

قناة السويس ويوميات التأميم

عرض

ايمان صلاح الدين

كبير باحثين بدار الكتب والوثائق القومية

رياض، مجدى.

قناة السويس ويوميات التأميم/ القاهرة :

المكتبة الأكاديمية ، ٢٠١٢ .

٢٢٨ ص ؛ ٢٤ اسم .

يشتمل على ارجاعات ببليوجرافية.

تدمك ٥- ٤٥١ - ٢٨١ - ٩٧٧ - ٩٧٨

المؤلف فى سطور :

المؤلف هو مجدى محمد رياض دويدار من مواليد القاهرة عام ١٩٤٨م، أكمل دراسته الجامعية فى جامعة القاهرة. تتنوع اهتماماته بين الأدب والفكر والتاريخ والشعر والسياسة. وله صداقات عديدة مع قيادات ناصرية فى اليمن والوطن العربي الكبير. وكان له علاقات ودية ونضالية تجاوزت حدود الوطن لتصل إلى كل بقاع الوطن العربي الكبير، وسخرَ قلمه وفكره وجهده لأجل المبادئ الناصرية مدافعاً عنها بكل ما أوتي من قوة.

زار اليمن مرتين بدعوة من التنظيم الوحدوي الشعبي الناصري وألقى عددًا من المحاضرات، واشترك فى ندوات حول الفكر الناصري، وشارك فى صحيفة الوحدوي مع محرريها، ورتبت له لقاءات تلفزيونية عند زيارته لمحافظة عدن واستعرض فيها عدد

من القضايا القديمة وكان له عامود أسبوعي فى صحيفة العربي الناصرية منذ إنشائها حتى وفاته، ومجلة الوعي العربي أيضًا. وتوفى إلى رحمة الله فى مايو ٢٠١٤م بالقاهرة مساء يوم الجمعة.

ينقسم الكتاب إلى فصلين :-

- الفصل الأول ينقسم إلى النقاط التالية.

١- القناة بين الجغرافيا والتاريخ

٢- فكرة حفر القناة

٣- من السويس إلى الاسكندرية

٤- من الامتياز للإفتتاح

٥- القناة ومواجهة مصر للإحتلال

- الفصل الثانى بعنوان من يوميات معركة التأميم.

إن الشعوب العظيمة تحتفل بذكرى الانتصارات أو المعارك أو مراحل الاستقلال فى تاريخها لتتذكر شهدائها وأبطالها الذين صنعوا المجد وأيضًا

- إنها محاولة البشر لاستثمار الموقع وتطويره (أي الجهد الحضاري الذي يعيد تشكيل الواقع والموقع).
- إنها قد ارتبطت بالعوائد التجارية والاقتصادية.
- إنها اندمجت مع ضرورات الأمن القومي ورسم الحدود وصد الهجمات المغيرة على البلاد.
- وفي سبيل ذلك دفع الشعب المصري كثيرًا من عرقه وماله وتضحياته وضحاياه لذلك لم يكن غريبًا ان يوضع الجلاء وتأميم القناة في بوتقة واحدة في برامج التنظيمات والأحزاب السياسية المصرية من عشرينيات القرن الماضي أي قبل الثورة وقبل أن يتخذ عبد الناصر قراره بعشرات السنين.

فكرة حفر القناة :

إن فكرة حفر قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر ترجع إلى أقدم العصور ؛ حيث شقت مصر أول قناة صناعية على وجه الأرض، وحفر الفراعنة قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر، وشهدت هذه القناة فترات من الاهتمام والنشاط البحري وأخرى من طمي الرمال والإهمال نظرًا لعدم الاهتمام والخمول العسكري والبحري والتجاري .

قام سنوسرت الثالث من الأسرة الثانية عشرة من الدولة الوسطى بشق قناة ملاحية تربط البحرين المتوسط والأحمر عند السويس ١٨٨٧ ق.م ، وقد عرف تاريخها باسم قناة سيزوستريس (سيزوستريس هو

لتسترجع الذكريات للتعليم والعبير وليس للمديح والثناء ؛ فمعركة تأميم قناة السويس ليست قصص بطولات خارقة أو حديث عن قوة الانتصار أو صلابة المواقف - رغم أن تفاصيل هذا الموضوع تدعو للفخر - وهي ليست مجرد إبراز لدور فرد وتضخيم أو بلورة تأثير دور الزعامة السياسية.

