

# قناة السويس

(حفرها - تأميمها - تطورها)

دكتور/ صلاح حسن العاوير

أستاذ التاريخ المشارك

رئيس قسم التاريخ - الجامعة الإسلامية بغزة



## قناة السويس

(حفرها - تأميمها - تطورها)

### القنوات البحرية

(القنوات البحرية هي طرق مائية حفرها الإنسان لربط الموانئ بداخلية البلاد، أو لتوصيل الأنهار أو البحار بعضها ببعض اختصاراً للوقت، واقتصاداً في النفقات، وتسهيلاً للملاحة والمواصلات الداخلية أو الخارجية)<sup>(١)</sup>.

والقنوات البحرية إما أن تكون مزودة بالأهوسة التي من شأنها تمرير السفن بين سطحي ماء مختلفي المناسيب، أو أن تكون خالية منها، فإذا كان مستوى الماء في البحرين المراد ربطهما واحد فإن الأمر لا يقتضى إقامة أهوسة، كما هو الحال في قناة السويس التي تصل بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر<sup>(٢)</sup>.

### القناة عبر التاريخ:

إن فكر إنشاء قناة بحرية تربط بين البحر الأبيض المتوسط عن طريق نهر النيل وفروعه هي فكرة مصرية قديمة ترجع إلى عهد الفرعون سنوسرت الثالث ١٨٨٧ ق.م الذي حفر قناة في شرق الدلتا التي تربط خليج السويس بفرع النيل الشرقي عن طريق

---

(١) كيرلس، جورج حليم: قناة السويس من القدم إلى اليوم، الطبعة الثالثة، دار المعارف القاهرة سنة

١٩٨٨م، ص ١١.

(٢) كيرلس، ص ١١.

وإلى الطميلات والبحيرات المرة فالبحر المتوسط، وأطلق عليها اسم (جميلة هي طرق خع كاورع)<sup>(١)</sup>.

وتعد هذه القناة طريق مائي يصل بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، فكانت السفن تعبر نهر النيل، ثم تسلك هذه القناة إلى البحر الأحمر لتبحر فيه إلى بلاد بونت وقد استغل سنوسرت الثالث هذه القناة في الدفاع عن حدود مصر حيث قام في العام الثامن من حكمه بحملة على بلاد النوبة مبحراً عبر هذه القناة، وجرى حملة ثانية في العام العاشر، وثالثة في العام السادس عشر، وتمكن من بسط نفوذه حتى بلدة سمنة التي أصبحت تشكل الحدود الجنوبية لمصر، وأقام فيها سلسلة من التحصينات والقلاع<sup>(٢)</sup>.

كما أن السفن المصرية شقت عباب البحر الأحمر عبر هذه القناة إلى بلاد بونت البعيدة ذات الشهرة الأسطورية على الساحل الصومالي لمبادلة منتجات وادي النيل بالعبور الأفريقية الرائعة وغيرها من المنتجات التي تحتاجها الدولة<sup>(٣)</sup>.

وقد أعيد حفر هذه القناة عدة مرات في العصور القديمة، فقد قام الملك سيتي الأول (١٣١٩-١٣٠٠ ق.م) بحفرها، وأقام قلعة بجانبها وزرع الأشجار على ضفتيها لحمايتها من العواصف وزحف الرمال، وقد وصفت بردية انسطاسي الأول حفلات استقبال الملك حال عبوره عند قلعة ثاروا (القنطرة حالياً) بعد عودته منتصراً من البلاد الآسيوية<sup>(٤)</sup>.

وفي عهد الملك "نكاو" (٦٠٩-٥٦٩ ق.م) بدأ في أعمال إعادة حفر القناة حيث

(١) سليم، د. أحمد أمين: دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، لبنان، بيروت، سنة ١٩٨٩م، ص ١١٧.

(٢) جرمال، نيقولا: تاريخ مصر القديمة، ترجمة ماهر جويجاتي، مراجعة د. زكية طبويزة، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الثانية سنة ١٩٩٣م ص ٢١٦-٢١٧.

(٣) ج. شتندوف، وك. سيل: عندما حكمت مصر الشرق، ترجمة محمد العزب موسى مراجعة د. محمود ماهر طه، مكتبة مدبولي، القاهرة، الطبعة الأولى، سنة ١٩٩٠م، ص ٣٣.

(٤) كيرلس، ص ٤١.

استهدف ربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر<sup>(١)</sup>، وقد تحمس نكاو لمشروعه هذا ونفذ الجزئ الأكبر منه ونجح فى وصل نهر النيل بالبحيرات المرة، غير أنه لم يوفق فى وصل البحيرات المرة بخليج السويس. وهلك فيه ثائة وعشرون ألفاً من المصريين، وفجأة أمر بترك العمل فى هذه السنة لأن نبوءة العرابة يليت جاءت بأن الآلهة تأمره بترك العمل لأن هذه القناة ليست فى صالح مصر<sup>(٢)</sup>.

وفى فترة احتلال الفرس لمصر ازدهر برزخ السويس باعتباره الطريق المؤدى إلى فارس ماراً بوادى الطميلات فى محاذة قناة نكاو فاتجهت أنظار دارا الأول (٥٢١-٤٨٦ ق.م) نحو إعادة الملاحة فى القناة فأعاد ربط النيل بالبحيرة المرة غير أنه لم ينجح فى وصلها بالبحر الأحمر إلاً بواسطة قنوات صغيرة لم تكن صالحة للملاحة إلاً فى موسم الفيضان.

أما الاسكندر الأكبر (٣٣٢ ق.م) فقد وجه اهتمامه حال دخوله مصر إلى إعادة حفر القناة لعبور سفنه الحربية من الإسكندرية إلى البحر الأحمر عن طريق الدلتا والبحيرات المرة، فبدأ بحفر قناة الشمال التى تصل بحيرة البردويل ببحيرة التمساح ومنها إلى البحيرات المرة، لكنه مات قبل إتمام هذا المشروع.

أما بطليموس الثانى (٢٨٥-٢٤٦ ق.م) فقد تغلب على كل الصعوبات التى اعترضت سابقه وتمكن من إعادة الملاحة إلى القناة بأكملها بعد أن نجح فى حفر الجزء الواقع بين البحيرة المرة والبحر الأحمر ليحل محل القنوات الصغيرة، إلاً أنه فى أواخر عهد البطالسة (٤٥ ق.م) عاد الإهمال إلى القناة مما أدى إلى عدم صلاحيتها للملاحة.

أما الإمبراطور تراجان الرومانى (٩٨-١١٧م) فقد حفر فرعاً جديداً عرف بقناة

(١) فير كوتير، جان: مصر القديمة، ترجمة ماهر جويجاتى، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى، سنة ١٩٩٣م، ص ١٥٤.

(٢) فخرى، أحمد: مصر الفرعونية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، الطبعة الثامنة، سنة ١٩٩٥م، ص ٤٤٩.

تراجان يبدأ من بابلون عند فم الخليج وينتهى فى العباسية حيث يتصل بالفرع القديم الذى يصل إلى البحيرة المرة وذلك لضرورات التجارة، إلا أن هذه القناة فى عهد البيزنطيين (٤٠٠ م) أهملت فتراكم الرمل فيها وأصبحت غير صالحة<sup>(١)</sup>.

وحيثما شرف الله مصر بالإسلام أعاد عمرو بن العاص فتح القناة إلى الملاحة وأطلق عليها "قناة أمير المؤمنين" وقد استخدمت هذه القناة للتجارة بين أجزاء الدولة الإسلامية والعالم، كما استخدمت فى نقل الحجاج إلى الأراضى الحجازية لتأدية فريضة الحج، وفى سنة ٧٧٦م قام الخليفة العباسى أبو جعفر المنصور بردم القناة بصفة كلية عند السويس حتى لا تستخدم فى نقل المؤن إلى الثوار العلويين بقيادة محمد النفس الزكية فى المدينة المنورة وبذلك تعطلت الملاحة فى هذه القناة<sup>(٢)</sup>.

### الطرق من أوروبا إلى الهند قبل قناة السويس:

كان التاجر المتجه من أوروبا إلى الهند يبحر من برشلونا أو مرسيليا أو البندقية إلى الإسكندرية ثم يسلك طريقاً برياً إلى السويس ثم يبحر عبر البحر الأحمر فالمحيط الهندى إلى الهند وكانت هذه رحلة شاقة تستغرق عدة شهور.

وفى إبان الحروب الصليبية سلك تجار البندقية الطريق البحرى إلى الشام ثم الطريق البرى عبر سوريا ففارس إلى الهند، ولكن مع إستيلاء العثمانيين على القسطنطينية أغلقت الطرق البرية التى تسمح لأوروبا بالتجارة مع الهند.

وفى سنة ١٤٨٦م اكتشف الملاح البرتغالى بارتليمودياز رأس الرجاء الصالح، وفى سنة ١٤٩٧م تمكن الملاح البرتغالى فاسكو دى جاما من الدوران حول رأس الرجاء الصالح، ثم الوصول إلى الهند مفتتحاً طريقاً بحرياً إليها ظل مستغلاً نحو اربعة قرون كان

(١) كيرلس، ص ٤٥.

(٢) حافظ، محمد: قناة السويس، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، سنة ١٩٥٦م، ص ٩.

السبب في إضفاء الثروات والاستعمار لدول أوروبا البحرية<sup>(١)</sup>، وازدهرت بازدهاره موانئ بحر الشمال والمحيط الأطلنسي، أما الطريق عبر مصر فأصبح منسياً زهاء ثلاثة قرون، وتبدت موانئ البحر المتوسط مكانتها وأهميتها التجارية، وهكذا مضت مدة طويلة قبل أن تدرك بريطانيا أهمية تحسين الانتقال إلى الهند، فالطريق عبر الأراضي المصرية كان يوفر لها حوالي أحد عشر ألفاً من الكيلو مترات من لندن إلى بمباي.

لذا في سنة ١٨٢٣م اقترحت حكومة الهند على الباب العالي في الدولة العثمانية إنشاء خط ملاحى منتظم بين السويس وموانئ الهند فرفض طلبها، وكررت سنة ١٨٢٦م ورفض مرة أخرى خوفاً من تدخل بريطانيا في شئون مصر إلا أن محمد على سنة ١٨٢٩م لم يأبه برأى الباب العالي وسير هذا الخط ووصلت ميناء السويس فى ٢٢ أبريل سنة ١٨٢٩م أول سفينة تابعة لشركة الهند الشرقية بعد رحلة استغرقت ٣٢ يوماً، وبهذا افتتح البحر الأحمر للملاحة البخارية المنتظمة.

وبعد ذلك نظمت شركة الهند الشرقية خطاً من السفن البخارية فيما بين إنجلترا والإسكندرية يقابله خط آخر فيما بين بمباي والسويس، ويربط الخطين طريق برى عبر مصر من الإسكندرية إلى السويس، وفى سنة ١٨٥٦م طلبت الشركات الملاحية من الخديو إنشاء خط سكة حديد ليصل بين السويس والإسكندرية، ونجحت مساعى هذه الشركات وتم تشغيل خط سكة حديد بين الإسكندرية والقاهرة، وخط آخر بين القاهرة والسويس.

### الجهود الأولى لإقامة القناة

حينما استولى نابليون بونابرت على مصر سنة ١٧٩٨م كان من أهدافه تقطع طرق المواصلات بين بريطانيا ومستعمراتها فى الهند ومنافستها فى هذه المستعمرات لأنها كانت مركز قوة لبريطانيا، ومن هنا جاءت له تعليمات من حكومته فى إبريل ١٧٩٨م جاء فيها:

(١) حافظ، ص ٨.

"يستولى الجيش الفرنسي على مصر، وعلى القنائه الأعلى أن يشق برزخ السويس، وأن يتخذ الخطوات اللازمة ليضمن للجمهورية الفرنسية أن تستولى على البحر الأحمر استيلاء حراً لا منازع فيه"<sup>(١)</sup>.

كلف نابليون بونابرت كبير مهندسيه جاك مارى لوبير بدراسة مشروع قناة تصل بين البحرين الأبيض والأحمر، وكان نابليون يهتم بهذا المشروع شخصياً، فتابع جهود علمائه، ورافقهم أحياناً في جولاتهم للبحث عن بقايا القنوات السابقة للاسترشاد بها، إلا أنه وبعد سنة من الدراسة قرر لوبير أن مستوى سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعاً من مستوى سطح البحر المتوسط بمقدار ثمانية أمتار ونصف.

وكان مشروع لوبير يهدف إلى شق قناة بتفريعات وأهوسة تبدأ من الاسكندرية وتنتهى فى السويس، فهى تشبه قناة الفراعنة وتسير فى محاذة بعض أجزائها، وقدر تكلفه هذا المشروع بمليون ونصف من الجنيهات.

