

جامعة محمد خيضر بسكرة  
كلية العلوم الانسانية والاجتماعية  
قسم التاريخ



# مذكرة ماستر

العلوم الانسانية والاجتماعية

التاريخ

تاريخ معاصر

رقم: .....

إعداد الطالب:

سلوى دغنوش

يوم: 24/06/2018

## الامتيازات الأوروبية في المنطقة العربية "قناة السويس أنموذجا 1869/1859م"

### لجنة المناقشة:

رئيس	أ. مح أ	جامعة محمد خيضر بسكرة-	لخضر بن بوزيد
مناقش	أ. مح ب	جامعة محمد خيضر بسكرة-	الخنساء تومي
مقرر	أ. مح أ	جامعة محمد خيضر بسكرة-	ميسوم بلقاسم

السنة الجامعية : 2017 - 2018

## إهداء

الحمد لله أولاً وأخيراً الذي أعاننا على إتمام هذا العمل والذي أهديه إلى من  
أحمل لهم مشاعر الحب والإحترام والإعتراف بالفضل والجميل إلى من رحل  
عني في صمت دون وداع إلى روعي أبي الطاهرة رحمه الله وأسكنه فسيح  
جنانه إلى أغلى ما أملك في هذه الدنيا إلى من كانت عوناً وسنداً لي دائماً  
وعلمتني أن الحياة كفاح وأن أصل بفضلها إلى مستوى النجاح  
إلى أمي حفظها الله وأعزها

إلى من حبهم يجري في عروقي ويلهج بذكراهم فؤادي إلى إخواتي وأخواتي  
الغاليين: خالد، رابح، مسعودة، مليكة، صليحة، نادية إلى من أكون لهم الخالة  
أو العمّة: إسلام، شفاء، جواد، أيمن، مُعز الدين، أنس  
إلى الذين إذا مرّ الزمان بقو في ذاكرتي-صديقاتي- إلى كل أساتذتي وفي  
جميع الأطوار إلى كل من هو في القلب ولم يخطه قلّمي

سلوى دغوش

## شكر وعرفان

نحمدك ربي ونثني عليك الثناء كله سبحانه لا نحصي ثناء  
عليك أنت أثبتت على نفسك والشكر لك ربي على توفيقك  
وإحسانك ونعمك التي لا تحصى

إتباعاً لقوله صلى الله عليه وسلم: "من لم يشكر الناس لم  
يشكر الله" أدين بالشكر الجزيل للدكتور المشرف" ميسوم بلقاسم"  
الذي كان لي نعم المرشد والمعين منذ بداية هذا البحث،  
فلم يبخل عليا بتوجيهاته وملاحظاته، ونصائحه التي  
كانت جدّ عظيمة ومفيدة والتي صححت عثراتي وأثرت هذا  
البحث كما أتوجه بالشكر والامتنان إلى كل أساتذة قسم  
العلوم الإنسانية وأخص بالذكر أساتذة التاريخ وأشكر كل من  
ساعدني من قريب أو من بعيد على إنجاز هذا البحث

كما لا يفوتني أن أشكر أعضاء لجنة المناقشة المحترمة

لكل هؤلاء أتقدم بالشكر الجزيل

فجزاهم الله ألف خير

## فهرس الموضوعات

العنوان: الامتيازات الأوروبية في المنطقة العربية" قناة السويس نموذجاً" (1859-1869) م	
أ-هـ	مقدمة
<b>الفصل التمهيدي: مدخل حول الامتيازات الأوروبية في المنطقة العربية</b>	
8	أولاً: مفهوم الامتيازات الأوروبية
10	ثانياً: الامتيازات الأوروبية في الدولة العثمانية
10	1. التطور التاريخي للامتيازات الأوروبية في الدولة العثمانية
12	2. دوافع منح الامتيازات للأوروبيين
14	3. طبيعة الامتيازات الأوروبية
16	4. انعكاسات الامتيازات الأوروبية على الدولة العثمانية
<b>ثالثاً: نموذج من الامتيازات العثمانية الأوروبية (المعاهدة العثمانية - الفرنسية 1535م</b>	
23	1. أسباب عقد المعاهدة
24	2. تعريف الشخصيات الرئيسة الفاعلة في المعاهدة
26	3. تحليل مضمون المعاهدة
<b>الفصل الأول: نبذة تاريخية حول قناة السويس قبل عام 1859م</b>	
31	أولاً: فكرة حفر قناة السويس قديماً وفي العصر الإسلامي
32	1. قديماً
36	2. قناة السويس في العصر الإسلامي
37	ثانياً: التخطيط الفرنسي لكسب تنفيذ المشروع
37	1. دراسات غراتيان لوبير أثناء الحملة الفرنسية على مصر
39	2. الصعوبات التي واجهت فكرة تنفيذ المشروع

	<b>ثالثا: صدور عقد الامتياز الأول والثاني وتأسيس شركة قناة السويس</b>
44	1.علاقات فيرديناند ديليسبس بسعيد باشا
45	2.صدور عقد الامتياز وردود الفعل حوله
49	3.سعي ديليسبس لكسب التأييد الدولي لتنفيذ المشروع
53	4.صدور عقد الامتياز الثاني والموقف البريطاني منه
55	5.طرح الأسهم للاكتتاب وتأسيس شركة قناة السويس
<b>الفصل الثاني: تنفيذ مشروع حفر قناة السويس</b>	
61	<b>أولاً: بدايات حفر قناة السويس</b>
62	1.مرحلة التمهيد
63	2.مرحلة بداية الحفر رسمياً
	<b>ثانياً: الصعوبات التي واجهت أعمال الحفر</b>
67	1.معارضة المشروع
69	2.تدابير سعيد باشا إزاء الشركة
71	<b>ثالثاً: نظام السخرة والموقف البريطاني منه</b>
75	1.دعم سعيد باشا لنظام السخرة
81	2.أثر نظام السخرة على العمال المصريين
83	3.موقف بريطانيا من نظام السخرة
<b>الفصل الثالث: استكمال مشروع قناة السويس وافتتاحه في عهد إسماعيل الخديوي</b>	
86	<b>أولاً: مساعي إسماعيل الخديوي لتحسين شروط امتياز القناة</b>
86	1.وصول الخديوي إلى الحكم
88	2.خطته إزاء قناة السويس
92	3.اتفاقيات مارس 1863م
94	<b>ثانياً: تحكيم نابليون الثالث على النزاع بين الحكومة المصرية وشركة القناة والموقف البريطاني منه</b>
95	1.أسباب النزاع والموقف العثماني منه

97	2.تحكيم نابليون الثالث وتداعياته
103	3.موقف بريطانيا من حكم نابليون الثالث
104	ثالثا: موافقة السلطان العثماني على المشروع
104	1.اتفاقيات 1866م
106	2.صدور فرمان السلطاني بموافقتة على المشروع
108	3.الأزمة المالية للشركة قبل الافتتاح
109	رابعا: افتتاح القناة وأهميتها
109	1.حفل افتتاح قناة السويس وتكاليف انشائها ماديا وبشريا
116	2.أهمية قناة السويس
118	3.نتائج انجاز مشروع القناة على مصر
121	خاتمة
125	الملاحق
151	قائمة المصادر والمراجع
160	فهرس الموضوعات

# المقدمة

تتمتع المنطقة العربية بمميزات جغرافية استراتيجية جعلتها محل اهتمام الأوروبيين وتنافسهم المستمر للاستلاء على مواقعها الهامة، إذ سمحت الامتيازات التي منحها العثمانيون للأوروبيين خلال القرن السادس عشر من التوغل فيها واكتشافها، فكانت هذه الامتيازات الباب التي ولجت منه الدول الأوروبية ففي بداية الأمر كانت عبارة عن تسهيلات وضمانات منحها السلاطين العثمانيون وولاتهم بمحض إرادتهم إلى الملوك والتجار الأوروبيين ، في زمن قوتهم ونفوذهم إلى أن تحولت تلك الامتيازات إلى حقوق مكتسبة تذرعت بها الدول الأوروبية لتتمكن من التدخل في شؤون الدولة وفرض هيمنتها عليها واستغلالها، ونتيجة للنهضة الصناعية في أواخر القرن الثامن عشر والتي صاحبها تطور في التقنيات الصناعية، أدى إلى تقدم العلوم وزيادة رأس المال واندفاع الأوروبيين لاكتشاف كنوز الشرق الأقصى فكان بذلك بداية لنشاطهم الاستعماري وسعيهم لإيجاد طريق قريب وبديل لطريق رأس الرجاء الصالح، فاتجهت أنظارهم إلى طريق التجارة القديم الذي كان يمر بمصر والبحر الأحمر.

إهتم الفرنسيين بمصر أكثر من الدول الأوروبية الأخرى، بحكم أنها مُنحت من طرف دولة العثمانية على امتيازات تجارية في الشرق سنة 1535م إضافة إلى سعيها للسيطرة على طريق تجاري ذو صبغة استراتيجية هامة، وعلى هذا الأساس سعت إلى شق قناة بحرية تربط بين البحر الأحمر والأبيض المتوسط، وتحقق لها هذا السعي عندما منحت امتياز شق قناة السويس سنة 1856م، فأصبحت بذلك قناة السويس بموقعها الاستراتيجي أهم طريق بحري يربط الشرق بالغرب ويساهم في تنشيط التجارة العالمية، ويشغل حيزا كبيرا في التنافس الدولي خاصة فرنسا وبريطانيا التي خشيت على مستعمراتها في الهند وعزمت على وأده في مهدوقد اخترت العنوان التالي موضوعا لدراستي والموسوم بـ: «الامتيازات الأوروبية في المنطقة العربية "قناة السويس أنموذجا 1859-1869م»

ومن الأسباب التي دفعتني لاختيار هذا الموضوع نذكر منها:



- الأسباب الذاتية وهي الرغبة الشخصية في التعريف بالموضوع الذي يعتبر منعرج تاريخي مهم في تاريخ مصر المعاصر، إضافة إلى التشجيع الذي قدمه لي المشرف لدراسة الموضوع.

- أما بالنسبة لأسباب الموضوعية لمعرفة الظروف التي منح فيها امتياز قناة السويس ومدى تأثيره على مصر، والرغبة في الاطلاع على حقائق هذا الموضوع الذي أثرت فيه الكثير من التساؤلات خاصة وأن فرنسا هي من سيطرت على حق تنفيذ امتياز المشروع لتكون في النهاية مصر مستعمرة بريطانية.

### أهداف الدراسة:

إنّ الهدف من هذه الدراسة هو محاولة الإلمام بجميع جوانب الموضوع منذ بداية حفر قناة السويس إلى غاية افتتاحها، والاطلاع على أهم مجريات أحداثها قبل وأثناء حفرها، واستخلاص أبرز نتائجها على مصر والقوى الاستعمارية والعالم عموماً.

### إشكالية الدراسة:

○ كيف ساهم منح امتياز قناة السويس للفرنسيين في إثارة التنافس الأوروبي على مصر؟

وتتدرج تحت هذه الإشكالية عدت تساؤلات:

✓ كيف كانت الامتيازات التي منحتها الدولة العثمانية للدول الأوروبية؟

✓ كيف كانت المحاولات الأولى لحفر قناة السويس؟ وفي أي ظروف تم منح

امتياز قناة السويس للفرنسيين؟

✓ كيف ساهم منح امتياز قناة السويس للفرنسيين في إثارة تنافس دبلوماسي بين

فرنسا وبريطانيا؟ وهل تعسفت فرنسا في استغلاله والتوسع فيه؟

✓ ماهي الصعوبات التي واجهت عمليات الحفر وفي أي ظروف تم استغلال

الشعب المصري؟ وماهي أهم المواقف حول ذلك؟

✓ ماهي نتائج افتتاح قناة السويس على مصر؟

ووفق ذلك فقد اعتمدنا على التقسيم الزمني والتتبع التفصيلي الذي يجعلنا نمس بعمق مراحل مشروع قناة السويس، فانتهى بنا إلى تقسيم الدراسة إلى مقدمة وأربعة فصول وخاتمة مدعمة إياها بملاحق.

الفصل التمهيدي مدخل حول الامتيازات الأوروبية في المنطقة العربية فتناولت فيه تعريف الامتيازات، والتطور التاريخي لها ثم تطرقت لطبيعتها وأهم الظروف التي دعت الدولة العثمانية لعقد هذه الامتيازات، إضافة إلى إبراز أهم نتائجها على الدولة العثمانية، لأختمه بنموذج من المعاهدات الأوروبية العثمانية، أما الفصل الأول فقد جاء بعنوان نبذة تاريخية حول قناة السويس قبل عام 1859م حيث استهلّت هذا الفصل، بالجذور التاريخية لقناة السويس في العصرين القديم والإسلامي وتم فيه استعراض سريع لمحاولات ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر منذ زمن الفراعنة حتى الفتح الإسلامي، وبيّن الفصل نفسه اهتمامات ومحاولات الفرنسيين وغيرهم ربط البحرين بطريق مباشر عن طريق حفر قناة في برزخ السويس، كما تناول ظروف منح امتياز قناة السويس لفرديناند ديليبسبس إذ وقفت فرنسا داعمة هذه الخطوة بكل الوسائل اللازمة لذلك، كما ركز هذا الفصل على عرض الموقف العثماني والبريطاني حول منح الامتياز لفرنسا، كما تطرق الفصل إلى فترة طرح الأسهم للاكتتاب وتأسيس شركة قناة السويس.

أما الفصل الثاني فقد كان يتمحور حول تنفيذ المشروع التي تعد المرحلة الأكثر أهمية حيث تصف كيف تمّ تجنيد المصريين في عملية حفر القناة، طبقاً للائحة استخدام العمال المصريين وفق نظام السخرة، كما تناول هذا الفصل تفاصيل معاناة المصريين وكيف كان سعيد باشا يتعاطف مع الشركة في حقهم، ليتم بعدها عرض الموقف البريطاني التي وقفت فيه بريطانيا بكل جهدها السياسي والدبلوماسي ضد عمليات الحفر لإحباط المشروع مستغلة بذلك نظام السخرة. وتبع الفصل الثالث أحداث استمرار تنفيذ المشروع منذ 1863م وهي السنة التي إعتلى فيها إسماعيل الخديوي حكم مصر، فجاء بعنوان إستكمال المشروع وافتتاحه في عهد الخديوي إسماعيل، فتناول هذا الفصل موقف الخديوي من المشروع ومن ثمّ الخلاف الذي حدث بينه وبين

شركة القناة، لينتهي بموافقة الطرفين على تحكيم نابليون الثالث في الخلاف، كما ركز الفصل نفسه على الاتفاقات التي حصلت بين الشركة والحكومة المصرية سنة 1866م، وعلى أساس ذلك تم إصدار فرمان عثماني يعلن عن شرعية مشروع قناة السويس، ليتناول الجزء الأخير من الفصل افتتاح القناة وأهميتها بصفة عامة.

### مناهج الدراسة:

المنهج التاريخي بمساعدة المنهج الوصفي وذلك من خلال تتابع مجريات الأحداث ووصفها أثناء حفر قناة السويس.

### المصادر والمراجع:

استقت الدراسة مادتها العلمية من مجموعة من المصادر والمراجع المختلفة العربية منها والأجنبية، إضافة إلى المجلات والرسائل الجامعية قدمت في مجملها معلومات قيمة غطت جوانب الموضوع المدروس وكان أهمها: المصدرين كتاب "قناة السويس" لمحمد طلعت حرب، وكتاب "قناة السويس تاريخها ومشكلاتها" لانجلو ساماركو اللذان يعتبران من المصادر الهامة في التاريخ الحديث وقد تناولوا قناة السويس بشكل تفصيلي في جميع مراحلها، بالإضافة إلى عدت مراجع ساهمت في بناء لبنة الدراسة من أهمها كتاب "حفر قناة السويس" لنتالي مونتيل الذي تناول حقبة العشر سنوات التي استغرقتها عمليات حفر قناة السويس أي منذ بداية عمليات الحفر حتى الافتتاح وتتجلى خصوصية هذا الكتاب على احتوائه عدت وثائق تاريخ حفر قناة السويس ذات الدور المهم في دعم الموضوع، ويضاف إليه، كتاب "السُخرة في قناة السويس" لعبد العزيز الشناوي حيث تم فيهم تناول جوانب عمليات الحفر ومعناة المصريين بتفاصيل دقيقة، وكتاب "قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة" لمصطفى الحفناوي الذي أبرز في محتواه أهم المواقف حول مشروع قناة السويس خاصة الموقف البريطاني والعثماني، بالإضافة لاحتوائه على عقد الامتياز الأول 1854م والثاني 1856م.

بالنسبة للرسائل الجامعية فأهمها أطروحة الدكتوراه " الصراع البريطاني-الفرنسي من 1854م إلى 1869م " لسامي صالح محمد الصياد إذ عرجت على التنافس الدبلوماسي بين فرنسا وبريطانيا طيلة فترة إنجاز المشروع، كما أبرزت أهم العراقيل التي تعرض لها المشروع من طرف بريطانيا التي سعت بكل الطرق والسبل لإنهائه لأنه يعتبر طريقا مختصرا لمستعمرتها في الشرق وإذا ما سيطرة عليه فرنسا فإن ذلك يعتبر خطرا على مستعمراتها.

وعند إنجازي لهذا البحث واجهتني عدت صعوبات كأني صعوبات تعرقل باحث أكاديمي في إنجاز بحثه، من تشتت المادة العلمية في المكتبات وبعد المسافة بين المكتبة وأخرى أما عن أهم صعوبات التي واجهتني في هذا البحث كان أهمها:

- طبيعة الموضوع في حد ذاته ففئة السويس من المواضيع التي يصعب حصر كل ما يتعلق بها نتيجة تعدد الاطراف فيها، خاصة أثناء فترة تنفيذ المشروع
- الفترة المدروسة حافلة بالأحداث المتداخلة والمتشعبة الأمر الذي صعب علينا وضع الخطة المناسبة بالإضافة إلى غياب الموضوعية في بعض الكتب، بسبب التناقض الذي لاحظناه بين الكتب العربية والأجنبية، في سرد الأحداث والوقائع وصعوبة الوصول إلى الحقيقة.

## الفصل التمهيدي:

### مدخل حول الامتيازات الأوروبية في المنطقة العربية

أولاً: مفهوم الامتيازات الأوروبية

ثانياً: الامتيازات الأوروبية في الدولة العثمانية

ثالثاً: نموذج من الامتيازات العثمانية الأوروبية (المعاهدة العثمانية - الفرنسية

1535م)

## الفصل التمهيدي: مدخل حول الامتيازات الأوروبية في المنطقة العربية

كانت الدولة العثمانية تمنح الامتيازات للدول الأوروبية في عدة مجالات، فأصبحت هذه الامتيازات هي رابط التواصل بينها، ففي المجتمعات الوسطى كانت تعتبر حماية دينية أما حديثاً فقد اعتبرت على أنها أنظمة وقوانين تقوم بتنظيم العلاقات الدولية فيما بينها، ولذلك في هذا الفصل سنقوم بالتطرق إلى مفهوم الامتيازات، وكذا التطور التاريخي لها ودوافعها، وأبرز إنعكساتها، وأخيراً نموذج لمعاهدة العثمانية الفرنسية.

### أولاً: مفهوم الامتيازات الأوروبية:

#### 1: تعريف الامتيازات:

لغة: امتاز، ميز والميز هو التمييز بين الأشياء ونقول مزت بعض من بعض فانا أميزه ميزا ومزت الشيء أميزه ميزا أي عزلته وفرزته وتميز القوم صاروا في ناحية، قال الله تعالى في كتابه الكريم: «وامتازوا اليوم أيها المجرمون»<sup>1</sup> أي تميزوا وقيل أي إنفردوا عن المؤمنين عند اختلاطهم بهم.

امتاز: امتياز الشخص الذي انفصل عن غيره وانعزل القوم، تميز بعضهم عن بعض عرفت كلمة الامتيازات في اللغة اللاتينية بـ«caput» و«capital» وفي اللغة اللاتينية الحديثة بـ«capitulum وcapitulato» وتعني هذه المصطلحات لغوياً الأساسيات في الوثائق أو الخطوط العريضة في المعاهدات وقد يتسع هذا المعنى أو يضيق حسب المصلحة أو قد يستعمل بمفاهيم مختلفة من مكان إلى آخر<sup>2</sup>.

اصطلاحاً: هي مجموعة من الحقوق التي تمنح للدول الأجنبية من قبل دول أخرى، بناءً على إتفاق أو معاهدة مبرمة بينها وقد أفاد مصطلح امتياز أو kapitulasyon، في اللغة العثمانية المعنى نفسه وأخذ حيزاً في قاموس السياسة الدولية فالامتياز يكون أحياناً تخصيصاً أو

<sup>1</sup> سورة يس، الآية 59، سورة مكية عدد آياتها 83.

<sup>2</sup> وليد صبحي العريض، تاريخ الدولة العثمانية" التاريخ السياسي والإداري ودراسات تاريخية"، ط1، دار الفكر ناشرون وموزعون، عمان-الأردن، 1433هـ-2012م، ص294.

منح إذن خاص، أو استثناء من مجتمع ما أو دولة ما، إلى شركة واحدة أو مجموعة من الشركات كحق خاص بها دون غيرها للعمل في حقل ما، كامتياز استخراج البوتاس الكبريت، الفوسفات أو التنقيب عن البترول والمعادن ومد خطوط السكك الحديدية... الخ، وقد تأتي هذه الحقوق الخاصة الممنوحة إلى الأجانب، على شكل هبة أو إحسان من قبل السلطان أو الحاكم، بموجب فرمان أو معاهدة دولية يتحمل نتائجها الأطراف المشاركة فيها<sup>1</sup>.

كما تعرف على أنها معاهدات تجارية تعود إلى سنة 942هـ-1536م وذلك عندما حصلت الدول الغربية على امتيازات تجارية سمحت لها بحرية التجارة في الموانئ العثمانية، والتحكم في القوانين الأوروبية وحرية التجارة والتحرر من الضرائب العثمانية وقد اعتمدت في زمن القوة ولكنها ما لبثت أن تحولت إلى عبئ مالي ضخم في طريق الإنحدار<sup>2</sup> إذ شكلت هذه الامتيازات الوثائق التي أستندت إليها، الدول الأوروبية في تثبيت جالياتها على الأراضي العثمانية<sup>3</sup>.

ومن معاني كلمة «capitulation» التي تترجم للعربية بكلمة "الامتيازات"، أنها إتفاقية لوقف الحرب بشروط معينة مثل التنازل عن أرض للدولة المعادية، أو هو امتياز بصلاحيات قضائية لرعايا دولة أخرى<sup>4</sup>.

أما بالنسبة لمصطلح الامتيازات الأجنبية فإنه ترجمة لمعنى «les capitulations» في اللغة الفرنسية، وقد فسره بعض المؤرخون بأنه يشير إلى: المعاهدات المتضمنة للمبادئ القانونية لإقامة المستأمنين من رعايا الدول الأجنبية في ممتلكات الدولة العثمانية ولممارسة نشاطهم التجاري<sup>5</sup>، أو هي الحقوق والامتيازات التي منحها السلاطين العثمانيون للدول الأجنبية ورعاياها

<sup>1</sup> وليد صبحي العريض، المرجع السابق، ص294.

<sup>2</sup> ياسر بن عبد العزيز محمود قاري، دور الامتيازات الأجنبية في سقوط الدولة العثمانية "دراسة تاريخية تحليلية"، أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث، جامعة أم القرى، السعودية، 1422هـ / 2001م، بحث غير منشور، ص93-95.

<sup>3</sup> محمد سهيل طقوش، تاريخ العثمانيين من قيام الدولة إلى الانقلاب على الخلافة، دار النفائس، بيروت-لبنان، 1434هـ- 2013م، ص579.

<sup>4</sup> أحمد اق كوندز وسعيد اوزتورك، الدولة العثمانية المجهولة 303 سؤال وجواب توضح حقائق غائبة عن الدولة العثمانية، وقف البحوث العثمانية، د ب، 2008، ص488.

<sup>5</sup> أحمد اق كوندوز وسعيد اوزتورك، المرجع السابق، ص489.

على أراضي الدولة العثمانية في فترات مختلفة، أو تلك التي حصل عليها الأجانب نتيجة لضغوطهم السياسية والاقتصادية على الدولة العثمانية في فترة ضعفها وانحطاطها<sup>1</sup>.

## ثانياً: الامتيازات الأوروبية في الدولة العثمانية:

### 1- التطور التاريخي للامتيازات الأوروبية في العهد العثماني:

إن منح الامتيازات للأجانب قد بدأ في عهد عثمان بك ولم يعثر الباحثون على وثائق تؤيد ذلك في فترة تأسيس الدولة والفترة اللاحقة لها، ولكن الثابت أن الدولة العثمانية قد دخلت في علاقات مع جيرانها<sup>2</sup>.

حيث أحرز العثمانيون تقدماً أكثر في عهد أورخان بك<sup>3</sup>، الذي خلف عثمان في زعامة الأتراك<sup>4</sup> وفي سنة 1329 م فتح أورخان بك مدينة ازنيك الرومية ولم يعارض أهلها في إقامة شعائر دينهم وأذن لمن يريد الهجرة أخذ أمواله كافة وبيع عقاراته<sup>5</sup>.

وقد استولى أورخان بك على إقليم بثنيا كله، ولم يبق للبيزنطيين سوى بعض الحصون الصغيرة على الشاطئ وأصبح بحر مرمره<sup>6</sup> الفاصل ما بين أورخان والعاصمة البيزنطية وفي سنة

<sup>1</sup> سهيل صابان، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية، مر عبد الرزاق محمد حسن بركات، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1421هـ-2000م ص36.

<sup>2</sup> وليد صبحي العريض، المرجع السابق، ص 298.

<sup>3</sup> أورخان بن عثمان: هو أورخان بن عثمان بن أرطغرل، ثاني سلاطين الدولة العثمانية كان ذو شخصية إدارية تنظيمية ومن أبرز إنجازاته العسكرية هزيمته للإمبراطور اندرونك الثالث في موقعة مالدييه، واستولى على نيقوميديا بوابة الطريق إلى البسفور عام 1418م وعلى ثغر غاليبولي المركز الاستراتيجي المهم ومفتاح أوروبا الذي يسيطر على بحر مرمره... ينظر أحمد عبد اللطيف وأحمد سودان آخرون، الموسوعة العربية العالمية، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، ط2، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1999م، ص444.

<sup>4</sup> 10 طه خضر عبيد، تاريخ الدولة البيزنطية (324 - 1453م)، ط2، دار الفكر ناشرون وموزعون، عمان، 1433هـ - 2012م، ص234

<sup>5</sup> وليد صبحي العريض، المرجع السابق، ص298

<sup>6</sup> بحر مرمره: جزء من الطرق المائية التجارية التي تربط البحر الاسود مع البحر الأبيض، وكان بحر مرمره في وقت ما يسمى بروبننتس ويربطه مضيق البوسفور بالبحر الاسود من الشرق ومضيق الدردنيل ببحر ايجة من الغرب يبلغ طوله حوالي 225كلم أما عرضه 65كم وتبلغ مساحته حوالي 11,000كم<sup>2</sup> ... ينظر أحمد عبد اللطيف وأحمد سودان وآخرون، المرجع السابق، ج23، ص138.



1138م وصل العثمانيون إلى البوسفور، وسرعان ما عبروا المضيق بناءً على دعوة من البيزنطيين أنفسهم الذين أرادوا الإستعانة بهم في نزاعهم الداخلي ولأن القسطنطينية كانت تعاني الضعف والإنشقاق، مما أتاح لأورخان بك التدخل في شؤونها.

وبذلك نجد أن الامتيازات الأجنبية في الدولة العثمانية كانت امتداداً للتاريخين القديم والإسلامي، وقد ورثت الدولة العثمانية هذا النوع من المعاهدات عن الدولة البيزنطية فقد كان البيزنطيون يتخذون تلك المعاهدات شرطاً أساسياً لتبادل التجاري ومن أجل إستمرار سياستهم الداخلية والخارجية، لذا كان من الطبيعي أن يتبنى العثمانيون هذا النظام خاصة بعد أن توسعت رقعة الدولة العثمانية في كل من اسيا وإفريقيا وأوروبا.<sup>1</sup>

عقدت معاهدة تجارية في عام 1365م بين العثمانيين وجمهورية راجوسا<sup>2</sup> الإيطالية لأحياء تجارة الشرق، فأرسلت إلى السلطان مراد رُسلًا ليعقدوا معه معاهدة ودية وتجارية تعاهدوا فيها بدفع جزية سنوية قدرها 500 دوكة ذهب وهذه أول معاهدة ودية وتجارية بين الدولة العثمانية ودولة مسيحية<sup>3</sup> كما حصلت جنوة الإيطالية أيضاً على امتيازات لها لنفس الطبيعة التجارية من طرف الدولة العثمانية سنة 1387م، وعندما تمكن السلطان محمد الفاتح من فتح القسطنطينية سنة 1435م، أبقى على تلك الامتيازات التجارية التي كانت قد حصلت عليها البندقية وجنوة وفلورنسا في العهد البيزنطي.

كما وقع معاهدة مع جمهورية البندقية سنة 1454م منحهم فيها حق حرية التجارة كما سمح لباقي المدن الإيطالية بالاستفادة من نفس الامتيازات، بهدف تشجيع وتنشيط التجارة

<sup>1</sup> وليد صبحي العريض، المرجع السابق، ص 147.

<sup>2</sup> راجوسا: شبه جزيرة تقع على شاطئ بحر الأدرياتيك، كانت هذه المدينة من عام 1403-1809م عاصمة لجمهورية أرستقراطية وقد أثرت ثراء كبيراً من تجارتها مع الدولة العثمانية، وقد أصبحت تسمى الآن بـ"دورفينيك"... ينظر، خلف بن دبلان بن خضر الوديناني، الدولة العثمانية والغزو الثقافي حتى عام 1327هـ-1909م، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في التاريخ الحديث والإسلامي، جامعة مكة المكرمة، 1410هـ-1990م، ص 45.