وحرب السويس لم تحدث فجأة ولم تكن وليدة اللحظات والنضالات التي سبقتها مباشرة ولكن تمتد لتصل إلى اللحظات الأولى التي بدأت قوات الاحتلال البريطاني فيها تقصف الإسكندرية أولاً ثم تحتل القاهرة ثانيًا ثم مصر كلها ثالثًا وقد ارتبط تاريخ القناة بتاريخ النضال من أجل التحرير ورحيل القوات البريطانية عن مصر، وتداخل تحرير الأرض مع تحرير القناة ليصبحا مطلبًا شعبيًا ووطنياً تجمع عليه القوى السياسية منذ نهايات القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين .

وقبل الحديث عن تأميم القناة يمكن القول إن قصة وتاريخ حفر قناة السويس حلم راود المصريين لآلاف من السنين بصورها المختلفة من عهد الفراعنة مرورًا بالعصور والإسلامية منها ووصولاً إلى العصور الحديثة وخروج قناة السويس إلى الوجود وكونها مطمئنًا ومركزًا للتنافس والصراع بين القوى الاستعمارية ؛ فقد كانت الطريق الممهد للاحتلال البريطاني لذلك تشير بكل وضوح إلى حقائق هامة ومصيرية وهي :

- إن القناة ضرورة فرضتها الجغرافيا وموقع مصر.

الجمال للسويس لمطاردة سفن أرنولد حاكم الكرك وأوقع به الهزيمة ، وبذلك شاركت السويس عام ١١٨٢م في الحروب الصليبية إلا أن السلطان الظاهر بيبرس عام ١٢٦٠ م قام بترميم قلعة السويس وحفر بئر بجوار الشيخ الدكروني بطريق مصر السويس الصحراوي.

من السويس إلى الإسكندرية :

يروى التاريخ لنا أن سلاطين المماليك حكموا مصر والشام في نهاية العصور الوسطى حتى مطلع القرن السادس عشر، وكانت التجارة العالمية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى تسلك عدة طرق برية وبحرية من بلاد الشرق المطلة على المحيط الهندي حتى تصل إلى الأسواق الأوروبية، وان أغلب هذه التجارة كانت تمر عبر طريق البحر الأحمر إلى السويس، ثم إلى القاهرة بالقوافل ومنها على ظهر السفن في فرع رشيد إلى قرب مدينة الرحمانية ومن هناك إلى الإسكندرية إما بالملاحة في ترعة كانت تصل ما بين النيل والإسكندرية أو على ظهر الدواب. أما باقي التجارة فكانت تمر عن طريق الخليج العربي ونهر الفرات، ثم إلى حلب والموانئ الواقعة شرقي البحر المتوسط ، والى موانئ مصر والشام، وكانت تأتي سفن البنادقة والجنوبيين وغيرهم فتنقل سلع التجارة إلى أوروبا.

وشهدت مدينة الإسكندرية نشاطاً تجارياً ملحوظاً في النصف الثاني من القرن الخامس عشر وخاصة بعد عام ١٤٥٣م ؛ حيث كانت معظم إيرادات الحكومة

نفسه الملك سنوسرت الثالث ولكن تم تحريف اسمه على يد النوبيين). فبعد أن تمت حملاته الحربية وانتصاراته في بلاد النوبة، وبعد إصلاحاته واهتمامه بتلك المناطق حرباً وسلماً، أصبح سنوسرت واحداً من بين الآلهة الذين يعدون أرباباً لبلاد النوبة وأصبحت عبادته على قدم المساواة مع عبادة الآلهة في عهد تحتمس الثالث وفي عام شق القناة تحركت القوات بأمر الفرعون لتطارد أعداء مصر من ممالك الشرق، وأرسلت الملكة حتشبسوت حمله سلمية إلى بلاد بونت (الصومال) لجلب خيراتها عن طريق ميناء السويس، وكانت حملات سلمية مألوفة للمصريين الذين رأوا فيها قرابة وأصول جنسية مشتركة، وكانت بلاد بونت تسمى في الأدب المصري بالأرض المقدسة (أرض الإله)، وقررت حتشبسوت إعادة شق وتطهير قناة سنوسرت الثالث عام ١٤٩٥ ق.م، ومع بداية العصر البطلمي في مصر ٣٣٣ ق.م انسحب برزخ السويس إلى منطقة البحيرات المرة، وتم تشييد مدينة قبيزت (كبريت حالياً) وأقيم عدد من الأهوسة التي كانت تفتح عند المرور، ثم تغلق سريعاً لكن هذه القنوات هجرت في أواخر عهد البطالمة واستعيض عنها بالطريق البري.