وفى سنة ١٨٣٣م قام الاثراكيون الفرنسيون "السان سيمونين" أتباع الكونت هنرى دى سانت سيمون بمحاولة تبنى مشروع حفر القناة، وكان هدفهم خدمة السلام العالمى عن طريق القيام بمشروعات جليلة نافعة تعود بالخير والرفاهية على البشرية جمعاء، كما أن هذه الفئة كانت تدين بمبدأ "شفاء المجتمع عن طريق العمل المضنى" وكان برنامجهم يتضمن المساهمة فى شق القناة ليثبتوا بذلك أنهم لايبالون العمل الشاق، فقام أحدهم وهو المهندس فورنيل بدراسة مشروع لوبير واستكمل المشروع من الوجهتين الفنية والمادية، كما درس كيفية تذليل الصعاب السياسية التى تكتنف تحقيقه.

جاء أتباع سان سيمون فى سنة ١٨٣٣م إلى مصر تحت قيادة خليفة سان سيمون الأب المهندس بروسير انفتان فقدمهم فرديناند ديلسيس إلى والى مصر محمد على الذى رحب بهم، ولكنه لم يبد استعداداً كبيراً لقبول مشروعهم الذى كان يرمى إلى شق قناة

(١) - حافظ، ص ٨.



باستعمال النيل أسوة بقناة الفراعنة وحواله إلى المجلس الاستشارى الذى كان عليه أن يختار مشروعاً واحداً فقط من ثلاثة مشروعات عرضت عليه لعدم سماح ميزانية الدولة بتنفيذها جميعاً وهي:

- ١- إقامة قناطر على اسيل عند بدء الدلتا.
- ٢- مد خط سكة حديد من القاهرة إلى السويس.
- ٣- حفر قناة السويس.

ووقع اختيار المجلس على مشروع القناطر، وغادر فونيل مصر، ومكث انفتان وأتباعه عدة شهور فيها وساهموا فى إنشاء القناطر ومات معظمهم بالمرض فغادروا مصر ومع ذلك فإنهم لم يقطعوا الأمل إذ قاموا بدعاية قوية للقناة فى أوروبا.

وفى سنة ١٨٤١م وضع المهندس لبنان مشروعاً لحفر القناة، ووضع تصوراً للتغلب على فارق منسوب سطحي البحرين وذلك بتزويد القناة عند السويس بمنشآت لإحكام تصريف المياه من شأنها إحالة القناة إلى نهر ذى تيار خفيف قد يسهل فى نفس الوقت حفر قاعها، وأرسل دراساته إلى قنصل فرنسا فى الإسكندرية فأطلع عليها ديليس الذى كان نائباً للقنصل، وضم هذه الدراسة إلى ملف المشروع<sup>(١)</sup>.

وفى سنة ١٨٤٦م وبتشجيع من دودى موبنسييه ابن ملك فرنسا لويس فيليب وأتباع سان سيمون تشكلت "جمعية دراسات قناة السويس" من ثلاث مجموعات من المهندسين:

أ - المجموعة الفرنسية برئاسة تالابوت، ومن أعضائها الطبغرافى بوردالو.

ب- المجموعة الإنجليزية برئاسة ستيفنسون<sup>(\*)</sup>.

ج- المجموعة الألمانية برئاسة النمساوى نجريللى.

(١) كيرلس، ص ٥٦.

(\*) هو ابن مخترع القاطرة البخارية.

وقامت هذه الجمعية بمسح بروزخ قناة السويس بواسطة بوردالو، والمهندس لبنان الذى انتدبته الحكومة المصرية، فأثبت الاثنان أن الفارق بين مسوبى المياه فى البحر المتوسط والأحمر كبير لا يكاد يذكر وانهما فى مستوى واحد تقريباً<sup>(١)</sup>.

ولكن ظلت مسألة الحصول على الامتياز العقبة الأساسية لا من حيث أن والى مصر كان لا يرغب فى إقامة القناة فإنه كان يرغب فى ذلك، بل لأنه كان يريد ضمانات كفيلة بالمحافظة على حقوق البلاد وسيادتها، فقد قال محمد على حينما رفض تنفيذ هذا المشروع: (لا أريد فى مصر بسفوراً آخر)<sup>(٢)</sup>، أى أنه لا يزيد أن يفتح للأجانب باب الإغارة على مصر، خاصة من القوى التى يهملها الأمر وهى إنجلترا وفرنسا والنمسا، وكان كل منها بدوره يحاول أن يصل إلى مركز الصدارة ليوكل إليه هذا الأمر.

#### فرديناند ديلبس وامتياز حفر قناة السويس:

ولد فرديناند ديلبس فى فرساي سنة ١٨٠٥م من عائلة فرنسية عملت فى المجال الدبلوماسى حيث شغل والده ماثيو دى كسبب منصب القنصل العام الفرنسى فى مصر سنة ١٨٠٣م وهو أحد الذين ساعدوا محمد على على إعتلاء الحكم، وقد عمل فرديناند ديلبس نفس مهنة العائلة، وبعد أن تقلد بعض الوظائف فى هذا السلك عين نائب قنصل فرنسا فى الإسكندرية فقدم إلى مصر سنة ١٨٣١م، وحجزت الباخرة يوجين التى كان فرديناند ديلبس على متنها تحت المراقبة الصحية لمدة أربعين يوماً، فأرسل إليه القنصل العام لفرنسا فى الإسكندرية بضعة كتب ليشتغل وقتها فيها، وكان من بيت هذه الكتب كتاب "وصف مصر" الذى وضعه علماء الحملة الفرنسية، فأمضى الوقت فى قراءتها، واسترعى انتباهه مذكرة لبيير عن مشروع قناة السويس، فدرسها دراسة وافية مفصلة ومن جميع النواحي واهتم بالمشروع أيما اهتمام، ثم ناقش تفاصيله مع ذوى الشأن.

(١) صبرى، د. محمد: فضيحة السويس (أكبر فضيحة مالية فى القرن التاسع عشر)، المطبعة العالمية،

القاهرة، سنة ١٩٥٨م، ص ٨.

(٢) كيرلس، ص ٥٧.

(وانعقدت أواصر الصداقة بينه وبين سعيد حيث صار مدرباً له في الرياضة وركوب الخيل بتوجيه من محمد على لأنه يريد لابنه جسماً رياضياً ليقوم بعمله في البحرية بكفاءة وجدارة)<sup>(١)</sup>، وقد توطدت هذه الصداقة خلال فترة شغل فرديناند لمنصبه القنصلى بمصر، وظل على علاقته السليمة بالأمير سعيد حتى بعد أن غادر سنة ١٨٣٦ م.

ولما تولى الأمير سعيد حكم مصر سنة ١٨٥٤ م خلفاً لعباس سارع فرديناند ديلسيس بالكتابة إليه مهتماً ومباركاً فرد سعيد يدعوه لزيارته في مصر، فلبى الدعوة مسرعاً فهذا كل ما كان يتأمله ويرجوه، وحمل معه تفاصيل المشروع، (وأخذ يتحين الفرصة ليفاتحه في مشروع قناة السويس الذي كان اختمر في اعتباره إختماراً تاماً مستعينا على ذلك بذي الفقار باشا، صديق الوالى الأقرب اليه)<sup>(٢)</sup>.

وفي موكب ضخم ضم عظماء رجال الدولة، وعشرة آلاف من الجنود سار سعيد من الإسكندرية متوجهاً إلى القاهرة بالطريق الصحراوي مصطحباً معه صديقه فرديناند ديلسيس، وفي إحدى الإستراحات في الطريق وبعد أن أبدى مهارة فائقة في ركوب الخيل والقفز بها على الحواجز أمام هذا الحشد الكبير من حاشية سعيد وكبار قواده وجنوده فأعجبوا به وأكبروا فروسيته عرض فرديناند بلباقة وقوة حجة مشروع حفر قناة السويس على سعيد مدعياً أن هذا المشروع الضخم سيخلد ذكراه إلى ابد الأبدين، فأقتنع سعيد برأيه وبعد وصولهم إلى القاهرة ظل فرديناند ضيفاً كريماً محفوفاً بالعناية والتقدير ونال مبتغاه من صديقه سعيد إذ في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ م منحه فرمان الامتياز الأول لشق القناة واشتمل على منحه حق تأسيس شركة مختلفة جامعة لحفر قناة السويس، واستثمارها لمدة ٩٩ سنة من تاريخ فتحها للملاحة، ومنح الشركة بدون أدنى مقابل جميع الأراضي اللازمة

(١) شبيكة، د. مكى: تاريخ شعوب وادى النيل (مصر والسودان) في القرن التاسع عشر الميلادى، دار

الثقافة، لبنان، بيروت، الطبعة الثانية سنة ١٩٨٠ م، ص ٥٠٩.

(٢) الأيوبى، إلياس: تاريخ مصر فى عهد الخديو إسماعيل باشا (من سنة ١٨٦٣ إلى سنة ١٨٧٩ م) المجلد

الأول، مكتبة مدبولى، القاهرة، الطبعة الثانية، سنة ١٩٩٦ م، ص ٣٣٣.

لشق القناة البحرية وتوزيع صافى الأرباح السنوية للشركة كالتالى: ٧٥٪ للشركة، ١٥٪ للحكومة المصرية، و ١٠٪ للأعضاء المؤسسين.

ويتم تقدير تعريفه العصور بالاتفاق مع والى مصر على أن تكون متساوية لجميع الدول وبدون منح أى منها ميزة خاصة، ومنح الشركة الحق فى استخراج جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمنشآت التابعة لها من المناجم والمهاجر الداخلة فى الأملاك العامة بالمجان، وإعفاء كافة الآلات والمواد المستوردة من الخارج لصالح المشروع من الرسوم الجمركية وتحل الحكومة المصرية محل الشركة عند انتهاء امتيازها، وتمتع بكافة حقوقها، وتعود إليها بالكامل قناة السويس وكافة المنشآت التابعة لها مقابل تعويض يحدد باتفاق ودى أو بالتحكيم، ويتعهد والى مصر بتقديم مساهمة الصداقة لفرديناند ديلسبس، وكذلك مساهمة جميع موظفى مصر لتسهيل تنفيذ واستغلال المشروع<sup>(١)</sup>.

وكان خبراء سعيد فى هذا المشروع من الفرنسيين واشهرهم لبنان بك، وموجيل بك، وهما اللذان رافقا فرديناند ديلسبس لمنطقة القناة ويدهى أن يؤيد المشروع من الناحية الفنية.

وهكذا تصافرت كل الظروف المواتية لفرديناند لتنفيذ مشروعه، فصديقه سعيد معجب بالحضارة الأوروبية والفرنسية بوجه خاص، وله ثقة عظيمة بالأوروبيين وخاصة بصديقه فرديناند الذى استغل كل هذه الأمور<sup>(٢)</sup>.

ذهب فرديناند ديلسبس إلى مكان القناة وتفقدته مع بعض كبار المهندسين، ووضع المقاسات والتخطيطات، ثم عرض المشروع على لجنة دولية من كبار المهندسين والملاحين فأجرت عليه بعض التعديلات، ثم عرض المشروع المعدل على اللجنة العليا للأشغال التى أجرت عليه بدورها تعديلات أخرى بعد إيفاد لجنة لدراسة المشروع على الطبيعة.

(١) كيرلس، ص ٦٠.

(٢) شبيكة، ص ٥١٠.

وقد حدد المشروع الأخير الخطوط الرئيسة لحفر قناة تصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بطريق مباشر وبدون أهوسة.

ورفع فرديناند صورة من مشروعه إلى السلطان العثماني، ثم سافر إلى إنجلترا لإقناع حكومتها بصلاحيه المشروع، ولكن المشروع قوبل في إنجلترا بمعارضة شديدة، ولحسن حظ فرديناند كانت فرنسا وبريطانيا في ذلك الوقت حليفين في حربهما ضد روسيا، وكان فرديناند دائماً مثابراً متحمساً لمشروعه فمر في يونيو سنة ١٨٥٥م باللورد بالمستون رئيس وزراء بريطانيا ليشرح له المشروع ويقنعه بمزاياه، ولكن بالمستون عارض المشروع بشدة.

عاد فرديناند إلى فرنسا، وكانت خطوته التالية دعوة كبار المهندسين في أوروبا في هيئة قوميون<sup>(\*)</sup>، ليحدثهم في الأمر فلبوا الدعوة، ووافقوا على المشروع، ثم عاد إلى مصر يحمل اقتراحات القومسيون ويتقدم بها إلى الوالي سعيد، وقد جاء فيها "أن العمل سهل التنفيذ ونجاحه محقق"<sup>(١)</sup>.

وفي ٥ يناير سنة ١٨٥٦م أصدر الوالي سعيد باشا فرمان الامتياز الثاني يتكون من ٢٣ بنداً وهو تأييد لما جاء في فرمان الأول وتكملة له واشتمل على منح الحكومة المصرية الشركة امتياز إنشاء قناة السويس، فتقوم الشركة على نفقتها ومسئوليتها بجميع ما يلزم من الأشغال وأعمال البناء لإنشاء:

١ - قناة صالحة للملاحة الكبرى بين السويس وخليج الطينة (بورسعيد).