<sup>3</sup> علي محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط، دار الكتاب الحديث، 1428هـ-2008م، صص 80-

الخارجية مع أوروبا والشرق عموماً، وحينما تمكن السلطان سليم الأول من ضم الشام ومصر فإنه أبقى على تلك الامتيازات التي منحها المماليك للتجار الفرنسيين والإيطاليين. إلى جانب ذلك حصلت هولندا على امتيازات تجارية مماثلة سنة 1613م، فاستغلتها في تجارة التبغ الذي بدأ الجنود في تعاطيه، فأصدرت فتوى بمنعه، فثار الجند وأيدهم في ذلك الموظفون وإثر ذلك إضطر العلماء لسكوت عنه<sup>1</sup>، كما وقعت معاهدة أخرى مع المجر سنة 1615م، ثم مع روسيا سنة 1700م، وبذلك تكون الدولة العثمانية قد توسعت كثيراً في منح الامتيازات لرعايا الدول الأوروبية، فمنذ منتصف القرن السابع عشر تمكنت كل من السويد والدنمارك، وبروسيا وإسبانيا والولايات المتحدة الأمريكية، وبلجيكا واليونان والبرازيل وإسبانيا من الحصول على امتيازات تجارية ودينية، وحتى سويسرا والباباوية دخلت تحت مظلة التسهيلات الممنوحة لفرنسا<sup>2</sup>، هكذا كانت الامتيازات الأجنبية مع الدولة العثمانية في بدايتها أغلبها تجارية ودينية.

### 1- دوافع منح الامتيازات الأجنبية بالدولة العثمانية:

قبل التطرق لأهم الأسباب والدوافع التي جعلت السلاطين العثمانيين يمنحون الامتيازات للدول الأوروبية، يجب الإشارة إلى أنه لا يزال البحث عن مبررات مقنعة حول منح العثمانيين هذه الامتيازات دون أن يطالبوا بمثلها، كما أنهم تركوا باب الاستفادة من هذه المعاهدات مفتوحاً للدول الأوروبية، كلها تساؤلات تبحث عن إجابات مقنعة لتكشف عن حقيقة الامتيازات. أما عن الدوافع التي نحن بصدد التعرف عليها فقد اختلفت في مضامينها بين السياسية والاقتصادية وعسكرية وأيضاً الدينية.

<sup>1</sup> علي محمد الصلابي، المرجع السابق، ص 297.

<sup>2</sup> فاطمة بوجلطي، انعكاسات الامتيازات على بلاد الشام خلال القرن 19م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2010-2011م، بحث غير منشور، ص 21.

## أ. دوافع سياسية:

سعى السلطان سليمان القانوني إلى إستغلال تلك الظروف التي كانت تعانيها أوروبا من صراع وتنافس كبيرين من أجل تزعمها العالم، وقد كان قائماً بين أسرتي آل فالو التي كان يمثلها الملك فرانسوا الأول وأسرة آل هابسبورغ التي كان يقودها شارل الخامس مع العلم أن سليم الأول عندما فتح مصر وسوريا في سنة 1517م جدد للفرنسيين الامتيازات التجارية التي كان المماليك قد منحوها لهم<sup>1</sup>.

## ب. دوافع اقتصادية:

لقد كان للوضع السياسي الذي كانت تعيشه الدولة العثمانية، في علاقاتها مع الدول الأوروبية من جهة والدولة الصفوية من جهة أخرى، أثر كبير إنعكس على الحياة الاقتصادية للدولة العثمانية، سواء داخليا أو في علاقاتها التجارية الخارجية وذلك بعد أن أصبحت تواجه أخطار البرتغاليين ومحاصرتهم البحرية التي إستهدفت المحيط الهندي كما أنهم عملوا على تحويل طريق التجارة، وبالتالي تضيق الخناق على التجارة القادمة من الهند إتجاه المشرق العربي ومن ثم أوروبا، بالإضافة إلى أخطار الإستنزاف الصفوي من البر الشرقي زيادة على تلك التحالفات التي أقامها الصفيون مع البرتغاليين، وفي هذه الظروف عرفت الدولة العثمانية، إنخفاضا كبيرا في حركة التجارة البحرية بين المرافئ الإفريقية الواقعة على الساحل الشرقي للجزيرة العربية، مما نتج عنه تناقص في النقد الذهبي في العالم الإسلامي كل هذه الأوضاع التي كانت تعيشها الدولة العثمانية، جعلها تعقد مع معاهدات مع الدول الأوروبية من أجل منحهم امتيازات تخدم مصالح الدولة العثمانية بالدرجة الأولى، من خلال تنشيط الدورة الاقتصادية خاصة الجانب التجاري<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> إدريس الناصر رائي، العلاقات العثمانية الأوروبية في القرن السادس عشر، دار الهادي للطباعة والنشر، لبنان، 1428هـ-2007م، ص ص (258...265)، متاح على الرابط: [https://archive.org/stream/abuallialkurdy\\_gmail\\_201406/](https://archive.org/stream/abuallialkurdy_gmail_201406/)

تاريخ الزيارة 13-3-2018م، الساعة 13:09.

<sup>2</sup> نفسه، ص 261.

### ج. دوافع عسكرية:

لقد كان أيضا من ضمن الدوافع التي شجعت السلاطين العثمانيين على منح تلك الامتيازات إلى الدول الأوروبية عموما وفرنسا بصفة خاصة، هي من أجل إستخدامها كحليف بواسطته تأخذ الشرعية بالتدخل العسكري لمحاربة شارل الخامس، وصد توسعته على حساب الإسلام، وذلك عن طريق إستخدام قوة أسطولها البحري وجيشها النظامي وبهذا تكون الدولة العثمانية قد أوجدت فرصا سانحة تمكنها من أداء دور عسكري مهم على الساحة الأوروبية، والوقوف في وجه نفوذ شارل الخامس عن طريق حث فرنسا على عدم الإشتراك في تلك العمليات البحرية المسيحية ضد الدولة العثمانية في البحر المتوسط<sup>1</sup>.

### د. دوافع دينية:

#### - تطبيق الشريعة الإسلامية في حق أهل الذمة:

تبدوا معاهدات الامتيازات الأجنبية التي أبرمتها الدولة العثمانية مع الدول الأوروبية كأنها مذكرة توضيحية لقوانين معاملة الأجانب في الأراضي العثمانية إذ نصت معاهدة الامتيازات الممنوحة للفرنسيين، عن عدم إكراه الفرنسيين على تأدية بعض الخدمات للمسلمين، عدم القيام بأعمال السخرة، كما نصت على حماية هؤلاء الأجانب وتحرير أسرى الحرب، وبهذا نجد أن معظم تلك البنود هي حقوق كفلتها الشريعة الإسلامية لأهل الذمة أما المواد الخاصة بالتجارة فإنها شملت حرية السفر وحمل السلاح، والتبادل التجاري، والمساواة في الضرائب، وتعيين القناصل، وعليه ما يمكن قوله في هذا الجانب أن سياسة السلاطين قد كانت تخضع لرقابة المفتي ومن ورائه طائفة الإنكشارية المتصوفة وفي ذلك ضمانة ضد مخالفة أحكام الشريعة<sup>2</sup>.

#### - نشر الإسلام في أوروبا: إن العثمانيين كانت لديهم عدة أهداف مهمة يسعون

إليها، ومن بينها نشر الدين الإسلامي بين شعوب القارة الأوروبية، فكان لا بدّ من إستخدام الوسائل السلمية وتحديداً عن طريق عقد معاهدات الامتيازات، التي تمنحها الدولة العثمانية

<sup>1</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، ص4.

<sup>2</sup> نفسه، ص 105.

وبذلك تمّ دخول الإسلام إلى أوروبا عن طريق التجار الذين كانوا يتعاملون مع تلك الدول الأجنبية، وقد نتج عن هذه الامتيازات تخلي مجموعة من الأوروبيين عن المسيحية واعتناقهم الدين الإسلامي هروباً من سياسة شارل الخامس وبطشه والإحتماء بالسلطين العثمانيين<sup>1</sup>.

### 3. طبيعة الامتيازات الأوروبية العثمانية:

قامت الامتيازات الأوروبية في الدولة العثمانية على مبدأ المنح، يعطيها السلطين لبعض الدول والجماعات لأغراض تجارية، وتمثل وجهاً من وجوه التسامح الديني والتعايش الطائفي اللذين يقضيان باحترام المعتقدات والشعائر الدينية لغير المسلمين المقيمين في الدولة العثمانية<sup>2</sup> وترجع بدايات الوصاية الأجنبية على الأقليات الدينية إلى عهد السلطان سليمان القانوني وبالتحديد إلى معاهدة التي وقعت بينه وبين هنري الثاني عام 1553م الذي سار وفق منهج أبيه فرنسوا الأول ملك فرنسا في التقرب إلى الدولة العثمانية، حيث نصت هذه المعاهدة على بند سمح فيه السلطان لسفير فرنسا "جبريل دارمون" بزيارة بيت المقدس ومقابلة الرهبان، وجعل الكاثوليك المستوطنين بأراضي الدولة العثمانية تحت حماية فرنسا.

توالت بعد ذلك تنازلات السلطان في هذا الجانب ففي عام 1604م أضيفت بنود خاصة بالعمل التصيري، وكان ذلك في عهد السلطان العثماني "أحمد خان الأول" (1604-1617) م وهكذا حصل النصارى على ترخيص رسمي لحركة التبشير النصراني داخل الدولة العثمانية<sup>3</sup> ولكن يعود ظهور الامتيازات الدينية.

إلى أواخر القرن 19 حيث بدأ ملوك أرغوانة يحرصون على إقامة علاقات قوية مع سلاطين المماليك، من أجل فتح أسواق جديدة في المنطقة "مصر وبلاد الشام" بالإضافة إلى رعاية شؤون

<sup>1</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص112.

<sup>2</sup> فاطمة بوجلطي، المرجع السابق، ص16.

<sup>3</sup> محمد فريد بك المحامي، تاريخ الدولة العلية، تح: إحسان حقي، ط1، دار النفائس، بيروت، ص ص 242-243.

الكاثوليك في الشرق، غير أن المصالح التجارية والاقتصادية تفوقت على المصالح الدينية في العلاقات بين الطرفين إذ حرص البنادقة على تكوين تحالف مع المماليك سنة 1512م. حيث حددت العلاقة بين الطرفين على ضرورة التحالف ورعاية مصالح البندقية وغيرها من تجار الأجانب، فتدهور الاقتصاد المملوكي نتيجة لتحول هذه التجارة الى طريق رأس الرجاء الصالح على أيدي البرتغاليين وازدادت الضرائب على السفن التجارية، وعندما سيطر العثمانيون على مصر أدرك السلطان سليم الأول أهمية مصر كمعبر للتجارة العالمية، وحرص على إنعاش التجارة التي كانت ترد إلى مصر آنذاك جزء منها عبر الطريق البرية ومن المناطق المطلة على البحر الأحمر والخليج العربي والذي ساعد في إستمرار التجارة الحرة فيها رحلة الحج إلى الأراضي المقدسة في الحجاز، حيث كان الحجاج ينتقلون بواسطة سفن البندقية وعقد السلطان سليم الأول معاهدة مع البنادقة سنة 1518م لتشجيعهم على القدوم إلى الإسكندرية ومباشرة نشاطهم التجاري بعد مقابلة قنصلي مصر والشام وقدم له الولاء مرفقين بطلب معاهدة جديدة لإقرار الامتيازات السابقة التي كانت لهم في عهد المماليك، وببراعة إستطاعوا إقناع السلطان العثماني متعهدين بأنهم سيعملون على توسيع نطاق تجارتهم من السلع الشرقية للوقوف أمام فيض السلع الواردة إليهم عن طريق البرتغاليين<sup>1</sup>.

#### 4. إنعكاسات الامتيازات على الدولة العثمانية:

أثرت الامتيازات الممنوحة لأوروبا عامة وفرنسا خاصة على الدولة العثمانية وأقاليمها زمن الضعف والإنحطاط، إذ سهلت التدخل الأجنبي، وعمقت الخلافات الدينية والعرقية وانتشار الإرساليات النصرانية ودورها في خدمة الاستعمار وتردي الأوضاع الاقتصادية وإستغلال تلك الامتيازات لغزو الأراضي العثمانية<sup>2</sup>، ومع الأيام بدأت الدولة العثمانية تضعف شيئاً فشيئاً وتتدهور أوضاعها في كل الجوانب، فكان ضعفها المتوالي المتزايد سببا في ازدياد شر الدول الأجنبية

<sup>1</sup> محمد فريد بك المحامي، المصدر السابق، ص ص 243-244.

<sup>2</sup> فتيحة بن حميد، الامتيازات الفرنسية واثارها في المشرق والمغرب (1535-1798) م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة بوزريعة - الجزائر، 2014-2015م، بحث غير منشور، ص 153.

فأخذت فرنسا وإنجلترا تتنازعا على حماية الأجانب في الدولة العثمانية من الذين ليس في دولهم تمثيل لإسطنبول<sup>1</sup>، وإذا ما تتبعنا آثار الامتيازات الأجنبية على الدولة العثمانية فإننا نجد أن انعكاساتها كانت وخيمة وذلك بالنظر إلى أنها مست عدة جوانب، منها السياسية والاقتصادية والفكرية.

### 1-المجال الاقتصادي:

ساهمت الامتيازات الأوروبية في تراجع وتدهور الاقتصاد العثماني بشكل ملحوظ وواسع في جميع أقاليمها، فتغلغت المصلحة والنفوذ الأجنبي في الميدان الاقتصادي، فسيطرت هذه الدول الأوروبية بسبب الامتيازات على التجارة الداخلية والخارجية، فأصبح الأوروبي المصدر والمستورد على السواء، مما مكنه من التحكم في الأسعار وممارسة الإحتكار الكامل للسلع لصالحه، وحرمان التجار المحليين وسكان منها، كما أدت هذه الامتيازات إلى فقدان المؤسسات الحرفية التقليدية العثمانية حيويتها أمام غزو السلع الأوروبية للأسواق المحلية وإغراقها وتوجيه ضربات قاصمة للطاقة الإنتاجية والقدرة التنافسية للمنتجين المحليين<sup>2</sup>.

#### أ. التجارة:

ساهمت الامتيازات الأوروبية في تفتيت السلطنة العثمانية تدريجيا فسيطرت على جميع أسواقها وولاياتها، حيث ربط الأوروبيون تجارة الولايات العثمانية بعجلة التجارة الأوروبية وأوهموا الدولة العثمانية أنهم من المصادر المهمة لازدهار اقتصادها ، وبذلك أصبحوا يضغطون عليها في كل صغيرة وكبيرة لتحقيق مساعيهم، وإن لوحث الدولة العثمانية بعدم القبول لوحوا هم بدورهم

<sup>1</sup> مصطفى خالدي وعمر فروخ، التبشير والاستعمار في البلاد العربية عرض لجهود المستبشرين التي ترمي إلى إخضاع الشرق للاستعمار الغربي، منشورات المكتبة العلمية ومطبوعاتها، بيروت، 1372هـ-1953م، ط1، ص134. متاح على الرابط:

<https://archive.org/stream/al.tabshir.w.al.istiemar#page/n133/mode/2up>، تاريخ الزيارة 2018-02-22

على الساعة 14:03.

<sup>2</sup> غانية بعبو، التنظيمات العثمانية واثارها على الولايات العربية الشام والعراق نموذجا 1839-1876م، مذكرة مقدمة لنيل

شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008-2009م، بحث غير منشور، ص ص53-54. متاح

على الرابط: <https://archive.org/stream/18391876> تاريخ الزيارة 2018-02-16، الساعة 16:10.

بنقل جالياتهم وإيقاف تجارتهم<sup>1</sup>، زيادة على ذلك سيطر هذا الأجنبي على وسيلة التعامل التجاري ( النقد) وأغرق الدولة العثمانية بنقده المزيف حيث كان التجار الفرنسيين والإنجليز والهولنديين يجلبون معهم كميات كبيرة من النقد الفضي ويبيعونه بأرباح عالية جدا، مستغلين جهل الأتراك بقيمة النقد المستورد.

كما صدروا للموانئ العثمانية نقدا مزيفا، أدى إلى إضعاف قيمة النقد المحلي ناهيك عن تهافت الشعب العثماني على النقد الأجنبي، أوجد تجارة رائجة للأوروبيين المتعاملين بالعملة المزيفة إضافة إلى رداءة البضائع التي كانوا يجلبونها<sup>2</sup>، كل هذا كان سببا في تدهور العملة العثمانية وحدثت أزمات مالية عويصة في جميع أنحاء الدولة العثمانية<sup>3</sup>، حيث كانت الأقاليم العربية هي أولى ضحايا تراجع الدولة العثمانية فهي التي تحملت مباشرة تبعات الأزمة الاقتصادية، وخضعت لزيادة الضرائب لسد العجز الهائل الذي بدأت خزينة الدولة تعاني منه<sup>4</sup> حيث تفوق التجار الأوروبيون عموما والإنجليز خاصة على التجار العثمانيين، وذلك راجع لإنخفاض نسبة الضرائب التي كانوا يدفعونها على الواردات، والإعفاء من الرسوم على الصادرات، بينما كانت الضريبة للتجار العثمانيين تتجاوز الضعف الأمر الذي جعلهم عاجزين عن منافسة التجار الأجانب في التجارة الخارجية<sup>5</sup>.

وإزاء هذا الوضع أصبحت الدولة العثمانية في تبعية شبه دائمة للدول الأوروبية بعدما كانت إمبراطورية عالمية في القرن السادس عشر فتحولت إلى دولة شبه مستعمرة في القرن الثامن عشر<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> فاطمة بوجلطي، المرجع السابق، ص114.

<sup>2</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، 492.

<sup>3</sup> غانية بعيو، المرجع السابق، ص55.

<sup>4</sup> قيس جواد العزاوي، الدولة العثمانية من الخلافة إلى الانقلابات 1908-1913م، تر: عاصم عبد ربه، المركز القومي

للتريجة، ط1، القاهرة، 2017، ص71. متاح على الرابط: <https://archive.org/stream/4356987/>، تاريخ الزيارة 16-

02-2018، الساعة 17:25.

<sup>5</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص498.

<sup>6</sup> وليد صبحي العريض، المرجع السابق، ص154-155.



## ب. الصناعة:

لم تقتصر إنعكسات الامتيازات الأوروبية التي استفادت منها الدول الأوروبية على الجانب التجاري فحسب، بل كان لهذا النظام تداعيات أكثر خطورة على مجال الصناعة إذ أدت هذه الامتيازات، إلى ركود نظام الحرف الذي كان يمثل الدعامة الأساسية في الصناعة العثمانية، حيث أدت التحولات الصناعية الأوروبية إلى تطوير منتجاتها الأمر الذي استلزمها من جلب المواد الأولية من الدولة العثمانية، وهذا ما جعل العثمانيين عاجزين بصناعاتهم المحلية عن منافسة الصناعة الأوروبية الحديثة التي دخلت الأراضي العثمانية بفعل الامتيازات، حتى أنها لم تستطع توفير المادة الأولية التي تحتاجها في صناعاتها المحلية بسبب الصناعة الأوروبية التي احتكرتها لنفسها<sup>1</sup>.

وأبرز الصناعات التي أشتهرت بها الدولة العثمانية هي صناعة المنسوجات القطنية العثمانية والتي إزدهرت بشكل خاص في بلاد الشام واستطاعت في البداية أن تحقق إكتفاء ذاتي، لكن تغلغل المنسوجات القطنية الأوروبية قد أفقدها أسواقها للتصدير الخارجي والداخلي، أدى ذلك إلى تراجع كميات الغزل اليدوي أما على صعيد الصناعات الصوفية والحريرية، فنجد أن المصنوعات الصوفية الأوروبية قد ألحقت أضرارا كبيرة أسوء مما ألحقته بالصناعة القطنية، فكان من الطبيعي أن تقضي الامتيازات الأوروبية على أي صناعة محلية سواء كانت قطنية أو حريرية<sup>2</sup>.

## ج. الزراعة:

لم تكن الزراعة بأحسن حال، حيث تأثر هذا القطاع بالتطورات الأوروبية من جهة وتوافد الأوروبيين للإقامة بالأراضي العثمانية بعد حصولهم على الامتيازات من جهة ثانية حيث إرتكزت

<sup>1</sup> وليد صبحي العريض، المرجع السابق، ص158.

<sup>2</sup> روبير مانتران، تاريخ الدولة العثمانية، تر: بشير السباعي، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 1992م، ص116. متاح على الرابط: [https://archive.org/stream/maktabah2000\\_gmail\\_2\\_20161106/](https://archive.org/stream/maktabah2000_gmail_2_20161106/)، تاريخ الزيارة 2018-02-22، الساعة 19:44.

الزراعة العثمانية في أساسها على تربية الماشية، وزراعة القطن والقمح والشعير والزيب والتين حيث كانت تمثل نسبة مبيعاتها خلال سنة 1850 إلى 1870 نسبة 60% من مبيعات الدولة العثمانية، أما النسبة المتبقية فكانت تتألف من المنتجات الزراعية المتمثلة في الزيوت النباتية والنباتات التي يستخرج منها الأصباغ، والحبوب التي يستخرج منها الزيوت المختلفة... إلخ<sup>1</sup>، لكن هذه النسب العالية في الانتاج الزراعي سرعان ما انحدرت بسبب التمرکز الأوروبي في الأراضي العثمانية وجلبهم لزراعات جديدة مختلفة لم تكن معروفة للسكان من قبل، وهي زراعة التبغ والفراولة والطماطم، ولكن حال الزراعة كحال الصناعة والتجارة حيث كانت الدولة العثمانية تجبي ضرائب عالية على الفلاحين المسلمين مما دفع بهم بعد صدور قانون التملك سنة 1867م، إلى بيع أراضيهم إلى الأجانب الذين يستغلونها ويشترونها للسيطرة على المناطق الزراعية في الدولة العثمانية<sup>2</sup>.

## 2-المجال السياسي:

لم تكن الامتيازات وفرض الحماية الأجنبية على المسحيين مسألة اقتصادية محض وإنما سياسية أيضا، فاختراق الامتيازات الأوروبية للدولة العثمانية اقتصاديا، رافقه تدخل سياسي أوروبي في شؤونها الداخلية، بلغ ذروته بالروابط المتينة بين الغرب والذميين<sup>3</sup> مما سبب إختراقا للبنية العثمانية، ففي بداية العصور العثمانية تم منح الطوائف لغير إسلامية امتيازات فاقت ما تمتع به المسلمون في الدولة العثمانية، وفي مقدمتها الإعفاء من الخدمة العسكرية والاستقلال الذاتي في الشؤون الدينية والاجتماعية، والتعليمية والضريبية، إلا أن هذا النظام حمل معه مخاطر من حيث

<sup>1</sup> روبرير مانتران، المرجع السابق، ص115.

<sup>2</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص 475.

<sup>3</sup> الذميين: مصطلح يطلق على طائفة دينية غير مسلمة في الديار الإسلامية، وكانوا يمتلكون عدت حقوق من بينها العيش بحرية وحق التملك وممارسة عباداتهم الدينية وفقا لقبود معينة... يُنظر يعقوب لاندوا، تاريخ يهود مصر في الفترة العثمانية (1517-

1917) م، تر: جمال أحمد الرفاعي وأحمد عبد اللطيف حماد، تق ومر: محمد خليفة حسن، المشروع القومي للترجمة، د ب ن، 2000م، ص532. متاح على الرابط: <https://archive.org/stream/9876235>، تاريخ الزيارة 26-03-2018م الساعة

إحتفاظ الملل بحريتها الدينية والثقافية ضمن نظام إسلامي، عندما أخذت الدول الأوروبية تتدخل بفعل الامتيازات لصالح هذه الجماعات القومية الدينية على أساس روابطها الدينية معها، فتحول ولاء كثير من المسحيين العثمانيين إلى أوروبا بفعل شبكة الروابط الاقتصادية والسياسية والثقافية التي أقاموها مع الغرب<sup>1</sup>، وسط شكوك المسلمين ومخاوفهم تجاه هذه العلاقة من ملل دينية في الدولة العثمانية إلى أقليات داخلها فقدت هويتها العثمانية لتلتحق بالهوية الأوروبية وبالتالي الانفصال عن الدولة العثمانية والتفكير بالإدارة الذاتية والتخلص من الحكم العثماني<sup>2</sup>.

### 3-المجال الثقافي:

لم تقتصر الانعكاسات السلبية للامتيازات الأوروبية على الجانب الاقتصادي والسياسي بل تعدت إلى الجانب الفكري الثقافي، الذي كان يمثل أرض خصبة لنشاط الدول الأوروبية وتنافسها بحجة حماية الأقليات المسيحية المتواجدة بالأراضي العثمانية، إلا أن هدفها الحقيقي والخفي من ذلك كان من أجل بسط نفوذها الثقافي ونشر أفكارها الغربية، ولقد إعتمدت الدول الأوروبية في سبيل تحقيق ذلك عدة وسائل منها الصحف والنشرات المختلفة حيث إستغلت فرنسا وجود بعثاتها السياسية في الأراضي العثمانية في الترويج للأفكار المنادية بنبذ الشريعة الإسلامية واستبدالها بالقوانين الوضعية، فسعت إلى تهيئة الشعب المسلم لتلك الآراء بأسلوب غير مباشر، إذ أصدرت السفارات صحف ونشرات بهدف نقل أخبار المجتمع الفرنسي إلى جاليتها بالأراضي العثمانية ويقصد تعريف رعايا السلطان بالحرية المزعومة في فرنسا والمفقودة في الدولة العثمانية، ونظرا لخطورة هذه الصحف على الأمن العام قامت الدولة العثمانية بمنع اصدارها لأن فيها تحريض غير مباشر لرعايا الدولة العثمانية على الثورة على النظام الوراثي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> غانية بعيو، المرجع السابق، ص ص59-60.

<sup>2</sup> أندريه ميكل، الإسلام وحضارته، تر: زينب عبد العزيز، مرا: كمال الدين الحناوي، منشورات المكتبة العصرية، بيروت، د س، ص483. متاح على الرابط، [https://archive.org/stream/Book\\_88/](https://archive.org/stream/Book_88/)، تاريخ الزيارة 22-02-2018، الساعة 20:22.

<sup>3</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص513.

كما أثرت الرسائل التبشيرية على الفكر الإسلامي، حيث كانت تسعى إلى نشر الحضارة الأوروبية وازعاف الرابطة الدينية التي تجمع الدولة العثمانية بولاياتها، وعلى هذا الأساس فقد تسترت تلك البعثات التبشيرية، تحت غطاء التعليم باعتبار أن الدولة العثمانية كانت خلال تلك الفترة تعاني من الأمية، فسعت إلى إنشاء المدارس بمختلف مستوياتها كما تكفلت هذه البعثات بتقديم الخدمات الاجتماعية، إلا أن كل هذه الممارسات لا تخرج عن اعتبارها وسيلة من وسائل التنصير، وكان للإرساليات التبشيرية ثلاث جوانب علمي مجرد وصليبي حاد والذي يمثل انتقاماً واستمراراً للحملات الصليبية، وجانب دفاعي بقصد حماية النصارى من الغزو الفكري الإسلامي، وثمة هدف رابع مستتر تمثل في تربية أبناء المسلمين على الفكر التغري اللاديني، والقومية العرقية وقد كان هذا الجانب أخطرهما<sup>1</sup>.

وخلاصة القول عن ذلك الدور الذي قامت به الرسائل التبشيرية هي أنها كانت بمثابة الأداة التي أدت إلى غزو الثقافة العثمانية، ومزجها بالثقافة الأوروبية التي كانت تحمل في طياتها كل ما يتنافى مع الشريعة الإسلامية.

### ثالثاً: نموذج من معاهدة الامتيازات الأوروبية العثمانية:

#### المعاهدة العثمانية الفرنسية 942هـ-1536م:

بدأت تبرز العلاقات العثمانية الفرنسية في عهد السلطان سليمان القانوني (1520-1566) م حيث شهدت سنوات حكمه توسعاً عظيماً لم يسبق له مثيل، وأصبحت أقاليم الدولة العثمانية منتشرة في ثلاث قارات، وكان لهذا البروز أثر على دول أوروبا، التي كانت تعيش فترة إنقسامات سياسية ودينية خطيرة وكان تشارلز الخامس ملك الإمبراطورية الرومانية المقدسة ينافس فرانسوا الأول (1515-1547)م، على كرسي الحكم للإمبراطورية الرومانية، وكان البابا ليو العاشر منافساً للراهب الألماني مارتن لوثر زعيم المقاومة البروتستانتية<sup>2</sup>، وبعد

<sup>1</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص487.

<sup>2</sup> علي محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط، دار التوزيع والنشر الإسلامية، بور سعيد-مصر،

هزيمة فرنسوا في معركة بافيا<sup>1</sup> شمال إيطاليا سنة 1525م وقع أسيرا في أيدي الاسبانيين<sup>2</sup>، فقامت أم الملك فرنسوا لويس دي سافوا ثم ابنها بعد ذلك بإرسال خطابات نجدة إلى سليمان العثماني يطلبان منه تأييده ضد أعداء فرنسا والوقوف في وجه القوة المتنامية للإمبراطور شارل الخامس.

إلا أن المبعوث لم يصل إلى الباب العالي واغتيل عندما كان يمر عبر البوسنة رفقة 12 شخصا من أتباعه، واتخذت الملكة القرار بنفسها لكونها وجدت في الدولة العثمانية القوة الوحيدة في مجابهة الهابسبورغ، جاء الكونت فرنجياني في شهر ديسمبر 1525م ليشتهي لسلطان مقتل المبعوث وحمل معه أيضا رسالة من فرنسوا الأول إلى السلطان يطرح عليه فكرة التعاون مع بعض ضد شارل الخامس، وذلك بمهاجمة ملك المجر أحد حلفاء شارل الخامس ليحول بينه وبين تقديم أية مساعدة للإمبراطور، ويتسنى للفرنسيين مهاجمة شارل الخامس واسترداد ما سلب منهم<sup>3</sup>. سعى فرنسوا الأول على إتمام مهمة الكونت فرنجياني في سرية تامة خوفا من رد الفعل الأوروبي المسيحي ورد فعل البابا خصوصا، إضافة إلى سهولة إنكار الأمر في حال فشل المبعوث في المهمة إلا أن المهمة تمت بنجاح، ومنذ هذه الحادثة بدأت بوادر الاتصال بين فرنسا والدولة العثمانية وفي عام 1535م بدأت المحادثات بين الدولتين أدت إلى توقيع معاهدة ثنائية، عرفت بمعاهدة الصداقة وتحصلت فرنسا بموجبها على امتيازات لم تكن تحلم بها.