عندما فتح المسلمون مصر جددوا هذه القناة تنفيذاً لأوامر الخليفة عمر بن الخطاب الذي أمر بتطهيرها من الرمال المتراكمة - التي قامت بسدها - وكان تطهيرها من أجل أن تحمل المؤن إلى المدينة ومكة. وأرسل الملك العادل الأيوبي اسطولاً على ظهر

وبينما استمرت المواجهات والمعاهدات كانت أحلام شق القناة تراود الجميع فتقفز تارة إلى السطح وأخرى تعود إلى قاع النسيان بسبب الأحداث أو عجز الإمكانيات أو سوء التقديرات والدراسات.

من الامتياز إلى الافتتاح :

كانت أوراق وأفكار مشروع القناة تتقلب مع تقلب السنين إلا أنها توقفت قليلاً في أثناء الحملة الفرنسية عند سطور تبرز زيارة نابليون بونابرت للسويس في ٢٦ ديسمبر ١٧٨٩م ؛ حيث مكث فيها لمدة عشرة أيام وذهب إلى عيون موسى ليدرر مع علمائه فكرة ربط البحرين الأحمر والمتوسط ولكن مهندس الحملة الفرنسية (لابيير) وقع في نفس التقديرات السابقة والخاطئة بأن البحر الأحمر مستوى مياهه أعلى من مستوى مياه البحر المتوسط فتم إلغاء الفكرة وظل الاهتمام مستمرًا بالطريق التجاري بين البحرين وظل التطوير والتحسينات تجري ما بين الإسكندرية والسويس فقد حصل الضابط الإنجليزي (توماس واجهون) عام ١٨٢٣م على امتياز تيسير قوافل بين السويس والقاهرة باستخدام عربات تجرها الخيول، وبعد عدة سنوات قام عباس باشا الأول برصف طريق السويس القاهرة بالأحجار ١٨٤٩م كما قام بتشييد قصر عند الكيلو ٦٠ سمى (البيت الأبيض) وبعد ثلاث سنوات تم عقد اتفاق عام ١٨٥١م مع روبرت ستيفنسون مخترع القاطرة البخارية لإنشاء خط سكة حديد بين السويس والإسكندرية وتم استكمالها في عهد سعيد

المملوكية من الجمارك وشكلت الإسكندرية المحطة الرئيسية للحجاج المسيحيين الوافدين لمصر وميناء الطور وفي خليج السويس الذي مثل المحطة الرئيسية للحجاج المسيحيين الوافدين من دير سانت كاترين.

وعندما اكتشف البرتغاليين طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر الميلاديين تغيرت معالم ومواقع حركة التجارة العالمية، ولم تعد مصر والإسكندرية قلب هذه التجارة وعم الخراب البلاد نتيجة لتدهور الأحوال الاقتصادية وتحول التجارة العالمية عن مصر وعالم البحر المتوسط، وفي محاولة فاشلة من المماليك بقيادة السلطان قنصوه الغوري لمواجهة النشاط البرتغالي بالقوة وباعت كل محاولاته العسكرية بالفشل ولقي الهزيمة من العثمانيين. وحكم العثمانيين مصر بقيادة سليم الأول الذي عمل على إنعاش الحركة التجارية في مصر آنذاك عبر الطرق البرية والمناطق المطلة على البحر الأحمر والخليج العربي أي من النواحي الواقعة على شرقي مصر وجنوبها وغربها ؛ والتي كانت من دواعي استمرار الحركة التجارية فيها رحلة الحج إلى الأراضي المقدسة في الحجاز ؛ حيث كان الحجاج يحضرون معهم كثيرًا من البضائع الشرقية لتغطية تكاليف رحلتهم ولممارسة النشاط التجاري أيضًا وعقد الاتفاقيات والمعاهدات مع البنادقة لتشجيعهم على القدوم إلى الإسكندرية بسفنهم وبضائعهم ومباشرة نشاطهم التجاري.

وانفتاحاته وراء هذا الزواج لكن خلفائه وبصفة خاصة سعيد باشا كان هو الذى فتح الباب على مصراعيه للأجانب والمغامرين وأغدق عليهم التسهيلات والقروض من جهة وأتاح لهم فرص الثراء والنهب وقبول مشروعاتهم الغيَّ منها والسمين، وفتح شهية الجميع لزواج القطن المصري مع تدهور التصدير للقطن الأمريكي إلى أوروبا بسبب الحرب الأهلية الأمريكية فى ستينيات القرن التاسع عشر من جهة أخرى.