٢ - قناة للرى تصل النيل بالقناة البحرية المذكورة.

٣ - فرعين للرى والشرب من القناة السابقة.

(\*) مجموعة خبراء.

(١) حافظ، ص ١١.

وتوالى الشركة القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والمرافئ التابعة لها، والقناة المتصلة بالنيل، والقناة المتفرعة منها<sup>(١)</sup>.

وتنازلت الحكومة للشركة مجاناً عن جميع الأراضي المملوكة لها والمطلوبة لإنشاء القناة، وتراعى المياه العذبة وتوابعها، وهى مساحات شاسعة على طول القناة والترع المزمع إنشاؤها بعرض كيلومترين من الجانبين تنازلت عنها الحكومة بلا مقابل، مع إعفائها على الدوام من الضرائب، وتنازلت أيضاً عن جميع الأراضي القابلة للزراعة لتستصلحها الشركة وترويبها وتررعها، مع إعفاء هذه الأراضي من الضرائب مدة عشر سنوات من تاريخ استثمارها.

وخولت الشركة - عدا عما تقدم - حق انتزاع الأراضي المملوكة للأفراد مما ترى لزومها لإجراء الأعمال وللانتفاع بالامتياز فى مقابل أن تدفع الشركة لأصحابها تعويضات عادلة. كما أن على أصحاب الأراضي الواقعة على ضفاف الترع التى تنشئها الشركة إذا أرادوا رى أراضيهم بمياهها أن يحصلوا على ترخيص بذلك من الشركة مقابل تعويض يؤدونه لها.

ومنحت الحكومة الشركة - فى فترة الامتياز - الحق فى أن تستخرج من المناجم والحاجر الأميرية كل المواد اللازمة لأعمال المبنى وصيانتها، وملحقات المشروع دون دفع أى رسوم أو ضريبة أو تعويض، وتعفى الحكومة الشركة من الرسوم الجمركية، والعوائد عن جميع الآلات والمواد التى تستوردها من الخارج<sup>(٢)</sup>.

وحدد أجل الامتياز بمدة ٩٩ سنة من افتتاح القناة للملاحة، وبعد انتهاء هذه المدة تؤول القناة إلى الحكومة المصرية، مع وجوب أخذ الحكومة جميع المهمات والمعدات المخصصة لأعمال المشروع البحرية، وأن تدفع للشركة قيمتها التى تسدر سواء بالتراضى أو بناء على تقدير الخبراء.

(١) صبرى، ص ٤٢.

(٢) شبكية، ص ٥١١.

إن الجزء الثانى من هذا البند قد يودى إلى تعطيله فقد تبالغ الشركة فى تقويم المعدات التى خصصتها أو تخصصها فى المستقبل للمشروع، أو أن تعتمد الإسراف فيها لتعجيز الحكومة، كما أن هذا البند لم يذكر شيئاً عن المنشآت التابعة للقناة كالمبانى، وقد كان الامتياز الأول (مادة ١٠) ينص على أن شأنها شأن القناة فى رجوعها للحكومة المصرية دون مقابل.

وخولت الشركة حق فرض ما تشاء من الرسوم على السفن التى تمر فى القناة أو الترع التابعة لها على شرط ألا تزيد فى النهاية العظمى عن عشرة فرككات عن كل طن وكل شخص من المسافرين.

وفى مقابل الأراضى والامتيازات الممنوحة للشركة تحصل الحكومة المصرية على حصة قدرها ١٥٪ من صافى الأرباح السنوية.

وقد خسرت مصر هذه الحصة سنة ١٨٧٩م لارتباك أحوالها المالية بسبب إسراف الخديوى إسماعيل حيث باعت هذا النصيب إلى البنك العقارى بفرنسا مقابل ٢٢ مليون فرنك.

ونص الامتياز الثانى (مادة ٢) على أن يكون اربعة احماس العمال من المصريين، وتعهدت الحكومة ببذل مساعداتها للشركة، وتكليف جميع موظفيها وعمالها فى جميع دوائر المصالح أن يمدوا الشركة بمساعداتهم لها.

وقد فسرت الشركة هذه النصوص على أنها تعهد من الحكومة بتسخير أربعة احماس العدد الذى تطلبه الشركة من العمال، وأن يكونوا من الفعلة والفلاحين المصريين لإجراء أعمال الحفر والإنشاء ووضعهم تحت تصرف الشركة لتشغيلهم فيما تريده من الأعمال مقابل دفع أجورهم.

وكان عقد الامتياز الأول يخول الحكومة حق تعيين مديرى الشركة، ولكن هذا الحق لم يظهر له أى اثر فى عقد الامتياز الثانى، وقد جاء فى العقد الثانى أنه يرأس الشركة

ويديرها صديقنا ووكيلنا المسيو فريناند ديلسبس بصفته المؤسس لها طوال المدة التي تستغرقها الأعمال، ثم لمدة أخرى قدرها عشر سنوات تبدأ من تاريخ استغلال الامتياز.

ومعنى ذلك أن الحكومة المصرية خسرت حق تعيين مديري الشركة، وحفظ لها فقط حق تعيين مندوب عنها اسم الشركة يمثل حقوق الحكومة ومصالحها في تنفيذ العقد.

كان العقد الأول (مادة ٤) ينص على أن الحصون التي ترمى الحكومة لزوم إنشائها في منطقة القناة لا تكلف بها الشركة، وقد أغفل هذا النص في العقد الثاني، وفسر إغفاله بأن لاحق للحكومة في إقامة الحصون في هذه المنطقة<sup>(١)</sup>.

وحرر كلاً الفرمانين باللغة التركية، وترجمتا إلى الفرنسية، ونص فيهما بوجود الحصول على موافقة الباب العالي في الدولة العثمانية قبل البدء في تنفيذ المشروع.

إن العقد الثاني صيغ في أسلوب مجحف بحق مصر فقد ساد روح التساهل والإسراف فسعيد باشا قد خول الشركة مزايا جعلها تشارك الحكومة المصرية في حقوق ملكيتها العامة وسيادتها وملكها المرافق والمنافع العامة فقد جعل منها دولة داخل الدولة المصرية، فسعيد باشا ترك تحرير هذا العقد إلى صديقه فرديناند ديلسبس ولم يراجع في شيء من نصوصه.

وبعد إتمام عقد الامتياز الثاني سافر فرديناند مرة ثانية إلى إنجلترا وقضى فيها ٤٥ يوماً خطب خلالها ٢٢ مرة فاستطاع الحصول على موافقة الشركات والمهينات والمولين، ولكن الحكومة البريطانية ظلت تعارضه لأسباب سياسية وقال بالمرستون رئيس الوزراء في البرلمان: "إن هذا المشروع طريقه شيطانية للنصب والاحتيال ولا يرجى تمامه"<sup>(٢)</sup>.

(١) شيكة، ص ٥١٣.

(٢) حافظ، ص ١١.



## تأسيس شركة قناة السويس:

في ١٥ ديسمبر سنة ١٨٥٨م تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة بحرية رأسمال قدره ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي، رث شرع فرديناند ديلبس في إقامة هيكل شركة قناة السويس بأن اقام لها مكاتب واحدة رئيسة في الإسكندرية وأخرى قانونية وإدارية في باريس، كما قام بإصدار ٤٠٠ ألف سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك عرضها على دول العالم فرفضت إنجلترا والنمسا وروسيا والولايات المتحدة الأمريكية أن تساهم في الاكتتاب فاضطرت مصر إلى شراء الأسهم التي لم يتم بيعها وقدرها ٨٥.٥٠٦ سهماً وذلك بعد أن استدان ٢٨ مليون فرنك بفائدة باهظة، وهذا بناء على إلهام ديلبس ورغبة منها في تعصيد المشروع وإنجاحه. وبذلك أصبح مجموع ما تملكه مصر من الأسهم ١٧٦٦٠٢ سهماً قيمتها حوالي ٨٨,٣ مليون فرنك.

وقد قام فرديناند ديلبس بنشر تقرير اللجنة التي أقرت المشروع في كافة أنحاء العالم، وكان لدأبه وصبره الفضل في التغلب على جميع الأزمات والصعاب.

## بداية حفر القناة:

وفي صباح يوم الاثنين ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩م توجه فرديناند ديلبس إلى مكان يقع بين بحيرة المنزلة والبحر المتوسط حيث قامت مدينة بروسعيد ووضع الحجر الأول هناك إذ تناول علم مصر وغرسه قرب الشاطئ وضرب أول معول وقال: (باسم شركة قناة السويس البحرية العالمية، وتنفيذاً لقرارات مجلس إدارتها نضرب أول ضربة فأس في هذه الأرض ليفتح باب الشرق لتجارة الغرب ومدينته، ونحن متحدون هنا في إخلاص واحد لمصالح مساهمي الشركة، ومصالح الأمير النبيل - محمد سعيد - منشئها الكريم المحسن إليها صنعاً<sup>(١)</sup>).

(١) ديلبس، فرديناند: رسائل ويومية ومستندات، ج ٣، ص ٨٠.

وتقدمت أعمال الحفر بسرعة بفضل السواعد المفتولة والأذرع القوية لعشرين الفاً من العمال المصريين الذين كانوا يساقون شهرياً إلى مواقع العمل في ظروف قاسية منها نقص الماء وقلة الغذاء وحرارة الشمس المحرقة صيفاً، وبرودة الطقس القارس شتاءً فضلاً عن انتشار الأمراض المزمنة التي قضت على عشرات الآلاف منهم.

كان الفلاح يكرس في العام شهرين للعمل في الشركة وذلك عن طريق السخرة، وشهرين أو ثلاثة لتعليق السدود وتطهير الترع التي تحمي البلاد من الفيضان، وزيادة على ذلك كان الفلاح الذي يشتغل للشركة يتحمل نفقات الطريق والأسفار ولا يتقاضى من الشركة إلا قرشين صاغ في اليوم مع أنه يربح في العمل في الزراعة من ٥ إلى ٦ قروش، كما أنه يظل غائباً عن أهله قرابة ٥٦ يوماً وإنه لمن السهل بعد هذا معرفة عواطف الأهالي وإحساساتهم نحو فرنسا والشركة.. ولقد عم الضيق والاستياء جميع السكان والموظفين الذين يملكون الأراضي التي لا تجد اليد العاملة، وهم يقدرون في حسابهم أن مصر تخسر سنوياً نتيجة لقصور الإنتاج المترتب على نقص اليد العاملة المسخرة في القناة ما لا يقل عن ٤٠ مليون فرنك فرنسي<sup>(١)</sup>.

وفي ١٨ نوفمبر سنة ١٨٦٢م تدفقت مياه البحر المتوسط في بحيرة التمساح وكانت وقتئذ عبارة عن منخفض من الأرض تحف به الكثبان الرملية ويقع في منتصف المسافة بين بورسعيد والسويس.

وأقيم بهذه المناسبة احتفال مهيب حضره مندوب عن الوالي سعيد باشا وأعضاء السلك الدبلوماسي وأعيان مصر وقد افتتح هذا الاحتفال فرديناند ديلبس قائلاً: (باسم صاحب السمو سعيد باشا أمر بأن تندفع بمشيئة الله تعالى مياه البحر الأبيض المتوسط في بحيرة التمساح)<sup>(٢)</sup>.

(١) السجلات الفرنسية: وزارة الخارجية، رسائل سياسية، مصر، مجلد ٣٢، مذكرة لنوبار ملحقة بالبرقية المرسلة من الإدارة إلى الإسكندرية رقم ٢٣ بتاريخ ٧ نوفمبر سنة ١٨٦٣م.

(٢) كيرلس، ص ٦٤.

توفى سعيد باشا فى ١٨ يناير سنة ١٨٦٣م واعتلى الخديو إسماعيل العرش فعمل على تعديل فرمانى الامتياز الممنوحين للشركة وذلك بإلغاء السخرة فى أعمال القناة، وتخفيض مساحة الأراضى الممنوحة لها، واسترداد قناة المياه العذبة التى تم حفرها فى ٢ فى ا. سنة ١٨٦٢م لتوصيل المياه من النيل إلى مواقع العمل، ورفع الأمر إلى نابليون الثالث إمبراطور فرنسا ليحكم بينهما، فصدر حكمه فى ٦ يوليو سنة ١٨٦٤م وهو<sup>(١)</sup>:

أولاً: إعادة ستة آلاف فدان من الأطنان الممنوحة للشركة إلى الحكومة المصرية، بتخفيض مقدار الأرض التى كانت للشركة على جانبى الترع من كيلو متر إلى ستين متر.

ثانياً: إعادة جميع الأطنان التى باشرت الشركة فلاحتها وزرعها وقدرها ٦٣ ألف هكتار إلى الحكومة، على أن لا تبقى لنفسها منها سوى ثلاثة آلاف هكتار.

ثالثاً: تخلى الشركة للحكومة المصرية عن كل حق فى مد الترع ذات الماء العذب من مصر إلى السويس وبورسعيد، وإلزام الحكومة المصرية بمدها- وهى الترع المعروفة الآن بالإسماعيلية- مع حفظ حق الشركة فى الانتفاع بها.

