

الطريق البرى ومشروع الخط الحديدى فى عهد محمد على

د . عمر عبد العزيز عمر

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر

بجامعة الإسكندرية

مجلس الوزراء

القرار رقم ١٠٠٠ لسنة ١٩٦٤

بموجب هذا القرار

تعيين أعضاء المجلس الأعلى للدراسات والبحوث

المجلس الأعلى للدراسات والبحوث

رئيس المجلس

عضو المجلس

عضو المجلس

عضو المجلس

عضو المجلس

بموجب هذا القرار

بموجب هذا القرار

بموجب هذا القرار

الطريق البرى ومشروع الخط الحديدى

فى عهد محمد على

كانت مصر منذ وقت طويل ملتقى للمواصلات العالمية ومعبراً تمر به التجارة بين الشرق والغرب ، ولم تفقد أهميتها باعتبارها معبراً لتلك التجارة إلا بعد كشف طريق رأس الرجاء الصالح وتحول التجارة إلى الطريق البحرى حول أفريقيا . وقد عزز تحطيم بريطانيا للأرمادا الأسبانية عام ١٥٨٨ والقضاء على أى أمل لسيطرة الأسبان على البحار ، عزز النكسة التى انتابت الطريق البرى المصرى منذ أواخر القرن الخامس عشر ، وتحمست بريطانيا للطريق الجديد ، وبذلت غاية جهدها فى تمهيده بتطوير سفنها وآلاتها^(١) . ولما رأّت فرنسا أن كلاً من بريطانيا وهولندا تتنافسان من أجل السيطرة على طريق رأس الرجاء الصالح ، أرادت أن تنتهز فرصة صداقتها مع الدولة العثمانية لإحياء الطريق البرى حتى تحقق نجاحاً ملحوظاً فى مجال المنافسة التجارية مع الدولتين الأخرين . وعلى الرغم من استمرار اهتمام الفرنسيين بالطريق البرى منذ القرن السادس عشر فصاعداً ، فإنه لا يبدو أنهم علقوا أهمية كبيرة على إنشاء قناة تربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط حتى مجئ حملة نابليون بونابرت إلى مصر فى أواخر القرن الثامن عشر . وقام كثير من ذوى المصالح ، فى فترات مختلفة ، بعرض مشروعات بشأن هذه القناة إلا أنهم لم يوفقوا فى إقناع أى مسئول فرنسى بالاهتمام بها^(٢) .

أما بريطانيا فقد أظهرت منذ تأسيس شركة الهند الشرقية East India Company فى بداية القرن السابع عشر وحتى قيام الإمبراطورية البريطانية فى الهند نتيجة لحرب السنوات السبع (١٧٥٦ - ١٧٦٣) ، أظهرت اهتماماً رسمياً قليلاً بتنمية التجارة الشرقية عبر الطريق البرى على الرغم من أن التجار الإنجليز قد أقاموا فى مدينة حلب وفى أسواق أخرى فى الليفانت منذ توقيع معاهدة الامتيازات

الإجليزية عام ١٥٨٠ مع الدولة العثمانية^(٣). وفى عام ١٧٥٦ كان القنصل البريطانى فى القاهرة هو المواطن البريطانى الوحيد المقيم فى المدينة ، فبريطانيا قد أهملت طريق البحر الأحمر ولم تكن لها تجارة فى هذه المنطقة ، ولذلك طلب القنصل إعفائه من منصبه ، وأقفلت القنصلية أبوابها وازمحل النشاط البريطانى تماماً بمصر بسبب انشغال بريطانيا فى حرب السنوات السبع^(٤). ولكن توقيع معاهدة باريس كان نقطة تحول فى نظرة بريطانيا إلى الطريق البرى عبر مصر ، إذ أطلقت تلك المعاهدة يد بريطانيا فى الهند ومن ثم اقتصر اهتمام حكومتها على إيجاد أصلح الطرق وأقصرها لنقل الرسائل والتعليمات والجنود بين الهند وبريطانيا ، لا سيما وأن الرحلة من مدراس إلى لندن كانت تستغرق بالطريق البرى عبر مصر ثلاثة وستين يوماً ، أى ربع مدة الرحلة بطريق رأس الرجاء الصالح تقريباً .

وهكذا ظهرت فكرة إعادة فتح الطريق البرى المصرى فى أواخر القرن الثامن عشر عندما بدأ موقع مصر الجغرافى يمثل دوراً مهماً فى التنافس البريطانى - الفرنسى حول مصالحتها الحيوية^(٥). وكان وارن هيستنجز (Warren Hastings) ، حاكم البنغال العام ، هو أول مسئول بريطانى يعترف بأهمية مصر الجغرافية ، ولذلك وقع فى مارس عام ١٧٧٥ معاهدة للتجارة والملاحة مع محمد أبى الذهب حاكم مصر المملوكى الذى تعهد عن نفسه وعن خلفائه فى الحكومة بالمحافظة على المتاجر التى تنقل من الطور أو السويس إلى القاهرة فى طريق تصديرها إلى الخارج^(٦). وقد أحدثت أنباء هذه المعاهدة رد فعل عنيف فى الدولة العثمانية ، إذ خاف الباب العالى من أن يؤدى إحياء طريق مصر البرى إلى زيادة ثروة البكوات المماليك فى مصر ، ثم إلى خروجهم على سيادة العثمانيين ، فأصدر مجموعة من الفرمانات فيما بين ١٧٧٥ و ١٧٧٩ يؤكد فيها منع السفن المسيحية من التجارة فى البحر الأحمر ويطلب بإيقافها . ولقد ساعدت عدة عوامل على تنفيذ ما ورد فى الفرمانات رغم الجهود الكثيرة التى قام بها التاجر الإنجليزى جورج بولدين^(٧) فيما بعد ، وتتلخص تلك العوامل فى وفاة محمد أبى الذهب عام ١٧٧٦ ، وفى عدم

اهتمام الحكومة البريطانية بهذا الموضوع لاسيما وأنها لم تفكر فى طريق مصر البرى من الناحية التجارية ولكن لمجرد إرسال المراسلات البريدية فى أسرع وقت ممكن^(٨).

وفى ذات الوقت ازداد اهتمام فرنسا التقليدى بمصر لرغبتها فى إحراج الإنجليز فى الهند ، ولازدياد ضعف الدولة العثمانية الذى وضح جلياً بعد الحرب الروسية - العثمانية الأولى (١٧٦٨ - ١٧٧٤) . ورغم هذا الاهتمام فإن الحكومة الفرنسية لم تتخذ موقفاً واضحاً وحاسماً للمقترحات والمشروعات التى قدمت إليها لاحتلال مصر^(٩) ، ولكن ظل موقفها متأرجحاً إلى أن اقتنعت حكومة الإدارة بأهمية السيطرة على مصر ، وتبنت ماررده بونابرت فى خطابه إليها فى أغسطس ١٧٩٧ من «أن احتلال مصر من الأمور المهمة للقضاء على إنجلترا العدو الأول لفرنسا»^(١٠) . وهكذا تلخصت المهام التى كلف بها بونابرت ، القائد العام لجيش الشرق (L'Armée d'Orient) ، فى أن : «يستولى على مالطة ومصر ، ويطرده الإنجليز من مؤسساتهم فى الشرق ما استطاع إلى ذلك سبيلاً ، وأن يشق برزخ السويس ، وأن يحسن الأحوال المعيشية فى مصر ، وأن يحتفظ بالعلاقات الطيبة مع الباب العالى»^(١١) .