### 1: أسباب عقد المعاهدة:

<sup>1</sup> معركة بافيا: أقدم فرنسوا على غزو إيطاليا مبتدئا بمحاصرة بافيا شمال إيطاليا سنة 1525م، إلا أنه فوجئ بجيش ألماني هزمه هزيمة ساحقة واضطر إلى تسليم نفسه للعدو حيث أخذ أسيرا إلى إسبانيا... يُنظر عبد الحميد البطريق وعبد العزيز نوار، التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة إلى أواخر القرن الثامن عشر، دار الفكر العربي، القاهرة، 1995م، ص72.

<sup>2</sup> جلال يحيى، أوروبا في العصور الحديثة، الهيئة المصرية العامة للكتاب فرع الإسكندرية، الإسكندرية-مصر، 1981م، ص432.

<sup>3</sup> فتحة بن حميد، المرجع السابق، ص51.

هناك ثلاثة أسباب رئيسية أدت إلى عقد الاتفاقية<sup>1</sup> سواء من الجانب الفرنسي أو العثماني شملت الجوانب السياسية والاقتصادية والدينية ففي الجانب السياسي أراد السلطان سليمان القانوني تحييد فرنسا في الصراع القائم بينه وبين أوروبا النصرانية بينما فرنسا رأت في قوة ومكانة السلطان سندا لها ضد أسرة الهابسبورغ، التي أسرت ملكها فرنسوا الأول من قبل كما كانت تهدف السياسة العثمانية إلى إبعاد فرنسا، عن المعسكر المسيحي واتخاذها قوة مساندة لتوسعاتها في أوروبا<sup>2</sup>. أما الجانب الاقتصادي فإنه يتمثل في رغبة الدولة العثمانية في تنويع البضائع المستوردة وكذلك زيادة وارداتها الضريبية بالإضافة إلى تقليص النفوذ الاقتصادي القوي لتجار إمارة البندقية<sup>3</sup>.

**أما الجانب الفرنسي:** فقد وجد فرنسوا الأول في الدولة العثمانية حليفا قويا ومرهوبا والسلطان سليمان القانوني، وحده القادر على تخليصه من قبضة شارل الخامس، خاصة بعد أن تعزز نفوذ الدولة العثمانية وأحكمت سيطرتها في البحر الأبيض المتوسط فتيقن ملك فرنسا أن الدولة العثمانية، تملك القوة العسكرية التي من شأنها إحداث توازن في أوروبا<sup>4</sup> كما سعت فرنسا من خلال هذه الإتفاقية، إلى تحسين وضعها الاقتصادي بالتجارة مع الدولة العثمانية، أما البعد الديني فتمثل في اهتمام مملكة فرنسا للتصير وإمدادها للحملات الصليبية قديما وحديثا<sup>5</sup> وكان من نتائج هذه المعاهدة زيادة التعاون بين الأسطول العثماني والفرنسي كما سمحت هذه المعاهدة لفرنسا بالظهور كقوة جديدة في أوروبا خلال القرن السادس عشر، ويتضح لنا من خلال ذلك أن المعاهدة العثمانية الفرنسية تناولت مظاهر متنوعة سياسية واقتصادية وعسكرية وحتى دينية، وبذلك تكون فرنسا قد تحصلت على امتيازات وتسهيلات لم تكن تحلم بها.

<sup>1</sup> ينظر الملحق رقم 1.

<sup>2</sup> محمد حرب، العثمانيون في التاريخ والحضارة، المركز المصري للدراسات العثمانية وبحوث العالم التركي، القاهرة، 1414هـ-1994م ص67.

<sup>3</sup> إسماعيل أحمد ياغي، الدولة العثمانية في التاريخ الإسلامي، ط1، مكتبة العبيكان، الرياض، 1992م، ص68.

<sup>4</sup> فتحة بن حميد، المرجع السابق، ص83.

<sup>5</sup> فاطمة بوجلطي، المرجع السابق، ص ص14-15.

## 2- الشخصيات الرئيسية الفاعلة في عقد الاتفاقية:

أدت بعض الشخصيات دورا بارزا في إبرام الإتفاقية، تمثلوا خاصة في السلطان العثماني سليمان القانوني، والملك الفرنسي فرنسوا الأول ومبعوثه جان لافورييه.

### أ. السلطان سليمان القانوني(1494-1566) م:

تولى عرش الدولة العثمانية بعد موت والده السلطان سليم الأول، وكانت سنة تولية سليمان 1520م وحكم الدولة العثمانية مدة ست وأربعين سنة، كان عهده قمة العهود العثمانية سواء في الحركة الجهادية أو في الناحية المعمارية أو الفكرية أو العسكرية<sup>1</sup>، رفع الدولة العثمانية إلى أوج قوتها ووضع ونظم القوانين الإدارية لذلك لقب بالقانوني، وقِيم المستشرق أوطارون سليمان القانوني فقال في حقه «لو قمنا بترتيب ما قام به السلطان سليمان القانوني حسب أهميته لوضعنا في الأسفل حروبه وفوقها الآثار التي خلفها أما في الأعلى وفوق الكل فنضع المؤسسات العلمية والحقوقية التي أسسها»<sup>2</sup>.

لم يكن القانوني سلطانا متميزا بين السلاطين العثمانيين فقط بل، كان من أمجد الحكام في العالم بأسره، كان شاعرا ويكتب شعره تحت إسم مستعار هو "مجي"، ولكونه اشترك في 13 حملة حربية كبيرة فقد لقب بـ "الغازي"، وكان يدعى بـ "سليمان شاه" مثل السلاطين العثمانيين الآخرين<sup>3</sup>.

كان محبا للنظام ويخشى غضب والده الذي كان ينظر إليه نظرة شك وريبة متوقعا أن يعيد تصرفه إتجاه والده، ولمح له ذلك إلا أن سليمان كبت ووفر كفاءته ومهارته حتى

<sup>1</sup> محمد حرب، المرجع السابق، ص 61.

<sup>2</sup> نقلا عن أحمد اق كوندزوسعيد أوزتورك، المرجع السابق، ص 235.

<sup>3</sup> نفسه، ص 236.

بلغت اكتمالها في أثناء فترة حكمه، توفي السلطان سليمان سنة 1566م عن عمر 71 سنة بعد أن استمر حكمه 48 سنة<sup>1</sup>.

### ب: فرنسوا الأول:

ولد الملك فرنسوا الأول سنة 1494م وحكم فرنسا سنة 1515م، واشتهر بالتعصب الديني واضطهاد البروتستانت بدأت حروبه مع شارل الخامس سنة 1520م بسبب إدعاء كل منهما الأحقية في ولاية ميلان، وانتصر شارل الخامس على فرنسا عدة مرات إلى غاية معركة بافيا حيث هزم فيها فرنسوا هزيمة نكراء وأخذ أسيرا إلى إسبانيا ولم يتم الإفراج عنه حتى أمضى معاهدة مدريد سنة 1526م نفذ فيها كل ما طلبه منه شارلكان<sup>2</sup>.

أما الحرب الثانية (1527-1529) ماإنهزم فيها أيضا وانتهت بتوقيع معاهدة كامبري واندلعت ثالث حرب سنة 1535م، بغزو فرنسوا إيطاليا لإستعادة ميلانو، ولم تنتهي إلا بتدخل البابا بول الثالث سنة 1538م، أما الحرب الرابعة فاندلعت سنة 1542م وتميزت بتحالف فرنسوا الأول مع سليمان القانوني، وتحالف شارل الخامس مع هنري الثامن وانتهت بتوقيع معاهدة كريبي سنة 1544م.

عُرف فرنسوا الأول بحبه واهتمامه بالفن والأدب فدعم الفنانين المعاصرين له منهم ليوناردو دي فينشي وأندريه ديل سارتو، اللذين أشرفا على تزيين قصره، أما الأدب فهو الآخر أثار شغفه فاهتم بتتمية وتوسيع المكتبة الوطنية<sup>3</sup>.

### ج: المبعوث الفرنسي جان لافورييه:

<sup>1</sup> خلف بن دبلان بن خضر الودينياني، الفتح العثماني لجزيرة رودس (929هـ-1523م)، سلسلة بحوث الدراسات الإسلامية، المملكة العربية السعودية، 1418هـ-1997م، ص42. متاح على الرابط:

[https://archive.org/stream/hanepal3\\_gmail\\_1523/](https://archive.org/stream/hanepal3_gmail_1523/) تاريخ الزيارة 26-03-2018م، الساعة 19:40.

<sup>2</sup> محمد فريد بك المحامي، المصدر السابق، ص203.

<sup>3</sup> فتحة بن حميد، المرجع السابق، صص88-89.



الشخصية التي أدت دورا مهما في عقد الاتفاقية، حيث أوكلت له فرنسا مهمة التفاوض مع السلطان العثماني في سرية تامة<sup>1</sup>، وكان هذا المبعوث من أصل هنغاري ويعني إيفاد فرنسوا الأول لرجل أجنبي نيابة عنه منحه مجالا واسعا لإنكار علاقته بالمفاوضات، وبالتالي سهولة تخلص الملك فرنسوا من مبعوثه الشخصي في حال فشله، لكن الدافع الحقيقي وراء تلك المناورة هو خشية الملك فرنسوا الأول من معرفة الدول الأوروبية المتعصبة والمعارضة لأي تحالف مع الدولة العثمانية المسلمة بالأمر، ومن ثمّ تعبيره والتشجيع عليه<sup>2</sup>.

وأبرز جانب في شخصية ذلك الوسط والذي يستحق النظر والتمعن فيه هي صلته بالكنيسة عامة والرهبان المعادين للدولة العثمانية تحديدا، فقد ذكر بعض الباحثون أن جان لافوريه والذي أصبح سفير فرنسا في الدولة العثمانية كان راهبا صليبيا من فرسان القديس يوحنا، وكان يسعى لكسب امتيازات للنصارى الأجانب في الدولة العثمانية<sup>3</sup>، وربما وقع إختيار الملك فرنسوا الأول على لافوريه لمعرفته بالواقع السياسي في المنطقة نظرا للعلاقة بين الدولة العثمانية وهنغاريا، والتي لم تكن في عدائية في مجملها، وهذه الفرضية يؤكدها الكثيرون فأكد بعض الباحثين أن المبعوث الفرنسي كان يعمل كاتبا خاصا للملك فرنسوا الأول، في حين أكد البعض الآخر أن لافوريه وضع كعميل سري في العاصمة اسطنبول قبيل سنة 1535م حين بدأت المفاوضات بين الدولتين<sup>4</sup>.

### 3- تحليل مضمون الاتفاقية:

جاءت إتفاقية أو معاهدة الامتيازات العثمانية الفرنسية سنة 1536م في ظروف سياسية خاصة مثلت طابعها الظاهري، أما المظهر الثاني فقد تمثل في مضمون بنودها الذي احتوى 16 بندا، والذي تناول عدة جوانب سياسية وإقتصادية عسكرية وقضائية وحتى دينية، حيث كانت بداية

<sup>1</sup> نفسه، ص 89.

<sup>2</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص 205.

<sup>3</sup> فتيحة بن حميد، المرجع السابق، ص 90.

<sup>4</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص 206.

هذه الإتفاقية تتسم بالطابع السياسي، من خلال الإتفاق الذي أبرمه السلطان العثماني والملك فرنسوا الأول من أجل الحد من توسع شارل الخامس، ومواجهته قوته عن طريق تشكيل حلف قوي، إضافة أنها اتسمت بالطابع التجاري حيث مُنح رعايا الملك فرنسوا على بعض التسهيلات التجارية<sup>1</sup>، حيث يثبت البند الأول أنها معاهدة صداقة وهذا مقتطف منه «كل عداوة بقيت لغاية الان بين الدولتين تنقطع من هذا اليوم سواء كانت برية أو بحرية ويخلفها الصلح الأبدي والمحبة»<sup>2</sup>.

أما المضمون الثاني من الإتفاقية فقد نص على الجانب التجاري والعسكري الذي برز بوضوح في البند الأول والثاني والتي تضمنت في محتواها الطرفين الفرنسي والعثماني، حيث رخص البند الأول للدولة العثمانية الإقتراب من الموانئ التابعة لأسرة الهابسبورج بيسر وأمان، وبالتالي مكنها من القيام بعمليات إستخبارية وعسكرية ضد الإمبراطورية النصرانية حسب الظروف والإمكانات المتاحة، أما فرنسا فقد استفادت كثيرا من تلك الناحية لكونها الطرف الأضعف في خضم الأحداث المتعاقبة عليها، كما أن البند الثاني سمح لها بحرية التجارة، التي كانت تتطلب حماية عسكرية للسفن، الأمر الذي ضمنته الإتفاقية لفرنسا<sup>3</sup>.

إحتوت المعاهدة على جانب قضائي المتمثل في البند 3 و 4 و 5 و 9 و 14 تعلقت في مجملها بالأحكام المدنية والقضايا الجنائية التي يكون الرعايا الفرنسيون طرفا فيها، وقد مُنحت فرنسا حق تعيين قنصل لها في المكان الذي تراه مناسبا لها، يتولى بمهام القاضي بين رعايا بلاده<sup>4</sup>، وفيما يخص الجانب العسكري فقد برز في البنود 10 و 11 و 12 وهي تنص على تعاون العثمانيين والفرنسيين عسكريا، كما أشارت إلى أسرى الحرب أو الرقيق خدمة للأهداف البعيدة التي تطلعت لها الدولة العثمانية، فحجم الرقيق من رعايا الدولتين قليل لقلّة صدماتهما العسكرية

<sup>1</sup> عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية في ولاية سورية (1864-1914) م، تق: أحمد عزت عبد الكريم، دار المعارف، القاهرة، 1969م، ص 321.

<sup>2</sup> نقلا عن فريد بك المحامي، المصدر السابق، ص 222.

<sup>3</sup> ياسر عبد العزيز محمود قاري، المرجع السابق، ص 229.

<sup>4</sup> نفسه، ص ص 229-230.

معا، فربما يكون الهدف هو تنبيه دول أوروبا المعادية لها بمنح هذا التنازل كعربون صداقة وبالتالي تشجيعهم عن الكف عن قتال العثمانيين وكسب صداقتهم<sup>1</sup>.

وبذلك نجد أن وراء هذه المعاهدة التجارية، حلف سياسي عسكري بين الطرفين رغم طابعها التجاري، فبفضل التسهيلات التي منحت للفرنسيين توسعت تجارتهم في أراضي الدولة العثمانية خاصة في ظل الحضور الدائم للدبلوماسيين الفرنسيين، حيث كان هناك سفير في إسطنبول وقناصل في المدن الكبرى يحمون رعاياهم وتجارهم، وقد بقيت هذه المعاهدة سارية المفعول لعدة قرون، وكانت القاعدة الأساسية للعلاقات بين الدولة العثمانية وفرنسا<sup>2</sup>.

وفي حقيقة الأمر أن هذه المعاهدة لم يستفد منها رعايا الدولة العثمانية وكأنها عقدت لتلبية المطالب الفرنسية وتحقيق مصالح الأعداء، دون مقابل يذكر وقد كانت هذه المعاهدة الأساس الذي بنى عليه وسار على نهجه الكثير من المعاهدات التي عقدت فيما بعد بين الدولة العثمانية والدول الأوروبية بصفة عامة<sup>3</sup>، إضافة إلى أن الدولة العثمانية إستغلت ثروتها لمساندة حلفائها الأوروبيين في نضالهم ضدّ الصراع الذي كان قائماً بين أسرة ال فالو الفرنسية وهابسبورغ النمساوية من خلال منحهم إمتيازات سنة 1536م و1569م التي إستقادت منها فرنسا وبريطانيا وهولندا<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> فتيحة بن حميد، المرجع السابق، ص98.

<sup>2</sup> كمال حسنة، العلاقات العثمانية الفرنسية في عهد السلطان سليم الثالث 1789م-1807م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ، جامعة الجزائر، 2005-2006م، بحث غير منشور، ص ص15-16.

<sup>3</sup> علي محمد الصلابي، المرجع السابق، ص ص204-205.

<sup>4</sup> أحمد عبد الرحيم مصطفى، في أصول التاريخ العثماني، دار الشروق، بيروت، 1406هـ-1986م، ص94.

نستخلص أن نظام الامتيازات الأوروبية الذي انتهجته الدولة العثمانية ما هو إلا أداة سياسية إستخدمها السلاطين العثمانيين لتحقيق أغراضهم السياسية والاقتصادية والعسكرية، ولم يكن هذا النظام وليد العهد العثماني وإنما تمتد جذوره من العهد الإسلامي والبيزنطي، ونتج عن نظام الامتيازات الأوروبية في الدولة العثمانية عدة انعكاسات مست مختلف المجالات إذ أساءت الدول الأوروبية إستغلالها، وأصبحت تراها حقوقا مكتسبة واتخذت من حمايتها للأقليات ذريعة للتدخل في شؤون الدولة العثمانية وبالتالي أصبحت تمتلك نفوذ سياسي كبير مكنها من مشاركة الدولة العثمانية في مختلف القرارات التي تصدرها، وهذا هو الحال بالنسبة للحكومة المصرية التي منحت امتياز قناة السويس الذي أصبح نقمة عليها وجعلها مسرحا للتكالب الأوروبي عليها، والذي سنعرف تفاصيل أكثر حوله في الفصول اللاحقة.



## الفصل الأول:

# نبذة تاريخية حول قناة السويس قبل عام 1859م

الفصل الأول: نبذة تاريخية حول قناة السويس قبل عام 1859م

أولاً: فكرة حفر قناة السويس قديماً وفي العصر الإسلامي

ثانياً: التخطيط الفرنسي لكسب تنفيذ المشروع

ثالثاً: صدور عقد الامتياز 1 و2 وتأسيس شركة قناة السويس

**أولاً: فكرة حفر قناة السويس قديماً وفي العصر الإسلامي:**

إن فكرة ربط البحر الأحمر بالأبيض المتوسط هي فكرة قديمة، حيث تم إجراء العديد من الدراسات حول هذا المشروع الضخم وحظي باهتمام عالمي بسبب قيمته الاقتصادية وأثره في التجارة العالمية، إذ يختصر المسافة بين الشرق والغرب كونه البديل عن الطريق البحري الذي يدور حول جنوب إفريقيا.

**1- قناة السويس قديماً:****- القنوات بين النيل والبحر الأحمر قديماً:****• قناة سيزوستريس:**

إن فكرة وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر لم تكن هي الأولى، بل سبقتها فكرة أولى للوجود هي فكرة وصل نهر النيل بالبحر الأحمر، فلم يكن الناس قبل نمو الإمبراطوريتين الإغريقية والرومانية يُقدِّرون أن مثل الطريق الأول، ضرورة حيوية لأنهم لم يفكروا في انتقال السفن بين البحر الأحمر والبحار الغربية، بل بدأ المصريون الأولون يحفرون قنوات تصل بين البحر الأحمر وبين المدن الداخلية على نهر النيل<sup>1</sup>، ويعدون أول من استخدم طريقاً غير مباشر لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط من خلال النيل وفروعه، عبر إنشاء قناة التي أُعتبرت من بين الأعمال الكبيرة ذات الفائدة العامة وأُنجزت من قبل رمسيس الثاني<sup>2</sup>، إذ يرجع التاريخ المصري القديم، أن تصميم وبداية إنشاء أول قناة يرجع إلى سيزوستريس وهو فرعون أسطوري أشير إليه على أنه رمسيس الثاني، من الأسرة التاسعة عشر، حيث كانت هذه القناة تربط نهر النيل بالبحر

<sup>1</sup>هبوج شونفيد، قناة السويس، تع أحمد خاكي، سلسلة الفكر الحديث لجنة التأليف والترجمة والنشر، د س، د ب، ص ص 2-3. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job%3A190325&> تاريخ

الزيارة 22 جانفي 2018م، الساعة 13:17.

<sup>2</sup>رمسيس الثاني: حكم عام 1290 ق.م وهو شاب تملؤه الحمية وتحديه امال واسعة، تحدى أضخم قوة في عصره وهي قوة الحيثيين واستطاع هو وجيوشه أن يصونوا مصر آنذاك، حكه طال سبعة وستين عام أنجز رجاله له خلالها عددا من المعابد والقصور والتماثيل بلغ حدًا من الكثرة والضخامة قل أن بلغته آثار حاكم آخر في العالم القديم.... يُنظر عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة-مصر، 2012، ص 333.

الأحمر تعرف باسم قناة " سيزوتريس"، وهي تسمية إغريقية، تبدأ من أحد فروع النيل الذي يسمى البيلوزي عند شمال مدينة بوباسطة(بوباتس)، المجاورة لمدينة الزقازيق حالياً وتجري في وادي الطميلات الأخضر، متجهة نحو الشرق ثم تنحدر بعد ذلك إلى الجنوب بالقرب من مدينة القلم القديمة، حتى تصل البحر الأحمر بالبحيرات المرة عند السويس وأثناء انجاز هذا العمل لاقى عشرات الآلاف من العمال حتفهم، ولكنها قدمت خدمات عظيمة من حيث ترويح التجارة المصرية في تلك العصور بين بلاد العرب والفرس، وبين البحار الشرقية وفي سنة 610 قبل الميلاد كانت القناة قد امتلأت بالرمال والأتربة وعزلت البحيرات المرة عن البحر الأحمر<sup>1</sup>.

### • قناة نخاو الثاني (610-954) ق.م:

بعد رمسيس الثاني فكر الملك الفرعوني نخاو الثاني (610-954) ق.م<sup>2</sup>، في إعادة حفرها حيث ذكر هيروdot أن نخاو الثاني هو أول من شرع في حفر قناة تؤدي إلى البحر الأحمر<sup>3</sup> إلا أنه لم يتم له ذلك العمل رغم قطعه شوطاً كبيراً فيه لأن بوتو كبير الكهنة حذره فقال له «امتنع أيها السيد عن هذا المشروع فإنك إذا ماحققته لن تخدم مصر بل البرابرة الشرهين»<sup>4</sup> فأخذ الفرعون نخاو هذا التحذير بعين الاعتبار وامتنع عن إتمام حفر القناة لأنها ليست لصالح مصر لن يستفيد منها إلا الأجانب.

<sup>1</sup> سامي صالح محمد الصياد، الصراع البريطاني-الفرنسي على مشروع قناة السويس 1854-1869م، اطروحة لنيل درجة دكتوراه في التاريخ الحديث، جامعة بغداد -العراق، 1427 هـ-2006م، بحث غير منشور، ص 30.

<sup>2</sup> الملك نخاو: (610-954) ق. م من أبرز ملوك الأسرة 26 والتي عرفت باسم الأسرة الصاوية، قام هذا الملك بتنشيط تجارة مصر الخارجية عبر الطرق البرية والبحرية، وأطلق عليه اسم الملك الجغرافي لأنه اهتم بالكشوف الجغرافية فقد أرسل أسطول علمي للدوران حول قارة إفريقيا لأول مرة في التاريخ... ينظر سيد أحمد علي الناصري، دور مصر التاريخي بين شبه الجزيرة العربية وإفريقيا في عصور ما قبل الإسلام، دار النهضة العربية، القاهرة-مصر، 1990م، ص 10.

<sup>3</sup> نهاد حسن، قناة السويس... حاضر وتاريخ، مجلة أبناء الوطن في الخارج، العدد 23، ص 27.

<sup>4</sup> نقلا عن عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص 336.



• قناة الملك داريوس الأول (522-486) ق.م:

أثناء حكم الفرس لمصر لم تكن القناة صالحة للملاحة لأنها ردمت، فقام الملك الفارسي داريوس الأول (522-486) ق.م<sup>1</sup> بترميمها وتوسيعها وجعلها صالحة للملاحة حتى أصبحت تتسع لمرور سفينتين من السفن ذات الطوابق الثلاث من المجذفين تبحران فيها جنبا إلى جنب وفي ذلك جاء في اللوحات الأثرية ما يأتي: «أنا فارسي وقد قهرت مصر بقوة بلاد فارس، وقد أمرت بحفر هذه القناة من النهر المسمى pirava (النيل) الذي يجري في مصر إلى البحر الذي يأتي من فارس (البحر الأحمر)، وقد تم حفر القناة بعد ذلك بناء على أوامري»<sup>2</sup>.

ولم يكن الملك داريوس الأول ولا من سبقه من ملوك الفراعنة قد استطاع ربط وإيصال القناة إلى خليج السويس تماما وذلك لما كان سائدا آنذاك، وهو التخوف من طغيان البحر الأحمر على نهر النيل لأنهم يعتقدون أن منسوب سطح البحر أعلى من النهر وإذا إختلط الماءان سيغلب الماء المالح على العذب.

لهذا كانوا يعانون بشدة في نقل البضائع التجارية وغيرها إلى مراكب البحر الأحمر ويحملونها إما على الدواب أو العبيد، لأن السفن كانت تسير من البحر المتوسط وتدخل الفرع البيلوزي (بلوسيوم) إلى بوباسطة ومنها إلى تلك التربة ثم إلى هيروبوليس التي تقع شمال الخليج الذي يصل البحيرات المرة بالبحر الأحمر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> داريوس الأول: هو الملك الأخميني الثالث حكم مصر من 522 ق.م إلى غاية 486 ق.م، قام بتشييد معبد هيبيس وأعاد للأملاك الإلهية ما كانت تتمتع به من امتيازات، وأجرى إصلاحات إدارية وتشريعية كثيرة لمصر في تلك الفترة، وضرب النقود محليا، ويمكن القول أن مصر في ظل حكمه بدأت في أول الطريق إلى الرخاء... ينظر نيقولا جريمال، تاريخ -مصر القديمة، تر: ماهر جويجاتي ومر: زكية طوبزاده، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة-مصر، ص ص 477-478.

<sup>2</sup> محمد حافظ، قناة السويس تاريخها وإدارتها ومشروعات تحسينها قبل التأميم، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، د س، ص7. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:156640>، تاريخ الزيارة 2018-3-26، الساعة 12:14.

<sup>3</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص31.

مع مرور الوقت تراكمت الرمال على هذه الترععة مرة أخرى وانتهى حكم الفرس بغزو الاسكندر الأكبر<sup>1</sup> لمصر، ولم يهتم بالقناة لأن جلّ اهتمامه كان في إنشاء مدينة الإسكندرية والتي تحولت في العصر البطلمي إلى عاصمة مصر.

### • قناة بطليموس الثاني (282-246) ق.م:

بعد وفاة الاسكندر وانتهاء حكمه في مصر جاء حكم الملك البطلمي بطليموس الثاني فيلادلفوس (282-246) ق.م<sup>2</sup> الذي أعاد حفر القناة مرة أخرى وأوصلها إلى البحر الأحمر وجعل لها سدودا يمنع بها طغيان البحر واختلاط مائه بالنيل<sup>3</sup>، ومع أن هذه السدود كانت بدائية إلا أنها كانت تسمح بتسهيل الملاحة من القناة إلى البحر الأحمر ومن البحر إلى القناة وسميت القناة حينئذ بقناة البطالمة<sup>4</sup>.

قام بطليموس الثاني ببناء مدينة (ارسينوا) وجعلها محطة بحرية تتوقف عندها السفن القادمة من طريق النيل وتقلع منها إلى البحر الأحمر كما فكر بطليموس الثاني في شق قناة مستقيمة تخترق البرزخ نفسه وتصل البحرين المتوسط والأحمر بأقصر طريق، وقد استوحى فكرة هذا المشروع من الإغريق الذين كانوا يدركون جيدا المنافع التي تعود على التجارة بين الشرق والغرب لكنه لم يتم المشروع ظنا منه أن منسوب مياه البحر الأحمر أكثر ارتفاعا من منسوب مياه نهر النيل وأنه إذا نفذ المشروع ستطغى مياه البحر على البلاد<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> الاسكندر الاكبر: كان الاسكندر سياسيا ماهرا، بقدرما كان قائدا نابغة، يحسن معاملة الناس ويكسب ودهم، واستولى على مصر في خريف 332 ق م، وقام ببناء مدينة الإسكندرية التي سميت نسبة إلى اسمه .... ينظر محمود ابراهيم السعدني، تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان، مكتبة الانجلو، القاهرة، د س، ص 25.

<sup>2</sup> بطلموس الثاني فيلادلفوس: سيطر على مصر بعد إنتهاء سلطة الاسكندر عليها، وقد استولى على فلسطين وجنوب سوريا كما سيطر على جزيرة قبرص... ينظر أبو السير فرح، تاريخ مصر في عصر البطالمة والرومان، عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية، مصر، 2002، ص ص 22-24.

<sup>3</sup> محمد طلعت حرب، قناة السويس، مطبعة الجريدة، د ب، 1328هـ-1910م، ص 06.

<sup>4</sup> أنجلو سماركو، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، تر: ولاء عفيفي عبد الصمد وهيثم كمال سلامة وهدى صالح عبد العاطي، مر: حسين محمود، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 1432هـ-2015م، ص 41.

<sup>5</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 33.

### • قناة تراجان الرومانية:

خلال حكم الإمبراطور الروماني تراجان (98-117) ق.م قرر أن يعيد لمصر بريقها التجاري فعمل على إحياء عمل القناة من جديد، ووجب على الرومانيين المبادرة بأعمال كبيرة لجعل القناة صالحة للملاحة، وبدأت هذه الأعمال من قبل تريانوس (تراجان)، وتغير اسم القناة وأصبح يطلق عليها اسم النهر الإمبراطوري، وأيضا نهر تريانوس (قناة تراجان)، إذ قام الإمبراطور باختصار المسافة عن طريق شقها بشكل أكثر إستقامة من ذي قبل، فأوصلها بمجرى النيل نفسه من مكان لا يبعد كثيرا عن موقع القاهرة التي كانت تعرف ببابلون في ذلك الوقت، وظل الرومان مهتمين بالقناة يُسيرون مراكبهم فيها لعدة قرون وما إن جاء البيزنطيون حتى أهملت القناة إهمالا تاما وردمت بالرمال مرة أخرى<sup>1</sup>.