ورغم انتشار الفكرة لدى جهات عديدة حول إمكانية شق قناة بين البحر الأحمر والمتوسط إلا ان المهندس فرديناند ديليبس هو الذى نجح فى إقناع الحكومة المصرية بفكرة إنشاء القناة واقنع الوالى سعيد باشا بأن القناة سوف تعود بالخير على مصر، وقد استطاع ديليبس عام ١٨٥٤م الحصول على عقد امتياز بإنشاء الشركة العالمية لقناة السويس البحرية من الوالى سعيد أثناء رحلة عبر الصحراء الغربية وبصحبة ١٠ آلاف جنديًا بمدافعهم وخيولهم وكانت العودة إلى العاصمة فى ٢٥ نوفمبر عام ١٨٥٤م وما لبث الوالى سعيد باشا أن أعلن عن وعده لديليبس فى صيغة فرمان فى ٣٠ نوفمبر واشتمل هذا فرمان على اثني عشر بندًا كلها تحتوي على تقييد بلا حدود ومكاسب للغير بلا منق أو ضرورة منها الحصول على ماء النيل بدون مقابل، والحق فى استغلال الشركة صاحبة الامتياز جميع المواد اللازمة لأعمال القناة وتعهدت

باشا وكان التلغراف الكهربائي قد حل عام ١٨٥٤م محل السيمافور بطول طريق الإسكندرية والقاهرة كما أنشأ سعيد خط آخر فى الفترة من ١٨٥٦ - ١٨٥٨م من القاهرة إلى السويس واستكمل بذلك الاتصال البري بين أوروبا والهند، ورجحت بريطانيا هذا الطريق وفضلته على مشروع حفر قناة السويس.

إن مشروع حفر قناة بين البحرين الأحمر والأبيض كان يدور فى خلد الكثيرين ولكن كانت هناك مصالح وطموحات وأفكار تأججت بالاهتمام والجدل حول المشروع فحضرت بعثات إلى مصر من أوروبا لفحص مشروع شق القناة فى عام ١٨٤٧م واشترك معهم لبنان مهندس الحكومة المصرية ونجحوا فى إثبات خطأ السابقين وأن البحرين فى مستوى واحد ولكن محمد علي باشا شك فى نجاح المشروع وخشى من أثره على مصر لو نفذ المشروع وأنه سيجعل مصر مطعمًا للساعين إلى السيطرة على شريان المواصلات العالمية .

دارت عجلة الزمان وعاد الزواج التجاري والتبادل وازدهر دور الإسكندرية كميناء ومدينة جاذبة للاستثمار والتجار والسفن واتجهت الأنظار إلى السويس كميناء ونقطة وصل لطريق الملاحة بالبحر المتوسط والموصل إلى البحر الأحمر والهند. وكانت شركة مخاطرة السويس قد تم تأسيسها عام ١٧٧١م واختصت بالتجارة بين الهند وأوروبا، ثم أنشأت لها فرعًا فى السويس، توقفت إصلاحات محمد علي

المشروع وإعادة الأراضي الأخرى للحكومة المصرية إلا أنه التزم بدفع تعويض ١٦ مليون فرنك للشركة عن بند ترعة المياه و٣٨ مليون فرنك عن بند العمال و٣٠ مليون فرنك عن الأراضي المعادة.

بدأت أعمال الحفر التي استمرت عشر سنوات بأيدي المصريين واستخدمت مئات الآلاف من الأيدي العاملة بالسخرة في البناء والحفر وسالت دماء العمال المصريين الذين ماتوا أثناء التنفيذ تحت ظروف غاية في الصعوبة وقد مات حوالي ١٢٠ ألف مصرياً من الفلاحين والعاملين بالسخرة بسبب الانهيارات الرملية أو السياط والرصاص أو الجوع والعطش والأمراض والأوبئة واختلطت مياه القناة بدماء آلاف الشهداء المصريين الذين فقدوا أو ماتوا أثناء عمليات الحفر.

تم الافتتاح الكبير بالإنهاء من حفر القناة في حفل مهيب أقامه الخديوني إسماعيل وكان احتفالاً أسطورياً وفخماً وأنفق المبالغ الباهظة التي قدرها المؤرخون بحوالي ١٠٤٠٠٠.٠٠٠ جنيهًا وهو مازاد من النفقات التي دفعتها مصر في سبيل حفر القناة، وأغرق إسماعيل خديوي مصر البلاد في ديون هائلة دفعته لبيع نصيب مصر من أسهم القناة للبريطانيين المالكيين بمفردهم للنصيب الأكبر في أسهم قناة السويس وفي عام ١٨٦٦م حصل على لقب خديوي ومنه إلى فرمان يتيح له استقلال أكثر من الإمبراطورية العثمانية وعرف بالفرمان الشامل الذي يمنحه حق التصرف بحرية

الحكومة المصرية بتقديم كل معونة في سبيل تنفيذ المشروع وفي ٣٠ ديسمبر ١٨٥٤ زار ديلسبس السويس لدراسة مدى صلاحية ميناء السويس ليكون مدخلاً للقناة على البحر الأحمر وفي ٢٥ أبريل ١٨٥٩م أقيم حفل بسيط في بورسعيد إيداناً بالحفر.