ومهما كان الأمر ، فلقد قدر للأحداث التى جرت فى أوروبا فى النصف الثانى من القرن الثامن عشر أن يكون لها أثر عميق فى التاريخ المصرى ، فقد أدت انتصارات بريطانيا وما كسبته من أراض وما صاحبها من نمو فى رخائها التجارى إلى تحسين وضعها الاقتصادى عن ذى قبل . كما أثارت التطورات الصناعية التى طرأت فى ذلك الوقت على أوروبا وبريطانيا بوجه خاص تسابقاً على مركز الزعامة التجارية والصناعية فى العالم ، وهو التسابق الذى خرجت منه بريطانيا بمركز الزعامة الذى لا ينازعها فيه أحد . هذا وقد اعتبرت بريطانيا نزول بونابرت فى مصر عام ١٧٩٨ ، كما كتب دنداس (Dundas) وزير حربىة بريطانيا آنذاك ، «ضربة قاضية بالنسبة لمصالح إنجلترا»^(١٢) . ومنذ ذلك الوقت سيطر هذا الرأى على السياسة

البريطانية فى شرقى البحر المتوسط خلال الأعوام المائة والخمسين التالية . وبصرف النظر عن أى اقتراحات قد طرحت بشأن إعادة النشاط التجارى بين الهند ومصر ، فإن مصر لم تدخل - حتى ذلك الوقت - فى مشاريع بريطانيا التوسعية ، وفى هذا الإطار يقول مؤرخنا محمد شفيق غربال^(١٣) :

"It was the active, far- seeing, and ambitious statecraft of France which opened up new arenas of strife and ambition, while Britons followed, doubtfully at first, but in the long run doggedly"

وعلى كل فقد كان تقبل فرنسا لفكرة احتلال مصر يهدف إلى إصابة عصفورين بحجر واحد : ضرب بريطانيا من ناحية ، والحصول على مستعمرة فرنسية فى «الشرق الأوسط» من ناحية أخرى .

محمد على ومشروع إنشاء الخط الحديدى

لقد أظهرت الحملة الفرنسية على مصر (١٧٩٨ - ١٨٠١) منطقة الشرق الأوسط ومصر خاصة ، منطقة ذات أهمية استراتيجية كبيرة للقوى العظمى ، وبدأت بريطانيا تدرك صدق ما سبق أن حذر منه أحد رعاياها وهو جورج بلدوين بقوله^(١٤) .

"France, in possession of Egypt, would possess the master key to all the trading nations of the earth ...and England would hold her possessions in India at the mercy of France".

ولذلك أيقنت الحكومات البريطانية فى القرن التاسع عشر بأنه من الضرورى أن يسيطر على مصر حاكم تربطه بإنجلترا روابط الصداقة حتى لا تترك مصر بأى ثمن للفرنسيين . وعلى أية حال ، عرف محمد على (١٨٠٥ - ١٨٤٨) مدى أهمية مصر للدول الأوروبية باعتبارها طريقاً ممتازاً للمواصلات العالمية ، ومن ثم فقد تعامل معها بحذر تام بحيث لم يمكن أى دولة من أن تستأثر بمصر وتسيطر عليها .

ولا جدال في أن التنافس البريطاني - الفرنسي على مصر قد تمثّل بشكل واضح في الصراع على إنشاء مشروعى السكة الحديدية وقناة السويس ، لا سيما وأن النصف الأول من القرن التاسع عشر شهد ازدياداً ملحوظاً في أهمية مصر للمواصلات بين أوروبا والشرق ، وخاصة بين بريطانيا والهند . وأثناء تواجد الحملة الفرنسية في مصر تمت دراسة أولية لبرزخ السويس ، واقترح إنشاء قناة بين البحر الأحمر والنيل ، ولكن الفرنسيين لم يكن لديهم الوقت الكافى أو الفرصة المناسبة لتنفيذ هذا المشروع ، حيث شغلوا بالدفاع عن مركزهم فى مصر أمام المصريين والعثمانيين والإنجليز . والحقيقة أن اهتمام بريطانيا بطريق المواصلات عبر مصر لم يتطور بشكل فعلى حتى عصر محمد على ، الذى لم يغفل أيضاً أهمية الطريق البرى ، فعمل على إحيائه وتنميته منذ أن تولى الحكم^(١٥) .

ويعد توماس فلتشر واجهورن T. F. Waghorn (١٨٠٠ - ١٨٥٠) ، الذى عمل مرشداً فى شركة الهند الشرقية ، الرائد الأول الذى اهتم بالطريق البرى عبر مصر ، وبذل جهوداً مماثلة لما قام به جورج بالدوين من قبل^(١٦) . فاستقال من عمله عام ١٨٢٩ للإشراف على تنظيم الانتقال عبر الأراضى المصرية ، وفى عام ١٨٣٧ عينته الشركة وكيلاً لها فى مصر حيث بدأت الرحلات التجارية المنظمة بين السويس وبومباى ، وأخذت المراسلات البريطانية إلى الهند تعبر هذا الطريق ، ثم تحول الإشراف على ذلك الطريق إلى شركة أسسها محمد على للقيام بهذه المهمة^(١٧) . ولقد نقص الوقت الذى كانت تستغرقه الرحلة من لندن إلى بومباى إلى واحد وثلاثين يوماً مقابل ثلاثة أشهر كانت تستغرقها للدوران حول رأس الرجاء الصالح . ونظراً لاهتمام محمد على المستمر بتأمين الطريق البرى وتجهيزه بالخدمات اللازمة ، فقد بدأ هذا الطريق يحظى بشعبية كبيرة فى هذا الوقت لسرعته ، وما كان يتيح لمستخدميه من فرصة زيارة الآثار المصرية القديمة والاستمتاع بها .

أما أول من طرح فكرة إنشاء خط حديدى فى مصر فكان توماس واجهورن ذاته ، الذى بذل جهداً وثيراً من أجل تزكية استخدام الطريق البرى عبر مصر لأهميته وقيمه بالنسبة للتجارة والمسافرين^(١٨) . ففى عام ١٨٣٢ طرح واجهورن على محمد على فكرة إنشاء خط حديدى فى الصحراء يربط القاهرة بالسويس ، أوضح له أوجه النفع التى ستعود على مصر من إنشائه ، فعلاوة على أنه يعد من أحدث وسائل النقل بدلاً من الجمال ، فإنه سيسهل نقل القمح إلى شبه الجزيرة العربية ، والفحم إلى السويس ، والمسافرين من الهند وإليه . كما أنه سيدر أيضاً عائداً ملموساً نظير استخدام ما يقرب من ٥٠٠٠٠٠ حاج إلى بيت الله الحرام لهذه الوسيلة السريعة والأمنة^(١٩) .