### 2- عصر الفتوحات الإسلامية :

#### • قناة أمير المؤمنين:

عانى المصريون من حكم البيزنطيين الذين أهملوا البلاد وشردوا العباد إلى غاية سنة 640م حينما افتتحها العرب المسلمون، على يد عمر بن العاص (639-641) م الذي أعاد لمصر الأمن والسلام وأنجز الكثير من الأعمال<sup>2</sup>، من بينها إعادة حفر القناة بأمر من الخليفة عمر بن الخطاب (634-644)م من أجل ضرورة وجود إتصالات يسيرة مع شبه الجزيرة العربية، وأطلق على القناة اسم قناة أمير المؤمنين أو خليج أمير المؤمنين، وظلت السفن تسير في قناة أمير المؤمنين ما يقارب مئة وخمسين عاما إلى غاية أيام الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور (136-158)هـ (753-774م)، الذي أمر بردمها ليقطع الطعام عن محمد بن عبد الله حين خرج عليه من المدينة<sup>3</sup>، كما أن فكرة إنشاء قناة مصرية مباشرة، تربط بين البحرين كانت فكرة عربية

<sup>1</sup> أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص 41.

<sup>2</sup> محمد صبري، تاريخ مصر الحديث من محمد علي إلى اليوم، مطبعة دار الكتاب، القاهرة - مصر، ص 15.

<sup>3</sup> محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص 8.

وصاحبها هو القائد العربي "عمرو بن العاص"، ولكن الخليفة "عمر بن الخطاب" لم يأذن بإنشائها حتى لا تفتح للغزاة طريقا لتهديد الدولة الإسلامية<sup>1</sup>

نستخلص مما تم ذكره أن جميع الشعوب التي تعاقبت على مصر كانت تولي إهتماما بربط البحرين المتوسط والأحمر عن طريق شق قناة غير مباشرة<sup>2</sup> بحيث يكون إتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق النيل وفروعه، وذلك لاعتقاد بعضهم أن هناك إختلاف في منسوب مياه البحرين، وإذا ما شقت القناة مباشرة فإنها تؤدي إلى طغيان مياه البحر على البلاد، في حين فكر البعض في ردمها بعد فتحها سداً لباب المشاكل السياسية ودفعاً لمطامع الدول، وقد إتخذت القناة قديماً عدت تسميات مختلفة حسب كل عصر من العصور التاريخية التي تعاقبت على مصر.

### ثانياً: التخطيط الفرنسي لكسب تنفيذ المشروع:

#### 1- دراسات غراتيان لوبير أثناء الحملة الفرنسية على مصر:

ظهرت محاولات الفرنسيين لربط البحرين بقناة مباشرة<sup>3</sup>، أثناء حملة بونايرت على مصر، إذ شهدت مصر هجوماً إستعمارياً في شكل حملة حربية بقيادة الجنرال نابليون بونايرت<sup>4</sup> سنة 1798م من أجل تحقيق أهداف تتعلق بفرنسا نفسها ومحاولة قطع الطريق على البريطانيين إلى الهند<sup>5</sup> وجاء في قرار حكومة الإدارة الفرنسية في المادة الثالثة منه، أن على قائد الحملة نابليون

<sup>1</sup> جورج حليم كيرلس، قناة السويس من القدم إلى اليوم، ط3، تق: محمد عزت، دار المعارف، القاهرة، د س ن، ص5. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:127685>، تاريخ الزيارة 11-5-2018، الساعة 11:38.

<sup>2</sup> ينظر الملحق رقم 2.

<sup>3</sup> ينظر الملحق رقم 3.

<sup>4</sup> نابليون بونايرت: ولد نابليون بونايرت سنة 1769م باجاسيو عاصمة جزيرة كورسيكا، وكان قد إشتهرها الملك لويس الخامس عشر وضمها لفرنسا، كانت عائلة بونايرت عريقة ومتوسطة الحال مادياً، وهو ابن شارل بونايرت ولينيزيارامولينو، حصل على منحة تعليم فتعلم في إحدى مدارس منطقة شمبانيا، ثم دخل المدرسة العسكرية في باريس وتخرج ملازماً في سلاح المدفعية... ينظر وهيب أبي فاضل، موسوعة عالم التاريخ والحضارة "أوروبا والعالم من النهضة حتى مؤتمر فيينا"، نوبليس، ج3، به 10 أجزاء، ص 150.

<sup>5</sup> جلال يحيى، تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، المكتب الجامعي الحديث-الازارطة-الإسكندرية-مصر، 1999، ص248.

بونابرت تنفيذ مشروع ربط البحر الأحمر بالمتوسط بقناة ملاحية واتخاذ كافة الإجراءات والوسائل من أجل السيطرة التامة لفرنسا على التجارة في البحر الأحمر.

وتحقيقاً لهذا الغرض جلب قائد الحملة معه<sup>1</sup>، نخبة من رجال الفكر من علماء وأدباء وفنانين وأطباء ومهندسين وفلكيين وكيميائيين، وعلماء الآثار والتاريخ والجغرافيا ومترجمين أكثر من ألف مفكر رافقوا الحملة، هذا بالإضافة إلى مكتبة كبيرة ومطابع بالفرنسية والعربية والتركية، وتجهيزات وأدوات علمية مختلفة، الأمر الذي جعل مع الحملة العسكرية حملة فكرية<sup>2</sup>.

قام نابليون بونابرت بعد وصوله إلى مصر بإرسال مجموعة من العلماء والمهندسين وكلفهم بالقيام بدراسات فنية على برزخ السويس، وكان على رأس هؤلاء المهندسين "لوبير"<sup>3</sup>، وقرر نابليون أن يزور رفقة بعض الأعضاء المهندسين سواحل البحر الأحمر لكي يتعرف على مسارات القناة القديمة بين البحرين وبالفعل تم العثور على آثار لوجود قناة، فأسندت المهمة مباشرة لرئيس المهندسين "غرانتان لوبير" لكي يدرس المشروع وجغرافيته وإمكانية إعادة فتح القناة من جميع الجوانب، وعند عودته إلى القاهرة قدم تقريراً مفصلاً عن طبوغرافية وقياسات منطقة برزخ السويس لكن لوبير ارتكب خطأ حسابي عندما تصور أن مستوى البحر الأحمر أعلى من مستوى البحر المتوسط بعشرة أمتار.

ونظراً لهذا الخطأ اقترح عمل قناة غير مباشرة يتم ربطها بمياه النيل ومزودة بسدود مما جعل الفرنسيين يصرفون النظر عن موضوع القناة مؤقتاً<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص55.

<sup>2</sup> وهيب ابي فاضل، المرجع السابق، ص152.

<sup>3</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص55.

<sup>4</sup> أنجلو سماركو، المصدر السابق، ص71.

## 1-الصعوبات التي واجهت محاولات تنفيذ المشروع:

خلال فترة حكم محمد علي باشا (1769م-1849م)<sup>1</sup> كانت هناك محاولات كثيرة لإحياء مشروع قناة السويس مرة أخرى، وقد أدت بريطانيا دورا مهما في تلك الفترة لاهتمامها بالشؤون المصرية والحفاظ على خطوط مواصلاتها مع الشرق لاعتقادهم أنه لا يوجد مثيل لمصر من الناحية الاقتصادية لبريطانيا في تلك الفترة، ولذلك عارضت بشدة تنفيذ مشروع القناة طوال النصف الأول من القرن التاسع عشر، وكان سبب ذلك هو تبني فرنسا لذلك المشروع مما جعل بريطانيا تعده محاولة لها للسيطرة على مصر<sup>2</sup>.

فقامت بريطانيا بإخراج الفرنسيين بعد تحطيم أسطولهم البحري وساعدوا الأتراك على إستعادة ملكهم لهم سنة 1801مكل هذا من أجل أن تثبت بريطانيا لفرنسا، أنها مادامت لها قوة وتجارة ولها أملاك ومصالح بالهند لن تسمح لأي دولة قوية غيرها أن تحتل وادي النيل وأن يكون لها نفوذ به يعلو على نفوذها، ولكن فرنسا تناست كل ذلك فرجعت لبسط نفوذها من جديد على مصر تحديدا عندما قامت بمساعدة علي باشا من التخلص من المماليك وعلى مقاومة النفوذ البريطاني وأصبحت الإدارة المصرية في عهد محمد علي كلها على النمط الفرنسي.

## أ. محاولة السانسيمونيين كسب المشروع:

لم تدع فرنسا فرصة تودد علي باشا إليها دون أن تقاطحه في مشروع قناة السويس<sup>3</sup> فأوكلت المهمة لجماعة السانسيمونيين<sup>4</sup> الذين يدركون جيدا أهمية المشروع بالنسبة لفرنسا، فعند قدومهم

<sup>1</sup> محمد علي باشا: من مواليد 1769م بمقدونيا باليونان، حكم مصر سنة 1854م، وهو المؤسس والرائد الذي انتقل بمصر من ظلام العصور الوسطى إلى مشارف العصر الحديث واهتم بتحسين عدة مجالات كالتعليم والطب وغيرها، وأقام لمصر اقوى جيش في عهده...ينظر جمال بدوي، محمد علي وأولاده، مهرجان القراءة للجميع "مكتبة الاسرة"، 1999م، ص33.

<sup>2</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص60.

<sup>3</sup> محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص22.

<sup>4</sup> السانسيمونيين: هم جماعة من كبار المفكرين والعلماء اتحدت مبادئهم على القول بمذهب الكونت سان سيمون، ودرج في سلك هذهالجماعة الفلاسفة أوجست كونت واوجستين تيري وغيرهما من الكتاب والمهندسين، ولهذه الجماعة الفضل في إنشاء السكك

إلى مصر كان على رأس اهتماماتهم الاقتصادية والسياسية هذا المشروع، باعتبار أهميته للنشاط التجاري والحاجة إلى مراكز التمويل والتسويق مما يفتح المجال الواسع أمام حركة المواصلات وشق طرق السكة الحديدية<sup>1</sup>، وقد استفاد السانسيميونيين من الدراسات والأبحاث التي قام بها المهندسون الفرنسيون قبلهم فقد كان لتلك الدراسات الأثر البالغ في توجيه نشاطهم ومساعدتهم في هذا المشروع بحيث مكنتهم من إعداد خطط لتنفيذ مشروع قناة السويس فربطوا علاقات طيبة مع كبار المسؤولين مثل القنصل ميمو ونائبه فيرديناند ديليسبس<sup>2</sup> والسيد جيل.

من جهة أخرى حاولوا التقرب من محمد علي باشا سعياً لنيل ثقته وطمأنته والحصول على موافقته على المشروع، ورغم محاولات القنصل الفرنسي بارو وإيضاح أهمية المشروع وأن مصر ستصبح موقعا هاما يربط بين أوروبا والهند، لكن محمد علي رفض ذلك ورد عليه "لا أريد بسفوراً جديد في مصر"، وحاول ديليسبس جاهدا إقناعه ببقاء السان سيمونييين في مصر متعهدا له أنه في حالة تسببهم لأية مشاكل فسيكون مصيرهم الطرد الرسمي، وقد إستمرت هذه المحاولات الى غاية 18 ديسمبر 1833م بعد إقتناع محمد علي ببقيائهم عرض عليهم المشروع الذي كان قد عرضه على بريطانيا طالبا منهم تزويده بمهندس، من أجل مشروع شق سكة حديد القاهرة-السويس-الإسكندرية مستفسرا عن إحتياجات المشروع ومدة إنجازها فرد فديريك فورنال السانسيميوني بأنه سيقوم بتقديم نموذجاً لهذا المشروع خلال 24 ساعة.

الحديدية الاولى في فرنسا وكثير من طرقها، بدأ نشاطهم في مصر سنة 1833م أثناء تعزيز علاقاتهم مع مصر... ينظر فيليب رينيه، السان سيمونيون في مصر 1833-1851م، تر: أمل الصبان وأنور مغيث وداليا الطوخي، مر: أنور مغيث، تق: أمين فخري عبد النور، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2011، ص31.

<sup>1</sup>مصطفى عبيد، الفكر الاستعماري السانسيميوني في مصر والجزائر 1833-1870م، دار المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الحراش-الجزائر، 2014م، ص ص50-55.

<sup>2</sup>فيرديناند دي ليسبس: ولد في ضاحية فرساي القريبة من باريس سنة 1805م، عضو في الحكومة الادارية 1848م ونائب لقنصل فرنسا في مصر سنة 1831، أشرف على حفر قناة السويس سنة 1856م... ينظر أحمد يوسف، ديليسبس الذي لا نعرفه، ط1، تر: أمل الصبان تع: رؤوف عباس، المجلس الأعلى لثقافة، القاهرة، 2004م، ص13. متاح على

الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:91022>، تاريخ الزيارة 18-4-2018م،

فعلا قام بذلك وقدمه في اليوم الموالي لمحمد علي باشا الذي ورغم إعجابه بالنموذج والمقترحات إلا أنه لم يتخذ قرارا جديدا، بخصوص مشروع شق قناة السويس بفعل الضغوطات الكبيرة التي تعرض لها، من طرف المهندسين البريطانيين خاصة غالواي وكوكين حيث أبقى على مشروع السكة الحديدية للمهندس غالواي، هذا القرار جعل فورنال السانسيموني يفشل ويقرر العودة إلى فرنسا لأنه لابقاء لسانسيمونيين في مصر دون نجاح مشروع شق قناة السويس، مما جعل القنصل الفرنسي ميمو يتدخل لدى محمد علي باشا لمنح إدارة المناجم في سوريا لفورنال مقابل 1200 فرنك فرنسي سنويا، وهو المبلغ الذي رفضه المعني مشترطا مبلغ لا يقل عن 24 ألف فرنك فرنسي<sup>1</sup>.

#### ب. المحاولات النمساوية:

كذلك حاول عدت مستشارين من النمسا الظفر بمشروع شق قناة السويس وإقناع محمد علي بأهميته وذلك عن طريق أساليبهم الدبلوماسية فاقترحوا عليه، عقد اتفاق عام بين القوى الكبرى يضمن تسديد النفقات التي تصرف على الإنشاء، كما سيضمنون حماية القناة ويعطون جزءاً من العائد للدولة العثمانية، ومن أجل ضمان محمد علي باشا للقناة هو وخلفاؤه يجب على القوى الكبرى والباب العالي (الذي يجب على محمد علي باشا الاعتراف بسيادته)، السعي لإنهاء هذه المشكلة وتسويتها وأن تقبل الدول تدخل الباب العالي حتى تضمن بقاء العمل وإستمراره.

قام لورين ممثل النمسا في مصر بإرسال هذا الإقتراح وهو يدرك جيدا أن محمد علي باشا لن يقبل تدخل الباب العالي وسيرفض المشروع، لذلك حذف الفقرة التي تنص على تدخل الباب العالي، وفعلا إبتهج محمد علي باشا حين لم يرى أي أثر للتدخل العثماني لكنه ظل مصرا على إعتقاده بأن تنفيذ هذا المشروع سيغرق مصر بالمشاكل السياسية ويزيد من تدخل القوى الأوروبية في شؤونها لذلك رفض الاقتراح<sup>2</sup> قائلا: «إني لو فتحت القتال لخلقت لمصر بوسفورا كبوسفور

<sup>1</sup> مصطفى عبيد، المرجع السابق، ص ص51-52.

<sup>2</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص35.



الدولة العلية وكما أن اليوسفور سبب في مشاكلها تصبح بلادي المطموع فيها من الأصل بسبب القتال مسرحا للمطامع السيئة»<sup>1</sup>، فرغم كل المحاولات التي بذلها السانسيمونين والنمساويين من أجل فكرة شق قناة مباشرة تربط بين البحرين، إلا أن محمد علي كان له بعد نظر حاد حول هذه الفكرة التي ستجعل من مصر أرضا خصبا للصراعات الدولية، والتي ستشهدا بعد أن يتم منح امتياز شق قناة السويس وهو ما سنتطرق له بالتفصيل في الفصول اللاحقة.

لم يتوقف التخطيط الفرنسي في محاولة إقناع الولاة المصريين بقبول تنفيذ المشروع فبعد وفاة محمد علي باشا، تولى حكم مصر بعده عباس باشا الأول (1848م-1854م) وهو بن طوسون بن محمد علي، كان حاكما مستتبدا عدوا لأي حركة إصلاح، وكان يكره الفرنسيين ويراهم سببا لما حصل لجده، ومن جهة أخرى كان يميل للبريطانيين كثيرا فاستغل البريطانيون ذلك في إنجاز مشروع السكة الحديدية التي تربط الإسكندرية بالقاهرة ثم السويس<sup>2</sup>.

هذا المشروع الذي طلبوه مرارا وتكرارا من محمد علي لنقل بريدهم فرفض الطلب ولكن صرح لهم بمرور البريد من السويس إلى القاهرة برا، ثم إلى الإسكندرية عن طريق النيل، كما صرح لمركب من مراكب الشركة الشرقية أن تأتي بالطرود الخفيفة إلى السويس ويكون بانتظارها مراكب أخرى في الإسكندرية تنقل البريد إلى أوروبا<sup>3</sup>.

أرسلت الحكومة البريطانية تعليمات إلى قنصلها العام في مصر، بأن يقنع عباس باشا بقيمة مشروع سكة الحديد وبأن مشروع القناة، يكلف مالا يطاق من الجهد والوقت، فمال عباس باشا لدعم مشروع بريطانيا، ومنح امتياز إنشاء أول خط حديدي بمصر سنة 1852م بواسطة شركة انجليزية لتسهيل المواصلات بين الهند وأوروبا عن طريق مصر<sup>4</sup>، وقد إشتغلت العساكر

<sup>1</sup> نقلا عن محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص19.

<sup>2</sup> محمد صبري، تاريخ مصر من محمد علي الى العصر الحديث، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1418هـ-1992م، ص82.

<sup>3</sup> محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص22.

<sup>4</sup> محمد مصطفى صفوت، إنجلترا وقناة السويس 1854-1956م، المكتبة التجارية الكبرى، الإسكندرية، د س ن، ص20. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:8994>، تاريخ الزيارة 10-5-

2018م، الساعة 13:55.

البحرية في مد الخط الحديدي وإنجاز هذا المشروع<sup>1</sup>، وقد إحتجت روسيا بالأستانة على هذا القرار وحل مسألة قناة السويس بهذه الكيفية بتفضيل مشروع سكة الحديد الذي يتبناه الانجليز والذي يعد تزويجا لمصالحها دون باقي الدول فروسيا هي الأخرى تطمع في الهند فلا يروقها فوز السياسة الانجليزية، لكن دي بروك سفير النمسا بالأستانة نصحهم بالسكوت عن مشروع القناة مؤقتا وأن مشروع سكة الحديد ماهو إلا سبب من أسباب تعجيل فتح القناة فعملوا بنصيحته<sup>2</sup>.

### 3-الموقف البريطاني من محاولات كسب تنفيذ المشروع:

كان الإنجليز يعارضون مشروع حفر قناة السويس ومن جهة أخرى كانوا يعقدون معاهدة مع الولايات المتحدة الأمريكية بشأن قناة بنما<sup>3</sup> فقد عملت إنجلترا على تأكيد نفوذها على كل المشاريع التي تخدم مصالحها، وأكدت أنه إذا تمّ تنفيذ مشروع قناة السويس فسيكون بأموالها الخاصة، وتحت رقابتها وتكون هي اليد الفاعلة فيها ما إن تمّ بأيدي دول أخرى فستقاومه بكل قوتها حتى يفشل.

أثناء هذه الظروف كان الفرنسيون يحاولون مفاتحة عباس باشا بخصوص مشروع قناة السويس والسعي للحصول على موافقته، وقد كان هذا السعي واضحا في الدبلوماسي الفرنسي فردي ناند دي ليسبس الذي عمل في الدبلوماسية الفرنسية سنين طويلة وقد زاد اهتمامه بمشروع قناة السويس كثيرا، بعد أن عفي من منصبه سنة 1849م فأصبح لديه الوقت الكافي لدراسة المشروع من كل النواحي، فوطد علاقته بشركة دراسات قناة السويس فأرسل مذكرة سنة 1850م إلى صديقه القنصل الهولندي في مصر رويسنيرز يطلب منه أن يرفعها إلى عباس باشا، لكن قنصل هولندا لم يجد أي إستعداد لقبول فكرة حفر قناة السويس لدى عباس باشا الذي كان إهتمامه

<sup>1</sup> محمد صبري، المرجع السابق، ص82.

<sup>2</sup> محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص23.

<sup>3</sup> قناة بنما: تربط بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ، وطولها 64.500 كم بدا العمل فيها في عام 1879م، ومن ثم توقف عام 1888م بسبب نزوب المال، ومن ثم استأنفت عام 1894م من طرف شركة فرنسية يترأسها دي ليسبس وفشلت هي أخرى واصلت الحكومة الأمريكية العمل سنة 1904م فأنجزتها بنجاح عام 1914م، وافتتحت في السنة نفسها... ينظر أحمد عبد اللطيف أحمد سودان وآخرون، المرجع السابق، ج23، ص450.

الكبير منحازا إلى جانب المشروع الانجليزي في إقامة سكة الحديد، ومع ذلك فقد حاولت فرنسا التأثير على عباس باشا للحصول على موافقته في حفر القناة التي تصب في مصلحة مصر وإقناعه بأن مشروع سكة الحديد لن يفيد إلا إنجلترا وحدها<sup>1</sup>، ولكن ورغم محاولات فرنسا في نيل امتياز حفر القناة من طرف سعيد باشا إلا أنها لم تفلح في نيل مبتغاها، توفي عباس باشا في ظروف غامضة أدت لمقتله في قصره بينما سنة 1854م<sup>2</sup>، ولم يكسب أي طرف أحقية تنفيذ المشروع سوى بريطانيا التي ظفرت بامتياز مشروع سكة الحديد.

**ثالثا: صدور عقد الامتياز الأول والثاني وتأسيس شركة قناة السويس:**

### 1- علاقة فرديناند ديليبس بسعيد باشا:

تولي محمد سعيد باشا (1854-1863)<sup>3</sup> حكم مصر، فأرسل له فرديناند ديليبس رسالة يهنئه فيها بإرتقائه عرش مصر، فسعيد باشا كانت تربطه علاقة وطيدة بفرديناند ديليبس منذ صغره ومنذ أيام حكم أبيه محمد علي باشا، فلما جاء ديليبس لمصر وقابل محمد علي باشا قال له «إني مدين لأبيك بكل ما أنا فيه فإذا أعوزك شيء فأنا له»<sup>4</sup>، وكان يعامله معاملة الأب لإبنه ولا يسمح لإبنه سعيد باشا أن يختلط بأحد إلا به فأصبح صديقا قريبا لديليبس<sup>5</sup> ومنذ ذلك الوقت وسعيد باشا وفرديناند ديليبس مقربين لذلك تمكن هذا الأخير بالحصول على موافقة سعيد

<sup>1</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 75-85.

<sup>2</sup> محمد صبري، المرجع السابق، ص 96.

<sup>3</sup> محمد سعيد باشا: هو الابن الرابع لمحمد علي وعم عباس الذي سبقه في الحكم، تلقى سعيد تعليمه على يد بعض الاساتذة الأوروبيين ومن بينهم المستشرق الفرنسي كوينجك، وكان سعيد يمتلك ثقافة واسعة ويتقن العديد من اللغات العربية والفارسية والفرنسية والانجليزية... ينظر أحمد اق كوندوز وسعيد أورتورك، المرجع السابق، ص 88.

<sup>4</sup> لقد كان لماتيو ديليبس والد فرديناند قنصلا فرنسيا في مصر في عهد نابليون الأول، الذي كلفه بأن يسعى في بث نفوذ فرنسا بين الاهالي وأن يتخير من بين الضباط الاتراك الموجودين بمصر واحدا يكون قويا وذكيا يستخلصه لنفسه ويستخدمه لمصالح فرنسا، فاهتدى اختياره لمحمد علي باشا فبث فيه كراهية المماليك أصدقاء الانجليز ومقاومة نفوذهم فهمها محمد علي واشتد ساعده بمساعدة الفرنسيين له وأصبحت له كلمة على أقرانه ومكانة بين قومه سهلت له الوصول إلى السلطة وولاية مصر، ولعله هذا هو السر الذي جعل محمد علي ينجذب للفرنسيين ويوصي أولاده بحبها بعد موته... ينظر محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص 33.

<sup>5</sup> نفسه، ص 24.

باشا على مشروع حفر قناة السويس، الذي رأى بأن القناة ستكون مكسبا لمصر والمصريين وسيبلغ مبتغاه بتوثيق علاقته بفرنسا ولاسيما مع الإمبراطور نابليون الثالث والإمبراطورة أوجيني التي إستعملت نفوذها لدعم ديليسبس، لدى الوالي سعيد باشا في سبيل الحصول على موافقته لمنح عقد الامتياز.

## 2- صدور عقد الامتياز الأول وردود الفعل حوله:

بعد منح الموافقة لديليسبس قام هذا الأخير بإرسال مذكرته إلى الوالي سعيد باشا في 15 نوفمبر 1854م وكان قد استهلها بقوله:

«إن مشروع إنشاء قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر كان موضع إهتمام عظماء الرجال الذين حكموا مصر منذ أقدم العصور، منذ عهد سيزوستريس، إلى العهد الإسلامي ثم نابليون بوناپرت ومحمد علي باشا، وإن القدماء نجحوا في توصيل البحرين بطريق غير مباشر بواسطة النيل، وحفرت عدة مرات عبر العصور والأزمان قناة تصل بين البحرين عن طريق نهر النيل وليس بشكل مباشر»<sup>1</sup>.

وأكد أن هذا المشروع سيضفي المجد والخلود لوالي مصر سعيد باشا قائلاً: «إن موافقة الوالي على إنشاء قناة سوف تخلد ذكره في التاريخ وتسمو به إلى مصاف الملوك المصريين بناء الأهرام مع فارق كبير، هو أن هؤلاء الملوك قد شيدوا الأهرامات إرضاء لغرورهم وهي مقابر لهم، وستضل أمام اسم الأمير الذي يشق قناة بحرية بين البحرين فان البشرية في مسيرتها سوف تبارك ذكره عبر العصور»<sup>2</sup>.

وبهذه المذكرة التي أعدها دي ليسبس بالصورة التي تروقه للحصول على موافقة سعيد باشا

الذي إشتراط أن يحصل ديليسبس على موافقة السلطان العثماني، فسافر إلى إسطنبول لكن السلطان العثماني لم يتخذ موقفا واضحا في هذا الشأن خوفا من بريطانيا أما بالنسبة للحكومة البريطانية في لندن فقد كانت بين مؤيد ومعارض، فهناك من أيد المشروع وهم رجال الأعمال

<sup>1</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص100.

<sup>2</sup> نقلا عن محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص100.

والتجارة فيما عارضه رجال السياسة وعلى رأسهم رئيس الوزراء بالمسترون الذي خاف من النفوذ الفرنسي على طريق الهند<sup>1</sup>، ورغم موقف الباب العالي الذي كان يساند بريطانيا في رفضه للمشروع إلا أن ديليسبس لم يكتثر لهذه المعارضة وحقق مراده في يوم 30 نوفمبر 1854م<sup>2</sup>. حيث وقع سعيد باشا على فرمان امتياز قناة السويس الأول وكان مكون من 12 بنداً<sup>3</sup>، وقد تم تسليم فرمان الامتياز الأول لتنفيذ مشروع قناة السويس إلى ديليسبس في صورته النهائية بعد إصداره بستة أشهر وبالتحديد في 19 ماي 1855م ولقد ميزت حكومة سعيد باشا رسمياً بين سند الامتياز الذي منح في 30 نوفمبر 1854م و 19 ماي 1855م، حيث أطلقت على الأول لفظ سند وأعطت الثاني لقب فرمان<sup>4</sup>.

• إعلان سعيد باشا عن منح امتياز حفر قناة السويس:

أقيم حفل كبير في قلعة الملاحة البحرية لتهنئة الوالي الجديد سعيد باشا وقد حضره قناصل الدول في مصر وكبار موظفي الحكومة، وبعد تقبل سعيد باشا التهانى أعلن رسمياً أمام الحضور عن القرار الذي صدر منه لديليسبس عن مشروع حفر قناة السويس وأكد عزمه على منح عقد الامتياز له بتأسيس شركة مساهمة تتولى حفر القناة، كما أعلن سعيد باشا للحاضرين أنه من حق أصحاب الدول في جميع الدول أن يساهموا في تأسيس شركة القناة ثم وجه كلمة إلى القنصل الأمريكي في مصر قائلاً له: «نحن سندخل في منافسة مع قناة بنما وسنتهي من حفر قناة السويس قبل أن تفرغوا من إنجاز قناة بنما»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> وهيب أبي فاضل، المرجع السابق، ج4، ص ص98-99.

<sup>2</sup> ينظر الملحق رقم 4.

<sup>3</sup> نهاد حسن، المرجع السابق، ص28.

<sup>4</sup> كلمة فرمان من أصل فارسي وتعني بالتحديد أمر صادر من الصدر الأعظم أو من الديوان باسم السلطان، كما تستخدم أيضاً مع أوامر الوالي، ولايعني فرمان مطلقاً قانون عام يجب الاعتراف به أو نشره، ولكن على العكس يعني امتياز خاص لشخص محدد لمنحه صلاحيات وفق للاحتياجات... ينظر أنجلو سماركو، المصدر السابق، ص184.

<sup>5</sup> نقلاً عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص103.

أثر هذا القرار الذي أعلن سعيد باشا على تنفيذه، في نفسية قنصل بريطانيا الذي بدى عليه القلق والضجر حينما سمع تأكيده وحزمه على تنفيذ مشروع القناة، واصل ديليسبس إتصالاته الدبلوماسية مع قناصل الدول الأوروبية في مصر وأكد لهم عن الفوائد التي ستقدمها القناة من رواج للتجارة وازدهارها وتقدم الملاحة البحرية لكل أقطار العالم.<sup>1</sup>

بعد التصريح الذي أدلى به الوالي سعيد باشا واصل ديليسبس إتصالاته بساسة الأوروبيين من أجل كسب الدعم لتنفيذ المشروع وتأسيس شركة القناة، مبرزاً أهمية المشروع الاقتصادية وأنها ذات طابع عالمي، بعد ذلك تمكن من أن يحصل على عقد الامتياز الذي كان حلم دولته منذ زمن بعيد في أن تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، حيث كان عقد الامتياز مكون من 12 مادة<sup>2</sup>.