رابعاً: إبطال حق الشركة فى مطالبة الحكومة المصرية بالعمال إلا على سبيل استخدامهم عمالاً بالأجر.

خامساً: إلزام الحكومة المصرية، مقابل كل ذلك، وعلى سبيل التعويض، بدفع مبلغ ٨٤ مليوناً من الفرنكات الفرنسية.

فاعتقد إسماعيل أنه فاز بالغرض الذى كان يصبو إليه، ولم يستكثر فى سبيل فوزه هذا المبلغ الجسيم الذى الزمه بدفعه الحكم الصادر من نابليون الثالث فهو كان يريد أن يظهر للشعب أنه فى نزاعه مع شركة قناة السويس إنما سعى إلى تحرير بلاده من قيد كانت مغلوله به ولكن هذا التعويض الكبير اثار دهشة علماء القانون فى كل أوربا، فالحكم بهذا التعويض لم يراع ولم يضع موضع الاعتبار إلا وجه واحدة هى حاجة الشركة إلى المال، وقد كانت لجنة التحكيم تفكر فى الحكم على مصر بدفع مبلغ ١٣٠ مليون فرنك وهى قيمة تكاليف تنفيذ باقى المشروع حسب تقديرات الشركة، ولكن الامبراطور رفض، لاتعقفاً منه

(١) ديليسيس، ج ٤، ص ٤٧٦ وما بعدها.

ولكن لأن التحكيم لم يقض على أسباب النزاع كلها وترك الباب مفتوحاً للمساومة من جديد.

### محاكمة إنجلترا لحفر القناة:

فى البداية لم تهتم إنجلترا كثيراً بهذا المشروع اعتقاداً منها بأن مصيره الفشل، ولكن حينما رأت أنه بدأ يرى النور شعرت بالخطر فأخذت تبذل مساعيها للقضاء عليه حتى لايزاحمها إلى طريق مستعمراتها مزاحم فبادرت بإغلاق مدخل البحر الأحمر باحتلال جزيرة بريم وبتحصين عدن، وأمر رئيس وزرائها بالمرستون سفيره فى الدولة العثمانية بأن يسعى لإقناع السلطان بمنع الموافقة على الحفر، كما ذهبت فكتوريا ملكة إنجلترا إلى نابليون الثالث إمبراطور فرنسا فى باريس وهددته بأنه إذا استمر فى تاييده لديليسبس فقد تنشأ حرب بين البلدين، هذا فضلاً عن امتناعها من شراء الأسهم لتعطيل المشروع وإضعافه، ولكن نابليون الثالث وعد ديليسبس بالمساعدة والحماية وشجعه على الاستمرار بالحفر.

واستمرت إنجلترا فى محاربتها للمشروع أكثر من عشر سنوات، ثم هدأت ثائرتها إثر تصديق الباب العالى على فرمان الامتياز فى ١٩ ملرس سنة ١٨٦٦م.

### تنازل مصر عن ارباح اسهمها:

طلب الخديو إسماعيل فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٩م من الشركة أن تنازل عن حقها فى الإعفاء من الرسوم الجمركية وعن بعض الامتيازات الأخرى الممنوحة لها بموجب فرمانى الامتياز الأول والثانى، ووافقت الشركة مقابل منحها تعويضاً قدره ٣٠ مليون فرنك فرنسى، فاضطر الخديو إسماعيل إزاء عجزه عن سداد هذا المبلغ إلى التنازل عن الأرباح السنوية للأسهم التى تمتلكها مصر فى القناة لمدة ٢٥ سنة.

وفى ١٨ مارس سنة ١٨٦٩م تم وصل البحر المتوسط بالبحيرات المرة فى مهرجان كبير حضره الخديو إسماعيل وولى عهد إنجلترا، وفى ١٥ أغسطس ١٨٦٩م وصل البحر الأحمر بالبحيرات المرة الصغرى، وفى ١٨ أغسطس ١٨٦٩م انتهت أعمال الحفر وتلاقت

مياه البحرين المتوسط والأحمر، وانتهت بذلك أعمال الحفر التي استمرت عشر سنوات وبعد أن بلغت تكاليف هذا المشروع ٣٦٩ مليون فرنك فرنسي.

وكانت خصائص الماء عند افتتاحها كالتالي<sup>(١)</sup>: (طولها بين البحرين بما في ذلك مجرى الدخول في المينائين ١٦٤ متراً، وعمقها ٧,٥ أمتار، وعرضها عند القاع ٢٢ متراً وعرضها عند مستوى سطح الماء ٥٢ متراً، والفاطس المسموح به للسفن العابرة ٢٢,٢٥ قدماً أي ٦,٧٨ أمتار).

إن هذه الخصائص التي وصلت إليها قناة السويس تختلف عن الخصائص والمواصفات الأصلية التي وضعت في مشروعات شق القناة، وفيها العمق ٨ أمتار، والعرض الأقصى ٤٤ متراً، ومدة التنفيذ ست سنوات، والتكاليف ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي، كما قدرت حمولة السفن المتوقع عبورها القناة سنوياً بثلاثة ملايين طن برسم ١٠ فرنكات عن الطن حسب فرمان الامتياز، ويغطي الإيراد تكاليف الإنشاء في مدة أقل من عشر سنوات حسب تقديرات الشركة، ويعد استغلالاً مجزياً للغاية غير أن الواقع خالف كل التوقعات إذ استغرقت الأعمال عشر سنوات، وبلغت التكاليف ٣٦٩ مليون فرنك أي ضعف المبلغ المقدر تقريباً وقلت حمولة السفن العابرة كثيراً عن الحمولة المقدرة.

#### إفتتاح قناة السويس ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩م:

أبحر الخديو إسماعيل من الإسكندرية في ١٧ مايو سنة ١٨٦٩ إلى أوربا مع وزير خارجيته نوبار باشا ويراافقه حاشية كبيرة لتوجيه دعوة حضور حفل افتتاح قناة السويس إلى كبار شخصيات العالم. واتجه إلى البندقية في يخته الفخم "المحروسة" تتقدمه ثلاث سفن حربية، وتتبعه ثلاث أخرى، حتى إذا توسط عرض البحر عرج على جزيرة كوفو حيث كان جورج ملك اليونان مقيماً بها، وبالرغم من أن هذا الملك كان قد أوشك منذ عهد قريب أن يشبك في حرب مع الدولة العثمانية وأن علاقتها بها كانت لاتزال بسبب

(١) كيرلس، ص ٧٣.

كريت عدائية أكثر منها ودية دعاه إلى حضور افتتاح قناة السويس بإلحاح، وقدم لزوجه الجميلة الملكة ألجا مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتين متجاهلاً علاقته وارتباطه بالدولة العثمانية.

ثم تابع إبحاره إلى البندقية، وسار منها إلى فلرنسا حيث التقى بصديقه الحميم الملك فكتور عمانوئيل الثانى الذى أنزله فى القصر الفخم المسمى "قصرىتى" حيث أمضى اسبوعاً محاطاً بأفخم مظاهر العناية والإكرام، ثم سار إلى فينا حيث قوبل بتكريم عظيم، وسار إلى بولن فأبدا له غليوم الأول من الاحتفاء والإعزاز والتعظيم الشئ الكثير، ثم سار إلى باريس فقوبل بمقابلة عظيمة فوق ما كان يتوقع، ثم سار إلى لندن فأنزلته الملكة فكتوريا فى قصر بوكنجهام الإمبراطورى وبالغت فى تكريمه وتعظيمه فانشرح صدره، وابتهج فزاده، ثم زار بروكسل حيث قدم الدعوة لملك البلجيك لحضور احتفالات فتح قناة السويس<sup>(١)</sup>.

وتفرغ الخديو إسماعيل للقيام بتلك الأعياد قيماً يبهر الجيل الحاضر، ويدوى صدها فى آذان القرون المقبلة إلى الأبد، فأرسل يستحضر خمسمائة طاهٍ وألف خادم من أوروبا ليقوموا بخدمة ضيوفه زيادة على طهاته وخدمة المصريين.

فقد لى دعوته ستة آلاف مدعو من الملوك والرؤساء والأمراء ورجال العلم والأدب والسياسة والصحافة وعظماء مصر والسودان، هذا بالإضافة إلى جمهور غفير من المغامرين الطامعين فى بدخ الخديو وإسرافه، وتكفل الخديو إسماعيل بنفقات تنقلاتهم وإقامتهم جميعاً طوال هذه الرحلة الأسطورية، التى استغرقت أكثر من شهر.

(أما السلطان عبد العزيز فلم يدعى مطلقاً، ولا حسن لديه أن يدعو نفسه، ولا كلف أحداً من كبار رجال دولته بتمثيله، بل اكتفى بالإيعاز إلى سفير إنجلترا لديه بذكر اسمه لدى فتح القناة)<sup>(٢)</sup>.

(١) الأيوبى، المجلد الأول، ص ٤٠٨-٤١٠.

(٢) الأيوبى، المجلد الأول، ص ٤١٦.

وكان الخديو إسماعيل متعمداً فى عدم دعوة السلطان لحضور هذا الاحتفال لأن حضوره كان يحط من شأن الخديو حيث يظهر فقط كوال على مصر التى ما هى إلا ولاية عثمانية بينما عدم وجوده كان برهاناً محسوساً على جلوس الخديو فى مصاف الملوك، وعلى استقلال مصر عن الدولة العثمانية حتى فيما هنا من العلاقات بالدول الأجنبية.

شيد الخديو إسماعيل من أجل إقامة ورفاهية ضيوفه قصرأ فخماً على شاطئ بحيرة التمساح، و ١٢٠٠ خيمة فخمة عدى الذهبيات الرأسية على ضفاف البحيرة، وداراً للأوبرا.

لبت الامبراطورة أوجينى الدعوة، وسبقت موعد الاحتفال وقدمت إلى القاهرة فى شهر أكتوبر فأنزلها إسماعيل فى قصر الجزيرة، وقام بشنون ضيافتها قياماً فاق كل ما اعتاده الملوك وأعظم عواهل العالم من نوعه، وأنشأ لها خصيصاً طريقاً من القاهرة إلى أهرام الجيزة أتمه عشرة آلاف عامل فى شهر واحد لتتمكن من زيارة الأهرامات.

وفى أثناء وجود أوجينى لم تنفك الأعياد والابتهاجات آخذة بالألباب على أنواع وبكيفيات مختلفة حيث قامت بزيارة الأهرامات وبالسباحة على النيل، والتفرج فى الصعيد على اثار الفراعنة، وقد سافر الخديو إسماعيل معها وحفها بصنوف من الأبهة والفخفخة، ونشر تحت قدميها أنواعاً الترف والملاذات.

ولما انقضت تلك الرحلة التى لا تنسى، وعاد المتزهان الجليلان إلى مصر، ارتاحت أوجينى فى قصر الجزيرة يومين، وأما إسماعيل فإنه اصطحب وزيره نوبار وشريف، وكبار رجال بلاطه وحكومته وسافر بهم إلى الإسكندرية، واستقل منها بخننه "المحروسة" وسار إلى بورسعيد، ليستقبل اصحاب التيجان الملبين دعوته.

اصطفت أساطيل الدول بما فيها الأسطور المصرى فى المرفأ الفسيح الذى أنشأته شركة قناة السويس أمام بورسعيد، والقيالق المصرية قد خيمت على ضفاف القناة حتى مدينة الإسماعيلية لتحفظ نظام الحفلات، وتزيد من بهجتها.

وصل أمير هولندا وأميرتها في ١٣ نوفمبر فاستقبلهما استقبالاً حسناً شائقاً، وفي اليوم التالي وصل فرديناند ديلسيس مع أسرته، وفي ١٥ نوفمبر قدم فرنز يوسف امبراطور النمسا وانجر واستقبله اتيديو إسماعيل استقبالاً حافلاً وأطلقت المدافع سن كل السفن الحربية الراسية هناك طلقات التحية إحتفاءً بوصول جلالته.

وفي يوم الثلاثاء ١٦ نوفمبر دوت المدافع عينها ثانية عند الساعة السابعة صباحاً حيث وصل البرنس فرديريك فلهم ولي عهد مملكة بروسيا، ثم عادت المدافع إلى الدوى وتضاعف عدد طلقاتها إذ ظهر عن بعد جمع من السفن تقدم بجلال نحو المرفأ وأمامه الباخرة "الإيجل" النسرتقل جلاله الامبراطورة أوجيني التي وقفت على ظهر السفينة يحف بها كبار نبلاء فرنسا وقريناتهم وجميع وصيفاتها، وارتفعت الأعلام وعلت تهليل الجميع وهتافاتهم. فلما رست باخرتها في المرفأ قصد إسماعيل أولاً وهنأها بسلامة الوصول وأكد لها أن وجودها خير ما يتفاءل به، وأعرب لها عن شكره وارتياحه لتفضلها بالحضور وترأس تلك الحفلة وكانت قد حضرت من القاهرة إلى الإسكندرية ثم بورسعيد.