هذا وقد أحييت النتائج التى توصل إليها الكولونيل تشيزنى F . R . Chesney (١٧٨٩ - ١٨٧٢) ، أحد ضباط سلاح المدفعية البريطانية ، عن إمكانية حفر قناة عبر الأراضى المصرية ، أحييت تطلعات وآمال علماء فرنسا . ففى عام ١٨٣٣ زار مصر جماعة من أتباع سان سيمون (Comte de Saint - Simon)^(٢٠) على رأسهم أحد تلاميذه ويدعى انفانتين (Enfantin) لاستكمال الدراسات التى كان قد بدأها الفرنسيون أثناء احتلالهم لمصر لإنشاء طريق مباشر للمواصلات بين السويس والبحر الأحمر^(٢١) . وفى ذات الوقت ظهر مشروع آخر تقدم به توماس جالواى Thomas Galloway^(٢٢) ، أحد رعايا بريطانيا ، لإنشاء خط حديدى فى مصر عام ١٨٣٤ ، ويبدو أن هذا المشروع قد لفت اهتمام محمد على رغم اعتراض الديوان العالى عليه . وبينما قام قنصلا بريطانيا وفرنسا بإخطار حكومتيهما بالإجراءات التى يزمع الباشا اتخاذها لإنشاء خط سكة حديد بين القاهرة والسويس ، تم فى بريطانيا نشر بيان إحصائى عن المكاسب الكبرى التى ستحققها مصر نتيجة مرور تجارة الهند إلى أوروبا فى البحر الأحمر^(٢٣) ، وانتهزت السلطات التجارية فى البنغال هذه الفرصة وطلبت من القنصل البريطانى فى مصر تشجيع محمد على على تنفيذ هذا المشروع^(٢٤) .

وقد حاول كامبل (Campbell)، قنصل بريطانيا في مصر، الوقوف على نوايا محمد علي الحقيقية حول هذا المشروع، الذي أصبح هدفاً من أهداف القوى التجارية في كل من بريطانيا والهند على السواء. وعندما أيقن محمد علي رغبة الحكومة البريطانية في إقامة خط ملاحى يربط بريطانيا بالهند عبر مصر والبحر الأحمر، أو سوريا والفرات، استدعى جالواى وطلب منه السفر إلى بريطانيا لشراء المعدات اللازمة لبناء هذا الخط الحديدى. وفى ٢٢ مارس ١٨٣٤، التقى جالواى مع الدوق ولنجتون Duke of Wellington (١٧٦٩ - ١٨٥٢)، وزير خارجية بريطانيا، وقدم له تقريراً عن المشروع شرح فيه العقبات التى تواجه فتح طريق تجارى عبر نهر الفرات وأفضلية طريق مصر عليه. وخلال هذا اللقاء، أخطر جالواى الحكومة البريطانية برغبة محمد علي فى مد الخط الحديدى المقترح ليربط القاهرة بالإسكندرية أيضاً على شرط أن تفى بريطانيا بمطلبين أساسيين: الأول أن تتعهد بتبنى واستخدام الطريق البرى عبر مصر والبحر الأحمر؛ وأن يتم فرض ضريبة عبور على جميع البضائع المارة بمصر بمقتضى معاهدة توقع بين الحكومتين البريطانية والمصرية لضمان حمايتها ووصولها سالمة وأمنة إلى ميناء الإسكندرية^(٢٥).

ويتضح من خلال هذه التطورات أن مبادرة إنشاء خط سكة حديد فى مصر لم تأت من جانب الحكومة البريطانية، فهى لم تطلب من الباشا أن يتبنى مثل هذا المشروع، غير أن أقصى ما كانت تتمناه أن يبذل كل ما فى وسعه لتسهيل تسيير واستخدام الطريق البرى المصرى تحقيقاً لمصلحة البلدين المشتركة. فعندما قررت الحكومة البريطانية إقامة خط مواصلات مباشر بين مالطة والإسكندرية لنقل المسافرين والمراسلات البريدية اعتباراً من يناير ١٨٣٥، طلبت من قنصلها فى مصر أن يوضح لمحمد علي رغبة حكومته فى مجرد إقامة خط مواصلات سريع ومنظم مع ممتلكاتها فى الهند عبر البحر الأحمر. ويبدو أن وزارة الخارجية البريطانية، فى الوقت الذى طرح فيه جالواى مشروعه، قد فضلت الانتظار حتى ظهور نتائج التجارب والدراسات التى يقوم بها البريطانيون بإشراف تشيزنى (Chesney) لإثبات

مدى صلاحية نهر الفرات لإقامة خط مواصلات مباشر مع الهند . وعلى كل ، فإن وزارة الخارجية البريطانية أوضحت لجالواى أن مشروع إقامة خط حديدى فى مصر ما يزال محل دراسة كل من الحكومة البريطانية والسلطات الهندية ، وعندما يتقرر اختيار البحر الأحمر طريقاً للوصول إلى الهند ، فإن بريطانيا ستدرس مع محمد على ، حينئذ موضوع الرسوم المقترح فرضها على المتاجر المنقولة بالخط الحديدى المزمع إقامته عبر الأراضى المصرية^(٢٦) . ويؤكد استقراء الوثائق أن محمد على لم يطلب من جالواى التفاوض مع الحكومة البريطانية بشأن تحديد الرسوم المقترح فرضها على التجارة العابرة ، بل إن جالواى أقدم على بحث هذا الموضوع على مسؤوليته الخاصة أملاً فى الحصول على موافقة بريطانيا المسبقة على هذا الاقتراح^(٢٧) .