يتضح من نصوص الامتياز أنه لم يتعرض صراحة لحياد القناة، المزمع حفرها أو تنظيمها دولياً وتضمنت تسمية " الشركة العالمية لقناة السويس البحرية"، أي أن للمشروع صفة عالمية وبينت المادة الأولى أن الطريق الذي ينشأ يكون مفتوحاً للملاحة العالمية، أي لجميع الأمم دون تحديد لنوع السفن تجارية أو حربية، وبينت المادة السادسة أن سفن جميع الشعوب تعبر هذا الطريق على وجه المساواة دون تمييز<sup>3</sup>.

بعد القراءة المتمعنة لهذا الامتياز نجد أن هذا الامتياز قد نص بمنح امتيازات كبيرة نالها فيرديناند ديليسبس وشركة قناة السويس واشتملت على تسهيلات كثيرة ولكن ليست في صالح الحكومة المصرية، فلم يذكر عقد الامتياز لديليسبس من صفة سوى أنه صديق للوالي، ولذلك رأى البعض أنه ما كان يجوز منح امتياز مشروع ضخم كمشروع قناة السويس، لشخص كل ما يحمله من مؤهلات بخصوص المشروع أنه صديق للوالي، بل أن ديليسبس نفسه اعترف في رسالة منه

<sup>1</sup> محمد طلعت حرب، المصدر السابق، صص 100-104.

<sup>2</sup> محمد صالح سامي الصياد، المرجع السابق، صص 106-108.

<sup>3</sup> عبد الله رشوان، المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها، مطبعة حجازي، القاهرة، 1950م، ص5. متاح على الرابط:

<http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:51645>، تاريخ الزيارة 29-4-2018م، الساعة

إلى جريدة التيمس، أن الشركة قد حصلت من الحكومة المصرية، على أكثر مما أعطت، وإنها مدينة لوالي مصر ليس بالشكر فحسب بل وبالامتنان العظيم<sup>1</sup>.

وبعد صدور عقد الامتياز سنة 1854م قام الوالي سعيد باشا باتخاذ الإجراءات اللازمة حيث كلف المهندسين موجل ولينان دي بيلفون، اللذان كانا يعملان لصالح الحكومة المصرية وشاركا في جميع الدراسات والأعمال المتعلقة بالقناة، بعمل إستكشاف جديد في البرزخ من أجل إستكمال الأبحاث، في حين كان ديليسبس مكلفا بجلب التصديق على الامتياز من طرف الباب العالي، واستمر عمل المهندسين خلال شهر ديسمبر 1854م إلى غاية 20 مارس 1855م حيث قدما مذكرة حول الأعمال التي تم إنجازها عرفت باسم "المشروع التمهيدي لحفر برزخ السويس"، حيث تطرقا للحديث عن التصميم المباشر الذي يبدأ من السويس متجها في خط مستقيم نحو الشمال، عبر البحيرات المرة مرورا بمرتفع سيرابيوم وبحيرة التمساح، ويقطع الجسر عبر بحيرة البلاح، حيث قدر طول القناة بحوالي 150كلم، ومن جهة السويس أقيم سد هويس عند القناة بطول 100متر وعرض 21متر وعمق 6.5 م<sup>2</sup>.

#### • المواقف الدولية من صدور عقد الامتياز الأول:

أ. **موقف النمسا:** لم يشأ قنصل النمسا هوبر التعليق على عقد الامتياز، على اعتبار أنه امتياز مؤقت لحين صدور موافقة السلطان العثماني، ولو أنه تقرر تنفيذ المشروع فإنه يجب أن توضع موضع الاعتبار، آراء خبراء أوروبا المختصين وعلى الأخص الايطاليين والهولنديين باعتبارهم أكفأ المهندسين في المنشآت المائية، وفي 2 ديسمبر بعث ديليسبس إلى هوبر قنصل النمسا، رسالة أرفق بها مذكرته إلى الوالي المؤرخة في 15 نوفمبر والتي بين فيها الفوائد التي سوف تعود على النمسا وألمانيا، من وراء شق القناة مشيرا إلى أن البارون دي

<sup>1</sup> محمود صالح منسي، مشروع قناة السويس بين اتباع السان سيمون وفرديناند ديليسبس 'دراسة وثائقية للجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائي في برزخ السويس حتى سنة 1856م، دار الاتحاد العربي للطباعة، القاهرة، 1971، صص 217-218.

<sup>2</sup> أنجلو سماركو، المصدر السابق، ص 208.

بروك ممثل النمسا في إسطنبول، شارك منذ عشر سنوات في الأعمال الخاصة بأبحاث القناة إيماناً منه بأهميتها، وقد وافى القنصل النمساوي حكومته بتفاصيل ما حدث بين الوالي وديليسبس بخصوص المشروع، وبين أن ديليسبس يريد أن يضيف على المشروع صفة عالمية لكي يتجنب الصعوبات السياسية خاصة من جانب بريطانيا، وأضاف القنصل النمساوي أن سعيد باشا سوف يسعى من أجل الحصول على موافقة السلطان العثماني، وأنه يعول كثيراً على تأييد ممثل النمسا في إسطنبول للنجاح في هذا المسعى<sup>1</sup>.

### 3- مساعي فيرديناند ديليسبس لكسب التأييد الدولي لتنفيذ المشروع:

#### أ. السفر لفرنسا:

قرر ديليسبس السفر إلى باريس سنة 1855م لينقل نشاطه في دعم مشروعه إلى أوروبا، وكان وزير خارجية فرنسا في ذلك الوقت الموسيو والويسكي مؤيد وداعم للمشروع كما كان هناك العديد من أعضاء الحكومة مؤيدين للمشروع، فضلاً عن الكثيرين من كبار ذوي الرأي والنفوذ الذين تمكن ديليسبس من استمالتهم إلى جانبه ووعدوه بالوقوف إلى جانبه ومساعدته.

قام ديليسبس بعد وصوله بمقابلة الإمبراطور نابليون الثالث والإمبراطورة أوجيني وعرض عليهما الوثائق والدراسات الخاصة بالمشروع، والتمس مساعدة الإمبراطور<sup>2</sup> الذي شجعه ووعد به بكل معونة ممكنة، ولقى ديليسبس تأييداً شبه إجماعياً من صحف فرنسا وعلمائها وساستها، ولم يهتم بالمعارضة التي صادفته في بريطانيا من ساستها وصحافتها ولا التي أثارها "افنتان" وجماعته في فرنسا<sup>3</sup>، كما قابل ديليسبس أيضاً في باريس اللورد روتشيلد وشرح له، مشروعه فاستحسنه وزوده بكتاب لوكلائه بلندن يوصيهم به وبمشروعه الذي لايشك في أهميته وفائدته، وقد عرفه

<sup>1</sup> محمود صالح منسي، المصدر السابق، ص 221.

<sup>2</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 141.

<sup>3</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، مطبعة مصر شركة مساهمة مصرية، القاهرة، 1956م، ج1، به 4 أجزاء، ص ص 156-157.



المسيوتيرير باللورد اشبورتون أخي المالي الشهير بارنج الذي أرسل خطابا لعائلته في لندن بين لهم فكرة المشروع وحثهم على مساعدة ديليسبس<sup>1</sup>.

بينما كان ديليسبس في باريس بعث اللورد كلارندون وزير الخارجية البريطانية مذكرة مؤرخة في 18 جوان 1855م إلى اللورد كولي السفير البريطاني بباريس بعنوان «اعتراضات حكومة جلاتها التي لا يمكن تجاوزها لمشروع قناة السويس»<sup>2</sup>، ليقدمها إلى الحكومة الفرنسية وقد تضمنت موقف الحكومة البريطانية من مشروع القناة حيث ترى أن هناك مضار كبيرة في ترك مسألة القناة تسوى بين مصر وتركيا لأن ذلك يفتح بابا لوكلاء فرنسا وبريطانيا وأنصار كل من الفريقين لدس الدسائس بالأستانة<sup>3</sup>، ولهذا ترى بريطانيا تبليغ حكومة فرنسا اعتراضاتها على المشروع لتقف معها وتوافقها على عدم تنفيذه وهذه هي الاعتراضات:

أولا: صعوبة تنفيذ المشروع بسبب الظروف الطبيعية للمنطقة، وإن تم ذلك فإن تكاليفها باهظة لا يمكن أن تجعل من القناة مشروعا تجاريا مربحا، ولذلك يجب أن يكون المشروع لغاية سياسية.

ثانيا: أن مشروع القناة الذي يستلزم وقتا طويلا لانجازه، ويؤدي إلى تعطيل وتأخير مشروع سكة الحديد من القاهرة إلى السويس، وهو أمر يضر بالمصالح البريطانية في الهند إذ أن مساعي بريطانيا في مصر أن تكون طريقا سهلا عليها نقل المسافرين والبضائع الخفيفة بينها وبين الهند وإتمام مشروع سكة الحديد يضمن لها ذلك، أما عامل الأمن يتحقق ببقاء مصر على تبعيتها للدولة العثمانية، كما وأن هذا الاعتراض في الحقيقة هو تخوف بريطانيا من أن تكون القناة وسيلة لاستيلاء فرنسا على مصر، وتهديد المستعمراتها في الهند والشرق الأقصى<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص 56.

<sup>2</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 143.

<sup>3</sup> الأستانة: Asitane وهو الاسم القديم لإستانبول ويعني، عتبة الباب، والمركز، والتكية الكبيرة... ينظر سهيل صابان، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، مر عبد الرزاق محمد حسن بركات، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1421هـ-2000م، ص 15.

<sup>4</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص ص 53-54.

ردت الحكومة الفرنسية على مذكرة كلارندون برسالة إلى سفيرها بلندن برسنيي أكدت فيها إخلاصها في صداقتها مع بريطانيا وأنه لا داعي لإثارة البغضاء والعداوة بين البلدين، وردت الحكومة البريطانية على هذه الرسالة برسالة أخرى وجهتها للحكومة الفرنسية ذكرت فيها أن هذا العمل يضر بالعلاقات البريطانية الفرنسية وأن من تقاليد حكومة بريطانيا معارضة شق أي قناة في برزخ السويس<sup>1</sup>.

### ب. السفر لبريطانيا:

بعد أن تأكد ديليسبس من موقف بريطانيا المعارض لمشروع قناة السويس توجه إلى لندن لعله بذلك يستطيع إقناع الحكومة البريطانية بالتخلي عن معارضتها للمشروع، وأن القناة ستزيد من قبضتها على آسيا والهند لكن بريطانيا لم تغير من موقفها شيئاً<sup>2</sup>، كما قام ديليسبس بطباعة مذكرة بالانجليزية تصف المشروع وأرفق بها جميع المستندات وأقوال المهندسين ومقايساتهم ووزعها على جميع كبار رجال أوروبا، فجاءته الخطابات من جميع البلاد ومن شركات الملاحة والتجارة وفي مقدمتها شركة الهند وشركة الملاحة الشرقية باستحسان المشروع والاستعداد لتعظيمه متى كان ذلك ممكناً<sup>3</sup>، كما قابل ديليسبس اللورد بالمرستون رئيس الوزراء وطلب ديليسبس منه أن يبدي رأيه بصراحة في المشروع، فما كان بالمرستون إلا أن يعيد على مسامحة الاعتراضات الثلاثة التي سلمها السفير البريطاني في باريس إلى الحكومة الفرنسية في 18 جوان 1855م.

رغم دهاء ديليسبس إلا أنه لم يستطع إقناع بالمرستون بتغيير موقفه الراض للمشروع، وفي 28 جوان 1855م قابل ديليسبس وزير خارجية بريطانيا اللورد كلارندون ولم تكن هذه المقابلة بأفضل من سابقتها، التي كانت مع رئيس الوزراء فعلى الرغم من محاولة ديليسبس التوضيح لكلارندون، بأن المشروع غير مرتبط بدولة معينة أو يخدم مصالح دولة دون أخرى، وأنه من الإصلاحات التي تفيد الدولة العثمانية وبريطانيا على حد سواء، إلا أن كلارندون خيب أماله

<sup>1</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 146.

<sup>2</sup> محمد أبو نصير وعبد القادر حاتم وآخرون، قناة السويس حقائق ووثائق، اخترنا لك 29، د ب، د س، ص ص 37-38.

<sup>3</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص 54.

وأجابه بالسؤال الآتي: إذا كانت بريطانيا ستكون أكثر الدول فائدة من قناة السويس كما تقول فلماذا تلح هذا الإلحاح مادامت بريطانيا زاهدة في تنفيذه؟<sup>1</sup>.

أيقن ديليسبس أن موقف بريطانيا لن يتغير فسعى إلى تكوين لجنة فنية دولية من المهندسين المختصين في الأعمال المائية، وحرص على تنوع جنسياتهم أملا في أن يحصل بتأييد البلاد التي ينتمون إليها، فمن بريطانيا إختار ثلاثة مهندسين هم "ريندل" و"شارلمانبي" و "ماكلين"، وأشرك معهم البحار الانجليزي "هاريس"، ومن الفرنسيين وقع اختياره على المفتش العام للطرق واسمه "رينو" والمهندس البحري " ليسو" والاميرال " ريجولتجينولي" والضابط البحري " جوريس"، ومن النمسا إنضم إليه " نيجريللي" مدير عام سكك حديد الإمبراطورية ومن إيطاليا وزير الأشغال العمومية " باليوكابا" ومدير عام الأشغال العمومية في إسبانيا ويدعى "مونتسينوس"<sup>2</sup>، ولم يضع ديليسبس في الشركة مصريا واحدا ولو من حاشية الوالي، لأنه كان لا يقيم لمصر أو لواليتها وزنا، وفي نفس السنة تكونت إدارة الشركة في باريس لا في القاهرة دون أن تصل الموافقة من تركيا<sup>3</sup>.

تكونت اللجنة العلمية المتجهة إلى مصر من خمسة أعضاء وهم: كونرادو نجريللي وماكلين ورينو و ليسو، وقد إنضم إليهم بمصر مهندسا الحكومة المصرية الفرنسيان لينان بك وموجيل بك بصفة ممثلين للوالي سعيد باشا، ورافقهم السياسي الفرنسي "بارتليمي سانت هليير" صديق ديليسبس الذي أضحي فيما بعد سكرتير عام لشركة قناة السويس<sup>4</sup>.

وصلت اللجنة للإسكندرية في 18 نوفمبر 1855م وسرعان مابدأت عملها حيث عقدت أولى جلساتها وقدم دي نيجريللي النتائج التي توصل إليها من خلال دراسته وأبحاثه مشروعا متكاملا لشق القناة، في حين لم يقدم أعضاء اللجنة أي إقتراح أو فكرة أو عمل يدفع للأمام

<sup>1</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص148.

<sup>2</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص157.

<sup>3</sup> محمد أبو نصير وآخرون، المرجع السابق، ص35.

<sup>4</sup> مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ج1، ص158.

وتوصلت اللجنة إلى أن مشروع دي نيجريللي يعد متكاملًا وهو الوحيد الذي يضمن تنفيذ مشروع القناة وتشغيلها<sup>1</sup>.

استمرت اللجنة تتعرف على طبيعة الصخور والرمال وحركة التيارات المائية واختتمت أعمالها في 31 ديسمبر 1855م، وعادت إلى الإسكندرية في الأول من جانفي 1856م، وكان سعيد باشا قد توجه إلى الإسكندرية ليستمع إلى قرار اللجنة في إمكانية حفر قناة بين البحرين، كما غادر أيضا قناصل الدول الموجودون في القاهرة إلى الإسكندرية، ليقفوا على حقيقة الأمر ويوافقوا حكوماتهم بالنتائج التي توصلت إليها اللجنة وقد أكدت اللجنة النتائج التي توصل إليها السابقون وإظهارها للعالم والرأي العام على أنها حقائق مؤكدة ودحض آراء الحكومة البريطانية التي تعارض مشروع القناة، وفي 5 جانفي 1856م صدرت وثيقتان هما عقد الامتياز الثاني وقانون الشركة الأساسي.

#### 4- صدور عقد الامتياز الثاني والموقف البريطاني منه:

بعد تقديم تقرير اللجنة الفرعية تحصل دي ليسبس من سعيد باشا في 5 جانفي 1856م<sup>2</sup> على عقد الامتياز الثاني وقانون الشركة الأساسي، وهما وثيقتان مهمتان ترتبت عليهما كل مراحل المشروع القادمة<sup>3</sup>.

يتألف عقد الامتياز الثاني من 23 بندا، أما قانون الشركة الأساسي فينكون من ثمان وسبعين مادة وكان عقد الامتياز الثاني تأكيد لما جاء في بنود الامتياز الأول مع بعض الإضافات<sup>4</sup>، فقد كان ديليسبس يشعر أن فرمان الأول الذي حصل عليه لايحقق كل مطالبه إنما كان هدفه السعي إلى الغنى والحصول على المال، ونهب وتسليم أقصى ما يمكن من حقوق مصر

<sup>1</sup> أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص225.

<sup>2</sup> ينظر الملحق رقم 5.

<sup>3</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص165.

<sup>4</sup> أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص231.

إلى الفرنسيين، أو إلى من يشتركون في القناة من الأوروبيين ولهذا عول على أن يكرر السعي للحصول على امتياز آخر، ويعطي فيه من الحقوق مايمكن له من التصرف في أموال الشركة<sup>1</sup>. ورد في البندين الرابع عشر والخامس عشر تأكيد رسمي على مبدأ حياد قناة السويس وتحددت بدقة جميع حقوق الأعضاء المؤسسين وفقا للبند التاسع عشر، وظلت بريطانيا تعارض في المشروع، ولم تكن الأسباب الفنية والمالية سوى ذرائع إنتحلتها الدبلوماسية البريطانية في بعض المواقف<sup>2</sup> وقد استخدمت بريطانيا عدة وسائل للضغط على والي مصر ليتراجع عن قراره وخطته كما قامت بترهيبه وتخويفه، وقد أدرك ديليسبسأنه لو ترك الوالي بمفرده قد يضعف أو يتراجع ولهذا كان كلما سافر من مصر، ترك إلى جوار سعيد باشا صديقه القنصل الهولندي "رويزنير" الذي كان يراقب كل من يتصل بسعيد باشا، ويعمل على إحباط أي مسعى أو دسياسة من جانب بريطانيا<sup>3</sup>.

واصلت بريطانيا إعلان رفضها للمشروع خاصة بعد صدور عقد الامتياز الثاني الذي نظمت له ولنظام الشركة الأساسي حملة جديدة ضد المشروع، وكان ذلك في جريدة التايمس بعدها الصادر في 12 جانفي 1856م، والتي بينت أن عقد الامتياز الثاني وقانون الشركة ماهو إلا حيلة من حيل ديليسبس التي انطوت على سعيد باشا، ولم تكن بريطانيا وعملائها يسعون بمفردهم على التأثير بسعيد باشا وتغيير موقفه، بل كان هناك من يرى بمنظار مصلحة مصر وهم رجال البيت العلوي الكريم الذين أفزعهم تصرف سعيد باشا، وحذروه من أخطار هذا الامتياز وكان يتجسس عليهم القنصل الهولندي ويخبر ديليسبس بكل مساعيهم الذي كان بارعا في القضاء على دسائس البريطانيين ومساعي الترك والمصريين لدى صديقه سعيد باشا<sup>4</sup>.

### 5- طرح الأسهم للاكتتاب وتأسيس شركة قناة السويس:

<sup>1</sup> محمد أبو نصير وآخرون، المرجع السابق، ص 38-39.

<sup>2</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 178.

<sup>3</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج 1، ص 182.

<sup>4</sup> نفسه، ص 189.

## أ. طرح الأسهم للاكتتاب والمواقف البريطاني والعثماني منه:

تغاضى ديليسبس عن الصعوبات الدبلوماسية وعن المعارضة الشديدة التي أبدتها كبار الممولين الفرنسيين وقام بالإعلان عن اكتتاب عام لجمع مبلغ (200) مليون فرنك فرنسي اللازمة لتأسيس الشركة في نوفمبر 1858م، بالرغم من أن الامتياز لم يكن مشروعاً نهائياً إلا بعد الحصول على موافقة السلطان<sup>1</sup>، وبلغ عدد الأسهم 400 ألف بقيمة 500 ألف فرنك للسهم الواحد<sup>2</sup>.

أُفتتح الاكتتاب من 05 إلى 30 نوفمبر 1858م ولم يجعل الاكتتاب في بنك من البنوك لأنهم طلبوا عمولة فادحة، ولذلك رجح ديليسبس أن يجعل الاكتتاب في جميع البلدان لدى وكلاء عينهم للشركة وان يحصر الكل في مكتب الشركة بباريس<sup>3</sup>، وأعلن ديليسبس إفتتاح الاكتتاب بمخاطبة الجماهير مباشرة مستهلاً ذلك بنداياته التي يوجهها لهم بالصفة التي اكتسبها بمقتضى عقد الامتياز الثاني وهي أنه وكيل والي مصر، فكان النداء دائماً يبدأ بالعبارة الآتية: « فرديناند ديليسبس صاحب امتياز قناة السويس بمقتضى التوكيل الصادر من حضرة صاحب السمو والي مصر يفتتح اكتتاباً ».

حقق إقبالاً لشعب الفرنسي على شراء الأسهم نجاحاً كبيراً حيث بلغ عدد المكتتبين الفرنسيين 21226 شخصاً من جميع شرائح المجتمع الفرنسي، واشتروا ما يعادل 52 بالمئة من مجموع الأسهم.

إعتبرت بريطانيا التي إمتعت عن الإشتراك في الإكتتاب أن هذا نصر للمشروع الفرنسي فزادت من موقفها المعارض ضده وانعكس ذلك في البورصة البريطانية التي كانت سلبية اتجاه الشركة<sup>4</sup>، كما نجحت بريطانيا في منع الانجليز عن الاكتتاب كما نجحت في منع أغلب ممالك

<sup>1</sup> نتالي مونزل، حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ دراسة في تاريخ ممارسات التقنية، تر عباس أبو غزالة، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2005م، ص 27.

<sup>2</sup> نهاد حسن، المرجع السابق، ص 28.

<sup>3</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص 81.

<sup>4</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 210.

إيطاليا والنمسا وروسيا من الاشتراك فيه وأقاموا العثرات في سبيل الاكتتاب، وحرصوا بعض من كان لهم مشروعات سابقة على رفع القضايا على ديليسبس من أجل تأخير الاكتتاب أو القضاء عليه<sup>1</sup>، وهذا يعني أن ديليسبس لقي مقاومة جديدة من بريطانيا بالرغم من كل الجهود التي بذلها والإغراءات التي قدمها لم يستطع بيع أي سهم من أسهم الشركة في بريطانيا وأثر هذا الموقف على سوق الأسهم في كل من روسيا والنمسا والو.م.أ.

نظرا لهذه الظروف لم يكن ممكنا إعلان بدء إنشاء الشركة قانونيا بسبب فشل بيع هذه الأسهم في هذه الدول، ولمعالجة هذا الموقف قام بتسجيلها لحساب الحكومة المصرية، دون أن يأخذ موافقة سعيد باشا حيث استطاع الحصول منه على تعهد باكتتاب مصر في كل الأسهم الغير مباعة، والتي وصلت قيمتها إلى ثمانين مليوناً من الفرنكات وهكذا تم جمع رأس المال اللازم لتأسيس الشركة العالمية لقناة السويس البحرية بعقد موثق بتاريخ 15 ديسمبر 1858م<sup>2</sup>.

أما موقف الدولة العثمانية من الاكتتاب في أسهم الشركة، فكان موقفا سلبيا إذ أحجمت عن الاكتتاب بسبب عدم صدور موافقة السلطان العثماني على عقد الامتياز من جهة، وكنوع من تنسيق السياسة بين إسطنبول ولندن من جهة أخرى، وبالمثل كان موقف النمسا التي ساندت المشروع في السنين الماضية، فقد منعت شعبها في جميع الولايات من شراء أسهم الشركة والاكتتاب بها، وذلك بسبب أن فرنسا قد قررت في حينها عقد إتفاق أو تحالف<sup>3</sup> مع مملكة سردينيا، التي كانت تستعد لخوض حربها ضد النمسا<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص 82.

<sup>2</sup> نتالي مونتييل، المرجع السابق، ص 28.

<sup>3</sup> قام تحالف بين نابليون الثالث وكافور حيث ساعد هذا الأخير فرنسا في الحرب ثم قام اتفاق بينهما في حمامات بلومبير الفرنسية الإيطالية في 20 تموز 1858م لعقد محالفة بينهما تعين شروط التدخل ضد النمسا من اجل بسط نفوذ فرنسا في ايطاليا وصد نفوذ النمسا هذا فضلا عن رغبة نابليون في توسيع ممتلكات فرنسا فلما قابل كافور في بلومبير تعهد بالاشتراك معه في حرب ضد النمسا على أن تكون هي البادئة بالعدوان حتى لا يكون هناك مجال لتدخل أوروبا... ينظر محمد قاسم وحسين حسني، تاريخ القرن التاسع عشر في أوروبا منذ عهد الثورة الفرنسية حتى نهاية الحرب العظمى، مطبعة دار الكتاب المصرية، القاهرة، 1931م، ص 161.

<sup>4</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 214.

## ب. تأسيس شركة قناة السويس:

بعد أن أنهى ديليسبس عملية الاكتتاب في أسهم الشركة توجه إلى خطوة جديدة وهي تأسيس شركة قناة السويس وتعتبر الشركة من الناحية القانونية شركة مصرية، أسست وفق مبادئ القانون التجاري الفرنسي بشأن الشركات المساهمة، ومقرها الاجتماعي حسب اللائحة في الإسكندرية ومركزها الإداري في باريس، كما يقوم بإدارة الشركة 32 عضو يمثلون مختلف الجنسيات وأسس ديليسبس جريدة تصدر مرتين في الشهر تكون لسان حال الشركة لترويج أفكارها، ينشر فيها ما يخص القناة وماتكتبه الجرائد الأخرى عنه وسماها جريدة برزخ السويس<sup>1</sup>.

كما ترأس مجلس إدارة الشركة مستندا إلى حماية شخصية من الأمير جيروم نابليون ابن عم إمبراطور فرنسا، وقام المجلس بانتخاب أربعة إداريين يشكلون مع الرئيس للجنة الإدارية، وعند تأسيس الشركة كان الجهاز الإداري مكون من المهندس خريج المدرسة المتعددة التقنيات بباريس ونائب نابليون سوشيه الدوق دالوفيرا، واوجيست دي شانصل وبيير بريفونتين، وبول ميررويو وهو صحفي قديم بمصر عين سكرتيرا عاما.

تقوم هذه اللجنة باتخاذ القرارات بشأن تعيين أو فصل العاملين وتحديد المرتبات وعمل المكاتب واللوائح وأوامر الخدمة وترتيب وسداد المصروفات، والتوقيع على الاتفاقيات والصفقات والمناقصات<sup>2</sup>، واجتمع مجلس الإدارة أول مرة برئاسة ديليسبس في 20 كانون الأول 1858م واتخذ عدة قرارات أهمها قرار تأليف الشركة بشكلها النهائي وإخبار سعيد باشا بذلك وإن المجلس قرر الإستمرار في الدراسات والأعمال التحضيرية للمشروع ولما تلقى سعيد باشا كتاب مجلس إدارة الشركة، إستشار أهم كبار القانون الفرنسي فأكدوا له أن تكوين الشركة باطل من الناحية القانونية

<sup>1</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص66.

<sup>2</sup> نتالي مونتيل، المرجع السابق، ص30.



لأن موافقة الباب العالي لم تصدر، لذلك عززت هذه الخطوة معارضة الباب العالي الذي عاد إليه ديليسبس بعد تأسيس الشركة محاولاً إقناعه والحصول على موافقته، إلا أن جهوده ذهبت سدى بسبب الموقف البريطاني المعارض باستمرار.

قام ديليسبس بإرسال مذكرة في 26 جانفي 1858م، إلى وزير التجارة والأشغال العامة في الحكومة الفرنسية، يخبره بتأسيس الشركة وفق نظام الشركات المساهمة ويلتمس منه إصدار مرسوم من الإمبراطور نابليون الثالث بتحويل شركة القناة الحق في ممارسة حقوقها، طبقاً للنظام المقرر بالنسبة للشركات الأجنبية، مستنداً بذلك على قانون صدر في هذا الصدد في فرنسا بتاريخ 30 أيار 1857م وقد أجيب ديليسبس إلى طلبه، وصدر مرسوم من الإمبراطور في 07 أيار 1859م يقضي بتطبيق مواد هذا القانون على شركة القناة، ولم يبق أمام ديليسبس إلا الشروع في الخطوة التالية وهي البدء في عمليات حفر القناة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> سامي صالح محمد الصياد، المرجع السابق، ص 223.

نستخلص مما سبق تناوله في هذا الفصل، أن فكرة حفر قناة السويس تعود إلى عصور قديمة منذ عهد الفراعنة فاهتموا بهذا المشروع نظرا لفائدته الكبيرة في تسهيل تنقل التجار والبضائع بين منطقة وأخرى، غير أن شق القناة لم يكن بطريقة مباشرة بل كان عن طريق نهر النيل وفروعه، ليتم حفرها بطريق مباشر في العصور الحديثة عندما منح سعيد باشا القنصل الفرنسي فرديناند ديليسبس امتياز شق القناة سنة 1854م وسنة 1856م، لكن لم يُقبل هذا الامتياز من جميع الأطراف الدولية حيث لقي إستحسان وقبول من طرف الدول الأوروبية في حين أنالدولة العثمانية لم تتحمس للمشروع، أما بريطانيا كانت ترى فيه تهديدا لمستعمراتها في الهند، ، وأثر ذلك في سيرورة المشروع وعرقلته بعدة طرق ووسائل من طرف بريطانيا أثناء عملية حفر القناة التي أُستغل فيها الشعب المصري أبشع إستغلال وهذا ما سيتم التطرق إليه في الفصل التالي.