ثم تلاه امبراطور النمسا وانجر، فولى عهد بروسيا وقدمها لها تحياتهما واحترامهما، فباقي العواهل والأمراء، فاستقبلت الكل بلطفها المعروف، ثم أخذ الجميع يستعدون لحفلة افتتاح قناة السويس.

فالامبراطورة أوجيني زوجة امبراطور فرنسا نابليون الثالث، كانت أهم شخصيات الحفل على الإطلاق<sup>(١)</sup>.

إلا أنه لم تمض عشرة شهور على نهاية الحفل حتى اضطرت الامبراطورة أوجيني للجوء لإنجلترا عقب اجتياح الجيوش البروسية "الألمانية" لبلادها حيث عاشت باقى عمرها فى فاقه وهوان، وصارت ذكرى الحفل أغنى كنوز أحلامها<sup>(٢)</sup>.

(١) أيام مصرية (نشرة غير دورية)، العدد الثالث، نوفمبر/ ديسمبر ١٩٩٦م، ص ٧.

(٢) أيام مصرية، العدد الثالث، ص ٨.



وكانوا قد أقاموا ثلاث منصات خشبية مكسوة بالحرير والديباج: واحدة في الوسط للضيوف الأجلاء أصحاب التيجان والأمراء والمقربين منهم، وواحدة على اليمين لعلماء الدين الإسلامي وفي مقدمتهم شيخ الأزهر مصطفى العروسي ومفتي الديار المصرية محمد المهدي العباسي، وواحدة على اليسار لأخبار الدين المسيحي وعلى رأسهم المنسيور الرسول البابوي، وخادم كنيسة القصر الامبراطوري بباريس.

ونصبوا على الشاطئين مظلات بديعة لجماهير المدعوين والمتفرجين، وفي صدرها كلها مظلة لمؤسسي القناة ومجلس إدارتها، وأخرى لرؤساء الشركات التجارية العظمى في العالم ومندوبيها، وثالثة لرجال الصحافة العالمية.

واصطفت الجنود بين رصيف النزول والارتفاعات الخشبية الثلاثة، وبعد أن تناول الضيوف طعام الغداء أخذت الموسيقى تصدح، وشرع الموكب الضخم يتقدم ليجلس الكل في المكان الذي أعد لهم، وظهر الأمير عبد القادر الجزائري الذي دعتة الحكومة الفرنسية إلى هذه الحفلة حيث كان يلقي عناية خاصة من الفرنسيين لدفاعه عن المسيحيين وحمائتهم أيام مذابح سوريا<sup>(١)</sup>، فلما انتظم ذلك العقد الفخم دوت المدافع من كل جهة متتابعة الطلقات معلنة بدء الاحتفال وتسابعت الخطب الرنانة، ثم افتتحت قناة السويس رسمياً للملاحة بعبور السفينة "المحروسة" تتبعها السفينة "النسر" حاملة على ظهرها ملوك وعظماء العالم ثم ٧٧ سفينة، منها ٥٠ سفينة حربية.

إن الزينات الخيالية والمهرجانات التي تفوق الوصف والبذخ في المآكل والإقامة، والمصاريف المهولة فاقت حد الاعتدال والاعتياد، فمصر لم تشهد في تاريخها الطويل احتفالات عظيمة تماثل هذه الاحتفالات، ولا ولائم تحاكي تلك التي اقيمت فيها ووصفها المؤرخون بأشهر ولائم التاريخ وأغناها، فقد انفق الخديو إسماعيل احتفالاً بافتتاح القناة

(١) الأيوبي، المجلد الأول، ص ٤٢٦.

بيدخ منقطع النظير نحو مليون ونصف مليون جنيه<sup>(\*)</sup>.

وغرق الخديو إسماعيل فى الديون، وبلغ ما تراكم عليه فى سنوات قلائل أكثر من مائة مليون جنيه، فوهن الأرض والسكك الحديدية وكل شىء، ولم يبق أمامه إلا أن يبيع ما تملكه من أسهم فى القناة وقدرها ٦٠٢,٦٧٦ سهم.

وتمكن دزرائيلى رئيس وزراء بريطانيا بدهائه من شراء هذه الأسهم، ولم ينتظر حتى يحصل على موافقة البرلمان فى هذه الصفقة، فاتصل من جانبه بينك روتشيلد واقترض منه أربعة ملايين من الجنيهات اشترى بها نصيب مصر من اسهم قناة السويس<sup>(٢)</sup>.

ودعى فرديناند ديلسبس إلى لندن للاحتفال به، فأنعمت عليه الملكة بوشاح الصليب الأكبر من طبقة نجم الهند، كما منحه البرلمان لقب مواطن فخرى لمدينة لندن، وبذلك خف التوتر بين إنجلترا وفرنسا على النزاع المصرى.

ولم يكن بيع اسهم القناة كافياً لإنقاذ إسماعيل أو مصر من الإفلاس، وعلاوة على ذلك كان الإنهيار المالى للدولة العثمانية على وشك أن يحدث، وعلى الرغم من استقلال مصر إلى حد ما فإن ذلك ما أحدث تأثيراً يصل إلى حد الكارثة على سمعة مصر الدولية. وقد أعلنت مصر إفلاسها الرسمى فى ابريل ١٨٧٦م، وبعد ذلك بسبعة شهور فقد أعلنت الدولة العثمانية إفلاسها<sup>(٣)</sup>.

(\*) لما كان الحفل تكلف طبقاً لإحصائيات معظم المؤرخين مليون ونصف من الجنيهات، فبحساب أن كل فدان كان يساوى عشرة جنيهات، فإن هذا المبلغ يمكن ان يشترى ١٥٠ ألف فدان، وافترضاً أن ثمن الفدان وصل اليوم وبنفس حالته الراهنة وقتها إلى ٥ آلاف جنيه، فإن تكاليف الحفل طبقاً لأسعار عام ١٩٩٧م تكون قد بلغت حوالى ٧٥٠ مليون جنيه.

(١) كيرلس، ص ٧٢.

(٢) حافظ، ص ١٢-١٣.

(٣) مانسفيلد، بىتر: تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط، ترجمة عبد الحميد فهمى الجمال، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، سنة ١٩٩٥م، ص ١٦٦.

فى سنة ١٨٧٩م خلف الخديو توفيق اباہ إسماعيل فى الحكم، وفى مارس ١٨٨٠م اضطر إلى التنازل عن حصة مصر فى الأرباح السنوية للشركة وقدرها ١٥٪ لبنك فرنسى نظير حصوله على ٢٢ مليون فرنك لسداد بعض الديون المتركمة عليه.

إن التأثيرات الأجنبية المختلفة التى كانت تعانىها مصر والتى سببت كثيراً من متاعبها حدثت بإنجلترا إلى أن ترسل فى عام ١٨٨٢م حملة عسكرية غزت مصر عن طريق تسللها من القناة وضربت بجياد القناة عرض الحائط، وبتضليل من ديلسبس لم يقدم أحمد عرابى على أهم خطة فى صالحه وهى تعطيل قناة السويس إذ بعث ديلسبس بتلغراف إلى عرابى قائلاً:

(إن الانجليز يستحيل أن يدخلوا القناة)، فأنخدع عرابى ولم يدرك أن مصلحة ديلسبس هى صيانة وحماية القناة من التعطيل، وتمادى فى كذبه وتضليله حتى بعد وصول البواخر الانجليزية بورسعيد إذ أبرق إلى عرابى قائلاً: (لا تعمل عملاً ما لسد قناتى فإنى هنا، ولا تخشى شيئاً من هذه الناحية إذ لا ينزل جندى انجليزى واحد إلاً وبصحبة جندى فرنسى، وأنا المسئول عن كل ذلك) إلاً أن الانجليز جعلوا القناة قاعدة لانزال جيوشهم إلى البر<sup>(١)</sup>، وتغلبوا على جيش عرابى فى معركة التل الكبير، وأما ديلسبس ولم يكن سوى أفاق لا يغبى من الحياة أكثر من أن يجمع المال بأى أسلوب وعن أى طريق، وكانت بلاده وقتذاك أعجز من أن تكسب لنفسها شيئاً من هذه المحنة التى خلقت بريطانيا أسبابها خلقاً<sup>(٢)</sup>.

إن ديلسبس بإتصاله الدائم بعرابى ألقى فى روعة أن القناة طريق حر للملاحة العالمية، وأنها منطقة حياد تحرم فيها الأعمال الحربية، وأن الإنجليز لا يعرضون انفسهم لسخط الدول باحتلال القناة، وأن عرابى إذا قام بأى عمل من شأنه تعطيل الملاحة فى القناة فإن العالم كله سوف يقف ضده. وكان قد حضر إلى مصر فى شهر يوليو ليلعب هذا الدور، ويمنع عرابى من تحصين قناة السويس، وذلك بعد تفاهم سابق بين ديلسبس ولورد

(١) شيكة، ص ٦٣٠-٦٣١.

(٢) أبو بكر، د. عبد المنعم، وآخرون: كفاحنا ضد الغزاة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة سنة ١٩٥٧م،

جرانفيل "وزير خارجية إنجلترا"<sup>(١)</sup>، والخطأ الذي وقع فيه عرابي أنه أهمل نصائح رفاقه ومستشاريه واطمن للأفاق العالمي ديلبس<sup>(٢)</sup>.

### اتفاقية القسطنطينية ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ م

عقدت اتفاقية القسطنطينية بين الدول التي يهملها أمر القناة وهي "إنجلترا والنمسا، والمجر، وفرنسا، وألمانيا، وإيطاليا، وهولندا، وروسيا، وإسبانيا والدولة العثمانية نيابة عن مصر" وتشتمل هذه المعاهدة على ١٧ مادة تتحدث عن ضمان حرية الملاحة في قناة السويس بصفة دائمة في زمن السلم والحرب للسفن التجارية والحربية بدون استثناء أو تمييز لجنسياتها، وعدم استعمال القناة كأداة للحصار البحري، وتعهده الدول العظمى بعدم المساس بسلامة القناة ومنشأتها، وعدم إتيان أية محاولة لسدها<sup>(٣)</sup>.

### القناة في فترة الحرب العالمية الأولى ١٩١٤-١٩١٨ م

عملت القوات العثمانية والألمانية منذ بدء الحرب إلى تعطيل الملاحة في قناة السويس وذلك لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها، ووقف الامدادات التي تصل إليها منها، وقد نجحت هذه القوات في ٣ فبراير سنة ١٩١٥ م في الهجوم على المنطقة الواقعة بين بحيرة التمساح والبحيرات المرة، والوصول إلى الاسماعيلية في الجنوب وكانت تهدف إلى بث الألغام في القناة إلا أن القوات الإنجليزية والفرنسية تمكنت من صد هجوم هذه القوات ومطاردتها حتى انسحابها من المنطقة.

وقد أخلت إنجلترا وفرنسا بأحكام اتفاقية القسطنطينية وذلك بالاستيلاء على القناة ومنشأتها ومرابطة سفنها الحربية فيها، وإقامة الاستحكامات، وحشد القوات على جانبيها، وتفتيش السفن الداخلة فيها، كما أخلت كذلك ألمانيا والدولة العثمانية بالاتفاقية وذلك

(١) الحفناوى، د. مصطفى: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، ج ٤، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة سنة

١٩٥٦ م، الجزء الثالث (حرية الملاحة في القناة)، ص ١٨٣.

(٢) الحفناوى، ج ٣، ص ١٨٤.

(٣) الحفناوى، ج ٣، ص ٢٤٩-٢٥٧.

بشن الهجوم تلو الهجوم على القناة بغرض تعطيل الملاحة فيها وإغلاقها، وانخفضت حركة الملاحة في قناة السويس خلال هذه الحرب بنسبة ٤٥٪.

أما موقف شركة قناة السويس فهو يتمثل بالمحافظة على القناة، وقالت أنها لا تستطيع معارضة الإجراءات التي قامت بها السلطات المصرية، ورأت الشركة أنه من الحكمة أن تغير موقفها المحايد، وتتفق مع الحلفاء فيما يتخذ لصيانة القناة للحد الذي يضمن سلامتها وبقائها مفتوحة دائماً للسفن التي تريد عبورها، أي أنها حادت عن موقفها الأول الذي التزمت فيه الحياد الدائم<sup>(١)</sup>.

وهكذا سيطرت إنجلترا وحلفائها أثناء الحرب العالمية الأولى على قناة السويس سيطرة تامة، واحتكار المرور فيها لسفنها، وقيامهم بوضع نظام خاص لهذا المرور نهائياً ومنعه ليلاً، وتحريم المرور على أي سفينة قبل أن تحصل على إذن سابق من سلطاتهم الحربية بدخول القناة.