ومن الملاحظ هنا أن إثارة موضوع إنشاء خط سكة حديد فى مصر قد تم فى ذات الوقت الذى اتخذت فيه إجراءات إرسال حملة تشييزنى للوقوف على مدى صلاحية نهر الفرات للملاحة النهرية . ورغم توقف الاتصالات الخاصة بإنشاء الخط الحديدى ، وعدم حصول محمد على على رد قاطع من بريطانيا عن هذا المشروع ، فإن التفكير فى إنشائه لم يتوقف ، إذ تم شحن ما يلزم المشروع من مهمات وقضبان حديدية فى خمس سفن وصلت إلى ميناء الإسكندرية فى صيف عام ١٨٣٥^(٢٨) . وفى الحال كتب ميمو (Mimaut) ، قنصل فرنسا فى مصر ، إلى حكومته يخطر بها بوصول معدات الخط الحديدى ، إلا أنه تدارك قائلاً إن المشروع قد تم إرجاء تنفيذه^(٢٩) . وفى هذه المرحلة لعله من المناسب البحث عن الأسباب التى أدت إلى إرجاء المشروع ، ولعلها تتلخص فى بعض المبررات التالية :

أولاً : لم ترغب كل من الحكومة البريطانية وشركة الهند الشرقية فى إقحام نفسيهما فى أمور سياسية معقدة ، ورأتا أنه من الأفضل أن يتم إعادة فتح الطريق البرى عبر مصر من خلال مشاريع خاصة . ورغم المحاولات التى قام بها

واجهورن Waghorn وتجار لندن لإقناع الحكومة البريطانية بالميزات الكبرى التي يتمتع بها طريق السويس ، فإن هذه المحاولات كلها قد باءت بالفشل لأنها لم تحصل على دعم رسمي من بريطانيا ، كما أن بريطانيا لم تكن قد استقرت بعد على اختيار طريق مواصلات محدد يربطها بالهند .

ثانيا : لم تقنع الحكومة البريطانية بتبنى المقترحات التي تقدم بها جالواى (Gal-loway) بسبب فشل الأسلوب الذي تعامل به مع المشروع ، فلم يكن رجلاً متمرساً فى العمل الدبلوماسى ، ومن ثم فلم تكن رحلته إلى بريطانيا إلا بهدف الحصول على صفقة تجارية رابحة ، لاسيما وأنه أفحم فى مناقشاته مع الحكومة البريطانية موضوع فرض رسوم على التجارة المارة بمصر دون أن يكون لديه تفويض من محمد على بذلك . وقد تزامن هذا التصرف غير الحكيم مع ظهور دعوة تحذر من فرض رسوم قد تصل إلى ٢ أو ٣٪ على التجارة العابرة لأن ذلك سيجعل من طريق رأس الرجاء الصالح هو الأفضل والأرخص^(٣٠) . ولا يمكن التعلل بأن مرض جالواى ووفاته فى ٣ يوليو ١٨٣٦ كانت من أهم عوامل إرجاء هذا المشروع ، إذ كان من الممكن أن يستمر أشقاء جالواى فى العمل خصوصاً أن اثنين منهما كانا ما يزالا فى الإسكندرية ، وادعى أحدهما أن تنفيذ المشروع يتأخر بل سيتبعه خط حديدى آخر من القاهرة إلى الإسكندرية^(٣١) .

ثالثا : ساعدت بعض الظروف السياسية على تأخير تنفيذ المشروع فقد أدى الموقف الناجم عن سياسة محمد على إلى بعض التعقيدات ، فموقفه العدائى من السلطان العثمانى ، وتنامى النفوذ الفرنسى فى البحر المتوسط قد أديا إلى اضطراب ميزان القوى فى منطقة «الشرق الأوسط» فمنذ احتلال فرنسا للجزائر عام ١٨٣٠ ، وغزو محمد على لسورية عام ١٨٣١ ، بدأت فرنسا تلعب دوراً مهماً فى توجيه سياسة المنطقة ، واستمرت جهودها فى تثبيت نفوذها

فى مصر باعتبارها مفتاح السيطرة على آسيا والعالم . ولم تنظر بريطانيا بعين الارتياح إلى تزايد التقارب بين فرنسا ومحمد على ، وتزايد نفوذ قناصل فرنسا الملحوظ لا سيما المسيو دروفيتى (Drovetti) الذى ظل فى مصر منذ سقوط نابليون الأول حتى عام ١٨٢٨ ، وكان إخلاصه لمحمد على بلا حدود ، فكان يحضر مجالس الباشا ، ودفعه إلى أن يستعين بالفرنسيين للإشراف على مشروعاته المختلفة^(٣٢) .

رابعا : لقد أجل المشروع الذى تقدم به الكولونيل تشيزنى فى ديسمبر ١٨٣٤ «بالبحث فى صلاحية الفرات للملاحة وإمكانية إنشاء أسطول من البواخر الإنجليزية» ، أجل تبنى بريطانيا طريق مصر والبحر الأحمر طريقاً لمواصلاتها مع الهند . وكان العراق يتمتع بأهمية استراتيجية كبيرة بالنسبة لبريطانيا فى هذا التوقيت ، فقد حرصت تماماً على ألا تستأثر بالسيطرة عليه دولة أخرى سواء كانت شرقية مثل مصر أو فارس ، أو غربية مثل روسيا أو فرنسا^(٣٣) . ولا شك فى أن مشاريع محمد على التوسعية فى تلك الفترة كانت أحد أهم العوامل التى دفعت بريطانيا إلى تشجيع قضية الملاحة فى نهر الفرات ، والحيلولة دون تحقيق أية آثار تنجم من التوسع المصرى فى سورية على طريق العراق التجارى . ونظراً لخطورة هذا المشروع على اقتصاديات مصر وطريقها البرى ، فقد رأى محمد على فى هذا المشروع «داهية عظيمة .. ومصيبة قصدت بها مصر خاصة» ، ومن ثم حاول التخلص منه^(٣٤) .

وعلى كل لم تكن الظروف مواتية آنذاك لتحقيق مشروع الخط الحديدى ، فقد شهدت الفترة الممتدة من ١٨٣٣ إلى ١٨٤١ أيضا اضطرابات سياسية كثيرة فى منطقة «الشرق الأوسط» ، وكان اللورد بالمرستون (Palmerston) ، المشرف على السياسة البريطانية ، يشكك فى نوايا محمد على ، ويرى فى اتجاهاته وسياسته تعارضاً مع المبدأ الذى قننه بالمرستون وهو سياسة المحافظة على كيان الدولة

العثمانية ، وكان يشعر دائماً بأن الدولة العثمانية هي خير من يشرف على طرق المواصلات إلى الهند^(٣٥) . ورغم أن بعثة تشيزني إلى العراق قد عطلت لفترة ما استخدام الطريق بين الشرق والغرب عبر مصر ، فإن هذا التعطيل لم يستمر طويلاً لأن الحكومة البريطانية بدأت تتخذ خطوات جدية نحو استخدام الطريق المصري متجاهلة أي ميزات لطريق الفرات . ولا جدال في أن استيلاء بريطانيا على عدن عام ١٨٣٩ يعتبر نقطة تحول مهمة تجاه طريق السويس الذي ازدادت أهميته ، وأصبح بمثابة حلقة الاتصال الأساسية بين بريطانيا والمستوطنين في عدن والهند وسيلان وهونج كونج والصين وأستراليا .