## الفصل الثاني

# تنفيذ مشروع حفر قناة السويس

أولاً: بدايات حفر قناة السويس

ثانياً: الصعوبات التي واجهت أعمال الحفر

ثالثاً: نظام السخرة والموقف البريطاني منها

## الفصل الثاني: تنفيذ مشروع حفر قناة السويس:

تمّ البدء في حفر قناة السويس رسمياً في أفريل 1859م واستمر الحفر أكثر من عشرة أعوام وقد واجهت هذه العملية التي قام بها الفرنسيون في الأراضي المصرية، العديد من الصعوبات بداية من الظروف الجغرافية القاسية، فخليج السويس الذي كان عبارة عن صحراء إضافة إلى صعوبة الحصول على الأيدي العاملة وإلى جانب ذلك المناورات السياسية والدبلوماسية التي ساهمت في صعوبة إنجاز العمل، ومن خلال كل هذه الظروف سوف نقيس مدى صعوبة وتعقيد العملية.

### أولاً: بداية عمليات حفر قناة السويس:

#### 1- مرحلة التمهيد:

بعد أن أتم ديليسبس مرحلتين مهمتين وهما طرح أسهم للاكتتاب وتأسيس الشركة إنتقل إلى المرحلة الموالية وهي البدء في عملية حفر القناة، رغم المعارضة البريطانية من جهة وعدم حصوله على تصديق السلطان من جهة أخرى.

مهد لهذه المرحلة من خلال الخطاب الذي أبلغ فيه سعيد باشا عن تأسيس الشركة وأنه أصبح محل تقدير عميق من رجالات السياسة في أوروبا، بسبب رعايته للمشروع وحاول أن يقنعه بعدم ضرورة انتظار صدور تصديق السلطان على عقد الامتياز، طالما أن الحكومة العثمانية، قد أعلنت في العديد من المناسبات أن قناة السويس من المشروعات النافعة للدولة العثمانية، وأن السلطان العثماني هو رئيس العالم الإسلامي، وأن مشروع القناة يهدف إلى تقريب السلطان من مكة المكرمة، التي هي أهم جزء في الإمبراطورية العثمانية لأنها أساس سلطته الروحية والدينية كما أبلغ ديليسبس الوالي سعيد باشا<sup>1</sup>، أن الشركة ستواصل بنشاط الأبحاث والأعمال التمهيدية الخاصة بشق قناة السويس، وعلى الوالي أن يتفق مباشرة مع الحكومة العثمانية على هذا

<sup>1</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2010م، ص ص 47-48.

الموضوع لأنه ليس من اختصاص أي دولة أجنبية أن تقيم عقبات أمام مشروع تكوّن من رؤوس أموال أفراد ينتمون إلى كافة الدول الأوروبية<sup>1</sup>.

## 2- مرحلة بداية الحفر رسمياً:

في 25 أبريل 1859م أقيم حفل بسيط في بور سعيد للبدء بحفر قناة السويس وضرب ديليسبس بيده أول معول في الأرض إيذاناً ببدء الحفر وكان معه حوالي 100 عامل<sup>2</sup> وخاطبهم ديليسبس وقال لهم «أنتم لا تحركون الأرض بل تجلبون الرخاء لمصر»<sup>3</sup>.

ومن أجل البدء في عمليات حفر القناة وجه أيضاً نداءً باسم شركة قناة السويس إلى المؤسسات الهندسية وكبار رجال الأعمال، والمقاولين في مختلف الدول الأوروبية ليقدموا مساهماتهم لتنفيذ المشروع في حدود المقايضة التي أقرها مجلس الأشغال الأعلى<sup>4</sup> وهو إحدى الهيئات الفنية التي أسست في 23 تشرين الثاني 1858م، ومن بين إهتماماته دراسة المسائل الفنية وعقد الاتفاقات التي تعقدها الشركة في مراحل التنفيذ<sup>5</sup>.

عقد مجلس إدارة الشركة إجتماعاً في فيفري 1859م إتخذ فيه قرارات عملية سريعة للبدء في حفر القناة كان من بينها إيفاد لجنة إلى مصر تتكون من أربعة أعضاء يرأسهم ديليسبس مهمتها وضع يد الشركة على الأراضي التي حصلت، عليها في عقد الامتياز وإقامة ساحات الحفر وتنظيم إدارة الشركة في مصر والبدء فوراً في تنفيذ المشروع، وأكدت ذلك جريدة L'Isthme de Suez إذ أفصحت عن الهدف الأخير فقالت «في خلال الأسابيع القليلة المقبلة سيضرب أول

<sup>1</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص ص 47-48.

<sup>2</sup> نهاد حسن، المرجع السابق، ص 26.

<sup>3</sup> عباس أبو غزالة، الفيلم الوثائقي قناة السويس، قناة الجزيرة الوثائقية، متاح على الرابط

<https://www.youtube.com/watch?v=1K3eO0nz2GM>، تاريخ الزيارة 22 مارس على الساعة 20:41.

<sup>4</sup> مجلس الأشغال الأعلى: le conseil supérieur des travaux هو إحدى الهيئات الفنية في شركة القناة وكان يجتمع في باريس ديليسبس لدراسة المسائل الخاصة بأعمال التنفيذ مع أن ديليسبس لم يكن مهندساً، وقد وضع المجلس برنامجاً لحفر القناة قسمة إلى خمس مراحل في ست سنوات واسترشد المجلس في أبحاثه بتقرير اللجنة العلمية الدولية التي قدرت تكاليف الحفر بمبلغ لا يتجاوز مائتي مليون فرنك... ينظر عبد العزيز الشناوي، المرجع السابق، ص 48.

<sup>5</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 226-227.

معول في الأرض وسيكون له دوي في العالم أجمع»<sup>1</sup>، وحين وصول أعضاء اللجنة ومعهم المقاول العام الفونس هاردون<sup>2</sup> الذي تعاقدت معه الشركة، طلب ديليسبس مقابلة الوالي سعيد باشا وتمت المقابلة في 7 مارس 1859م قدم خلالها ديليسبس مذكرة للوالي، يوضح له فيها مهام اللجنة التي جاءت من أجلها، وفي الوقت نفسه يطلب منه الترخيص لمتابعة الأعمال التمهيدية (travaux préparatoires) في منطقة القناة، وفي ختام المذكرة أعرب ديليسبس عن شكر مجلس إدارة الشركة لسعيد باشا على المساعدة التي يبذلها لإنجاح هذا المشروع الكثير المنافع<sup>3</sup>.

طلب سعيد باشا تغيير عبارة أعمال تمهيدية (travaux préparatoires) التي جاءت في مذكرة ديليسبس والاكتفاء بعبارة دراسات تمهيدية (études préparatoires) وهو تغيير لفظي لم يكن ليغير من طبيعة الخطوة، في تنفيذ المشروع واعتقد سعيد باشا أن هذا التغيير الشكلي، سوف يخفف عليه غضب السلطان وسخط الحكومة البريطانية<sup>4</sup>، ثم عقد ديليسبس اجتماعا للجنة في الإسكندرية بعد مقابلة سعيد باشا واتخذت عدة قرارات للسعي في تنفيذ عملية الحفر بقوة ومن بين أهم تلك القرارات:

- تسيطر الشركة على المواد والآلات التي قدمتها الحكومة المصرية إلى الشركة مقابل دفع قيمتها، على أن يحدد ثمنها كل من المهندس لينان بك عن الحكومة المصرية ومندوبون عن الشركة.

<sup>1</sup> نقلا عن عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص49.

<sup>2</sup> ما يعرف عن هذه الشخصية حسب نتالي مونتييل أنه كون نفسه في مكان العمل، وعمل في البداية حدادا ثم اشتغل في نجارة العربات قبل أن يحتل منصب رئيس البنائين ويصبح مقاولا، وهي المهنة التي اشتهر فيها بأعماله المختلفة المتعلقة بإنشاء خطوط سكة الحديد ولاسيما إقامة محطات القطارات، وهو الوحيد الذي قدم طلبا للقيام بهذه المهمة المحفوفة بالمخاطر لتنفيذ الأشغال في قلب الصحراء.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص228.

<sup>4</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص49.

- تبلغ الشركة الحكومة المصرية كي تضع تحت تصرفها محاجر المكس الواقعة على مقربة من الإسكندرية لاستغلالها بدون مقابل حسب ما نصت عليه المادة 13 من عقد الامتياز الثاني.
- إعداد هيكل خشبي للمنارة المزعم إقامتها تجاه بور سعيد لإرشاد السفن إلى موقع الميناء.
- إنتقال اللجنة إلى محاجر عتاقة التي تقع على مقربة من السويس مكتب هناك يبحث مستخدموه عن كيفية استغلال المحاجر<sup>1</sup>.

بعد ذلك سافر أعضاء اللجنة إلى القاهرة ومنه إلى منطقة برزخ السويس وتتبعوا في سفرهم الخط المقترح لسير ترعة المياه العذبة، التي تتصل ببحيرة التماسح ومنها اتجهوا جنوبا إلى السويس، ووصلهم خبر وصول سفينة تحمل معدات وأدوات كانت الشركة قد طلبتها فعاد أعضاء اللجنة إلى القاهرة وطلبوا من سعيد باشا إعفاء الواردات من الرسوم الجمركية طبقا للمادة 13 من عقد الامتياز الثاني فوافق سعيد باشا على ذلك واستأنف ديليسبس وأعضاء اللجنة سفرهم إلى دمياط حيث أشرفوا على تفريغ شحنة السفينة، وقد تفاجئ أعضاء اللجنة حين وجدوا أن سعيد باشا قد حشد وفق نظام السخرة عشرة الاف عامل حفروا خلال بضعة أيام قناة تخرج من النيل شمال مدينة دمياط وتصل إلى بحيرة المنزلة، بعرض 15 مترا وعمق 5, 1 متر وقد حفرت هذه الترعة حتى يتمكن إتخاذها شريانا مائيا تسير فيه القوارب محملة بماء الشرب والطعام من دمياط إلى عمال الشركة في بور سعيد<sup>2</sup>.

فرح ديليسبس عندما رأى تلك القناة التي أزاحت عبئا كبيرا عن الشركة، وعلقت جريدة برزخ السويس عن ذلك بمقال جاء فيه «وهاهي الشركة تظفر بدليل ساطع على رعاية حضرة سمو الوالي للمشروع، فقد أمر سموه بحشد عشرة الاف عامل شقوا في خلال بضعة أيام ترعة إتصال

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 228-229.

<sup>2</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص 50.

تخرج من النيل شمالي دمياط بقليل وتصل إلى بحيرة المنزلة»<sup>1</sup> هذا فضلا عن أن الجريدة أخذت تسرد فوائد هذه التريعة، من حيث تزويد العمال وغيرهم بمياه الشرب والطعام. وصل أعضاء اللجنة من دمياط إلى المكان الذي أُختير ليكون مبدأ للقناة، من ناحية البحر الأبيض المتوسط وفي 25 افريل 1859 أقيم حفل متواضع، إيدانا عن البدء في عمليات الحفر وألقى ديليسبسيه الخطاب التالي: «باسم الشركة العالمية لقناة السويس وطبقا لقرارات مجلس الادارة نضرب الآن أول معول في الارض التي ستفتح أبواب الشرق لتجارة الغرب وحضارته، إننا هنا مجتمعون تحدونا فكرة واحدة هي فكرة الإخلاص لمساهمي الشركة ولصالح منشئها وراعيها العظيم الأمير محمد سعيد»<sup>2</sup>.

وحضر ذلك الحفل حشد مكون من أعضاء مجلس الإدارة، والمهندسين والمقاولون الذين كان بصحبتهم خمسون من البحارة والعمال المصريين، الذين ألقى لهم الخطاب التالي: «سيضرب كل منكم بمعوله الآن كما فعلنا نحن الآن وعليكم أن تتذكروا أنكم لن تحفروا الأرض فقط ولكن ستجلبون بعملكم الرخاء لعائلاتكم ولبلادكم الجميلة، يحيا أفندينا محمد سعيد باشا»<sup>3</sup>.

بعد ذلك شرع العمال يحفرون القناة<sup>4</sup> تحت إشراف المقاول هاردين، وبذلك بدأت الأعمال لتنفيذ المشروع على قدم وساق، وبدأ تنفيذ المشروع من ساحل البحر المتوسط وهي منطقة معزولة عن السكان وتقل فيها مياه الشرب، والتي كلف جلبها لعمال الشركة نفقات باهضة حيث كان الشغل الشاغل للعمال الذين أقاموا بالمنطقة هو إيجاد حل لمشكل المياه العذبة الضرورية للحياة فالآبار التي قامت الشركة بحصرها لا تمول إلا بمياه شديدة الملوحة، لا تشبع متطلبات معسكر العمال، وبسبب هذا المشكل تم تصنيع ثلاثة أجهزة لتقطير مياه البحر بحيث يوفر كل جهاز منها 5 آلاف لتر من الماء يوميا<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> نقلا عن عبد العزيز محمد الشناوي، ص231.

<sup>2</sup> نقلا عن مصطفى الحفناوي، قضية قناة السويس، مكتبو الانجلو المصرية، مصر، 1956م، ص54.

<sup>3</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص234.

<sup>4</sup> ينظر الملحق رقم 6.

<sup>5</sup> نتالي مونتيل، المرجع السابق، ص33.



لم تكن بداية الحفر من منطقة السويس التي تتوفر بها منشآت الحكومة المصرية والشركات الملاحية البحرية التي تمتاز بكثرة السكان، وتوفر مياه الشرب ويرجع ذلك إلى عدة أسباب أهمها:

- بُعد ذلك المكان عن رجال القنصلية البريطانية المعارضين للمشروع.
- قُرب تلك المنطقة من أوروبا بحيث أن كل الآلات والمعدات التي تستوردها الشركة من أوروبا يتم تفرغها بالقرب من منطقة الحفر تجاه بور سعيد على عكس منطقة السويس التي كانت بعيدة إذ أن نقل المواد مسألة ضخمة لأن عليهم إحضارها من فرنسا ثم ترسل إلى الإسكندرية وبعد ذلك يجب نقلها إلى البرزخ على ظهور الإبل وهذه العملية كانت طويلة ومكلفة جدا<sup>1</sup>.

- أرادت الشركة أن ترد عمليا على معارضة بريطانيا، التي نادى باستحالة حفر قناة بحرية في برزخ الصحراء وذلك بحفر قناة بحرية صغيرة مؤقتة تسمى قناة الخدمة<sup>2</sup>.

قبل أن تبدأ بحفر ترعة المياه الحلوة المقررة ولذلك كانت المنطقة التي اختيرت للبدء في أعمال الحفر تساعد في عجل الحفر<sup>3</sup>.

**ثانياً: الصعوبات التي واجهت عملية الحفر:**

**1- معارضة المشروع:**

**أ. معارضة بريطانيا والباب العالي:**

عندما علمت الحكومة البريطانية عن أعمال الحفر ثارت ثائرتها فبدأت بالضغط على الباب العالي لإصدار أوامر صريحة إلى سعيد باشا لإيقاف عملية الحفر واستغلت الحكومة البريطانية

<sup>1</sup> كارولين بيكيه، الفيلم الوثائقي قناة السويس، قناة العربية HD، (48:57 دقيقة)، يوم 28 مارس 2018م، متاح على الرابط التالي: <https://www.youtube.com/watch?v=1K3eO0nz2GM>.

<sup>2</sup> وهي قناة توريد صغيرة بطول 15 متر وعمق 2 متر كانت القناة نموذجاً مصغراً عن القناة النهائية، حيث يقوم العمال أولاً بالحفر في ظروف جافة وبمجرد الوصول إلى عمق معين أين يتم غمر مكان الحفر بالماء حتى تتمكن الحفارات من أن تطفوا فوق الماء ثم تقوم بعملية توسيع الممر المائي وتعميقه... ينظر الفيلم الوثائقي، المرجع نفسه.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 235.

الموقف الدولي في أوروبا، إذ نشبت حرب بين فرنسا وبيدمنت من جهة والنمسا من جهة ثانية<sup>1</sup>. إستغلت بريطانيا هذا الوضع لغرض القضاء على مشروع القناة مستغلة إنصراف فرنسا للإهتمام بالحرب، فاحتجت بريطانيا على بدء العمل في القناة على أساس أن الحكومة العثمانية لم تصادق على عقد الامتياز الثاني الذي تجاهله ديليسبس<sup>2</sup> ومن جهة أخرى أثارت بريطانيا مخاوف الباب العالي من سعيد باشا، فصورته بالوالي الذي يسعى للاستقلال بولايته لمصر وأبدت إستعدادها لإخضاع هذا الوالي المتمرد على غرار ما حدث مع والده محمد علي باشا سنة 1840م-1841م<sup>3</sup>.

### ب. معارضة النمسا:

كما أن النمسا التي كانت تتناصر مشروع القناة، إنقلبت إلى معارضته على إثر إشتباكها في الحرب ضد فرنسا، ووقفت إلى جانب بريطانيا في السعي لدى الباب العالي لإيقاف عملية الحفر كما تم وضع إعلان في قنصلية النمسا لإخبار كل الرعايا والمواطنين أن كل من يعمل منهم في شركة قناة السويس، سيتعرض للطرد بالقوة المسلحة<sup>4</sup>. ونظرا لهذه الظروف أصبح سعيد باشا في موقف صعب بين تأييد المشروع وبين معارضته لأن الضغط الذي تعرض له، من الباب العالي وبريطانيا والنمسا كان أقوى من أن يقاومه، ولعله شعر في ذلك الوقت أكثر من أي وقت مضى بخطورة إندفاعه في تأييد ديليسبس<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> المسألة الإيطالية: صمم نابليون على نصره لإيطاليين إرضاء لشعور الاحرار في فرنسا، فاتفق على أن يساعد بيدمنت في ضم الممتلكات النمساوية في شمال إيطاليا مقابل تنازلها لفرنسا عن سافوي ونيس، كما اتفق على تكوين اتحاد من الامارات المستقلة في إيطاليا تحت زعامة البابا إلا انه ما كادت تبدأ الحرب عام 1859م حتى تبين لنابليون أن الشعور القومي في إيطاليا، بدأ يندفع بشدة نحو إنشاء قومية صحيحة بزعامة البابا فانسحب من الحرب بعد أن حققت نجاحا ضد النمساويين، كما اغضب المحافظين الكاثوليك لأنه فتح باب الحرب التي انتهكت حرمة البابا... ينظر محمد قاسم وحسين حسني، المرجع السابق، ص171.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص236.

<sup>3</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص52.

<sup>4</sup> نتالي مونثيل، المرجع السابق، ص36.

<sup>5</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص53.

إزدادت مخاوف سعيد باشا بعد الحملة العنيفة التي شنتها جريدة التايمس في مقال نشرته في 7 ماي 1859م، إذ كتبت بلهجة التهديد القوي لسعيد باشا حيث قالت: «تسود والي مصر رغبة في قطع علاقات التبعية مع الدولة العثمانية، وهو في رغبته هذه يرنو ببصره إلى نصير المظلومين امبراطور الفرنسيين، ويحيط بسعيد أكثر من أي وقت مضى مستشارون فرنسيون يزينون له، إن من حق النفوس النبيلة ألا تعبأ بمعاهدات تجعل بلادا ترسف في أغلال التبعية لبلاد أخرى، بيد أن الدسائس التي يحيكها أمير جاهل يحكم في القاهرة، لا تثير في نفوسنا أي أثر للخوف أو الذعر ولكن بقاء مصر تابعة للدولة العثمانية وإبعاد أي نفوذ أوروبي غير شرعي عن مصرهما من الامور ذات الأهمية الحيوية لنا، وأن أدنى ميل للعبث بمعاهدة 1840م سيؤلب على الوالي بريطانيا فنحن نسيطر على مالطة وكورفو من ناحية، وعلى بومباي وعدن من ناحية أخرى فتتحرك الأساطيل والجيوش من هاتين الجهتين المتقابلتين لإرجاع حكومة يغلب عليها الطمع والجشع إلى صوابها»<sup>1</sup>.

## 2- تدابير سعيد باشا إزاء الشركة:

إتخذ الوالي سعيد باشا عدة تدابير غير ودية إزاء الشركة بناءً على ذلك الخطاب الذي لم يستطع إغفاله أو تجاهله، خشية أن يفسر هذا التجاهل تحد للباب العالي، حيث أصدر أوامر إلى مدير الدقهلية ومحافظ دمياط، وهما أقرب إقليمين إلى برزخ السويس من ناحية الشمال، لمنع ديليسبس من إبتياح الطعام أو إستئجار قوارب ينقل عليها ماء الشرب أو غيرها من مواد التموين إلى بور سعيد، إلا أن محافظ دمياط لم ينفذ أوامر الوالي سعيد باشا مما أدى بناظر الداخلية إلى إرسال مذكرة توبيخ واستجواب، عن الأسباب التي أدت به إلى عدم الإمتثال إلى أوامر الوالي وقد جاء فيها مايلي: « لقد قدمت إلى مقام جناب ولي النعم ذي المكانة الرفيعة، شكوى من تصرفات ذاتكم العلية لأنه قيل أن المسيو ديليسبس قد أعطي قوارب على الرغم من التبليغ الشفوي الذي بلغكم إياه بشأن هذا المسيو المشار إليه حيث يقضي بعدم إعطاء شيء ما من هذا القبيل مالم

<sup>1</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص237.

يصدر أمر صريح بشأنه، فلم يفهم هنا السبب الذي دفعكم إلى مخالفة ذلك حتى قدمت شكوى عنكم وعليه فقد كتبت لكم هذه الافادة، لإخباركم بأنه عليكم التكرم بالعمل في هذا الشأن بموجب ذلك التبليغ الشفوي وبإشعارنا سريعا بأسباب هذه الشكوى كيفما كانت حقيقتها وبصراحة»<sup>1</sup>.

واصلت الحكومة المصرية سياستها الغير ودية اتجاه الشركة فمنعت صيادي السمك في بحيرة المنزلة، بالتعامل مع عمال الشركة، كما تم إخراج جميع العمال المصريين من الشركة، وفي 12 ماي 1859م أرسل خطاب من طرف الباب العالي يستفسر عن حقيقة الموقف في منطقة برزخ السويس، وينبه بضرورة تجنب أي عمل من شأنه أن يخلق مشاكل سياسية قد يستعصى حلها، وقد تمهل سعيد باشا في الرد على هذا الخطاب ثم أرسلت الحكومة المصرية باسم سعيد باشا في 12 جوان 1859م، إلى الصدر العظم رداً على الخطاب الأخير، وفي هذا الخطاب وضحت الحكومة أن ديليسبس شرع في أعمال الحفر من تلقاء نفسه واستعان بفريق من العمال الأجانب.

واحتمت الحكومة المصرية بنظام الامتيازات الأجنبية القائم في مصر في تلك الفترة وكان هذا النظام يسلبها حق التعرض للأجانب إلا بموافقة قناصل دولهم<sup>2</sup>، وفي خضم هذه الظروف إقترح سفير بريطانيا في إسطنبول عزل سعيد باشا من ولاية مصر، كونه يميل بعواطفه للفرنسيين وبذلك سيحبط المشروع كله بسبب عزل مانحه ويسبب إنتصار فرنسا في الحرب وكسبها نتائج إيجابية خيب أمل بريطانيا في تنفيذ خطة عزل سعيد باشا إضافة إلى عودة النمسا لتأييد المشروع والوقوف إلى جانب فرنسا.

سعت بريطانيا مجددا إلى إثارة ضجة في الباب العالي، على أن الوالي سعيد باشا ستزيد ثروته إذا ما تم تنفيذ المشروع، وبذلك ستقوى شوكته وسيعلن إستقلاله عن الدولة العثمانية<sup>3</sup> وفي ظل هذه الظروف، لم يتمكن العمال من إستكمال الحفر بسبب المعارضة البريطانية والباب

<sup>1</sup> نقلا عن عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص54.

<sup>2</sup> نفسه، ص ص57-58.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص244-245.

العالى<sup>1</sup> فستعان ديليسبس بأعوانه السياسيين للخروج من هذه المحنة ويفضل القرابة التي تربطه بالإمبراطورة أوجيني، حصل على مقابلة مع نابليون الثالث<sup>2</sup> وعلى إثر هذه المقابلة تقدم الإمبراطور باقتراح خطير، وعرض على النمسا باحتلال مصر خاصة وأن بريطانيا لن تسمح لفرنسا باحتلال مصر، وبذلك أصبحت مصر بسبب مشروع قناة السويس موضع مساومات في السياسية الدولية ورأى أقطاب تلك السياسة ضرورة إستكمال المشروع أو يصحبه إحتلال عسكري من قبل دولة أوروبية كبرى.

لكن بريطانيا لم تكن لترضى بهذا الاقتراح الخطير، ولن تسمح لأي دولة أوروبية باحتلال مصر التي تقع في طريق مواصلاتها بالهند، فحاولت فرنسا إجراء مفاوضات مباشرة مع بريطانيا لكن بريطانيا لم تغير من موقفها، مما أثار غضب فرنسا فصرحت أنه في حال رفض بريطانيا الكف عن التدخل لدى الباب العالى لرفض المشروع فسيكون هناك صراع على النفوذ بين فرنسا وبريطانيا<sup>3</sup>، كما أصدر الإمبراطور أوامر إلى سفيره بالأستانة بأن يطلب من الباب العالى إيقاف التعليمات التي أصدرها إلى مصر، كما أصدر أمراً بنقل السيد ساباتييه من مصر الذي اشتكى منه ديليسبس للإمبراطور بأنه لم يدافع عن حقوق الفرنسيين وسلم أمرهم لخصومهم<sup>4</sup> ونفذت أوامر الإمبراطور بحذفها وتم استئناف أعمال الحفر واستمرارها بعد تدخل الإمبراطور.

### ثالثاً: نظام السخرة والموقف البريطاني منه:

#### 1- دعم سعيد باشا لشركة بنظام السخرة

بعد تدخل الحكومة الفرنسية وحل المعارضة التي كانت تعيق تنفيذ المشروع تواصلت عملية تنفيذ الحفر في نطاق ضيق، أي جعلت موقف الحكومة المصرية سلبياً وفقاً لسياسة الودية التي إتبعها سعيد باشا حيث كان لا يرغب في تزويد بريطانيا أو الباب العالى، منفذاً جديداً للتدخل إذا

<sup>1</sup> نهاد حسن، المرجع السابق، ص 28.

<sup>2</sup> نتالي مونتيل، المرجع السابق، ص 37.

<sup>3</sup> سيدي عبد الرحمان، مجلة قناة السويس الجديدة، مؤسسة الاهرام، عدد تذكاري تصدره مؤسسة الاهرام بمناسبة افتتاح قناة السويس الجديدة، 2015م، ص 10.

<sup>4</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص 83.

هو أقدم على بذل مساعدة علنية للشركة، بتسخير جموع من المصريين في حفر القناة، ومقابل ذلك فالحكومة المصرية لم تضع عراقيل أمام الشركة عندما إستأنفت أعمالها بل تركتها وشأنها تتعاقد مع من تشاء، واستطاعت الشركة من خلال هذه السياسة أن تحقق مكسبا من خلال إستخدام عدد من الفلاحين وغيرهم من دمياط والدقهلية والاسكندرية والقاهرة، وكان يطلق عليهم العمال المصريون الوطنيون الاحرار<sup>1</sup>.

كما استأجرت الشركة الجمال من البدو لنقل مياه الشرب والطعام إلى موقع الحفر بالإضافة إلى إستعمال عدد من العمال الأجانب من فرنسيين ونمساويين وبحارة يونانيين حيث قدر عددهم 158 عامل في بداية 1860م في حين كان عدد العمال المصريين 330 عامل وقد وزعوا على النحو التالي:

إسم المكان	عدد العمال الأجانب	عدد العمال المصريين
بور سعيد	80	220
القنطرة	12	08
فردان	08	16
طوسن	32	52
سرابيوم	08	12
جنيفه	18	22

ولكن هذا العدد من العمال لم يكن شيئا مذكورا أمام ضخامة المشروع خاصة وأن الشركة كانت تعاني من نقص كبير في الآلات والأجهزة الميكانيكية<sup>2</sup>، التي تساعد في عملية الحفر فمنذ بداية الحفر والشركة تعاني من معضلة كبيرة وهي البحث عن الأيدي العاملة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص63.

<sup>2</sup> نفسه، ص65.

<sup>3</sup> نتالي مونتيل، المرجع السابق، ص37.

إثر هذا المشكل سعت الشركة إلى عقد إتفاق مع ألفونس هاردون مقاول الشركة العام في 20 فيفري 1860م، تتعهد فيه الشركة بتقديم العمال بكافة الوسائل الممكنة الذين وعد بهم سعيد باشا في لائحة إستخدام العمال الوطنيين<sup>1</sup>، ولكن الموقف كان لايزال حساسا بالنسبة لسعيد باشا إذ وقفت بريطانيا بوجه هذا الاتفاق وطلبت من الباب العالي أن يأمر سعيد باشا برفضه<sup>2</sup> وزاد موقف سعيد باشا حرجا عندما أعلن ديليسبس صفقة أخرى في خطابه أثناء إجتماع الجمعية العامة لحملة الأسهم في 15 ماي 1860م، وقال بأن سعيد باشا قد وافق على أن يضم لحسابه جميع أسهم الشركة التي عجزت عن بيعها، والبالغ عددها 118 ألف سهم، وهذا دليل قاطع على أن ديليسبس أعلن كذبا وزورا في 30 نوفمبر 1858م أن أسهم الشركة قد بيعت وأن رأس المال لتأسيس الشركة قد توفر بالكامل واستغلت بريطانيا هذا الدليل، وأسرعت لسعيد باشا لتمنعه من شراء تلك الأسهم بدعوى أن الخزينة المالية المصرية لا تتحمل شراء هذا العدد من الأسهم الباقية لدى الشركة.

