

الأعمال الهندسية والمنشآت العامة

لحضرة صاحب الدولة حسين سرى باشا

لعل المشاركة في الاحتفال بذكرى عاهل مصر العظيم ساكن الجنان المغفور له الخديو اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاماً على وفاته تبدو — لأول وهلة — سيرة سهلة؛ لأن إدارة الحديث في عظمة إسماعيل قد لا تكلف جهداً ولا مشقة وبخاصة إذا تناول الحديث أعماله المادية من منشآت عامة وهندسية .

ولكن الواقع أن عظمة إسماعيل ، (وإن جاءت وليدة استعداد فطري ممتاز ونشأة علمية رصينة وتجربة عملية واسعة) إنما تعتمد في تفرد لها على كيفية مواجهتها للظروف الدولية والمحلية التي اكتنفت إسماعيل العظيم بعد أن ولى مقاليد الأمور في مصر ، فلا غرو بعدئذ أن يقتضى الكلام شيئاً من التأمل وإنعام النظر .

ليس من شك في أن تاريخ مصر الحديث إن هو إلا تاريخ محمد علي وإسماعيل وفؤاد . فقد أرسى محمد علي أسس النهضة الحديثة في مصر ثم جاء إسماعيل ينظم بعقريته معالم هذه النهضة ويكيف بذوقه المرفه صورتها ويدفعها بقوة الجبارة إلى الأمام دفعاً ، ما زلنا إلى اليوم نعم بآثاره ، إذ اعتزم إسماعيل ، أن يجعل من مصر أمة متحضرة ودولة مستقلة ، بل إمبراطورية واسعة قوية . ومضى قدماً يهدف إلى تحقيق أمانه موقفاً لا يعرف الموانع والعقبات مستعيناً على ذلك طوراً بكياسته وسياسته ، وطوراً بصرامته وقوة شكيته ، واضعاً نصب عينيه في الحالين أمراً واحداً هو بلده وخير بلده .

ولكن إسماعيل بعظمته استثار الحقد السياسى من كل جانب فاستغلت بعض الدول فرصة القروض التى عقدها لمواجهة الإنفاق على مشروعاته وتدخلت فى نظام الحكم فى مصر . وبسطت إشرافها كاملاً ، على مالية الدولة إيراداً وصرفاً . ومن ثم على سياسة مصر كلها فأدى ذلك إلى مغادرة إسماعيل بلاده إلى إيطاليا فتركيا .

وهكذا شاء القدر الساخر أن يحرم هذا المصلح العظيم من أن يحظى بنفسه ثمار غرسه ، وتعاون خصومه (وما أكثرهم إذ ذاك) على نشر أسوأ الدعايات حول سياسته فاتهموه بالبدخ والإسراف حيث يجب القصد ، ورموه بالبذل والإنفاق حيث يجب الإمساك .

ولئن وجدت هذه المزاعم فى إبانها من يستجيب لها ، أو على الأقل من يمد أذنه ليستمع إليها . لقد أظهر الزمن بعد ذلك بطلانها وكشف عن بواعثها ومراميها حتى تحاذلت وانهارت وبقيت أعمال إسماعيل بين ذلك قائمة كالطود تعلن نفسها بنفسها وتنطق عن عظمة صاحبها .

وهل أدل على ذلك وأهدى من أننا (نحن أبناء هذا الجيل) قد أصبحنا ولا خلاف بيننا حول عظمة إسماعيل وغدونا والإجماع منعقد فينا على أننا مازلنا إلى اليوم وسنظل إلى غد — وبعد غد — نتم بالعيش فى كنف مشاهد هذه العظمة ونستمع باستغلال آثارها الحادثة على الزمان .

ولم يكن بد (وقد جاشت نفوسنا بهذه الحقائق الماثلة) من أن نرد بعض الفضل لصاحبه فنذكر الجليل لصانعه ونحى ذكرى إسماعيل باستعراض مآثره .

لم يقتصر نشاط إسماعيل على ميادين السياسة والإدارة والاجتماع بل جاوزها إلى ميادين التجارة والزراعة والصناعة فهياً لها وسائل النمو والازدهار ووفر لها أسباب النهوض والانتشار بشق الترع وإقامة الجسور وتجميل المدن وتشيد القصور وما إلى ذلك ، بحيث لم يترك شيئاً من مرافق الدولة إلا شمله

بنفكيره واختصه بعنايته ومد إليه يد الإصلاح حتى ظفرت مصر بل ظفر وادى النيل جميعاً بأوفر قسط من عونه وفضله يستوى لديه في ذلك أن يكون المشروع من مشروعاته أو من مشروعات أسلافه ، إذ مناط الرعاية عنده أن يكون المشروع مصدر خير أيّاً كان صاحبه .