وقبلت شركة قناة السويس أن تجرى عملية تحصيل الرسوم بمعرفة مكتبها في لندن تحت إشراف الحكومة البريطانية، ووضعت موظفيها ومكاتبها وآلاتها ومهامها في مصر تحت تصرف الامبريالية البريطانية، وانقلبت من شركة تجارية مصرية الجنسية إلى شبه دولة تشارك في الحرب ضد ألمانيا والدولة العثمانية مشاركة فعالة وتتلقى أوامرها من القيادة البريطانية، وقد استمر هذا العدوان إلى أن وضعت الحرب أوزارها.

وعلى العموم الحياد أو الانحياز ليس من أعمال أو اختصاصات الشركة وإنما هو سياسة تتخذها دولة ما، والشركة ليست دولة، وإنما هي شخص اعتباري يخضع لسُلطان الحكومة المصرية كسائر الأفراد التابعين للدولة المصرية<sup>(٢)</sup>.

(١) رشوان، عبد الله: المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها، القاهرة، سنة ١٩٥٠م، ص ٢١٣-٢١٦.

(٢) الحفناوى، ج ٤ ص ٦١٤-٦١٥.

## القناة فى فترة الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩-١٩٤٥م

خولت مصر إنجلترا بمقتضى معاهدة ١٩٣٦م المبرمة بينهما حق إنشاء قواعد حربية فى منطقة القناة لحمايتها وسلامة مرور السفن فيها، وبمجرد إعلان الحرب صدرت الأوامر العسكرية بتفتيش السفن الداخلة فى القناة خوفاً من وقوع اعتداء عليها، كما قدمت كافة التيسيرات لسفن الحلفاء عند عبورها، فى حين لم تستطع سفن أعدائهم اجتيازها.

وشنت الطائرات الألمانية والإيطالية غارات متوالية على منطقة القناة، بلغت ذروتها فى عامى ١٩٤١-١٩٤٢م، وكانت تهدف من ورائها إلى الاستيلاء على القناة أو إغلاقها لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها، والقضاء على قواعدها شرقى البحر المتوسط، والسيطرة على قناة السويس لأهميتها الاستراتيجية.

وقد تعطلت الملاحة فى القناة طوال الحرب ٧٦ يوماً على فترات متقطعة بسبب إغراق عدد من السفن فيها، أو لانتشار الألغام الملقاه من العدو فيها، ولم تتوقف القناة جملة أكثر من ثمانية أيام، ذلك فى كل من فبراير ومارس ومايو سنة ١٩٤١م، وانخفضت حركة الملاحة فيها فى فترة الحرب بنسبة ٧٠٪<sup>(١)</sup>.

أما موقف شركة قناة السويس فهو تجاهل إتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨م والإحياز إلى جانب الحلفاء إحيائاً تاماً حيث وضعت تحت تصرف الجيش البريطانى والبحرية البريطانية عدداً كبيراً من مبانيها ومكاتبها وإعارتها كل الأجهزة والآلات والمعدات التى لم تكن الحاجة إليها ماسة فى إدارة القناة ووضعت تحت تصرف الأسطول البريطانى ورشتها العمومية فى بورفؤاد وهى التى اشتغلت ليل نهار، وطوال خمس سنوات لحساب البحرية البريطانية وحدها.

ومن بين الإجراءات التى اتخذت، تنظيم مراقبة فعالة فرضت على السفن التى تصل منطقة القناة، للاقافة تمكين إحداها من إحداث تلفيات أو وضع مفرقعات فى القناة أثناء

(١) كيرلس، ص ٨٦-٨٧.

مرورها، وكذلك لمراقبة غواصات وسفن المحور خارج المنطقة لوقاية القناة<sup>(١)</sup>.

وبسبب تلك الإجراءات المخالفة لأحكام معاهدة القسطنطينية، كان طبيعياً أن يشن أعداء الحلفاء الغارات على قناة السويس، فقد ورد في تقرير شركة قناة السويس ما يلي<sup>(٢)</sup>: (كان برزخ السويس هدفاً لغارات جوية متعددة، شنها سلاح الطيران الإيطالي وبعثذ سلاح الطيران الألماني، وخصوصاً في المدة من شهر يناير سنة ١٩٤١م إلى يوليو سنة ١٩٤٢م، ومن بين ٦٤ غارة جوية أصيبت القناة بالألغام سبع عشرة مرة، وبالقنابل عشرين مرة، وحدثت ثلاث عشرة إصابة في بورسعيد وبورفؤاد، وثمان إصابات في الإسماعيلية، وتسع عشرة إصابة في السويس وبورتوفيق).

وقد اتخذ الألمان والإيطاليون إجراءات توشك أن تكون حصاراً فرضوه على قناة السويس، لمنع بريطانيا وحلفائها من الانفراد بميزة استعمال القناة، فأنشأوا نقطاً يراقبون منها حركة المرور بالقناة، وهذه النقط أقاموها في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وفي باب المندب، وانتفعت دول المحور بمستعمرات إيطاليا التي كانت تقع على البحر الأحمر<sup>(٣)</sup>.

وهكذا وبسبب ما ارتكبه طرفا الحرب من عدوان على حرمة قناة السويس، وامتهان لحيادها لم تستخدم القناة أثناء الحرب في خدمة التجارة العالمية، بل احتكرت وسخرت لخدمة الآلة الحربية التابعة لحلفاء الغرب، واضطر المحايدون إلى الطواف حول رأس الرجاء الصالح.

والأصل أن الحياد هو حياد القناة الذي نص عليه عقد الالتزام، وليس حياد الشركة، أى أن الحكومة المصرية هي التي تقف بقناتها على الحياد في حالة الحرب، فتتركها مفتوحة للطرفين المتحاربين بلا تمييز، ولا استثناء، ولا تجرى فيها عمليات حربية.

(١) ملف وزارة الخارجية المصرية رقم ٣٨/١١/١٩، وملف رئاسة مجلس الوزراء رقم ١/١/٥٧.M.G.

(٢) تقرير مجلس إدارة شركة قناة السويس في ديسمبر سنة ١٩٤٥.

(٣) الحفناوى، ج ٣ ص ٢٨٣.

أما الشركة فهي الجهاز الإدارى الذى يتلقى تعليماته من الدولة صاحبة السيادة على القناة، أى مصر، ولا شأن له بمسألة الحرب أو السلم.

كما أن الشركة اعترفت بالتبعية للحكومة البريطانية، ونقلت سلطات مجلس الإدارة إلى الأعضاء الإنجليز فى لندن عندما احتل الألمان باريس، وفى هذا مخالفة لنظام الشركة الأساسى، وكان واجب الشركة وهى وكيل عن الدولة المصرية فى إدارة القناة أن تلجأ إلى الحكومة المصرية، وتتلقى أوامرها منها بشأن ما يجب اتباعه<sup>(١)</sup>.

### تأميم قناة السويس ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦م:

درست حكومة الثورة مشروع السد العالى، وقررت أن تخرجه إلى حيز التنفيذ فقابلتها عقبات التمويل اتجهت إلى الولايات المتحدة فوافقت بعد الدراسة على تمويل المشروع فى ديسمبر سنة ١٩٥٥م، ولكنها وبعد اعتراف مصر بالصين الشعبية، وعقد صفقة اسلحة مع تشيكوسلوفاكيا سحبت عرضها بتمويل السد العالى بدعوة عدم سلامة الاقتصاد المصرى وكان من الطبيعى أن ترد مصر على ذلك بعمل يكون له صدى كبير فى العالم، ويعود بالمنفعة الاقتصادية لمصر، فكان تأميم قناة السويس.

وقد أعلن الرئيس جمال عبد الناصر من الإسكندرية قرار تأميم الشركة وإعادةها إلى اصحابها الشرعيين وبهذا انتهى عقد الامتياز الممنوح لها بمقتضى فرمان سنة ١٨٥٤م، وقد نص قانون التأميم رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ على ما يلى<sup>(٢)</sup>:

### باسم الأمة - رئيس الجمهورية :

مادة ١ - تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية "شركة مساهمة مصرية" وينتقل إلى الدولة جميع مالها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حالياً على إدارتها، ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكون من اسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال

(١) الخفناوى، ج ٤ ص ٦١٩-٦٢٠.

(٢) الخفناوى، ج ٣ ص ٥٤٦-٥٤٧.



السابق على تاريخ العمل بهذا القانون في بورصة الأوراق المالية بباريس ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أملاك وممتلكات الشركة المؤممة.

مادة ٢ - يتولى إدارة مرفق المرور في قناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة ويصدر بتشكيل هذه الهيئة قرار من رئيس الجمهورية ويكون لها في سبيل إدارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية.

ومع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامي، يكون للهيئة ميزانية مستقلة تتبع في وضعها القواعد المعمول بها في المشروعات التجارية وتبدأ السنة المالية في أول يوليو وتنتهي في آخر يونيو من كل عام، وتعتمد الميزانية والحساب الختامي في كل عام بقرار من رئيس الجمهورية.

وتبدأ السنة المالية الأولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهي في آخر يونيو عام ١٩٥٧م، ويجوز للهيئة أن تدب من بين أعضائها واحداً أو أكثر لتنفيذ قراراتها، أو للقيام بما تعهد به إليه من أعمال، كما يجوز لها أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجاناً فنية للاستعانة بها في البحوث والدراسات، ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها وينوب عنها في معاملتها مع الغير.

مادة ٣ - تجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها في جمهورية مصر وفي الخارج ويحظر على البنوك والهيئات والأفراد التصرف في تلك الأموال بأى وجه من الوجوه أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات أو مستحقات عليها إلا بقرار من الهيئة المنصوص عليها في المادة الثانية.

مادة ٤ - تحتفظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين وعليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم ولا يجوز لأى منهم ترك عمله أو التخلّى عنه بأى

وجه من الوجوه أو لأى سبب من الأسباب، إلا بإذن من الهيئة المنصوص عليها في المادة الثانية.

مادة ٥ - كل مخالفة لأحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة موضوع المخالفة، وكل مخالفة لأحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلاً عن حرمانه من أى حق في المكافأة أو المعاش أو التعويض.

مادة ٦ - ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ويكون له قوة القانون ويعمل به من تاريخ نشره ولوزير التجارة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه.

إن شركة قناة السويس واجبة التأمين للأسباب الآتية:

١- لأنها شركة مصرية تقوم بخدمة مرفق عام مصرى وهو قناة من المياه الداخلية حفرت في ارض مصرية، تصل بين مياهين إقليميتين. وهى طبقاً لقواعد التأمين، واجبة التأمين، لأنها مشروع متميز بخواص المرفق العام القومى، كما أنها احتكار فعلى.

٢- لأنها متوافر بها أسباب التأمين الاقتصادى، فهى تحقق أرباحاً طائلة لا تستفيد الدولة صاحبة الامتياز منها إلا بقدر ضئيل.

٣- لأنها متوافر فيها أسباب التأمين السياسية، فالقناة مرفق ملاحية عام وكانت محل صراع دولى، إذ حاولت أكثر من دولة الاستيلاء عليها لأغراضها السياسية، كما كانت السبب الأول في احتلال إنجلترا لمصر ثم ماطلتها فى الجلاء، هذا إلى أن رأسمال الشركة الضخم هو رأسمال أجنبى يتجمع أغلبه فى إنجلترا وفرنسا، وكان يؤثر فى السياسة المصرية الداخلية والخارجية. ومن الطبيعى أن تتخلص البلاد من الأثر السياسى.

٤- وأخيراً لأنه متوافر فيها الأسباب المالية البحتة إذ أن مصر فى أشد الحاجة لتدعيم اقتصادها القومى ورفع مستوى معيشة أفرادها.

ولما كانت الشركة تحصل على ربح طائل لا تستفيد منه مصر إلا النذر اليسير فيكون التأمين لتحويل الربح الفردى الفائض عن حاجة الشركة إلى صالح المجموع، وسيلة من

الوسائل المشروعة التي تلجأ إليها الدولة لتحقيق مصالحها القومية<sup>(١)</sup>.

وفي نفس الليلة من مساء ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ م صدر قرار جمهورى بتشكيل أول مجلس هيئة قناة السويس من: (الدكتور محمد حلمى بهجت بدوى رئيساً، والمهندس محمود يونس نائباً للرئيس وعضو مجلس الإدارة المنتدب، والأعضاء: بدوى إبراهيم حموده، المهندس إبراهيم زكى، الأستاذ أحمد نبيه يونس، الأستاذ محمد توفيق سكر، الأستاذ برهان حسن سعيد، الأستاذ محمد على الغيت، المهندس الدكتور محمد أحمد سليم، أمير البحر اللواء محمود سامى، الدكتور مصطفى الحفناوى، المهندس الدكتور محمود عبد الباقي القشيري)<sup>(٢)</sup>، ووضعت مصر يدها على أموال الشركة فى البنك العثمانى، وقيمتها خمسة ملايين جنيه<sup>(٣)</sup>.