وطرح الاكتتاب في أسهم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وكان عدد الأسهم ٤٠٠ ألف، لم تزيد عدد الأسهم المباعة عن ٢٢٢ سهمًا منها حوالي ٦٤ سهمًا اشتراها سعيد باشا ولكن القانون الفرنسي لا يعتبر الشركة مؤسسة إلا بعد شراء كل أسهمها، فقام سعيد باشا بشراء الأسهم المتبقية والتي بلغت ١٨٨ سهمًا لكن القدرة المالية لم تكن تسمح بذلك، هنا عقد اتفاقًا مع الشركة عام ١٨٦٠م ليدفع أعباء الشركة كمساهم عن طريق سندات على الخزينة المصرية ونص الاتفاق على أن يكون سعر السهم ١٠٠ فرنك ولا تستحق دفعاته الأولى إلا في عام ١٨٦٦م، لكن في ذلك العام ارتفع سعر السهم إلى ٣٠٠ فرنك وارتفعت أعباء الوالي مباشرة من ١٥ مليون فرنك إلى ٥٤ مليون فرنك.

وفي ١٨ يناير ١٨٦٣م أقصى سعيد وتولى إسماعيل مقعده على العرش وأعلن عن التزام الشركة بالأعباء الخاصة بسعيد والسندات على الخزينة المصرية، وتوصل إلى اتفاق بتعديل شروط الامتياز كتنازل الشركة عن كل حق في ترعة المياه العذبة، وإبطال حق الشركة في المطالبة بتقديم العمال المصريين وتحديد الأراضي اللازمة

القناة ومواجهة مصر للاحتلال :

جاءت معاهدة الأستانة ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨م والتي تنص على أن (تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة في زمن السلم، كما في زمن الحرب لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها) نظراً لمخاوف الدول الاستعمارية والتابعة لها من الاحتلال البريطاني لمصر، وكانت الدول التي أبرمت المعاهدة هي : فرنسا، بريطانيا العظمى، النمسا، المجر، اسبانيا، إيطاليا هولندا، روسيا، تركيا نيابة عن مصر. ومنذ ذلك الحين اقتحمت القناة السياسية الدولية وبدأ الارتباط والتداخل بين الاحتلال وشركة قناة السويس يفرض نفسه على الحركة الوطنية المصرية .

نجحت شركة قناة السويس في إقناع السير الدون جورست قنصل بريطانيا العام في مصر بأهمية مد الامتياز بعد سنة ١٩٦٨م لمدة ٤٠ سنة أخرى. وقدمت الشركة سنة ١٩٠٩م مشروعاً يقضي بمد الامتياز حتى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨م مقابل حصول مصر ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٩م وحتى نهاية ديسمبر سنة ٢٠٠٨م على ٥٠% من صافي أرباح الشركة وقد سن الزعيم الوطني محمد فريد حملة واسعة ضد فكرة مد امتياز الشركة وواصلت الصحافة المصرية المعارضة للمشروع خاصة جريدة اللواء، وجريدة مصر الفتاة، وجريدة المؤيد حملاتها على رفض المشروع وطالبت بعقد جمعية

تامة في شئون الدولة ماعدا عقد المعاهدات السياسية وكذلك حق التمثيل الدبلوماسي، وصناعة المدرعات الحربية مع الالتزام بدفع الجزية السنوية. وهي ٧٥ ألف جنيهاً الحكم الخديوي توفيق وعندما تولى الحكم من ١٨٩٢م إلى ١٨٩٧م كانت الطامة الكبرى حيث تمت تصفية الوجود المصري داخل الشركة وقدمت الحكومة المصرية في ظل أزمتها المالية - في طبق من فضة - حقها من صافي الأرباح ومقداره ١٥% بمبلغ ٨٨٠.٠٠٠ جنيهاً أما توفيق إلى جانب إسراره واستبداده والإرث الذي تسلمه من إسماعيل قد تهاوى ما بين مخالف الحكومة الأوروبية وفك الحكومة البريطانية التي تركزت أطماعها نحو مصر والقناة باعتبارها مفتاح السيطرة في البحر المتوسط والمدخل الرئيسي للتوسع الاستعماري في إفريقيا فضلاً عن أن بقاء القناة تحت السيطرة الفرنسية أمر لم يكن يطمئن إنجلترا في حركتها التجارية أو في الوصول إلى مستعمراتها في الهند وبالفعل قررت بريطانيا احتلال مصر عام ١٨٨٢م ومن سخریات القدر أنهم لم يستطيعوا الدخول إلى مصر إلا عن طريق قناة السويس وذلك عن طريق الخديعة التي نصبها المهندس ديلسيس لأحمد عرابي حين أقنعه أن القناة محايدة ولا تخضع لأي تأثيرات خارجية إلا أنه عاد وسمح للأسطول الإنجليزي بالدخول إلى مصر واحتلالها في ٢٠ أغسطس ١٨٨٢م.