ولى إسماعيل حكم مصر والعمل جار بقناة السويس فمضى فيه وشجع القائمين عليه حتى افتتحها للملاحة في ١٧ من نوفمبر سنة ١٨٦٩ باحتفال غم ضخم دعا إليه جميع الأمم ممثلة في ملوكها وأمراءها وعلمائها ورجال المال والأعمال فيها ، وأتاح بذلك لمصر مناسبة جميلة موقفة طالما التمسها لتقريب وجهات النظر بينها وبين غيرها من الدول عن طريق الاتصال المباشر وهو خير طرق التفاهم .

ثم رأى إسماعيل أن ضبط مياه النيل وتنظيم تصريفها وحسن توزيعها يمكن من شغل الأرض بالزراعة طوال السنة ويضاعف الثروة القومية فاحتفر شبكة من الترعة تنتظم ١١٢ ترعة يبلغ طولها حوالى ١٣٠٠٠ كيلو متراً .

وأعظم هذه الترعة هى الترعة الإبراهيمية وهى من أكبر الترعة فى العالم كله ويبلغ طولها ٢٦٨ كيلو متراً ومتوسط عرضها ١١٤ متراً وتروى ما يربو على ٨٥٠٠٠٠ فدان .

وقد بدأ العمل فيها سنة ١٨٦٧ وانتهى سنة ١٨٧٢ فاستغرق بذلك ست سنوات واحتاج فى إنجازها إلى مائة ألف عامل ، كانوا يشتغلون شهرين صيفاً ومثلهما شتاء من كل عام .

ويرجع الفضل فى وضع تصميمها وإنشائها إلى المهندس المصرى مصطفى بهجت باشا وقد خلفه فى الإشراف على إتمامها سلامه باشا وإسماعيل محمد باشا . وتبدأ هذه الترعة عند أسيوط وتنتهى عند أشمنت بديرية بنى سويف فهى تخترق الأقاليم الثلاثة أسيوط والمنية وبنى سويف .

وبفضلها تحول نظام الري في الأقاليم المذكورة من ري الحياض إلى الري
الصفي فأصبحت زراعة قصب السكر موفورة وغدت زراعة القطن ميسورة
وأخذت الصناعات المتصلة بالقصب تنمو وتنتشر .

ثم وجه إسماعيل إلى الوجه البحرى لفئة سامية أخرى فشق فيها الترعة
الاسماعيليه التى تتلقى الماء من النيل عند شبرا وينتهى إلى الاسماعيليه ثم يتفرع
إلى فرعين : أحدهما ينساب إلى السويس والآخر ينحدر إلى بور سعيد ويبلغ
طولها ١٣٩ كيلو متراً .

وقد حفرت هذه الترعة لتروى مديرتى القليوبية والشرقية ومنطقة قناة
السويس فأجيت فى موات الصحراء مساحة واسعة بما حملت إليها من ماء
عذب وطمى مخضب ومدت بماء النيل مدينتى السويس وبور سعيد وأججت
خطاً ملاحياً بين العاصمة وشرق الدلتا يحمل بينهما أسباب الثروة ووسائل
العمران .

وقد أنشأ إسماعيل إلى جانب هاتين الترعتين الكبيرتين اللتين تعتبران
بحق من أكبر الأعمال الهندسية فى العالم أجمع — ترعاً أخرى منعماً تجرى
فى طول البلاد وعرضها حاملة معها الخير والنعاء .

وقد بلغ طول ما احتفزه إسماعيل من الترع ١٣٠٠٠ كيلو متراً أنفق عليها
زهاء ١٣ مليوناً من الجنيهات .

ثم اتجه إلى الترع القديمة والرياحات القائمة فعمق بعضها وأعاد حفر بعضها
الآخر مما زاد مساحة الأرض المزروعة مليوناً ونصف مليون من الأفدنة .