ومن جهة أخرى كان ديليسبس يلح عليه ويرجوه قبول الصفقة، فقبل الأخير إلحاح ديليسبس وأصبح مجموع عدد الأسهم التي أكتتبت بها مصر 188642 سهما، وأثارت نتيجة هذه الصفقة غضب الحكومة البريطانية وطلبت من الباب العالي ضرورة خلع سعيد باشا لأنه أضر بمصالح ولايته واستخدم الأموال المصرية في توطيد المشروع وإنقاذ الشركة من إنهيار محقق<sup>3</sup>. واصلت الشركة جمع العمال المصريين خضم ذلك الصراع وفق ما يتطلبه العمل وتزيد من عددهم قدر الإستطاعة، وفقا لما أشارت إليه المادة الأولى من لائحة إستخدام العمال الوطنيين في أشغال قناة السويس إلى أن « تقدم الحكومة المصرية العمال الذين سيعملون في أعمال الشركة تبعا للطلبات التي يتقدم بها كبير مهندسي الشركة وطبقا لاحتياجات العمل»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ينظر الملحق رقم 7.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 259.

<sup>3</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص 67.

<sup>4</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 262.

كما تمّ الإستغناء عن فكرة الإستعانة بعمال الأجانب لعدة أسباب من بينها إرتفاع أجورهم واختلاف المناخ واختلاف عاداتهم عن العمال المصريين<sup>1</sup> وبذلك أثقل العمل على كاهل الشعب المصري، وفي عام 1860م بلغ عدد العمال 1700 عامل ولم يكن ذلك العدد كافيا على الاطلاق فقامت الشركة بتشكيل لجنة لجمع العمال وخاصة من منطقة بحيرة المنزلة الذي كان بها رجل إقطاعي، يعتبر السكان المقيمين على ضفاف البحيرة عبيد له، فتدخل سعيد باشا في الموضوع وألغى إحتكار ذلك الإقطاعي واستطاعت الشركة من خلال هذا التدبير إستغلال سكان البحيرة في حفر القناة البحرية<sup>2</sup> ويُقر ديليسبس أن العمل الذي قاموا به كان مضنيا<sup>3</sup>، كما سخرت الحكومة جنود الجيش في حفر القناة إلا أنهم ثاروا وأعلنوا العصيان ووقعت حوادث بينهم وبين رؤساء ساحات الحفر من الفرنسيين بعد ذلك قام سعيد باشا بإرسال الجنود المسرحين إلى صحراء البربخ والعمل على حفر القناة التي كانت سبب في إضمحلال الجيش المصري في تلك الفترة.

#### أ. السخرة المقنعة والسخرة السافرة:

في الشهور الأخيرة من سنة 1860م حدث تغير ملموس في ساحات الحفر فبعد أن كانت تستقبل العشرات من العمال، إذ بآلاف من الشعب المصري يأخذون طريقهم إليها حشدهم الحكومة المصرية بنظام السخرة، وتفسر الشركة هذه الزيادة في عدد العمال إلى المعاملة الطيبة التي ظفروا بها والأجور التي كانوا يتقاضونها، فبالنسبة للمعاملة الطيبة فقد كانت تتمثل في أن العمال المصريين كانوا يبيتون في العراء وتعرضهم جميعا لخطر الموت أما الأجور فلا تتناسب مطلقا مع طبيعة العمل، ولا مكان العمل الذي كانوا يلتحقون به بعد سفر شاق وطويل، إلا أن السبب الحقيقي في زيادة العمال هو تدخل الحكومة المصرية لإكراه المصريين على الاشتراك في

<sup>1</sup> نهاد حسن، المرجع السابق، ص 28.

<sup>2</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص 68.

<sup>3</sup> هذه الطريقة المتعبة التي عمل بها العمال في حفر القناة حيث عملوا والمياه تغمرهم حتى الفخذين مستخدمين أدوات صغيرة لتخفيف التربة الموجودة في الأرض، رفعوها ونقلوها إلى من بجانبهم الذي مررها بدوره فشكّلوا بذلك سلسلة ليوصلوا كتل التربة في نهاية المطاف بعيدا عن طريق القناة بفضل هذه التقنية تمكنوا في نهاية الأمر من رفع 400 ألف متر مكعب من الأنقاض... من الفيلم الوثائقي، قناة السويس، (تيري شامبول)، المرجع السابق.



عمليات الحفر تنفيذًا لللائحة العمال، وكانت تقوم بهذا الإكراه خفية خشية المعارضة من الباب العالي وبريطانيا<sup>1</sup>.

وقد استخدم هؤلاء العمال في البداية، في حفر قناة عذبة تبدأ من قرية القصاصين بمديرية الشرقية، حتى بلدة نفيشة على مقربة من بحيرة التمساح، وكان ديليسبس الذي إستشعر أن نظام السخرة قد يعارضه الرأي العام الأوروبي، بسبب استخدام هذا النظام في أعمال شركة خاصة فرنسية، فانتهاز الفرصة ليعلن في حملات الدعاية الكبيرة للشركة أنه على الرغم من وجود قانون لتشغيل عمال من أهل البلد فقد اختارت الشركة لأسباب إنسانية إستدعاء عمال مستقلين بأجر<sup>2</sup>.

كما كانت الشركة تتخبط من جهة أخرى لإيجاد حلول في مشكلة التموين وتوفير المياه العذبة ولقى الكثير من المصريين مصرعهم بسبب العطش، ويؤكد ذلك أيضا فوزان بك كبير مهندسي الأعمال في الشركة الذي يقول: «لقد وقعت حالات فرار كثيرة خلال أواخر عام 1860م لأن العمال الذين يحصلون على أجر يتناظر مع إنتاجهم يكسبون بالكاد ما يكفي غذائهم وأنهم يعانون من سوء معاملة بتأمين النظام فقد كانوا يضربون هؤلاء العمال بالعصا أو بالكرياج على غرار ما كان سائدا حينذاك في مصر كلها»<sup>3</sup>.

تدخلت الحكومة المصرية لإصلاح الخطأ الذي وقعت فيه الشركة لأن عمليات حفر قناة السويس بدأت قبل أن تشق قناة المياه العذبة خلافا لما كان مقررا من قبل، فأرسلت ثلاثة آلاف عامل لحفر قناة المياه العذبة فبدأوا في حفرها في النصف الثاني من شهر أبريل 1861م، ويجدر الإشارة إلى أن نظام السخرة التي اعتمدهت الشركة في تنفيذ حفر القناة قد بدأ في 19 أبريل 1861م، وبدأ حفر القناة في بداية العمل باستخدام المعاول والقفف، قبل استخدام الآلات، وكانت

<sup>1</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص ص 106-107.

<sup>2</sup> نتالي مونثيل، المصدر السابق، ص 39.

<sup>3</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 275-276.

هناك أماكن لتجمع العمال حيث يربطون بالحبال في أيديهم، في صورة تعيد للذاكرة قوافل العبيد الأفارقة الذين ينقلون إلى شواطئ غرب إفريقيا تمهيدا لنقلهم للعالم الجديد<sup>1</sup>.

## 2- أثر نظام السخرة على العمال المصريين:

### أ: وصف معاناة المصريين المسخرين:

تعددت حالات الهروب من ساحات الحفر بسبب الظروف القاسية فأمر سعيد باشا على تغيير العمال شهريا فكان العامل يقضي شهرا واحدا في مكان الحفر ويسمح له بعد انتهائه بالعودة إلى قريته، حيث كانت الشركة تتوقع هروب العمال من ساحات الحفر فقامت بحجز حق كل عامل 15 يوما كضمان لعدم تركه العمل، كما فرضت عقوبات على العمال الذين يحاولون الهرب فكان حشد العمال المصريين من طرف الشركة يتم في كافة المواسم الزراعية على سواء ويتم التعامل معهم بأسلوب الإكراه، بل أكثر من ذلك فقد كانت تفرض عليهم حراسة شديدة أثناء سفرهم من قراهم إلى منطقة الحفر لمنعهم من الهرب، ثم تفرض عليهم مراقبة أكثر شدة في ساحات الحفر، منعا للتراخي في العمل أو الإخلال بالنظام أو الهرب من منطقة الحفر<sup>2</sup>.

إزاء هذه الظروف الغير مواتية إستمرت الشركة في تجميع العمال المصريين وكونت لجنة أوكلت إليها مهمة الطواف في القرى المحاذية للبحر، والعمل على إستمالة المصريين للإلتحاق بخدمة الشركة وضمت هذه اللجنة مستخدما في الشركة يتكلم العربية وهو يوسف فروني ومندوبا من قبل المقاول العام كما ضمنت عاملين بارزين من العمال المصريين للمساعدة في تنظيم جمع العمال وإرسالهم إلى منطقة البرزخ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> إيمان عامر، حكاية قناة السويس (قناة السويس ملحمة مصرية)، الهيئة العامة لقصور ثقافة، القاهرة، 2000، ص6. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:231809>، تاريخ الزيارة 10 افريل

2018م، الساعة 10:23.

<sup>2</sup> عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص ص38-39.

<sup>3</sup> نفسه، ص66.

وتجلى مرة أخرى إهتمام سعيد باشا بتقديم عمليات الحفر على حساب مصالح الشعب المصري، ولجأ إلى العنف لكبح جماح العمال الثائرين، فاتخذ تدابير حازمة جدا وأمر بجعل كل شيخ مسؤولا عن العمال الذين يفدون من ناحيته، فيراقب إنتاج العمال في ساحات الحفر أثناء النهار ويحول دون هربهم في الليل، وفي جانفي 1862م وضع ضباط بوليس في خدمة الشركة فأمر بأن يصحب عمال السخرة في سفرهم، أحد ضباط البوليس من المديرية التي يفد منها الفوج وكانت مهمة الضابط الذي يطلق عليه معاون البوليس تنتهي في الزقازيق بتسليم الأنفار إلى مندوب الشركة<sup>1</sup>.

كما قام الوالي سعيد باشا بزيارة مفاجأة إلى برزخ السويس في ديسمبر من نفس السنة ورجب في أن يزداد نشاط العمل، فأمر بحشد عشرين ألف رجل ومنذ ذلك الحين كان هذا الأمر ينفذ بصورة مستمرة، وعلى الرغم مما كان العمال المصريون يلاقونه من مشقة وانتهاك ومعاملة رديئة حيث كانوا يساقون كالبهائم زُمرًا إلى ساحات الحفر، وقد سعى سعيد باشا إلى أكثر من ذلك، فأمر بإرسال أعداد إضافية من عمال السخرة مدنيين وعسكريين معللا ذلك بأنه يريد إرسال أعداد كبيرة من العمال إلى القناة<sup>2</sup>.

أصبح عددهم سنة 1862م نحو 16.500 عامل إلا أن هذه الزيادة في إرسال أفراد الجيش المصري إلى منطقة الحفر أثارت التمرد والعصيان، ووقعت حوادث بينهم وبين الفرنسيين من رؤساء ساحات الحفر، مما أدى إلى زيادة حالات الفرار ولتهدئة الأوضاع وافق سعيد باشا على تغيير العمال شهريا بحيث يقضي العامل شهرا واحدا في العمل ويسمح له بعد إنتهائه بالعودة إلى قريته<sup>3</sup>.

ويتضح من هذا كله أن سعيد باشا ساهم مساهمة كبيرة وواضحة في مساعدة شركة القناة من خلال تسخير الشعب المصري، من مدنيين وعسكريين وفق نظام السخرة الذي كان أشبه إلى

<sup>1</sup> الشناوي، المرجع السابق، ص135.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص281.

<sup>3</sup> الشناوي، المرجع السابق، ص282-284.

حد كبير بالتجنيد الإجباري، الذي أدى إلى اضمحلال الجيش المصري وتدهور الاقتصاد من جراء تسخير المصريين في جميع فصول السنة، دون مراعاة المواسم الزراعية، وأدى تهاون وتمادي سعيد باشا في مساعدة الشركة إلى زيادة أطماع ديليبسبس والفرنسيين دون مراعاة الأضرار التي تلحق بالمصريين.

ويذكر في هذا الشأن أن الحكومة الفرنسية شجعت سعيد باشا على الحصول على قرض دون إذن من الدولة العثمانية، والغرض منه هو وضع والي مصر تحت السيطرة الفرنسية، حيث أدت عدت إعتبارات إلى جعل سعيد باشا يخطوا هذه الخطوة التعيسة في حق شعبه وبلده منها الضائقة المالية التي أجبرته إلى عقد قرض، من إحدى المؤسسات المالية الفرنسية، فاستغلت الحكومة الفرنسية هذه الضائقة فضغطت عليه لزيادة عمال السخرة مقابل بذل مساعيها في إتمام عقد القرض<sup>1</sup>.

تواصلت عمليات التعذيب والمعاناة في حق الشعب المصري، إثر نظام السخرة فكانت هناك حملات تفتيشية يقوم بها إسماعيل حمدي، خلال فترات متكررة من النهار فكان يركب حصانا ويتعبه عدد من الجنود على ظهور الخيل، ليثير موكبه الرعب في نفوس العمال وكان لا يتحدث معهم إلا وهو على ظهر جواده.

لاحظ في إحدى جولاته تقصيرا من اثنين من رؤساء العمال، فأمر بتتزيلهما فورا إلى رتبة " نفر" من أنفار السخرة، وحمل كل منهما الفأس والقفة وهبطا إلى قاع القناة ينزعان الرمال ويملأن القفف ليصعدا بها إلى جسر القناة لتفريغها، ثم يهبطان مرة أخرى وهكذا وقد علق أحد الفرنسيين على هذا الحادث فوصف إسماعيل حمدي بالعدل والشدة، وقد انعكست هذه الشدة على المشايخ من رؤساء العمال خوفا من أن ينزل عليهم غضب البك، فكان الشيخ يقسوا على العمال الذين تحت إمرته، وكانت عقوبة الضرب علنية حسب ما أراد إسماعيل حمدي، وأن يشهد طائفة من

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 282.

العمال عقوبة التعذيب ليعتبروا ولا يتهاونوا في العمل وتتم العقوبة في الحي العربي في عتبة الجسر<sup>1</sup>.

حيث تفرش على الأرض قطعة كبيرة من جلد البقر ويجلس عليها العامل المذنب وينهال عليه الشيخ ضربا بالكرايج أو العصا، كما أقيم سجن في منطقة عتبة الجسر وكان مبنى الجسر عبارة عن منزل منخفض أقيم في مكان منعزل يفصله عن الطريق، العام فناء فسيح إذ كان إسماعيل حمدي يرسل إلى هذا السجن، كل من بدا منه إخلال بالنظام أو إهمال في العمل، وقد شاهد أحد السائحين الفرنسيين في 23 فيفري 1862م في السجن عشرة من العمال يجلسون بوضعية القرفصاء، فسأل أحد حراس السجن وقد ألقاه عند باب السجن يقتات خبزا وبصلا عن أسباب حبسهم فأجابه أن البك إسماعيل حمدي هو الذي أمر بالزج بهم في السجن<sup>2</sup>.

ويتضح لنا من خلال هذه المعاملة اللاإنسانية التي كان يعامل بها العامل المصري أنه قد ساهمت بها حكومته التي رضخت لمتطلبات ديليبس وفرنسا.

### ب. انتشار الأوبئة والأمراض في ساحات الحفر:

تجمعت على العمال المصريين الكوارث من كل نوع فالى جانب أهوال أزمة ماء الشرب والغذاء الغير متكامل، الذي كان يحتوي على قطعة جبن قديم وبصل وعسل يتم تناول هذا الغذاء لمدة تتراوح بين الشهر وأكثر، وبسبب هذه الظروف القاسية وقع العديد من العمال في مكانه مستسلمين لقضاء الله<sup>3</sup> أما البعض الآخر كان يحدوهم الأمل في وصول قافلة ماء الشرب ويطول إنتظارهم فتتوفاهم المنية دون وصولها في حين كان البعض منهم يشرب من الأبار يميل ماؤها

<sup>1</sup> عتبة الجسر: هي أكبر عقبة طبيعية تعترض سير طريق القناة ترتفع عن سطح الارض بـ 19.10 متر، وتمتد مسافة أربعة عشر كيلومتر ويتراوح عمقها بين متر ونصف المتر أما عرضها فكان خمسة عشر مترا، واستغرق العمل فيها 10 أشهر سخر في حفرها عدد كبير من المصريين.... ينظر أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص25.

<sup>2</sup> الشناوي، المرجع السابق، ص ص 136-137-138.

<sup>3</sup> نورا عبد المهيمن، قناة السويس نافذة تاريخية تطل على المستقبل، جريدة أبو الهول السياحية، العدد 4، 2012. متاحة على الرابط: <http://www.abou-alhool.com/arabic1/details.php?id=32319#.WwKTr8luDIV>، تاريخ الزيارة 01-

للملوحة<sup>1</sup> إضافة إلى مجانية العمل والإرهاق فيه والضرب بالكرباج، والنزج بهم في السجن فجاءت الأوبئة لتعصف بالعمال من غير شفقة، وكان من بين هذه الأوبئة حسب ترتيب ظهورها: التيفويد والتيفوس والجذري والكوليرا والحمى الراجعة، وقد نشر كبير أطباء الشركة الإحصائية التالية من عدد العمال المصريين وإصاباتهم ووفياتهم وذلك في تقريره سنة 1864م:

الشهر	عدد العمال	عدد المرضى	عدد الوفيات
جانفي	10.907	470	24
فيفري	11.420	237	45
مارس	10.563	315	41
افريل	6.022	321	38
ماي	8.868	200	26
المجموع	47.780	1.480	174 <sup>2</sup>

ويرجع إنتشار الأوبئة لإهمال الشركة للعمال والى الأحوال المعيشية في البرزخ فقد كانت تختلف عما ألفوه في أماكن عيشهم فأصيبوا بالتيفويد وغيره من الأمراض والأوبئة وكان أكثر الأمراض إنتشارا هي النزلات الشعبية<sup>3</sup> والأمراض الصدرية والرمدية وحالات الإسهال الشديد وأمراض الكبد، وعانوا منها وهم في ساحات الحفر، وقد كافحت الشركة الأوبئة في تكتم شديد

<sup>1</sup> الشناوي، المرجع السابق، ص 233.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 265-266.

<sup>3</sup> النزلات الشعبية أو الالتهاب الشعبي، هو مرض يصيب الغشاء المخاطي للقصبية الهوائية (الشعبية) في الرئتين يسبب التهاب هذه القنوات المسماة الشعب زيادة افراز المخاط الذي يخرج في عملية السعال والالتهاب الشعبي قد يكون حادا لفترة قصيرة أو مزمنًا لمدة طويلة ومن أعراضه إرتفاع درجة الحرارة وآلام الصدر والسعال المصحوب بمادة مخاطية.... ينظر الموسوعة العربية العالمية، المرجع السابق، ص 520.

حتى لا ينتشر الذعر والإضطراب بين العمال في ساحات الحفر فقام الأطباء بمحاصرة الوباء بين أفراد الفوج، الذي ظهر فيهم وعزلوا المرضى كما خصت لسائر أفراد ذلك الفوج جهة نائية يقيمون فيها، كما ضاعفت الشركة عدد الأطباء وأنشأت في كل ساحة من ساحات الحفر إسعاف عينت فيه أطباء مصريين.

بمضي الأيام غدا تواجد مراكز الإسعاف في كل من بور سعيد والقنطرة وعتبة الجسر والإسماعلية وطوسن وجنيفة والشلوفة والسويس وبذلك أصبح نشاط الإدارة الصحية ممتدا من جهات متباعدة على طول خط القناة من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر، وكانت عناية الشركة بصحة مستخدميها وعمالها الأجانب تفوق بكثير عنايتها بصحة المصريين<sup>1</sup>، فكانت الشركة تنفق بسخاء على طعامهم ولباسهم وكانوا يبيتون في أكشاك خشبية تحميهم من الحر والبرد، على عكس العمال المصريين الذين يعانون من قسوة البرد وقلة الطعام والمبيت في الخلاء فافتك بهم مرض الدوسنتاريا الذي أصابهم في شتاء 1868م والجدول التالي يوضح نسبة الوفيات بين الأجانب والمصريين في تلك الفترة:

جنسية العمال	عدد العمال	عدد الوفيات	نسبة الوفيات
المصريون	6.596	449	6.80 بالمئة
الأجانب	6.128	44	21 بالمئة

2

إزدادت شكاوى العمال من هذه الظروف التي يعانونها، وازدادت معها طلبات ديليسبس من الوالي أن يرسل له 40 ألف عامل في الشهر، واستند في طلباته إلى الفكرة البراقة التي لطالما كان يُسمعها لسعيد باشا، وهي أن إسمه وعظمته مرتبطان بإنجاز المشروع.

لكن الموت كان قد طواه في 18 جانفي 1863م وأراحه من الضغط المتواصل من الباب العالي وبريطانيا وفرنسا بسبب مشروع القناة، ولاشك أن موت سعيد باشا كان كارثة حلت بشركة

<sup>1</sup> الشناوي، المرجع السابق، ص ص 161، 162، 164.

<sup>2</sup> نفسه، ص 282.

القناة إذ فقدت حليفا لطالما كان مخلصا بذل لها شتى أنواع المساعدات من تمويل للدراسات الخاصة بالمشروع ووضع ترسانات الحكومة المصرية في القاهرة والإسكندرية تحت تصرفها وشراء الآلات والأدوات لها، والإنفاق على الدعاية للمشروع في أوروبا، والإكتتاب الضخم في أسهم الشركة وتقديم العدد الهائل من الجمال لنقل المؤن والماء إلى ساحات الحفر...إلى غير ذلك ولكن المساعدة الأعظم والأجل هي المساعدة البشرية التي قدمها وسخرها سعيد باشا لشركة ونعني بها السُّخرة<sup>1</sup>.

### 1- موقف بريطانيا من نظام السُّخرة:

وقفت بريطانيا مجددا موقف المعارض للمشروع مستغلة تسخير العمال المصريين في حفر القناة، بغرض حرمان الشركة من ركيذة قوية وهي اليد العاملة المسخرة، فقامت بمعارضتها تلك على أساس إنساني، إذ كانت تؤكد أن السخرة نظام تأبها الإنسانية وأنه لون من ألوان الرق بل تفوق الرق قسوة وظلما، وهكذا لجأت بريطانيا في معارضتها للمشروع مسلك آخر اتسم في ظاهره بالصبغة الإنسانية والرحمة على المصريين، والرغبة في إنقاذهم من بطش الشركة، و في باطنه القضاء على المشروع، فقد كانت بريطانيا تراقب عن كثب عملية جمع العمال المصريين، الذين أصبحوا في تزايد مستمر وهذا كان دافعا لأن تكتب في عدة مقالات عن نظام السخرة في حفر القناة.

حيث كشفت في إحدى مقالاتها عن أسلوب سعيد باشا في إخفاء تدخل الحكومة لجمع المصريين، من أجل حفر القناة كما سلطت الضوء في مقال آخر، عن الصورة المزرية لطريقة التي كان يكره بها المصريون على الذهاب إلى ساحات الحفر، إذ كان يتم تقييدهم كالأسرى وإرغامهم على التوجه إلى مكان الحفر سيرا على الأقدام<sup>2</sup>، وقد ردت جريدة الشركة على هذا المقال فقالت: « ما من شك في أن العمال الذين تجمعهم الشركة يذهبون إلى ساحات الحفر

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 324-325.

<sup>2</sup> الشناوي، المرجع السابق، ص 108.



سيرا على الأقدام في بلاد لا يحظى بطرق زراعية كثيرة أو خطوط حديدية منتشرة أو طرق مائية متشعبة وقطع المسافات سيرا على الأقدام أمر مألوف للغاية في مصر وفي بلاد أوروبية كثيرة»<sup>1</sup>.

ومن ناحية أخرى فقد كانت تهدف من خلال هذا الموقف الإنساني، إلى إستغلال الفلاحين المصريين لتدعيم الإقتصاد البريطاني، من خلال مزارع القطن في مصر كما إستغلتهم في مشاريعها داخل مصر لاسيما مد الخط الحديدي من القاهرة إلى السويس الذي انتهت منه 1858م.

كما إستفادت من بعض أحداث العالم كالحركة الإنسانية المناهضة للرق ولاستغلال الانسان في أوروبا بوجه عام وفي بريطانيا بوجه خاص<sup>2</sup>، ونشوب الحرب الاهلية الأمريكية (1861-1864) م بالولايات المتحدة الأمريكية بين ولايات الشمال والجنوب والذي كان سببها نظام الرق التي إعتدته الولايات الجنوبية لاستغلاله في زراعة القطن والذي جعلها في مواجهة مع الولايات الشمالية التي تسعى لأنهاءه في الولايات الجنوبية مما أدى إلى إندلاع حرب بينهما<sup>3</sup>.

أدت هذه الحرب إلى ظهور ما يسمى بالمجاعة القطنية في بريطانيا، إذ انكشفت زراعة القطن في الولايات المتحدة الأمريكية، لأن الولايات الجنوبية اضطروا إلى إستبدال زراعة القطن بزراعة الحبوب مما أجبر بريطانيا، إلى أن ترسل بيعته إلى سعيد باشا تفاوضه بخصوص توسيع زراعة القطن في مصر، وأنها مستعدة لتقديم الخبرة الفنية في ذلك ومستعدة لأن تشتري جميع مقادير الأقطان التي تزرعها مصر، وكان هذا العرض يتمشى مع مصلحة مصر الاقتصادية إضافة إلى أن جميع مصانع بريطانيا تعطلت مما أجبرها على مفاوضة سعيد باشا و المعارضة الشديدة لنظام السخرة، الذي غيب عن حقولها في زراعة القطن إلى أكثر من 60 ألف فلاح<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> نفسه، ص111.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص283-284.

<sup>3</sup> عمر عبد العزيز عمر، التاريخ الأوروبي والأمريكي الحديث، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية-مصر، 2000، ص334.

<sup>4</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص283.

لكن سعيد باشا لم يستجب لعرض الحكومة البريطانية ولم يستغل الفرصة الذهبية التي أتاحت للاقتصاد المصري، وعالج الموقف على الوجه المعكوس، باستمرار زيادة التدفق البشري في أواخر سنة 1861م، أما في العام التالي فقد شهد أكبر تدفق أدمي في تاريخ الشركة، حيث كان يتراوح عدد سكان عمال السخرة كل بين 20 ألف و22 ألف شهريا<sup>1</sup>.

أقيم إحتفال كبير في 12 نوفمبر 1862م حضره أعيان مصريون وعلماء دين مسلمون ومسيحيون وقناصل الدول في مصر، ووقف ديليسبس قائلاً: «باسم صاحب الجلالة محمد سعيد باشا أصدر أمري بدخول مياه البحر المتوسط إلى بحيرة التماسح بفضل الله ونعمته» وبذلك أقامت الشركة دليلاً مادياً ضد المعارضة البريطانية التي تنادي باستحالة حفر القناة ولاسيما شق عتبة الجسر التي تعد أكبر عقبة في البرزخ<sup>2</sup>.

نستخلص مما سبق أن بداية حفر قناة السويس قد واجهتها عدت عراقيل، ساهمت في تعطيل مواصلة تنفيذ المشروع، حيث عارض الباب العالي وبريطانيا تنفيذ المشروع على أرض الواقع، كما وُجّهت عدت دعايات لسعيد باشا مانح الامتياز وحيكت مؤامرات من أجل عزله، ورغم هذه العراقيل إلا سيرورة العمل تمت بعدما دعم الوالي سعيد باشا الشركة ووقف إلى جانبها لتخطي هذه العراقيل، فسخر شعبه لخدمة الشركة التي إستغلت هذه الخدمة البشرية أبعش إستغلال، فعانى العمال المصريون من جراء هذا النظام المتعسف في حقهم، لتقف بريطانيا مرة أخرى في وجه المشروع مستغلة نظام السخرة، إلا أن كل محاولاتها لم تؤثر في سيرورة العمل، فتواصل تنفيذ المشروع عن طريق تجنيد العمال المصريين الذي أصابهم العديد من الأمراض والأوبئة من جراء المعاملة السيئة، والأكل الذي لا يضمن ولا يغني إضافة للأعمال الشاقة.

لم ينتهي المشروع وما زال في بداية إنجازه، فهل إستمر على هذه القواعد والأنظمة المتعسفة ضد الشعب المصري أم هناك رأي آخر غير الموازين، هذا ما سيتم الإجابة عليه في الفصل الموالي.

<sup>1</sup> الشناوي، المرجع السابق، ص ص 310-311.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 288.



## الفصل الثالث:

# إستكمال مشروع قناة السويس وافتتاحه في عهد

## الخدوي إسماعيل

أولاً: مساعي إسماعيل الخديوي لتحسين شروط امتياز القناة.

ثانياً: تحكيم نابليون الثالث على النزاع بين الحكومة المصرية وشركة القناة والموقف البريطاني منه.

ثالثاً: موافقة السلطان العثماني على المشروع.

رابعاً: افتتاح القناة وأهميتها.



أولاً: مساعي اسماعيل الخديوي لتحسين شروط امتياز القناة:

### 1. وصول إسماعيل الخديوي إلى الحكم:

لم يشهد سعيد باشا إكمال المشروع الضخم حيث وافته المنية يوم 18 جانفي 1863م فأقيمت المراسيم اللازمة لدفنه بعدها اعتلى حكم مصر إسماعيل باشا (1863-1879)م<sup>1</sup>، الذي كان في الثانية والثلاثين من عمره وأقيم حفل التهنائي بارتقائه سدة أبيه وجده<sup>2</sup> وقد امتاز هذا الوالي الجديد لمصر بالذكاء والطموح والوطنية وبعد النظر فقرر إستكمال عمل جده محمد علي في إستقلال مصر عن القسطنطينية، ويجعل منها دولة حديثة مزدهرة وعلى مدار ستة عشر عاما من حكمه إستطاع إسماعيل أن يحقق إنجازات عديدة وأن يُكوّن إمبراطورية عربية تكون بوابة تصل بين الشرق والغرب<sup>3</sup>، وبعد انتهاء إحتفال التهنائي سعى القنصل الفرنسي في مصر دي بوفال لمقابلة إسماعيل باشا وتقديم تهاني نابليون الثالث بتوليته الحكم وردّ إسماعيل باشا عليه بقوله «أرجو أن تشكر باسمي جلالة الإمبراطور على تهانيه وأن تؤكد لجلالته أنني رجل رزين وأنه كان مخطئا في ظني بأني شخص لا يمكن الركون إليه»<sup>4</sup>.