الشركة وقد عادت الشركة إلى باريس بعد انتهاء الحرب وهذا يعني إصرار الشركة على أن تظل أعمالها وأرصدها بمنأى عن نظر الحكومة المصرية التي حاولت إلغاء معاهدة ١٩٣٦م أو تعديلها ، وقام النحاس باشا رئيس الحكومة المصرية بإلغاء المعاهدة في أكتوبر ١٩٥١م التي ظلت تربط مصر وبريطانيا مدة تزيد عن خمسة عشر عامًا وهو ما جعل بريطانيا ترفع درجة استعدادها في منطقة القناة.

كان هذا هو الوضع العام للعلاقات بين مصر وشركة قناة السويس حينما نشر الدكتور مصطفى الحفناوي الجزء الأول من كتابه قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة في فبراير سنة ١٩٥٢م وهو مبني على رسالة الدكتوراه التي أعدها واستعمل في كتابتها وثائق الشركة المحفوظة في باريس وأكد في كتابه أن القناة قد لازمت الاستعمار وسارت معه جنبًا إلى جنب وطالب بإتخاذ الشرق كله من الاستعمار بالتمهيد لتسلم القناة سنة ١٩٦٨م. وعندما قامت ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م سعت بعد إلغاء الملكية إلى مطالبة إنجلترا بجلاء قواتها عن منطقة وقاعدة قناة السويس وأدت تلك المطالبات المصرية إلى توقيع اتفاقية الجلاء في ١٩ أكتوبر عام ١٩٥٤م ونصت الاتفاقية على انسحاب القوات البريطانية على مراحل خلال عشرين شهرًا مع بقاء مناطق محددة في قاعدة قناة السويس في حالة تشغيل تتسم بالكفاءة والصلاحية للاستخدام الفوري بواسطة بريطانيا في حالة وقوع هجوم مسلح

عمومية لمناقشة الموضوع وعقدت الجمعية العمومية والتي كان يرأسها محمود سليمان وقدم تقرير ورد فيه (أن هذا المشروع يعني أن مصر ستخسر حوالي ٢٤١ مليون جنيهًا على الأقل لصالح شركة قناة السويس، وأن الغبن في الصفقة فاحش والحكومة لم تسمح إلى الآن بإعطاء الأمة حق الاشتراك معها برأي قطعي في تدبير شئونها المالية والداخلية البحتة خصوصًا أن العقد حاصل على زمان، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه وغير مقبول)، واستمرت السيطرة البريطانية على مصر والقناة واستمرت معها مطالب الوطنيين بالجلء حتى تم توقيع معاهدة ١٩٣٦م التي نصت على احتفاظ بريطانيا بقاعدة حربية وجوية لها في منطقة القناة واستفادت بريطانيا من قواعدها في القناة أثناء الحرب العالمية الثانية، وقد كان عقد هذه الاتفاقية بين مصر وبريطانيا أحد العوامل التي مهدت لمسار الحركة الوطنية بحيث أصبح مطلب الجلاء مرتبطًا بمطلب استعادة قناة السويس وأصبحت منظومة واحدة في برنامج التنظيمات السياسية .

في خلال الحرب العالمية الثانية وضعت شركة قناة السويس أعمالها في منطقة القناة تحت سيطرة القوات البريطانية ومنعت السفن الألمانية من المرور في القناة. وحينما سقطت باريس تحت الاحتلال الألماني، ومعها مكاتب الشركة في باريس، ولم تنتقل الشركة مكاتبها الرئيسية إلى القاهرة، وإنما إلى لندن؛ حيث أقامت لجنة المديرين البريطانيين للإشراف على أعمال

أهم أسباب فشل العدوان الثلاثي على مصر هو شدة المقاومة المصرية والتحام الجيش مع الشعب ضد العدوان، وتأييد الاتحاد السوفيتي لمصر وتهديده بالتدخل العسكري لوقف العدوان ووقوف الشعوب العربية وشعوب العالم إلى جانب مصر.