### رد فعل التأميم:

احتجت إنجلترا وفرنسا على قرار مصر بتأميم شركة قناة السويس، واستنكرتا حقها فيه وفى مقدراتها على إدارة القناة، وقدمتا مذكرة احتجاج رفضت مصر استلامهما، فقامت إنجلترا بتجميد الحساب الجارى لمصر بالعملة الاسترلينية، وقيمتها مائة واثنا عشر مليوناً من الجنيهات، وفرضت الحماية على أموال الشركة فى لندن، وجمدت فرنسا أرصدة مصر فى البنوك الفرنسية، وجمدت الولايات المتحدة الأمريكية أرصدة مصر فى البنوك الأمريكية وتقدر بستين مليون جنيه<sup>(٤)</sup>، ورفضت فرنسا وإنجلترا دفع رسوم على سفنها التى تمر فى القناة، وكانت من قبل تدفع الرسوم للشركة القديمة فى لندن وباريس.

(١) الديق، الحسنى محمد: تأمين القناة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة سنة ١٩٥٧ م، ص ٢٩.

(٢) الحفناوى، ج ٣ ص ٥٤٨.

(٣) شاكر، محمود: التاريخ الإسلامى (التاريخ المعاصر، وادى النيل - مصر والسودان ١٣٤٢ -

١٤٠٩ هـ/١٩٢٤-١٩٨٩ م) المكتب الإسلامى، الطبعة الأولى، لبنان، بيروت، سنة ١٩٩١ م.

ص ١٣٢.

(٤) شاكر، ص ١٣٣.

وعقدت الولايات المتحدة، وانجلترا، وفرنسا في ٢ أغسطس سنة ١٩٥٦م مؤتمراً ثلاثياً في لندن حضره وزراء خارجية هذه الدول، واعترفوا فيه بحق مصر في تأميم ما لديها من موجودات ولكنهم نددوا قيامها من جانب واحد بالإستيلاء على شركة عالمية مسنولة عن إدارة وصيانة قناة السويس التي تتمتع بها كافة الدول الموقعة على اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨م وقرروا أيضاً استبعاد فكرة استخدام القوة لتسوية مشكلة القناة.

وعقد مؤتمر دولي حضرته الدول الثمان الموقعة على اتفاقية القسطنطينية، إضافة إلى ستة عشرة دولة منتفعة بالقناة.

فأعلنت مصر أنها بتأميمها شركة قناة السويس قد مارست حقها في التمتع بجميع سلطات الدولة ذات السيادة التامة، فقناة السويس جزءاً لا يتجزأ من الأراضي المصرية، علاوة على أنها شركة مساهمة مصرية مسجلة، وقد أكدت مصر نواياها الطيبة نحو تنفيذ واحترام اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨م.

كما أعلن الرئيس جمال عبد الناصر في مؤتمر صحفى في ١٢ أغسطس ١٩٥٦ رفض مصر الدعوة للإشتراك في مؤتمر لندن، كما عمت البلاد العربية المظاهرات الصاخبة تنديداً بموقف الدول الغربية الثلاث أثناء عقد مؤتمر لندن تأييداً لحق مصر في سيادتها على أراضيها.

عقد المؤتمر في لندن في ١٦ أغسطس ١٩٥٦م واستمر لمدة اسبوع، وتوصل إلى تكوين لجنة خماسية دولية لإدارة القناة في مصر تعرف باسم "هيئة المنتفعين" مع الاعتراف بحق السيادة المصرية على القناة، وضمان دخل عادل لمصر منها.

وكانت هذه اللجنة برئاسة روبرت منزيس رئيس وزراء استراليا فاختار للجنة اسم "لجنة السويس" وذهبت هذه اللجنة إلى مصر لإبلاغها القرار غير أن مصر رفضته<sup>(١)</sup>. لما فيه من تعدي على سيادة مصر وكرامتها.

(١) كيرلس، ص ١٠٣.

وأبدت مصر استعدادها لقبول أى حل لا يمس سيادتها، وتوقيع معاهدة تضمن حرية الملاحة فى قناة السويس، ووجهت دعوة إلى دول العالم لتشكيل هيئة مفاوضة تمثل الدول التى تستخدم القناة لعقد إتفاق يضمن حرية الملاحة دون المساس بسيادة مصر، وفى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٥٦م ترك المرشدون الأجانب عملهم فى قناة السويس وعددهم ١٦٥ مرشداً، وبقي منهم سبعة فقط من اليونان إضافة إلى اربعين آخرين من مصر، تنفيذاً لمؤامرة مرسومة وضعتها إنجلترا وفرنسا لتعطيل الملاحة وعرقلة دولاى العمل، ولكى تظهر مصر أمام العالم بأنها غير قادرة على تسيير أمور القناة وإدارتها.

ولكن لم يلبث أن حل محل أولئك المرشدين والفنيين مرشدون وخبراء من الولايات المتحدة الأمريكية- التى أبدت تساهلاً مع مصر- والاتحاد السوفيتى، ويوغسلافيا، والهند، وسار الأمر بشكل طبيعى ومنظم.

### أزمة القناة فى مجلس الأمن:

اجتمع مجلس الأمن فى ١٤ أكتوبر سنة ١٩٥٦ بناء على الشكوى المقدمة من مصر لبحث أعمال إنجلترا وفرنسا المهددة للسلام العالمى، وكذلك بناء على طلب إنجلترا وفرنسا للنظر فى موقف مصر بالنسبة للقناة بعد انتهاء النظام الدولى لإدارتها طبقاً لاتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨م، وإقرار مشروع تدويل القناة، فدارت المباحثات فى مجلس الأمن على الوجه التالى:

\* عرضت إنجلترا مشروع قرار انجليزى فرنسى بتدويل القناة من خمس نقاط:

- ١- تأكيد حرية الملاحة طبقاً لما نصت عليه إتفاقية القسطنطينية.
- ٢- إدارة القناة بواسطة هيئة ذات طابع دولى.
- ٣- إقرار النتائج التى انتهت إليها الدول المانى عشرة فى مؤتمر لندن.
- ٤- توصية مصر بالدخول فى مفاوضات على أساس هذه المقترحات.
- ٥- حمل مصر على التعاون مع "هيئة المنتفعين".

\* أبدت الولايات المتحدة مشروع القرار الانجليزى الفرنسى من جهة، وجذبت تسوية سليمة لمشكلة القناة من جهة أخرى.

\* رفضت مصر مشروع القرار الانجليزي الفرنسي الخاص بتدويل القناة، واقترحت تأليف هيئة مفاوضة تتولى البحث في حل الأزمة على أساس المبادئ الستة التي وافق عليها مجلس الأمن وهي:

- ١- أن يكون المرور عبر القناة حراً ومفتوحاً للجميع بدون تمييز أو استثناء.
- ٢- أن تحترم سيادة مصر.
- ٣- أن تكون إدارة القناة بمعزل عن سياسة أية دولة.
- ٤- أن تحدد الرسوم بواسطة إتفاق بين مصر والدول المنتفعة بالقناة.
- ٥- أن تخصص نسبة عادلة من الرسوم المتحصلة لتحسين القناة.
- ٦- أن تسوى الأمور المتعلقة بين الشركة المؤتممة والحكومة المصرية عن طريق هيئة تحكيم.

ووافق مجلس الأمن بالإجماع على إجراء مفاوضات على أساس المبادئ الستة باعتبارها كفيلة بتسوية مشكلة قناة السويس بالطرق السلمية، ومما يتفق مع العدالة، وتقرر بدء المفاوضات بين وزراء خارجية مصر وإنجلترا وفرنسا في جنيف يوم ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٥٦م<sup>(١)</sup>.

### العدوان الثلاثي ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٥٦م:

وفي نفس اليوم الذي كان محمداً لبدء المفاوضات في جنيف لتسوية مشكلة قناة السويس ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٥٦م بدأت إسرائيل عدوانها على سيناء، وارسلت إنجلترا وفرنسا إنذاراً إلى كل من مصر وإسرائيل بسحب قواتهما بعيداً عن قناة السويس مسافة لاتقل عن عشرة أميال، وأن قوات إنجلترا وفرنسا ستحتل النقاط الرئيسة في كل من بورسعيد والإسماعيلية والسويس، لضمان الملاحة بالقناة لجميع سفن العالم.

اتخذت مصر، ومن باب الاحتياط كافة الاستعدادات اللازمة لسد القناة في حالة

(١) كيرلس، ص ١٠٨-١١٠.

حدوث عدوان، لتفادي غزو مصر عن طريقها والوقوع في نفس الخطأ الذي وقع فيه عرابي بسبب عدم سدها، عملاً بنصيحة ديلسيس، فقطرت بناء على ذلك سفينة محردة محملة بالأسمت "عكا" حتى بحيرة التمساح بالإسماعيلية، وكانت خطة القوات العتدية، عند بدء العدوان إغراق هذه السفينة بعيداً عن المجرى الملاحي حتى لاتعوق تقدم سفنها في القناة، وحلقت طائرات الاستطلاع فوق السفينة تمهيداً لقصفها، فقامت الهيئة بقطرها ووضعها في عرض القناة، حيث أغرقتها قاذفات القنابل الإنجليزية والفرنسية، فسدت القناة وكانت السفينة "عكا" أولى الوحدات البحرية التي غرقت في القناة ومثلت أكبر عائق مائي فيها، وصدرت بعدئذ التعليمات بإغراق جميع الوحدات البحرية المتواجدة في القناة لسدها تماماً، كما نسفت القوات المسلحة كوبرى الفردان، فتناثرت أشلائه في القناة.

وكانت عملية إقفال القناة ضربة قوية لبريطانيا، واستطاعت وحدات هندسية من الجيش السوري تفجير أنابيب البترول العراقية التي تمر بسوريا، وبذلك قطع العرب البترول عن بريطانيا وأوريا، وكان هذا العمل ضربة قاصمة لبريطانيا حيث تدهور الجنيه الأسترليني بشكل كبير<sup>(١)</sup>.

وتدخل رئيس الولايات المتحدة الأمريكية ايزنهاور يوم الاثنين فأمر بوقف إطلاق النار فوراً، وأعلن يوم الثلاثاء أمين سر عام الأمم المتحدة "داغ همرشولد" موافقة المجلس وفرنسا على وقف إطلاق النار في منتصف الليل حسب توقيت لندن، وبعد توقف إطلاق النار بعث "خروتشوف" و"بلغانين" الإنذار الروسى بوقف إطلاق النار.

انسحبت إنجلترا وفرنسا يوم ٢١ جمادى الأولى ١٣٧٦هـ/ ٢٣ كانون أول ١٩٥٦م، وبعد ثلاثة أشهر انسحبت إسرائيل، ولكن بقيت قوة دولية في "شرم الشيخ" كى تتمكن إسرائيل من الملاحة في خليج العقبة والإنطلاق منه إلى البحر الأحمر فشرفى إفريقية وجنوبى آسيا وشرقيها.

(١) العنمى، د. أحمد: حرب السويس ١٩٥٦م بدون دار نشر، سنة ١٩٨١م، ص ١٤٣

## برامج تحسين القناة:

منذ شق القناة تناولتها يد التحسين باستمرار وذلك لتتكافأ مع حركة الملاحة العالمية. في ٧ مارس ١٩٤٩م استبدلت الشركة المنحة السنوية التي قررتها لمصر بحصة قدرها ٧٪ من ارباحها الإجمالية السنوية، وبعد عامين تقريباً من إبرام هذا الاتفاق حفرت الشركة قناة فرعية أسمتها "قناة فاروق" وهذه القناة موازية للقناة الرئيسة بين الكيلو متر ٥١ والكيلو متر ٦١ أى بطول عشرة كيلو مترات تقريباً للسماح بعبور السفن فى اتجاهين متضادين فى وقت واحد فى هذه المنطقة من القناة، لمواجهة الزيادة المطردة فى حركة الملاحة، وتربط السفن القادمة من الشمال فى الفرع الغربى من التفريعة ريثما تدخل آخر سفينة قادمة من الجنوب فى الفرع الشرقى منها، وتمثل هذه التفريعة القناة الرئيسة من كافة الوجوه<sup>(١)</sup>.

وقد استفادت الشركة بهذه القناة فى مضاعفة الحركة الملاحية فى قناة السويس، وبالتالي زيادة إيراد الشركة.

وقامت الشركة بتنفيذ سبعة برامج لتحسينها وتطويرها كان من نتائجها زيادة عمقها من سبعة أمتار ونصف إلى ثلاثة عشر متراً ونصف، وعرضها عند القاع من إثنان وعشرون متراً إلى إثنان وأربعون متراً، ومساحة القطاع المائى من ثلاثمائة وأربعة أمتار مربعة إلى الف ومائتان وخمسون متراً مربعاً، والفاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣، ٢٢ قدماً إلى ٣٥ قدماً<sup>(٢)</sup>.

وبلغ مجموع ما صرف على هذه البرامج عشرين مليوناً ونصف مليون من الجنيهات المصرية بمتوسط ٢٣٦٠٠٠ جنيه سنوياً أى ما يعادل ٣,٨٪ من المتوسط السنوى لإيراد القناة، التى بلغت طوال ٨٧ عاماً ٥٣٢ مليوناً من الجنيهات<sup>(٣)</sup>.