ومما تجدر الإشارة إليه أن موقف بريطانيا العدائي من محمد علي خلال صراعه مع السلطان العثماني (١٨٣١ - ١٨٤١) لم يدفعه إلى التخلي عن مصالحه الحيوية أو مشروعاته الكبيرة ، أو إلى وضع العراقيل أمام وصول بريطانيا إلى الهند عبر طريق سريع ومباشر . ولذلك فقد ظل محمد علي متمسكاً بفكرة إنشاء سكة حديد مصر ، وكان يطرحها على بساط البحث كلما تسمح الظروف بذلك ، وفي ضوء الفوائد المادية التي سوف تجنيها مصر من إنشائها . ونتيجة لزيادة قيمة الصادرات من بريطانيا إلى الهند ، وارتفاع عدد المسافرين البريطانيين بطريق مصر ، وضعت الحكومة المصرية نصب عينيها عدة وسائل للارتقاء بوسائل النقل والاتصال بين السويس والبحر المتوسط . وفي عام ١٨٤٣ طلب محمد علي من مؤسسة جالواي في لندن مرة أخرى تزويد مصر ببقية المعدات اللازمة لإنشاء خط حديدي ، والإشراف على تنفيذه وفقاً لما كان متفقاً عليه مع أخيهم توماس جالواي في عام ١٨٤٣ ، كما كلف ذات المؤسسة ببحث الموضوع مع الحكومة البريطانية . وبعد أن التقى جالواي مع روبرت بيل Robert Peel ، رئيس وزراء بريطانيا^(٣٦) ، طلبت الحكومة البريطانية من بارنت (Barnett) ، قنصلها في مصر ، أن يبذل قصارى جهده لدعم تنفيذ هذا المشروع والوقوف أمام أي معارضة علنية أو سرية ضده^(٣٧) .

ومرة أخرى يتوقف المشروع نتيجة بعض الاعتراضات المحلية والدولية فبينما نجد أرتين بك وزير محمد على يقدم النصح إلى الباشا بعدم إتمام المشروع لعدم جدواه بسبب تكاليف إنشائه الباهظة ، نلاحظ أن لافاليت (lavalette) ، قنصل فرنسا فى مصر ، يحذر محمد على بشدة من مغبة الإقدام على تنفيذ مثل هذا المشروع^(٣٨) . وظل المشروع متوقفاً حتى أغسطس ١٨٤٤ عندما تحدث محمد على لأول مرة عن المشروع مع قنصل بريطانيا فى لقاءه معه أثناء توقيع اتفاق البريد (Postal Agreement) ، وأحاطه بأن تنفيذ الخط الحديدى متوقف على موافقة بريطانيا^(٣٩) . ولما فقد جالواى (John Alexander Galloway) الأمل فى تأييد بريطانيا ، بدأ يدافع عنه علناً فى بريطانيا وأصدر كتيباً عن المشروع^(٤٠) ، وقد وجد نداءه وملاحظاته التى نشرها عن الطريق البرى استجابة فورية من رجال الصناعة والإنتاج فى بريطانيا ، واشتركت مجلة Westminster Review فى هذه الحملة الإعلامية^(٤١) ، وانضمت إلى جالواى فى مطالبة الحكومة البريطانية بالوقوف ضد محاولات القوى الأجنبية لعرقلة تنفيذ المشروع ، وخصوصاً ما رددته بعض الصحف الألمانية مثل (German Universal Gazette) والفرنسية (Journal des De - bats , Constitutionnel) ضد المشروع ، من أنه سيخضع لاحتكار بريطانيا له وبالتالي سيكون مجالاً لسيطرتها ودعم نفوذها فى مصر^(٤٢) .

ورغم تردد محمد على فى تنفيذ المشروع ، وتذرهه بأسباب مختلفة سواء ما يرجع منها إلى انشغاله فى إتمام مشروع القناطر الخيرية الضخم ، أو تكلفة المشروع المرتفعة التى لا تستطيع ميزانية مصر الوفاء بها ، فإن موقف فرنسا والنمسا المعارض لإقامة هذا المشروع كان له تأثيره الواضح فى تأجيله أو عرقلة تنفيذه . فقد وقفت الدولتان موقفاً معادياً للمصالح البريطانية ، وأيدتا بكل قوة إنشاء قناة ملاحية عبر برزخ السويس كمشروع بديل للخط الحديدى المقترح ، فالقناة ستحول ميناء تريستا إلى سوق رئيسى لتجارة النمسا بين آسيا وأوروبا ، بينما ستجعل فرنسا أكثر قرباً إلى الهند من بريطانيا^(٣٤) . وكانت فرنسا متشددة فى معارضتها للمشروع لدرجة أن

قنصلها لافالت قال إنه لن يكون في مقدوره أن يظهر وجهه في فرنسا مطلقاً إذا سمح بإنشاء خط حديدي في مصر^(٤٤)، كما ذكر خليفته بارو (Barrot) لمحمد علي أن قيامه بتنفيذ هذا المشروع يعني أنه يسلم نفسه مكبل اليدين والقدمين لمطالب المصالح البريطانية^(٤٥).

ولكن بتعيين شارل أوغسطس مري (Charles Augustus Murray) قنصلاً عاماً لبريطانيا في مصر في يونيو ١٨٤٦ بدأت مرحلة أخرى من مراحل الاهتمام بهذا المشروع^(٤٦). فبمجرد أن استقر في مصر، بدأ يكتب إلى حكومته عن موضوع المواصلات بين بريطانيا والهند عبر مصر، وأدرك أهمية مشروع الخط الحديدي بالنسبة لبريطانيا ومصالحها في الهند، وأن فكرة إنشاء هذا المشروع في الأساس لم تقم على مجرد مصلحة خاصة جمعت بين جالواي أو أي شخص أو شركة أخرى وبين محمد علي^(٤٧). ومن جانبه بدأ اللورد بالمرستون يهتم هو الآخر بهذا المشروع، وواصلت وزارة الخارجية البريطانية مطالبة قنصلها في مصر بالتركيز على شرح مزايا مشروع الخط الحديدي وأهميته بالنسبة لمركز مصر ومحمد علي^(٤٨). وعندما علمت بريطانيا بقيام أعضاء «جمعية دراسات قناة السويس»^(٤٩)، التي تكونت عام ١٨٤٦ بزيارة منطقة برزخ السويس لدراسة إمكانية حفر قناة فيه، بذلت مساعيها الدؤوبة لإحباط المشروع وتأييد فكرة إنشاء الخط الحديدي. وطلب بالمرستون من سفيره في استانبول اللورد كاولي (Cowley) أن يشرح للصدر الأعظم رشيد باشاً أسباب تفضيل بريطانيا لمشروع الخط الحديدي على مشروع القناة^(٥٠). ولكن رشيد أكد بشكل قاطع بأنه طالما بقي في منصبه هذا فإنه لن يتم حفر قناة في مصر^(٥١). وعندما تناقش شوكت بك، السكرتير الخاص للسلطان، مع محمد علي أثناء زيارته الأخيرة لمصر في مهمة خاصة في منتصف عام ١٨٤٧ بخصوص موضوع الخط الحديدي، أكد له الباشا أنه لا يوافق على مشروع القناة والخط الحديدي، ولن يسمح بإقامة أي منهما^(٥٢).