وأخيراً يستعرض الكاتب بعض من أسماء وشخصيات لهم دور في شق القناة بداية من كونها فكرة إلى القناة منها :

- (١) إسماعيل باشا (١٨٣٠م - ١٨٩٥م) :
- هو والي مصر من ١٨٩٣م-١٨٦٧م وتولى الخديوية من ١٨٦٧م-١٨٧٩م وهو الابن الأكبر لإبراهيم باشا وحفيد محمد علي، تربي في مدرسة أنشأها جده بالقصر العالي، ثم التحق بالبعثة الخامسة بباريس.
 - تلقى حظاً من التعليم وأتقن الفرنسية، ثم عاد على عهد عمه سعيد رئيساً لمجلس الأحكام.
 - أوفده عمه لمهمة سياسية بفرنسا عام ١٨٥٥م، صار ولياً للعهد بعد وفاة أخيه في سنة ١٨٥٥م.
 - كافح تجارة العبيد / الرقيق بالسودان، وسع أملاك مصر بأفريقيا، وافتتح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٩م ارتبكت مالية مصر في عهده وباع أسهم مصر في قناة السويس لانجلترا في ١٨٧٥م.
 - عزله السلطان عبد الحميد الثاني في يونيو ١٨٧٩م تحت ضغط من انجلترا وفرنسا فرحل إلى إيطاليا، ثم قصد

من دولة خارجية على احدى الدول العربية او تركيا مع ضمان حرية الملاحة في القناة. لم يؤثر الانسحاب التدريجي للقوات البريطانية من قاعدة قناة السويس ، أو إصرار مصر على رفض السماح للسفن الإسرائيلية بالمرور في القناة على أداء الشركة بل إن أخطر خلاف بين الجانبين كان متعلقاً بالأمور المالية خاصة مع اقتراب انتهاء امتيازها في عام ١٩٦٨م وكانت الحكومة المصرية تريد من الشركة أن تستمر احتياطياتها في مصر غير أن الشركة شعرت أن ذلك سوف يؤدي إلى فقدانها لسيطرتها على القناة ، وانعكس ذلك في رفض مصر سحب البنك الدولي عرضه بتمويل مشروع السد العالي، فلم تجد مصر بداً من الرد على هذا القرار فأعلن الرئيس جمال عبد الناصر تأميم الشركة العالمية البحرية لقناة السويس في خطاب ألقاه في (٢٦ يوليو ١٩٥٦م)، ووصف شركة القناة بأنها (شركة نصب) اغتصبت حقوق المصريين وأكد أن التاريخ لن يعيد نفسه، وأن يوجين بلاك رئيس البنك الدولي لن يلعب نفس الدور الذي لعبه ديلسبس، وأن مصر سوف تبني السد العالي؛ لذلك ستقوم بتحصيل الدخل السنوي للقناة والذي يقدر بمائة مليون دولاراً.

وتطورت الأحداث سريعاً وبدت في الأفق نيران الحرب وخطة لغزو مصر وإسقاط الثورة وعبد الناصر، وسرعان ما اتضحت معالمها في العدوان الثلاثي الذي ضم بريطانيا وفرنسا وإسرائيل، وكان من

أمام قناصل الدول الأجنبية وأعلن انه عهد إلى ديلسبس بتكوين شركة تتولى حفر القناة.

- حصل ديلسبس عام ١٨٦٦م على التصديق الشرعي لامتياز القناة وسيق إلى محكمة جنابات السين على إثر خلاف بينه وبين الإنجليز وقضت المحكمة عليه بالسجن خمس سنوات بعد أن بلغ من العمر خمس وسبعين عامًا وصادرت أمواله وحكمت بعقوبات مماثلة على ابنه شارل أيضًا ونفذ الحكم على شارل، أما ديلسبس فقد أعفي من الحكم بحكم محكمة النقض الفرنسية.

(٣) مشهور أحمد مشهور :

- ولد في إبريل من عام ١٩١٨م، تخرج من كلية أركان حرب القوات المسلحة المصرية وكلية الهندسة بجامعة القاهرة عام ١٩٤١م وعين في مناصب شتى بدءًا بوزارة النقل وإلتحق بسلاح المهندسين عام ١٩٤٢م ثم قام بدراسات هندسية بسلاح المهندسين البريطاني عام ١٩٤٣/١٩٤٤م ودراسات فنية بسلاح المهندسين بالولايات المتحدة بعدها مباشرة، وعين أستاذًا محاضرًا بالكلية الحربية وكلية أركان حرب في الفترة من ١٩٥٢/٤٧م .

- بدأ مشواره في هيئة قناة السويس المصرية كعضو مجلس إدارة في عام ١٩٦٤م سرعان ما تولى بعدها مجلس إدارة الهيئة والعضو المنتدب بها في عام ١٩٦٥م، ساهم في تطوير وإدارة هيئة

الأستانة في عام ١٨٨٥م حتى توفي فدفن بالقاهرة.