وكان من الطبيعى أن يقتضى إنشاء الترع وتعميقها إقامة ٣٠٠ قنطرة
وجسراً صناعياً لحسن توزيع المياه من ناحية وتسهيلاً للمواصلات من ناحية
أخرى . فأنشأ إسماعيل قناطر التقسيم على الترعة الابراهيمية وهى عبارة عن

عدة قناطر متصل بعضها ببعض شيدت على نظام هندسى بديع لتوزع كل قنطرة منها المياه على فرع من فروع التربة المذكورة .

وأُنشأ فى الوقت نفسه جسر قصر النيل الذى يبلغ طوله ٤٠٦ أمتار وعرضه ١٠ أمتار ونفقاته ١٠٨٠٠٠ جنيه ، والجسر المعروف بكورى البحر الأسمى وقد ناهزت تكاليفه ٤٠٠٠٠ جنيه . وبهذين الجسرين الأخيرين ربط ما بين القاهرة والجزيرة والجزيرة .

ولما ظهر خلل فى بعض فتحات القناطر الخيرية سنة ١٨٦٧ عهد إسماعيل بإصلاح الخلل إلى فطاحل المهندسين فى عصره .

وقد أتم مشروعاته البحرية والنهرية بتوسيع ميناء السويس والإسكندرية فارتفعتا بذلك إلى مصاف الموانئ الكبرى العالمية وأعد المنارات اللازمة لإرشاد السفن إلى أحواضها الداخلية .

انصرف إسماعيل كذلك إلى تمهيد الطرق الزراعية ولا سيما فى الوجه البحرى فبعد منها ما يزيد على ١٠٠٠٠ كيلو متر ومن هذه الطرق طريق الأهرام التى هياها وغرس الأشجار على جانبيها فى أقل من ثلاثة أسابيع .

ولم يكن بمصر عند ما اعتلى إسماعيل عرشها من السكك الحديدية سوى خطى القاهرة — الإسكندرية ، والقاهرة — السويس . ووصلات صغيرة أخرى يبلغ طولها جميعاً نحو ٤٩٠ كيلو متراً فوضع إسماعيل برنامجاً واسعاً للخطوط الحديدية راعى فيه تحسين الوجود منها وربط مصر بالسودان وتقريب المسافة بين إنجلترا والهند بإنشاء خط حديدى من مصر إلى وادى حلفا فشندى فمضوع .

ولكن الظروف المالية التى واجهته بعد ذلك لم تمكنه من تحقيق برنامجيه كاملاً فترك خلفه ١٨٨١ كيلو متراً من السكك الحديدية تسير عليها القطر وفقاً لنظام موضوع ومواعيد مقررّة بعد أن كانت أهواء القاصل ورغبات الأعيان فى وقوف القطر وقيامها هى القاعدة المعمول بها .

ولكن مقومات الحضارة في الدول الحديثة لا تتم بغير البرق والبريد فمد في مصر والسودان شبكة من الخطوط التلغرافية طولها ٥٥٨٢ كيلو متراً وطول أسلاكها ١١٩٥١ كيلو متراً وبلغ عدد مكاتب التلغراف ١٥١ مكتباً منها ٨٦ بالوجه البحرى و ٤٤ بالوجه القبلى و ٢١ بالسودان .

وقد تم في عهد إسماعيل إنشاء خط تلغرافى عبر سيناء إلى سوريا فالأناضول فالاستانة ، كما أنشأت الشركة الإنجليزية الشرقية في عهده أيضاً خطاً تلغرافياً من الاسكندرية إلى مالطة فصقلية فأوروبا وآخر من الاسكندرية إلى السويس فعدن فالهند ومنها يتصل بخط الشرق الأقصى إلى استراليا وغدا بذلك اتصال مصر بأوروبا وسائر أنحاء العالم حقيقة واقعة .

أما البريد فكان السعاة يحملونه براً وبحراً في عهد عباس وسعيد وكان للجاليات الأوربية في القاهرة والإسكندرية إذ ذاك مكاتب للبريد يقوم عليها طائفة من الأفراد يتولون إرسال الخطابات إلى أصحابها وكان لأحد هؤلاء الأفراد شبه إدارة تهيمن على توزيع البريد بين مصر وأوروبا فاشتري إسماعيل هذه الإدارة ثم وسعها وحسنها وجعل منها سنة ١٨٦٥ مصلحة مصرية للبريد بلغت مكاتبها ٢١٠ مكتباً .