حقيقة ، عرف محمد على مدى أهمية مصر بالنسبة للدول الأوروبية وتعامل معها بحذر تام ، ولكنه لم يسمح لأى دولة بالاستئثار بها والسيطرة عليها .

ويرجع التنافس الإنجليزى الفرنسى على مصر إلى أهميتها باعتبارها طريقاً ممتازاً للمواصلات العالمية ، واستمر هذا التنافس فى الصراع على تنفيذ مشروعى السكة الحديدى أو قناة السويس . وأدركت بريطانيا تماماً الأهداف الحقيقية للسياسة الفرنسية فى مصر ، ورأت من الضرورى حماية طرق مواصلاتها وتجاريتها من مشروعات فرنسا التوسعية ، ولذلك كانت الحكومة البريطانية تفضل إنشاء خط حديدى فى مصر بين القاهرة والسويس ، وهو الجزء الصحراوى من الطريق البرى الممتد عبر مصر من الإسكندرية إلى السويس . ومنذ الثلاثينيات من القرن التاسع عشر صار مشروع الخط الحديدى مثار اهتمام أطراف متعددة ، وبؤرة من بؤر الصراع بين فرنسا وبريطانيا حول مصالحهما فى مصر .

ولعله من الأهمية بمكان البحث عن الدوافع التى أقنعت محمد على بالتخلي عن مشروعى القناة والخط الحديدى ، لا سيما وأن المشروع الأخير كان على وشك التنفيذ وتعاقدت حكومته بالفعل على القضبان وبعض المهمات الأخرى اللازمة له . قد تكون هناك بعض الاعتبارات الموضوعية هى التى حالت دون المضى فى تنفيذ هذين المشروعين من بينها ضخامة العملين واحتياجهما إلى رؤوس أموال باهظة تفوق مدخرات مصر فى ذلك الوقت مع عدم الاطمئنان إلى نتائجهما المالية . وقد يقال أن تجارب محمد على الطويلة قد أقنعتة بالأجدوى من الاعتماد على فرنسا أو أى دولة أوروبية أخرى ، ولكن يبدو أن خيانة فرنسا له وتحليلها عنه خلال أزمته مع السلطان العثمانى لم تغير من موقفه بالنسبة لها ، فلم يحاول الانتقام منها باللجوء مثلاً إلى دولة أخرى كبريطانيا . ولكن عباس حلمى الأول (١٨٤٨ - ١٨٥٤) هو الذى تذكر هذا الموقف لفرنسا بعد توليه الحكم فثار منها وأذلها وأضاع مالها من نفوذ فى مصر . أما بالنسبة لفرنسا ، فإنها لم تتخل عن مصالحها الخاصة فى مصر ،

التي ظلت أحد مراكز النشاط الفرنسي على طول الساحل الشمالى لإفريقيا . فلم تتغير سياسة فرنسا التقليدية القائمة على وضع العراقيل أمام استخدام بريطانيا للطريق البرى (Overland Route) بغية القضاء على مصالح بريطانيا السياسية والتجارية .

وبعد تسوية المسألة المصرية عام ١٨٤١ ، عينت فرنسا الكونت شابو (Com-te de Chabot) قنصلاً عاماً لها فى مصر ، وكلفته بأن يخفف من حدة غضب محمد على ، وأن ينصحه باتباع السياسة التى تمكنه من استعادة وضعه السابق . وفى أغسطس عام ١٨٤٥ قام الدوق دى مونبسنسيه (de Montpensier) ، ابن لويس فيليب ملك فرنسا ، بزيارة مصر ، وقد رمى من وراء هذه الزيارة إلى تقوية النفوذ الفرنسى فى حوض البحر المتوسط^(٥٣) . ولما كانت فرنسا تعارض مشروع الخط الحديدى معارضة شديدة ، وتحبذ مشروعها المفضل وهو مشروع قناة السويس ، فقد أثار القناصل والموظفون الفرنسيون - الذين كانوا يعملون فى خدمة محمد على - مخاوفه ، وحاولوا إقناعه بأن بريطانيا لها نوايا عدوانية نحو مصر ، لأن مصر تقع فى منتصف الطريق إلى الهند^(٥٤) . ونقل المسيو بيروودو (M. Perodeaud) ، ممثل محمد على السياسى فى باريس إلى الباشا رغبة الحكومة الفرنسية فى أن يعطى محمد على لمشروع حفر قناة السويس الأولوية ، لأن مصر لا تصلح لإنشاء خط حديدى فيها^(٥٥) .

أما محمد على فكان يعتقد أن مشروع الخط الحديدى سيؤثر على علاقاته بالدول الأوروبية بأكثر مما يحققه لمصالحه الحيوية ، فليس أدل على ذلك مما أسرّبه إلى تشارلز مرى ، قنصل بريطانيا فى مصر ، بأنه لا يرى من المفيد أن يغضب جميع الدول الأوروبية من أجل أن يدفع بالمصالح البريطانية قدماً إلى الأمام^(٥٦) . وعلى الرغم من ذلك لم يشجع محمد على المشروع الفرنسى واكتفى بتمهيد طريق السويس - الإسكندرية وتعبيده وتأمينه للتجارة . فلم يكن يحب أن تقوم فى مصر

مشكلة كمشكلة المضائق (البوسفور والدردنيل) تجر عليها ألوانا من المتاعب هى فى غنى عنها . ولقد اعترف صراحة للقنصل الفرنسى أنه لا يجذب إنشاء قناة بحرية أو سكة حديدية ، ولكن إذا وافقت كل الحكومات الأوروبية على واحد من هذين المشروعين فإنه سيقوم بتنفيذه دون أى تردد^(٥٧) . وفى مثل هذه الظروف كان محمد على سعيداً لأن يستند إلى بريطانيا فى رفضه حفر القناة ، ويعتمد على فرنسا والنمسا فى معارضة إنشاء السكة الحديدية فى مصر .

وفى النهاية ، فقد أدى التنافس الدولى على تطوير طريق المواصلات العالمية عبر مصر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر إلى تبلور عدة اتجاهات فى السياسة الدولية : اتجاه مفرط فى تحمسه لمشروع القناة البحرية وتمثله فرنسا والنمسا ، واتجاه معارض أشد لهذا المشروع وتمثله بريطانيا التى دعمت مشروعاً بديلاً هو الخط الحديدى ، ثم اتجاه متحفظ تمثله الدولة العثمانية صاحبة السيادة الفعلية على مصر ، إلا أنها كانت أكثر ميلاً إلى مواكبة السياسة البريطانية فى معارضتها لمشروع القناة^(٥٨) . ولكن المشروعين تحققاً فى عهدى عباس حلمى الأول ومحمد سعيد (١٨٥٤ - ١٨٦٣)^(٥٩) ، وأديا إلى مزيد من صراع القوتين الكبيرتين ، بريطانيا وفرنسا ، حول مصر والتدخل فى شئونها ، وبذلك دخلت مصر فى حلبة الصراع الدولى من أجل استغلالها والسيطرة عليها ، وهى مرحلة من أخطر المراحل التاريخية التى مرت بها وانتهت باحتلالها عام ١٨٨٢ .