(٢) فرديناند ديلسبس :

- هو الدبلوماسي الفرنسي، رجل استعماري أراد أن يجعل من مشروع قناة السويس أداة لتمكين فرنسا من احتلال مصر والسيطرة على الشرق.

- ولد بمدينة فرساي في ١٩ نوفمبر ١٨٠٥م وهو ينحدر من أسرة إنجليزية-أسبانية هاجرت من اسكتلندا في القرن الخامس عشر واستقرت في فرنسا، كان ما ثيو والد فرديناند قنصل عام فرنسا بمصر ونقل من مصر قبل مولد فرديناند وأصبح قنصلًا في مراكش تمهيدًا لغزو الجزائر في سنة ١٨٣٠م.

- في السادسة من عمره استطاع فرديناند أن يستولي على قلب محمد علي لأنه ابن الرجل الذي يدين له محمد علي بعرشه ومجده .

- عكف ديلسبس على دراسة كل ما يتصل بمشروع قناة السويس ، وكانت التقارير والمذكرة الخاصة بمشروع القناة التي وضعها لويير كبير مهندسي الحملة الفرنسية من العوامل التي ساعدت على مزيد من الاهتمام بالمشروع.

- أجاد ديلسبس العناصر التي يطرحها المشروع على سعيد مستغلًا ضعفه أمام المدح والإطراء على ذاته ؛ حيث كانا يستهويانه وماكان منه إلا أن وافق على المشروع وفي حفل كبير في القلعة أعلن عزمه على تنفيذ مشروع قناة السويس

(٥) المهندس/ محمود يونس :

- محمود يونس أحمد من مواليد القاهرة (١٢ ابريل م ١٩١١) رجل ليلة التأميم أخذ على عاتقه تنفيذ قرار الرئيس جمال عبد الناصر بتأميم قناة السويس، واجه بشجاعة أزمة إضراب المرشدين الأجانب عن العمل بعد التأميم.
- عمل كرئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس وأول عضو منتدب لها عام ١٩٥٦م وعمل نائباً لرئيس الوزراء لشئون النقل والمواصلات، وعمل وزيراً للبتترول وتوفي في ١٨ إبريل ١٩٧٦م.
- نجح المؤلف في التأكيد على أن قصة حفر وتأميم القناة هي قصة كفاح ونضال للشعب المصري ضد الاستعمار والحفاظ على حريته واستقلاله السياسى والاقتصادي وهذا جاء نتاج لثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م وزعيمها جمال عبد الناصر صاحب قرار التأميم.
- إن هذا الكتاب يفيد الباحثين الذين يهتمون بالتاريخ المصري خاصة والتاريخ العالمي عامة، وأيضاً المهتمون بالشخصيات التاريخية البارزة التي لها دور هام في التاريخ المصري .
- وهذا الكتاب يفيد أيضاً المكتبات المتخصصة في التاريخ ويثري مقتنياتها الخاصة بتاريخ مصر الحديث بجانب المكتبات العامة.

قناة السويس في فترة من الفترات الصعبة والحساسة من تاريخ مصر، تولى رئاسة هيئة قناة السويس من يوم ١٤ أكتوبر ١٩٦٥م إلى أن تقاعد في ٣١ ديسمبر ١٩٨٣م وواكبت تلك الفترة حرب ١٩٦٧م التي احتلت فيها سيناء وأغلق الممر الملاحي لقناة السويس حتى نصر أكتوبر من عام ١٩٧٣م انتخب عضواً بمجلس الشعب عن محافظة الإسماعيلية عام ١٩٧٦-١٩٧٩م وحصل على درجة نائب رئيس الوزراء عام ١٩٨٠م، وحصد على عدد من الأوسمة والنياشين منها : وسام الجمهورية من الدرجة الثالثة، وسام الخدمة العسكرية من الدرجة الأولى، ووسام الجمهورية من الدرجة الأولى، ووسام التحرير ووسام فلسطين.

(٤) محمد عزت عادل (رائد تطوير القناة):

- محمد عزت عادل من مواليد محافظة القاهرة (١٠ نوفمبر ١٩٢٥م) أحد الرجال الذين قاموا بتنفيذ قرار تأميم قناة السويس عام ١٩٥٦م، رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس سابقاً.
- تولى رئاسة الهيئة بقرار جمهورى عام ١٩٨٤م واستطاع خلال ١٢ عامًا من رئاسته لقناة السويس أن يرفع إيراد القناة إلى مليار دولارًا وان يحافظ على سمعة هيئة قناة السويس الدولية ونال عدة أوسمة تقديرًا لخدماته البارزة ، وكان عضو مجلس الدراسات العليا والبحوث بجامعة قناة السويس.