ولم يكن لإسماعيل مندوحة — وقد أنفق صدر شبابه في باريس — من أن يخلق من القاهرة حاضرة ملكه الأولى وأن يجعل من الإسكندرية عاصمة بلاده الثانية عروسين بين بلدان الشرق فأزال ما بهما من أكوام وردد فيهما البرك والمستنقعات وأدخل وسائل النظافة والإنارة بغاز الاستصباح ومد أنابيب الماء إلى جميع الأنحاء وفتح الشوارع والطرق وبني القصور والعمائر وخرس البساتين والحدائق وأنشأ الميادين والجسور وشيد المساجد والمعاهد وأقام المتاحف والمسارح .

ففي القاهرة: شوارع الفجالة وكلوت بك ومحمد علي وعابدين وعبد العزيز

وكوبرى قصر النيل وميادين الرملة وعابدين وإبراهيم وأحياء التوفيقية
والاسماعيلية وعابدين وحدائق الأزبكية والأورمان والحيوان وقصور الجزيرة
والجزيرة وبولاق والزعفران وعابدين ومسجدا عابدين والحسين والمسرح
الجديد والأوبرا .

وفي الإسكندرية: شوارع إبراهيم والجمرک والمحمودية وميدان محمد على وحي
الرمل وقصر النزهة ومجلس بلدى كفل لذلك كله أسباب النهوض والبقاء .

وإذا عرفنا أن الأعمال العامة التى تمت فى عهد إسماعيل من سنة ١٨٦٣
إلى سنة ١٨٧٩ كلفت الدولة حوالى ٤٦ مليوناً من الجنيهات على التفصيل الآتى:

جنيه	
قناة السويس	٦٧٠٠٠٠٠٠
الترع	١٢٠٠٠٠٠٠
الجسور	٢١٥٠٠٠٠
مصانع السكر	٦١٠٠٠٠٠
ميناء الإسكندرية	٢٥٤٢٠٠٠
ميناء السويس	١٤٠٠٠٠٠
أعمال أخرى فى الموانئ	٣٠٠٠٠٠
خطوط السكك الحديدية	١٣٣٦١٠٠٠
التلغراف	٨٥٣٠٠٠
المنارات	١٨٠٠٠٠
	٤٦٣٦٤٠٠٠

وإذا عرفنا أن عدد السكان فى سنة ١٨٦٢ كان ٤٨٣٣٠٠٠ فبلغ
سنة ١٨٧٩ — ٥١٩٠٠٠ أى بزيادة نحو مليون نسمة فى ١٧ سنة .

. وأن واردات مصر سنة ١٨٦٢ كانت ١٨٨١٠٢٠ فبلغت سنة ١٨٧٥ ٥٠٠٠٠٠٠٠٠ رءى زيادة حوالى ٤ مليونات من الجنيهات .

وأن الصادرات سنة ١٨٦٢ كانت ١٨٤٢٥٠٠٠٠ رءى فبلغت سنة ١٨٧٤ ١٤٨٠١٠٠٠٠ رءى زيادة نحو عشرة ملايين جنيهه .

وأن واردات مصر ، طوال الثلاث عشرة سنة ، السابقة على حكم إسماعيل من ١٨٤٩ إلى ١٨٦٢ كانت ٢٩٠٦٤١٠٥١ والصادرات ٣٦٠٣٣٩٠٥٤٣ أى زيادة فى الصادر على الوارد تقدر بمبلغ ٦٠٦٩٨٠٥٨٨ .

وأن واردات طوال الثلاث عشرة سنة الأولى من حكم إسماعيل التى تبدأ من ١٨٦٣ وتنتهى ١٨٧٥ ، كانت ٦١٠٩٣٩٧٣٦ ، والصادرات ٨٣٠٩٩٩٠٣٧ أى زيادة فى الصادر على الوارد تساوى ٢١٠٩٩٩٠٣٧ . وأن دخل الدولة قبل إسماعيل . كان ٤٥٠٠٠٠٠ رءى فبلغ فى عهده ٩٠٠٠٠٠٠ .

أقول ؛ إننا إذا عرفنا هذا كله (بعد أن امتعزنا بالأرقام أعمال إسماعيل وما أدت إليه فور إنجازها من تضاعف الثروة العامة ونمو عدد السكان) أدركنا المثل السامى الذى ضربه هذا العاهل العظيم فى سياسة البناء والتعمير طيب الله ثراه وجعل الجنة مأواه وأبقاك يا مولاي راعياً للنهضة فى البلاد .