الهوامش

- (١) محمد مصطفى صفوت : إنجلترا وقناة السويس ، الإسكندرية ١٩٥٦ ، ص ١ - ٦ . ولمزيد من التفاصيل انظر : A.H. Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade, The English Historical Review. xxx, 1951 , PP. 577-588
- (٢) تعرض عدد كبير من المؤرخين إلى دراسة المصالح الفرنسية في مصر نذكر منهم على سبيل المثال :
J. Charles - Roux , L'Isthme et le Canal du Suez; F. Charles - Roux, Les Origines de L'expédition d'Egypte; J. Marlowe, The Making of the Suez Canal, London, 1964.
- ومن بين المشروعات المختلفة ذلك المشروع الذى تقدم به الفيلسوف الألماني ليبنتز (Leibnitz) عام ١٦٧١ - ١٦٧٢ إلى الملك لويس الرابع عشر ويقترح فيه استيلاء فرنسا على مصر لضمان تفوقها العسكرى على تجارة الشرق ، وحماية الكنائس الشرقية . راجع Concilium Aegyptiacum أو Stoddart's letter to Palmerston , 23 Feb. 1850 in F.O. 78/ 842.
- (٣) R. W. Bullard, Britain and the Middle East, London, 1964, p. 20 .
- (٤) H. L. Hoskins, British Routes to India; London, 1929, pp.3-5; A. C. Wood, انظر A History of the Levant Company, Oxford, 1935, pp. 32 - 35, 167 .
- (٥) James Capper, Observations on the passage to India through Egypt, London, 1783 .
- (٦) Hoskins, op. cit., pp. 7-8.
- (٧) تمثلت جهود George Baldwin فى الكتاب الذى نشره بعنوان : Political Recollections Relative to Egypt , ... its relative importance to England and France, London, 1801.
- (٨) راجع Hoskins, op . cit., pp. 47-48.
- (٩) عمر عبد العزيز عمر : تاريخ مصر الحديث والمعاصر (١٥١٧ - ١٩٢٢) ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠ ، ص ٥٦ - ٥٧ .
- (١٠) عمر عبد العزيز : المرجع السابق ، ص ٦٠ - ٦٢ ، ٦٥ - ٦٦ .
- (١١) F. Charles- Roux, Autour d'une route l'Angletrre, L' Isthme de Suez, et l'Egypte au XVIIIe Siècle, Paris, 1922, pp. 362 - 363 .
- راجع أيضا ترجمة لنص المرسوم الصادر إلى بونابرت فى ١٢ أبريل بخصوص الحملة الفرنسية فى : J. C. Hurewitz, Diplomacy in th Near and Middle East, Princeton, 1956, I, pp. 61 - 62.
- (١٢) عمر عبد العزيز عمر : المرجع السابق ، ص ٦٤ - ٦٥ .
- (١٣) S. Ghorbal, The Beginnings of the Egyptian Question and the Rise of

- Mehemet Ali, London, 1928, p. 3.
- (١٤) انظر : Baldwin , Political Recollections, p. 79.
- (١٥) عن أهمية مصر التجارية بالنسبة لبريطانيا راجع بالإضافة إلى كتاب هوسكنز : V. J. Puryear, International Economics and Diplomacy of the Near East, A Study of British Commercial Policy in the Levant, 1834 - 1853, Stanford, 1935.
- (١٦) عن نشاط واجهورن وجهوده فى خدمة الطريق البرى انظر : H. Addison, Thomas. Waghorn and the Overland Route, Royal Central Asian Journal, Vol. XLV, April 1958, pt. II, pp. 179-185.
- (١٧) عمر عبد العزيز عمر : المرجع السابق ، ص ١٨٧ - ١٨٨ .
- (١٨) راجع T. Waghorn, Overland guide to India by three routes to Egypt, London, 1844,
- (١٩) T. Waghorn, op. cit., p. 72.
- (٢٠) الكونت سان سيمون (١٧٦٠ - ١٨٢٥) ، هو فيلسوف اشتراكي فرنسي ، وكان من بين أفكاره ومشاريعه فكرة حفر قناة فى برزخى بنما أو السويس . وعن نظريات سان سيمون وأتباعه وأنشطتهم انظر :
- Henri René d'Allemagne, Les-Saint - Simoniens, 1827 - 1837, Paris, 1930.
- (٢١) J.Marlowe, The Making of the Suez Canal , pp.44- 46.
- (٢٢) مهندس إنجليزى توفى عام ١٨٣٦ ، وهو ابن إسكندر جالواى صاحب مصانع القضبان الحديدية فى إنجلترا ، وقد عمل فى خدمة محمد على فى مجال الآلات البخارية ، وكان من الدعاة الرئيسيين لإنشاء خط حديدى يربط السويس بالقاهرة .
- (٢٣) انظر الوثائق البريطانية والفرنسية :
- Campbell to Palmerston, 1 Jan. 1834 in F. O. 97/411, Mimaut to Duc de Broglie, No. 166, 6 Mars 1834, Ministère des Affaires Etangères (M. A. E.), Correspondance (C.P.), tome 4.
- (٢٤) Campbell to Palmerston, 18 Mar. 1834 in F.O. 78/245.
- (٢٥) Galloway to Wellington , 29 Dec. 1834 in F. O. 141/2.
- (٢٦) Palmerston to Campbell, 1 Nov., 1834 in F. O. 78/244, Wellington to Galloway, 9 Jan., 1835 in F.O. 141/2.
- (٢٧) Campbell to Auber, India Office - Factory Records Vol . 10 (I.O.R.),
- (٢٨) L. Weiner, L'Egypt et ses chemin de fer, Brussels, 1932,p. 61.
- تُركت مهمات الخط الحديدى فى ميناء الإسكندرية قرابة خمسة عشر عاماً واستخدم بعضها فى إنشاء خط حديدى بين محاجر الدخيلة وميناء الإسكندرية ، وفى إنشاء خط آخر بين محاجر طرة ونهر النيل لنقل الأحجار ومواد البناء لتنفيذ منشآت ومباني ميناء الإسكندرية ، وكذلك إنشاء القناطر الخيرية . (انظر كتاب : سكك حديد مصر فى ١٢٥ عاماً (١٨٥٢ - ١٩٧٧) ، القاهرة

