Suez Canal.