(١) حافظ، ص ٢٣.

(٢) حافظ، ص ٢٤.

(٣) كيرلس، ص ٨٩.



وفي مارس سنة ١٩٥٥م بدأت الشركة وفقاً لقرار مجلس إدارتها المنعقد في باريس ٧ ديسمبر سنة ١٩٥٤م في تنفيذ البرنامج الثامن لتحسين القناة، ويهدف هذا البرنامج إلى زيادة القطاع المائي للقناة من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٥٠٠ متر مربع، ليسمح بعبور السفن التي يبلغ غاطسها ٣٦ قدماً، وزيادة عرض القناة ١٥ متراً في المتوسط، وإنشاء تفرعتين إحداهما جنوب بورسعيد بطول ٢,٤ كيلو متر، والثانية بمنطقة كبريت بطول ٧ كيلو مترات، وقدرت تكاليف الأعمال بمبلغ ١٨ مليون جنيه، وتستلزم إزالة حوالي ٦٠ مليون متر مكعب من الرمال، ويستغرق تنفيذها قرابة العامين.

وفي ٦ يناير سنة ١٩٥٧م شرعت هيئة قناة السويس في إخراج السفن المحتجزة في القناة بعد العدوان الثلاثي وذلك بمعونة الأمم المتحدة وتحت إشراف الجنرال هويلر، وبالتنسيق مع المهندس محمود يونس نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة والمسئول عن الملاحة في القناة.

وبلغت نفقات إرجاع القناة والمهمات الخاصة بها إلى ما كانت عليه قبل العدوان الثلاثي حوالي ٨٤٠٠٠٠٠٠ دولار سددتها الأمم المتحدة في سبيل إعادة الملاحة إلى مستواها الطبيعي في هذا المرفق الحيوي للتجارة العالمية، وقد قامت الهيئة بتحصيل هذا المبلغ لحساب الأمم المتحدة من السفن العابرة بعد عودة الملاحة في القناة، وقد استمرت عملة التطهير ما يقرب من ثلاثة شهور.

### مشروع ناصر لتحسين القناة يناير ١٩٥٨م:

قامت هيئة قناة السويس بإعداد مشروع كبير لتحسين القناة يعرف "بمشروع ناصر" يهدف إلى ازدواج القناة بكامل طولها في مرحلته النهائية للسماح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن في العالم في كلا الاتجاهين في آن واحد، وكانت وقتئذ أقصى حمولة للسفن التي يتكون منها الأسطول العالمي تتراوح ما بين ٥٠٠٠٠ و ٦٠٠٠٠ طن.

فلما ارتفع في الستينات عدد ناقلات البترول التي تحول ضخامتها دون عبور القناة،

ولما تبين كذلك أن الاتجاه السائد فى العالم هو بناء ناقلات بترول ضخمة، وليس نحو الإكثار من الناقلات الصغيرة ألغت هيئة قناة السويس فى سنة ١٩٦٦م مشروع ازدواج القناة، واستبدلت به مشروعاً يهدف فى مرحلته النهائية إلى عبور أكبر ناقلات البترول فى القناة.

أما مشروع ناصر فقد تمت المرحلة الأولى منه فى ٣٠ أبريل ١٩٦١م وتم توسيع القناة بأكملها وذلك بزيادة القطاع المائى لها من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٨٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ قدماً إلى ٣٧ قدماً. واقتضى تنفيذ هذا المشروع إزالة ٥٨ مليون متر مكعب من الرمال، كما بلغت تكاليفه ٤٠ مليون جنيه.

وفى أول سبتمبر ١٩٦١م بدأت هيئة قناة السويس فى تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع ناصر لتحسين القناة، وهو يهدف إلى السماح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٨ قدماً، ويستلزم لتنفيذه إزالة ٥ ملايين متر مكعب من الرمال، وتبلغ تكاليفه حوالى مليون ونصف مليون من الجنيهات<sup>(١)</sup>.

وفى سبتمبر سنة ١٩٦٣م أعدت هيئة قناة السويس مشروعات عدة للنهض بميناء بورسعيد وتطويره ليطمئى مع النهضة الاقتصادية فى البلاد، ومن أهم هذه المشروعات تعميق البوغاز والميناء وتوسيعهما، وإنشاء أرصفة عميقة بطول ١٧٥٠ متراً تسمح بترأكى عشر سفن كبيرة يبلغ غاطسها عشرة أمتار، وأخرى غير عميقة بطول ٩٢٠ متراً للسفن متوسطة الحجم التى لا يتجاوز غاطسها أربعة أمتار مع تزويد هذه الأرصفة بأحدث معدات الشحن والتفريغ، هذا بالإضافة إلى زيادة الطاقة التصريفية للميناء بإزالة الجزر الست الموجودة فيه واستخدام ناتج تطهيرها فى تحفيف مساحة تربو على ٦٠٠٠٠٠ متر مربع سينشأ عليها ميناء بورفؤاد الجديد الذى ستقام بداخله منطقة جمركية حرة من شأنها إنعاش مدينة بورسعيد اقتصادياً<sup>(٢)</sup>.

(١) كيرلس، ص ١٢٢.

(٢) كيرلس، ص ١٢٤-١٢٥.

وفي سنة ١٩٦٧م وضعت هيئة قناة السويس مشروعاً ضخماً لتطوير وتحسين القناة ينقسم إلى مرحلتين:

### المرحلة الأولى من ٢٢ فبراير سنة ١٩٦٧م إلى سنة ١٩٧٢م:

وتهدف إلى زيادة مساحة القطاع المائي للقناة من ١٨٠٠ إلى ٣٢٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ إلى ٥٣ قدماً.

### المرحلة الثانية من سنة ١٩٧٢م إلى سنة ١٩٧٥م:

وتهدف إلى زيادة مساحة القطاع المائي للقناة من ٣٢٠٠ إلى ٥٢٠٠ متر مربع في المنطقة من بورسعيد إلى كم ٦١، و٤٧٠٠ متر مربع من كم ٦١ إلى السويس، وزيادة الغاطس من ٥٣ قدماً إلى ٦٨ قدماً.

ولكن عدوان سنة ١٩٦٧م حال دون تنفيذ هذا المشروع الضخم، وتوقف الملاحة إبان هذا العدوان نتيجة لفتح القوات الإسرائيلية نيرانها على قاطرات هيئة قناة السويس التي كانت تعمل لإخراج السفن المحتجزة، فأغلقت القناة إلى ما بعد حرب ١٩٧٣م.

وفي فبراير سنة ١٩٧٤م نهضت هيئة قناة السويس بالأعباء الملقاه على عاتقها من إعادة القناة ومنشأتها إلى ما كانت عليه قبل عدوان سنة ١٩٦٧م، وتعاون مهندسو وفيو هيئة قناة السويس والقنات البحرية المصرية والأمريكية والانجليزية والفرنسية في تطهير القناة من المتفجرات، وعمل مسح شامل لها، ورفع العوائق الكبيرة والصغيرة الغارقة في المجرى الملاحي للقناة.

ثم تم إزالة مخلفات خط بارليف، والتلال الرملية التي أقامها الجيش الإسرائيلي على الضفة الشرقية للقناة بكامل طولها بارتفاع يتراوح بين ١٨-٢٠ متراً وطمست شحعات رباط السفن.

وقامت هيئة قناة السويس بمسح قاع القناة أربع مرات للتأكد من خلوها من أى مفرقات أو عوائق، كما قامت الهيئة بإصلاح وبناء كافة منشآت القناة وتجديد المعدات

والأجهزة التي دمرت<sup>(١)</sup>، كما تم إخراج السفن المحتجزة في البحيرات المرة، وبحيرة التمساح.

وأعلن الرئيس أنور السادات أن فتح قناة السويس سيتم وفقاً للقواعد القانونية الدولية طبقاً لاتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨م، وأن سفن إسرائيل ستظل محرومة مما تتمتع به سفن العالم حتى تتم تسوية نهائية لأزمة الشرق الأوسط، معتمداً في ذلك على أحكام المادتين التاسعة والعاشر من اتفاقية ١٨٨٨م التي تحول الحكومة المصرية إتخاذ تدابير خاصة للدفاع عن مصر، ونظامها العام، ولحماية القناة بشرط ألا يترتب على هذا التدابير تعطيل الملاحة في القناة<sup>(٢)</sup>.

وفي ٥ يونيو سنة ١٩٧٥م احتفل بفتح القناة للملاحة العالمية، ولم تتوقف عمليات تطوير وتحسين قناة السويس ففي أكتوبر سنة ١٩٨١م أدخل نظام المراقبة الالكترونية للملاحة في القناة، وهذا النظام يهدف إلى زيادة درجة أمان السفن العابرة، ورفع معدلات العبور لمواجهة أعدادها المتزايدة، وذلك بتجميع بيانات دقيقة وشاملة عن أنواع السفن وسرعتها... إلخ في مراكز متابعة الحركة تسهيلاً في سرعة إتخاذ القرارات بمساعدة أجهزة حاسبة إلكترونية، وربط مراكز متابعة الحركة بالسفن العابرة عن طريق شبكات لاسلكية ذات كفاءة عالية.

وتشتمل شبكة التحكم الالكتروني ثلاث محطات رادار، واحدة في كل من المدخلين الشمالي والجنوبي للقناة، وواحدة في فنارة بالبحيرات المرة، وتغطي هذه المحطة بكامل طولها وحتى عمق ٣٥ كم في البحي المتوسط وخليج السويس، وتقوم بنقل صورة رادارية إلى مركزى المتابعة في بورسعيد وبورتوفيق، والمركز الرئيسى بالاسماعيلية حيث يتم تحويلها إلى صورة تليفزيونية ملونة، بواسطة أجهزة خاصة تبين تحرك السفينة في المجرى الملاحي.

(١) كيرلس، ص ١٤٤.

(٢) مجلة السياسة الدولية، عدد أبريل سنة ١٩٧٥م.

وتقوم شبكة من الأجهزة الحاسبة الالكترونية بحساب مواقع وسرعة السفن العابرة وإصدار إنذارات وتحذيرات مبكرة عند زيادة السفينة للسرعة المسموح لها بها، أو خروجها عن المسار المحدد لها، وتحتفظ الحاسبات بملف مركزي، سعته ٢٠ ألف سفينة، يحوى بيانات مفصلة عن كل سفينة عابرة وعن مرشدى القناة بسعة ٥٠٠ مرشد، كما تقوم بإعداد قوائم القوافل العابرة وإصدار النشرات الاحصائية... الخ.

وتقوم شبكة الاتصال اللاسلكي بالاتصال بين السفن العابرة ومراكز الحركة، وكذلك بين الكراكات ومركزها الرئيسى فى الاسماعيلية، وتوجد شبكات مماثلة للقاطرات ومكاتب القياس والتوكيلات الملاحية وبين سيارات اهيئة وشبكة تلفوناتها.

وهكذا حافظت وتحافظ مصر على شريان حيوى لاغنى عنه لمصر وللعالم وسعت دائماً لتطويره ليعود بالنفع والخير لكل العالم.

## ملخص البحث

تقع قناة السويس فى شمال شرق جمهورية مصر العربية، وتصل البحر الأبيض بالبحر الأحمر عبر بروزخ السويس مباشرة، ويبلغ طولها من ميناء بورسعيد إلى ميناء بورتوفيق ١٦٢ كم، وعرضها عند مستوى سطح الماء ٣٦٥ م.

وأحدثت قناة السويس ثورة فى حركة التجارة العالمية، فقد أزالَت مخاطر الإبحار عن السفن القادمة من الهند إلى أوروبا وبالعكس، واختصرت عليها الوقت، والجهد، والمال.

وأعطت قناة السويس لمصر طابعاً دولياً منذ حفرها، فهى وإن كانت قد أكسبت مصر أهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية إلا أنها كانت فى الوقت نفسه - لمدة تقرب من قرن من الزمان - نقمة على مستقبلها السياسى والاقتصادى.

فما أن استردت مصر حقها فى قناة السويس سنة ١٩٥٦م حتى خاضت ثلاثة حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاماً، ودارت كلها حول قناة السويس، إلا أنها تبقى الشريان الحيوى لمصر المستقبل.

\* \* \*

## Abstract

The Suez Canal lies in the northern east of the Arab Republic of Egypt. It directly connects the Mediterranean Sea with the Red Sea through the isthmus of Suez. It is about 162 Kms length as it extends from Port Said to Port Tawfiq and its cross-section at water surface is 365 meters.

It creates an outstanding change in the international trade. Ships sailing from India to Europe and vice versa cross the distance safely avoiding dangers. It saves time, money and efforts.

Since its digging, the Suez Canal has granted Egypt an international position. Therefore, Egypt benefited politically, strategically and economically. However, it constituted a big dilemma to Egypt for nearly a century.

Since nationalizing the Suez Canal, Egypt was involved in three wars during 17 years. Despite this, the Suez Canal represents a major financial, economical and political advantage to Egypt and it will be so in the future.