- ١٩٧٧ ، ص ٢ .
- (٢٩) Mimaut to Thiers, No. 230, 10 May 1835, M.A.E., C.P., tome 5.
- (٣٠) Asiatic Journal, XV, 13 Aug., 1834, pp. 94- 95.
- (٣١) René Cattau, Le Règne de Mohamed Ali d'après les archives Russes en Egypte, Rome, 1935, vol. 11, p. 47.
- (٣٢) راجع التقرير المقدم عن مصر من :
- Stoddart to Palmerston, 9 Feb. 1847, in F.O. 78/710.
- (٣٣) عبد العزيز الشناوى : الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها ، القاهرة ١٩٨٠ ، ج٢ ص ٢٦٧ - ٧٦٨ .
- (٣٤) محافظ أبحاث الشام ، محافظة ٧٥ ، من إبراهيم باشا إلى جناب الخديو ، ٢٩ ذى الحجة ١٢٥٠ هـ نقلاً عن : محمد صبرى يوسف ، القوى الأوروبية الكبرى والصراع الروسى العثمانى على المضائق والبحر الأسود ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الآداب - جامعة حلوان ، ١٩٩٧ ، ص ١٨١ .
- (٣٥) للوقوف على حياة اللورد بالمرستون وأثره فى سياسة بريطانيا الخارجية راجع :
H. Bulwer, The Life of Henry John Temple, Viscount Palmerston, London, 1870 - 1874 , vol. II, p. 293 .
- (٣٦) تولى بيل (١٧٨٨ - ١٨٥٠) رئاسة الوزارة مرتين ، الأولى من ١٨٣٤ إلى ١٨٣٥ ، والثانية من ١٨٤١ - ١٨٤٦ .
- (٣٧) Aberdeen to Barnett, No. 14, 31 Oct. 1843 in F.O. 141/10.
- (٣٨) La Valette to Guizot, No. 29, 12 Feb. 1844, M.A.E., C.P., tome. 16 .
- (٣٩) Barnett to Aberdeen, No. 22, 14 Oct. 1844 .
- (٤٠) Obsrvations on the proposed improvements in the Overland Route via Egypt.
- (٤١) Westminster Review, XLII, 1844, pp. 428 - 436 .
- (٤٢) Le Journal des Débats, 17, 19 Sept. 1844; Le Constitutionnel, 13 Nov., 18 Sept. 1844.
- (٤٣) Palmerston to Murray, No . 17, 27 May 1847 in F.O. 407/3.
- (٤٤) Stoddart to Palmerston, 9 Feb. 1847 in F.O. 78/710 .
- (٤٥) «To permit the construction of a railway across the desert would mean de-livering himself tied hand and foot to the demands of English interests” Barrot to Guizot, No. 38, 23 Mars 1846, M.A.E., C.P., tome 18 .
- (٤٦) نشر مرى فى لندن عام ١٨٩٨ كتاباً بعنوان : "A Short Memoir of Mohamed Ali" .
- وقد استمر قنصلاً لبريطانيا فى مصر خلال حكم عباس حلمى الأول وعاصر كل الأزمات والمشاكل التى نشأت بين عباس والدولة العثمانية ، ولعب دوراً مهماً فى التقريب بين وجهات نظر عباس ومصالح بريطانيا ، فقد أيد مرى عباس تأييداً تاماً خلال صراعه مع السلطان خلال أزمته السكة الحديدية وتطبيق التنظيمات الخيرية فى مصر ، واستخدم كل الأساليب الممكنة لتخفيف الموقف

العوائى لسفير بريطانيا فى استانبول (سير استراتفورد كاننج) تجاه عباس ، وأقنع حكومته بضرورة الحفاظ على بقاء عباس فى الحكم حرصاً على مصالح بريطانيا ذاتها . وعلى كل كانت علاقة مري المتميزة بعباس مثار حقد وقلق قنصل فرنسا ، إلا أنه يمكن القول إن هذه العلاقة كانت مثلاً للعلاقة بين حاكم يحاول الحفاظ على سيادته وسلطته ، وممثل دولة أجنبية يعمل على تحقيق أكبر قدر من مصالح بلاده ، والحد من نفوذ فرنسا فى مصر . وقد استمرت هذه العلاقة القوية بين مري وعباس إلى أن تم نقل القنصل للعمل فى سويسرا خلال السنوات الأخيرة من حكم عباس .

Murray to Plamerston, 4 Nov. 1846 in F.O. 97/408. (٤٧)

Palmerston to Murray, No. 4, 8 Feb. 1847 in F.O. 97/408. (٤٨)

(٤٩) دعا انفايتين إلى تكوين هذه الجمعية الدولية فى باريس وأطلق عليها اسم :

Société d' Etudes du Canal de Suez.

Cowley to Palmerston, No 215, 3 July 1847, in F.O. 97/411 (٥٠)

تولى مصطفى رشيد (١٨٥٧ - ١٨٠٠) منصب الصدارة العظمى ست مرات ، وهو أحد رجال الإصلاح فى الدولة العثمانية ، وقد حاول فرض تطبيق التنظيمات الخيرية فى مصر فى عهد عباس حلمى الأول .

Cowley to Palmerston, No 259, 31 July 1847 in F.O. 97/408. (٥١)

Cowley to Palmerston, No. 358 of 17 Oct. 1847 in F.O. 97/408. (٥٢)

Stoddart to Palmerston, 9 Feb. 1847, in F.O. 78/710. (٥٣)

Waghorn to R. Stephenson, 13 Mar. 1847, in F.O. 97/411 (Suez Canal). (٥٤)

J. Tagher, Mohammed Ali et les Anglais à Suez, Cahiers d' historie Egyptienne, 2, 1950, pp. 489 - 490 . (٥٥)

Murray to Palmerston, No. 68, 24 Dec. 1847 in F.O. 78/708. (٥٦)

(٥٧) عمر عبد العزيز عمر : المرجع السابق ، ص ١٩٠ .

(٥٨) لمزيد من التفصيلات عن مشروع قناة السويس وتطوراتها راجع : عبد العزيز محمد الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بإنشائها ، معهد البحوث والدراسات العربية ، الجزء الأول ، القاهرة ، ١٩٧١ ؛ السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٨٢) ، الطبعة الأولى ، الإسكندرية ، ١٩٧٩ ؛ أحمد فؤاد متولى ، موقف الدولة العثمانية من مشروع قناة السويس من واقع الوثائق التركية القاهرة ، ١٩٧٧ .

(٥٩) تم إنشاء الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة عام ١٨٥٤ ، وانتهى مد الخط الثانى (مشروع جالواى القديم) من القاهرة إلى السويس عام ١٨٥٨ . وللوقوف على مشكلة إنشاء الخط الحديدى فى عهد عباس حلمى الأول وما أثارته من أزمة فى العلاقات بين القاهرة واستانبول وموقف الدول

الأوروبية منها ، انظر : عمر عبد العزيز عمر ، المرجع السابق ص ١٩١-٢١٤ .

O.A.A. Omar, Reassessment of Abbas Hilmi I, Viceroy of Egypt (1848 - 1854), Bulletin of the Faculty of Arts, Alexandria University, vol. XXIV, 1970, pp.1 - 29 .