أراد القنصل الفرنسي أن يستوضح منه عن موقفه حول القناة، فأجابه إسماعيل باشا بوضوح أنه سيرى أولاً رأي السلطان صاحب السيادة على البلاد، فقاطعته القنصل قائلاً: «إنّ طلب تعليمات من الباب العالي معناه إنتظار تلك التعليمات من الحكومة البريطانية والإجابة التي ترد

<sup>1</sup> إسماعيل باشا: حكم مصر خلال الفترة الممتدة بين عامي (1280-1296) هـ، (1863-1879) م، ونجح في الحصول على لقب الخديوي من الدولة العثمانية، وعمل الخديوي إسماعيل على تطوير المؤسسات التعليمية في مصر وإنشاء الطرق وشق القنوات والسكك الحديدية والتوسع في زراعة القطن وتصديره إلى الاسواق العالمية، شهدت فترة حكمه افتتاح قناة السويس والدخول في ضائقة مالية تسببت في تراكم الديون على مصر.... ينظر احمد عبد اللطيف أحمد سودان وآخرون، المرجع السابق، ج 23، ص332.

<sup>2</sup> إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا من سنة 1863م إلى سنة 1879م، مكتبة مدبولي، القاهرة- مصر، 1416هـ-1996م، ص20.

<sup>3</sup> أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص345.

<sup>4</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص 297.

منها معلومة لسموكم»<sup>1</sup>، من خلال هذا الرد أراد القنصل أن يثبت أن قرار الباب العالي مقترن بقرار بريطانيا.

إلا أن إسماعيل باشا طمأنه أنه يود إتمام مشروع القناة شرط أن تكون القناة لمصر لا أن تكون مصر للقناة، واستحسن المبادرة التي تتابعها الشركة كثيرا وتعهد بالتعديل الذي يرضي جميع الأطراف<sup>2</sup> ثم بدأ عملهم عقد إتفاق مع الشركة على أن تعمل الحكومة المصرية على حسابها ومصاريفها جزء قناة المياه العذبة، التي تبتدئ من القاهرة إلى الوادي حتى لا يحصل إشكال بين الحكومة المصرية والشركة بهذا الخصوص وحتى تبقى الأطنان على ضفتي القناة لمصر لا لشركة أجنبية<sup>3</sup>، وعلى إثر ذلك أرسل إسماعيل باشا مذكرة إلى الباب العالي بواسطة مبعوثه نوبار بك مؤرخة في 22 جانفي 1863م أشار فيها إلى إلحاح القنصل الفرنسي لمعرفة موقفه من شركة قناة السويس، وطلب في نهاية المذكرة من الباب العالي أن يصدر أمراً واضحاً يمكن أن يعتمده في الرد على كل من يسأل عن موقفه من القناة.

## 2- خطته إزاء قناة السويس:

منذ إعتلاء إسماعيل باشا حكم مصر كان أهم ما يشغل باله هو مشروع قناة السويس لكونها من أكثر المسائل السياسية، التي واجهته في بداية حكمه فأرسل نوبار باشا إلى القسطنطينية يطلب من السلطان فرمان التصيب وفي الوقت نفسه كان مكلفاً بمهمة سرية وهي أن يخبر السلطان برغبة إسماعيل باشا، في الاتفاق على منهج عام في مصر وتركيا حول مسألة القناة<sup>4</sup>، وبمجرد أن علمت بريطانيا بهذا الاتفاق أسرع لنصح السلطان بأن يصدر أوامر وتعليمات من شأنها أن تفشل المشروع نهائياً وفي نفس الوقت كان الأوروبيون يتطلعون إلى ما

<sup>1</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص 298.

<sup>2</sup> , ETAT DE LA QUESTION DU CANAL DE SUEZ, Extrait AU BUREAU de la revue BRITANNIQUE , numéro 34 de mars 1864, PARIS, p9.

متاح على الرابط: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62105970/f15.vertical>، تاريخ الزيارة 2018/5/28م، الساعة 19:34.

<sup>3</sup> محمد طلعت حرب، المصدر السابق، ص 80.

<sup>4</sup> انجلوا ساماركو، المصدر السابق، ص 359.

سيؤول إليه مصير القناة بعد وفاة سعيد باشا المعروف بمساندته للمشروع<sup>1</sup>، والواقع أن إسماعيل باشا تيقن أن القناة تنجز بسواعد الفلاحيين المصريين وأن معظم ما ينفق عليها من أموال مصر فتمنى في صميمه لو تتخلى الشركة عن المشروع وهو يقوم باستكماله لكي تعود فائدته على مصر دون تدخل أي دولة، لكن هذا كان سوى تمنى فالواقع المرير أنه يعرف حق المعرفة نوايا ديليسبس وأنه لن يتخلى عن المشروع حتى لو اضطره ذلك إلى النضال والقتال من أجله، فحصر فكره في العمل على إزالة ما في الإمتياز الممنوح له من بنود مجحفة في حق المصريين والحكومة المصرية، فلو ساهم هذا العمل في تنحي الشركة عن المشروع مقابل تعويض كان خيرا، وإن لم توافق الشركة على التخلي عن المشروع فإنه بهذا العمل يكون قد فك القيود التي قيدت حكومته<sup>2</sup> والتي سبق التطرق إليها من خلال سرد بنود امتياز الشركة فشرع إسماعيل باشا يعمل على إلغاء جزء منها ولكي لا يثير غضب فرنسا وإمبراطورهم ولا يساهم في إفلاس الشركة منحها مبلغ 2,000,000 جنيه كان مستحقا على سعيد باشا ثمنا لأسهم إشتراها، عددها 188,642 سهم.

وبقي مصرًا على حرمان الشركة من بعض مزاياها والضغط عليها من جميع الجوانب إذ طلب من الباب العالي سنة 1863م في مذكرة أرسلها أنه يرغب في إنقاص عدد العمال الذين يُسَخرون في عمل القناة، وأن تسترد الحكومة المصرية جميع الأراضي الممنوحة للشركة من قبل سعيد باشا سنة 1856م، فصادف هذا الإقتراح إرتياحا لدى الباب العالي، ولاسيما أن بريطانيا كانت تسعى وراء تنفيذه<sup>3</sup> فاستغلت هذه النقطة التي أثارها إسماعيل باشا ضد شركة القناة حول نظام السخرة معتقدة أنه سيكون حليفا لموقفها ضد مشروع قناة السويس إلا أن حقيقة إسماعيل باشا كانت على العكس من ذلك لأنه كان مقتنعا بشكل تام بفائدة القناة وأهميتها لمصر.

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 298.

<sup>2</sup> إلياس الأيوبي، المرجع السابق، ص ص 352-353.

<sup>3</sup> عمر الاسكندري وسليم حسن، تاريخ مصر من الفتح العثماني إلى قبيل الوقت الحاضر، مر الكابتن ا.جسفنج، مكتبة مدبولي، القاهرة-مصر، 1416هـ-1996م، ص 213.



تأخر الباب العالي في الرد على إسماعيل باشا، مما دفعه للإجتهد من نفسه في تغيير بعض شروط الامتياز التي يرى أنها مجحفة في حق البلاد فسعى إلى إبلاغ الشركة بشروطه التالية:

**أولاً:** التقليل من عدد العمال المصريين إلى ستة الاف عامل بدلاً من تسخير عشرين ألف عامل إذ يضر ذلك بمصلحة البلاد عامة والزراعة خاصة، فضلاً عن زيادة الأجور لهم، وشرط إسماعيل في إنقاص العمال يعني رغبته في إلغاء نظام السخرة الذي لا يتفق مع مبادئ الإنسانية.

**ثانياً:** إلغاء شرط إمتلاك قناة المياه العذبة، التي كلفت الشركة بمقتضى العقد بإنشائها واستغلال ري الأراضي المملوكة للأفراد على جانبيها مقابل أجر تقتضيه منهم بحسب تقديرها<sup>1</sup>.

**ثالثاً:** إلغاء ملكية الشركة لجميع الأراضي التي ترى أنها في حاجة إليها لحفر القناة وإنشاء القناة العذبة وإعفاؤها من دفع الأموال الأميرية عليها وحجته في ذلك أن قوانين الدولة العثمانية الخاصة بالملكية العقارية لا تجيز التنازل للأجانب عن ملكية الأراضي والعقارات.

**رابعاً:** إضطرار الحكومة إلى نزع ملكية الأراضي المملوكة للأفراد إذا احتاجت إليها الشركة لاستغلال إمتيازها.

كادت هذه الالتزامات التي وضعها الخديوي إسماعيل باشا، أن تقضي على المشروع في نظر الشركة لأن كل أمالها من أجل إتمام المشروع هي جلب العمال المصريين بكثرة وبدون أجر كما هدد إسماعيل باشا الشركة بتوقيف العمل إن لم ترضى بهذه الالتزامات<sup>2</sup>.

ومن جهتي نظري في هذه النقطة فإن الخديوي إسماعيل إستطاع بسياسته الذكية أن يتجاوز مبدئياً العقبات المتمثلة في حذف الامتيازات المجحفة المتعارضة مع مصالح الحكومة المصرية وأن يظهر صرامته ووطنيته في أحقية المشروع لمصر وأن يتفق مع السلطان على إتباع سياسة جديدة لحل كل المشاكل المتعلقة بالقناة وسوف نتطرق لهذه السياسة في الأحداث الموالية للموضوع.

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 301.

<sup>2</sup> عمر الاسكندري وسليم حسن، المرجع السابق، ص 213.

مما لا شك فيه أن الخديوي إسماعيل بفضل حنكته وبداهته إتخذ عدة تدابير لسيطرة على مشروع قناة السويس من جميع الجوانب، وقد عرفنا فيما سبق أن الباب العالي لم يصادق على عقود الامتياز الأول سنة 1854م والامتياز الثاني 1856م تتعلق بقناة السويس على الرغم من مساندته للمشروع، وبخصوص ذلك قدم إسماعيل باشا عريضة يلتمس فيها سرعة الحصول على تعليمات، وبعد ذلك بين الباب العالي الأسباب التي منعت من تصديق عقود الامتياز، من خلال مذكرة تتضمن المقترحات التي قدمها حول مسألة قناة السويس ومن ثم إرسالها إلى السفراء العثمانيين بلندن وباريس حتى يقدموها إلى حكومات تلك الدول.

إستهل السلطان حديثه أنه لن يترك الوالي دون أن يوافيه بالإرشادات التي يطلبها وأنه لا يعارض المشروع مدام سيخدم مصالح الجميع، ومن الممكن أن يوافق فقط في حال حصوله على ضمان أن الاتفاقيات الدولية ستضمن له الحيادية التامة عن مضيق البوسفور<sup>1</sup> والدردينيل<sup>2</sup> بالإضافة إلى إلغاء نظام السخرة المدمر للزراعة المصرية ويتعارض مع قوانين الإمبراطورية ويستتكره الوالي الجديد، وإلغاء المستعمرات الأجنبية المتوقع إقامتها على طول ساحل القناة، وإن شعرت الشركة بعد إلغاء هذه الالتزامات أنه لم يعد لها مصلحة نفي إستمرار الأعمال فسيكون السلطان على إستعداد أن يعرضها عن النفقات التي تحملتها وسيتولى هو تنفيذ المشروع بالإتفاق مع الوالي<sup>3</sup>، وبينما كان الباب العالي يتخذ هذا الموقف تجاه حكومتي فرنسا وبريطانيا في هذه الأثناء سافر إسماعيل باشا للإسطنبول في 19 فيفري 1863م وتلقى الترحاب من طرف

<sup>1</sup> مضيق البوسفور: مضيق يقع بالكامل في تركيا، ويفصل ما بين أوروبا واسيا كما يصل البحر الاسود ببحر مرمرة، يبلغ طوله حوالي 30كلم وتقع اسطنبول على الضفة الغربية الأوروبية منه... ينظر محمد صبري السوربوني، الإمبراطورية المصرية في عهد إسماعيل والتدخل الانجلو/فرنسي (1863-1879)، تر ناجي رمضان عطية، مرا وتق أحمد زكريا الشلق، المركز القومي للترجمة، دب، 2010، ج1، عدد أجزاءه 2، ص99.

<sup>2</sup> مضيق الدردنيل: هو ممر مائي دولي يربط بحر ايجة ببحر مرمرة، يبلغ طوله حوالي 61كلم وعرضه يتراوح بين 1,2 الى 2 كلم وقد اعتنت الدولة العثمانية بتحسينه فبنت القلاع على جانبيه حتى أصبح منيعا.. ينظر سامي بن عبد الله المغلوث، أطلس تاريخ الدولة العثمانية، مكتبة الامام الذهبي، الكويت، 1435هـ-2014م، ص109. متاح على الرابط:

<https://ia800403.us.archive.org/8/items/153577c/153577c.pdf>، تاريخ الزيارة 30-04-2018، الساعة

السلطان، والتقى بالسفير البريطاني "هنري بلور" وتبادلنا أطراف الحديث عن قناة السويس خاصة نظام السخرة الذي أعلن إسماعيل باشا على إلغائه وصرح بأن قناة السويس تمثل كارثة كبرى على مصر ويجب أخذ الحيطة والحذر، لتجنب وقوع الضرر وأنه يتبع أوامر السلطان وإذا ما رفض الوالي الجديد إرسال المصريين إلى ساحات الحفر فإن الشركة تستطيع إستقدام عمال فرنسيين وهو أمر اشد خطورة من تسخير الفلاحين في حفر القناة وهي مسألة دقيقة للغاية على حسب قوله وأنه لا يملك من القوة ليواجه فرنسا<sup>1</sup>.

أبان هذا الحوار للسفير البريطاني أن موقف إسماعيل باشا حول مشروع القناة يختلف تماما عن الموقف البريطاني الذي إعتقد أن تولية إسماعيل باشا الحكم هي فرصة سانحة للقضاء على المشروع<sup>2</sup>، فبدأ السفير البريطاني بتهديد إسماعيل باشا قائلاً: «لو أن بريطانيا أرادت إمتلاك مصر لاستولت عليها منذ أمد بعيد... ولكننا فضلنا بقاء مصر بمنأى عن أي نفوذ أجنبي وان تظل في يد الوالي والباب العالي فإذا كانا مجرد ستار يخفي ورائه اغتصابا أجنبيا فإن من الأفضل الاسراع بإخراجهما من مصر»<sup>3</sup>.

وأثناء وجود إسماعيل باشا في إسطنبول التقى أيضا بالسفير الفرنسي دي موستيه وجرى الحديث بينهما عن مشروع قناة السويس، وصرح إسماعيل باشا عن رأيه أنه أكثر تحمسا للمشروع من ديليسبس، فمشروع القناة أضخم مشروع في العالم، وذنو فائدة عظيمة لمصر وطمأنه بأن عمليات الحفر لن تتعرض لأي تعطيل<sup>4</sup>، وفي طي الحديث أبدى السفير الفرنسي مساندة فرنسا لإسماعيل باشا، لإحداث التغيير في نظام وراثة الحكم في مصر وبالمقابل لا تريد من إسماعيل باشا إلا تقديم المساعدة الفعالة للإسراع في تنفيذ المشروع<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 302.

<sup>2</sup> المستر جورج يانج، تاريخ مصر من عهد المماليك إلى نهاية حكم إسماعيل، تع علي أحمد شكري، مكتبة مدبولي، القاهرة- مصر، دس، ص 283.

<sup>3</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص 303.

<sup>4</sup> المستر جورج يانج، المرجع السابق، ص 283.

<sup>5</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 303.

ومن هنا نرى مهارة إسماعيل باشا في التعامل مع بريطانيا وفرنسا؛ حيث إستغل معارضة بريطانيا لنظام السخرة الذي يملكه ليصل إلى غايته وهي تعديل شروط الامتياز المجحفة ومن جهة أخرى بين لفرنسا حماسه لإنجاز المشروع.

### 3- اتفاقيات مارس 1863م:

بعد عودة إسماعيل باشا إلى مصر التقى بدليسبس في 11 مارس 1863م وبين له أنه أكثر عزمًا على إنشاء القناة، وأبرم اتفاقين مع الشركة كان الاتفاق الأول في 18 مارس 1863م<sup>1</sup>. وضح فيه إسماعيل باشا تحمل الحكومة المصرية مهمة شق قناة المياه العذبة الممتدة بين النيل ووادي الطميلات، ومن جانبها تنازلت الشركة لصالح الحكومة المصرية عن حقوق إمتلاك الأراضي، التي منحها عقد الامتياز الثاني الصادر في جانفي 1856م أما الاتفاق الثاني فكان في 20 مارس 1863م، وكان ماليا بين فيه تنظيم دفع الأقساط من ثمن الأسهم المستحقة على الحكومة المصرية التي لم تدفعها في عهد سعيد باشا بسبب إفلاس الخزانة المصرية<sup>2</sup>.

### - موقف بريطانيا من إتفاقيات مارس 1863م:

شعرت بريطانيا بخيبة أمل شديدة من هذين الاتفاقيين، ولاسيما السفارة البريطانية في إسطنبول التي أبدت استيائها من قنصلها كولكهون في مصر، لأنه لم يتخذ أي خطوة لمنع هذا الاتفاق، أما هنري بلور السفير البريطاني في إسطنبول فقد وصف هذين الاتفاقيين "بالإجراء الأحمق والغامر"، وفي الوقت نفسه أرسلت الوزارة الخارجية البريطانية مذكرة لإسماعيل باشا تخبره فيها بأنه قد تحدى السلطان العثماني بعدم إنتظار قراره وتسرع في عقد إتفاقيين يحققان فوائد لشركة أكثر من مصر.

حيث الإتفاق الأول أزاح عن كاهلها عبئا ثقيلا لم تكن لتتحمله، فضلا عن أن حفر القناة العذبة سيوقعها في مشاكل مع أصحاب الأراضي، أما مكسبها من الاتفاق الثاني فهو ضمان

<sup>1</sup> لمزيد من التفاصيل عن الاتفاق ينظر، مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، ج1، المرجع السابق، ص 276-277. ينظرالملحق رقم8.

<sup>2</sup> انجلاو ساماركو، المصدر السابق، ص 366.

الحصول على دينها<sup>1</sup>، فقامت بريطانيا بتهديد السلطان العثماني أنه في حالة موافقته على المشروع فإنه لن يتوقع من الدول الأوروبية العظمى أن تحافظ على مبدأ سلامة أراضي الإمبراطورية العثمانية، باعتباره مبدأ عام<sup>2</sup>.

فأصدر الباب العالي بضغط من بريطانيا مذكرة في 2 افريل 1863م، وأرسلها إلى إسماعيل باشا جاء فيها أنه بالرغم من عدم رغبة الباب العالي القضاء على المشروع، إلا أنه لن يوافق عليه إلا إذا ضمن الحياد للقناة، وألغيت السخرة ذات النتائج الخطيرة على الأراضي الزراعية، كما أصرّ الباب العالي على إعادة كافة الأراضي التي منحت للشركة إلى الحكومة المصرية، وحددت هذه المذكرة مهلة ستة أشهر لقبول هذه الشروط أو التنازل عن العمل للحكومة المصرية<sup>3</sup>. ويتضح من هذه المذكرة التي أرسلت إلى إسماعيل باشا أن الباب العالي أوضح موقفه لأول مرة اتجاه مشروع قناة السويس.

قرر السلطان عبد العزيز (1830-1876) م<sup>4</sup> في تلك الأثناء، زيارة مصر بصحبة فؤاد باشا وزير الحربية والقبطان محمد باشا، وحاشية إمبراطورية ضخمة ضمت ابنه الأمير يوسف عبد العزيز وفي القاهرة قضى السلطان عشرة أيام لقي خلالها الكثير من مظاهر الحفاوة والإكرام<sup>5</sup>. أثارت هذه الزيارة حيرة الأوروبيين وحاول هنري بلور قنصل بريطانيا في إسطنبول إجباط الرحلة لكي، لا تؤثر سياسة ديليسبس في السلطان فيستدرجه إلى قبول وجهة نظره الخاصة

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 306-307.

<sup>2</sup> أحمد عبد الرحيم مصطفى، علاقات مصر بتركيا في عهد الخديوي إسماعيل (1863-1879) م، دار المعارف، الإسكندرية-

مصر، 1968م، ص 13، متاح على الرابط الاتي: <https://www.slideshare.net/mosaadramadan/ss-53037061>

التاريخ 30-04-2018، الساعة 22:12.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 306.

<sup>4</sup> السلطان عبد العزيز: حكم الدولة العثمانية من (1861م إلى 1876م، في عهده دخلت السكة الحديدية الإمبراطورية العثمانية لأول مرة كما طبعت الاوراق النقدية عوض النقود الذهبية، وفي سنة 1863م زار السلطان مصر وكان أول سلطان يقوم بذلك منذ فتح مصر سنة 1517م، كما زار بريطانيا سنة 1867م ... ينظر سامي بن عبد الله بن أحمد المغلوث، المرجع السابق، ص 594.

<sup>5</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 306-307.

بمشروع القناة<sup>1</sup>، إزداد النشاط البريطاني والفرنسي في مصر ليحافظ كل منهما على موقفه من مشروع القناة، فخشية أن تؤدي زيارة السلطان إلى تأثره برجال شركة قناة السويس أرسل سير هنري بلور سكرتيره ستيفنس ليشد أزر كلكهون وأشارت الحكومة البريطانية على قنصلها العام بمصر بأن يبذل جهده لإقناع الوالي بإلغاء الإتفاقيين وتوجه كلكهون لمقابلة فؤاد باشا يوم وصوله إلى الإسكندرية وأكد له أن الحكومة البريطانية ستساعد الباب العالي، بكل قوتها إذا ما إضطر إلى إرغام الوالي على الطاعة، وفي اليوم التالي قابل كلكهون الوالي وصرح له بأن مسلكه فيما يتعلق بالقناة قد سبب غضب كل من الباب العالي وبريطانيا، وأن لديه أوامر فحواها أن الاتفاقيين المعقودين غير قانونيين لأنهما يناقضان التأكيدات التي سبق له أن قطعها له ولسفير بريطانيا في إسطنبول<sup>2</sup>.

كما صرح له بأن الحكومة البريطانية، ستقف في جانب حقوق الباب العالي ثم توجه كوكلهون إلى فؤاد باشا وأشار عليه بتوجيه نظر الوالي، إلى طاعة أوامر الباب العالي أما الحكومة الفرنسية، فلم تكن مقتنعة بخلو زيارة السلطان من دوافع سياسية فأصدر وزير الخارجية الفرنسية السيد دروين دي لويس تعليماته إلى قنصل فرنسا العام في مصر السيد تاستو وكلفه بمراقبة نشاط السلطان، وأن يتبين ما إذا كانت ثمة قرارات متعلقة بقناة السويس تتخذ دون علم فرنسا<sup>3</sup>.

فأرسل موستيه قنصل فرنسا في إسطنبول إلى تاستو الموجود بمصر، يخبره بالظروف التي كانت سائدة بإسطنبول قبل مغادرة السلطان إلى مصر، حيث تعرض هذا الأخير إلى ضغط شديد من طرف السفير البريطاني من أجل القضاء على مصالح فرنسا في قناة السويس ولهذا فما كاد إسماعيل باشا يخبر تاستو بضغط كوكلهون عليه، حتى توجه القنصل الفرنسي إلى مقابلة فؤاد باشا الذي تهرب بقوله أنه لا يرى في السلطان وحاشيته سوى ضيوف على مصر، ولمح له أنه لا يمكن أن يبرم شيئاً إلا في إسطنبول فرد تاستو بأن فرنسا لا تقر بالمفاجئات، إذا ما تعلق الأمر

<sup>1</sup> أحمد عبد الرحيم مصطفى، المرجع السابق، ص32.

<sup>2</sup> نفسه، ص35.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص307.

بقرارات لا تراعى فيها وجهة نظرها وكان هذا التصريح الصادر من تاستو بمثابة تحذير لفؤاد باشا، ولهذا فقد ذهبت مجهودات القناصل البريطانيين سدا لأنهم لم يستطيعوا أن يحصلوا على إتفاق أو تصريح يؤيد الموقف البريطاني، أما إسماعيل باشا فقد رفض أن ينقض الإتفاقيين وبيّن أن شأن القناة أصبح أمرا واقعا بالفعل، لهذا لم تضيف رحلة السلطان إلى مصر شيئا في مسألة قناة السويس<sup>1</sup>.

ثانيا: تحكيم نابليون الثالث على النزاع بين الحكومة المصرية وشركة القناة والموقف البريطاني منه:

### 1- أسباب النزاع والموقف العثماني منه:

إمتثل الوالي الجديد لأوامر السلطان المذكورة في مذكرة 2 افريل 1863م، وأبلغ ديليسبس بذلك من خلال خطاب ليبلغه بفحوى مذكرة الباب العالي، وليحثه على روح التعاون من أجل إتمام المشروع بمأمن وخالي من الصعوبات، وأضاف في ذلك الخطاب أنه مرتبط بمهلة ستة أشهر لتفاهم مع الشركة وفي حال عدم التفاهم فان أمر المشروع سيعود للباب العالي وبذلك سيخرج من سلطتي يدي، وبذلك فإسماعيل باشا لا يؤد الوصول إلى هذه النقطة لأن من وجهة نظره أن الإقتراحات التي كلف نوبار باشا بتقديمها للإمبراطور الفرنسي باسم إسماعيل بشا، كفيلة بإرضاء كل المصالح المتعلقة بالمشروع الضخم<sup>2</sup>.

فبينما كان نوبار باشا يستعد لتوجه لفرنسا أسرع في هذه الأثناء ديليسبس الذي كان موجودا بالإسكندرية بإرسال تليغرافا، وخطابا إلى دوق البوفيرا نائب رئيس الشركة ليحثه على أن يوصي أعضاء الشركة بعدم الدخول مع نوبار باشا في أي مباحثات حول شؤون الشركة، وبعد إنتقاله شخصيا إلى فرنسا لم يرد ديليسبس أن يعير أي إهتمام للإقتراحات التي جاء بها نوبار باشا مما دفع هذا الأخير إلى شن هجوم على الشركة في الصحافة بالعديد من المقالات التي أكد فيها أن الشركة قائمة على أساس غير قانوني.

<sup>1</sup> أحمد عبد الرحيم مصطفى، المرجع السابق، ص ص 32-33.

<sup>2</sup> أنجلوا ساماركو، المصدر السابق، ص 371.

وعلى إثر هذا الهجوم قام أعضاء إدارة الشركة بمحاكمة نوبار باشا بتهمة الإساءة لسمعة الشركة من خلال ما نشره في المقالات، ولكن نوبار باشا دافع عن نفسه بقوله أن سمعته تعرضت للإهانة وفي الأخير صدر الحكم ببراءته، وفي 12 أكتوبر 1863م كتب نوبار باشا إلى رئيس شركة القناة، محددًا مطالب إسماعيل باشا في النقاط التالية:

- أن يقتصر عدد العمال المصريين على ستة آلاف فقط.
- زيادة أجورهم إلى فرنكين لكل عامل في اليوم، لكي يعوض الفلاح ما يخسره من ترك بلده وارضه وما يبذله من جهد للعمل في حفر القناة.
- إلغاء إمتياز ملكية الشركة للأراضي، وفي المقابل تأخذ الحكومة المصرية على عهد بإتمام القناة العذبة، وأن تعوض الشركة قيمة النفقات التي بذلتها في الجزء التي أنشأته.

وعلى الفور عقد مجلس إدارة الشركة جلسة طارئة، حيث ناقشوا الإقتراحات وأقروا بأنها غير مقبولة وتهدف إلى تدمير الشركة ولذا تمّ رفضها<sup>1</sup>، واشتد بذلك الجدل بين الشركة والحكومة المصرية حول تلك الشروط فأخذ ديليسبس يهدد الحكومة المصرية بأنها لو إستمرت على هذا الموقف سوف تكون هي المسؤولة عن نتائجه وما يترتب عليه من خسائر، وكانت حجة إسماعيل باشا في ذلك أن الحكومة غير ملتزمة بشروط أخلت الشركة نفسها بها، من خلال عدم دفعها الأجور المتفق عليها للعمال فدبرت الشركة وأنصارها حركة فكرية ضد مصر واوليها فقامت بإلقاء الخطب تنديدا وتهديدا، وما أثر على الحكومة المصرية هي تلك الخطبة التي ألقاها البرنس جيروم في 11 فيفري 1864م بباريس، التي حضرها جمع غفير من جميع الفئات والمستويات، وكانت فحوى تلك الخطبة تهكم ووعيد وخاتمتهما نصح للشركة بالتصالح مع الحكومة المصرية، فكان الطرفان يطعنان في بعضهما أشد الطعن واستأجر كلاهما فريقا من الجرائد لتدافع عن رأيه<sup>2</sup>. إستمرت الشركة في إنجاز حفر القناة، متجاهلة موقف الحكومة العثمانية التي أعلنت أنه إذا لم تستجب الشركة لشروطها فإنها ستستخدم القوة لإيقاف العمل في القناة وبذلك لم يتم التوصل

<sup>1</sup> انجلوا ساماركو، المصدر السابق، ص ص 374-375.

<sup>2</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص ص 85-86.



إلى تفاهم مباشر بين الحكومة المصرية وشركة القناة وفي الوقت نفسه كانت فترة الستة أشهر التي منحها الباب العالي توشك على الإنتهاء ولأن إسماعيل كان حريصا على أن يثبت حسن النية كما يتضح من خطابات نوبار، لجأ إلى الإمبراطور ليطالب منه التدخل بود وصداقة لتسوية موضوع النزاع<sup>1</sup>.

يتضح لنا من خلال سير الأحداث، أن كل من إسماعيل باشا والدولة العثمانية كانا يتحاشيان مواجهة الحكومة الفرنسية في مسألة القناة، وأن كلاهما كان هدفه الإحتماء بالآخر فالدولة العثمانية كانت تتفادى الإصطدام بالحكومة الفرنسية، في موضوع القناة بقرار حاسم تتخذه من تلقاء نفسها، واعتمدت على توضيح موقفها من خلال ما يقرره إسماعيل باشا كي تصوره أنه هو الذي جعلها تتخذ قرار معاد للقناة، ومن ثم فرنسا وعلى العكس بالنسبة لإسماعيل باشا الذي سعى إلى التقرب من الدولة العثمانية لمساندته في أي قرار ولأنها الأقدر على مواجهة الحكومة الفرنسية.

## 2- تحكيم نابليون الثالث وتدابيره:

أمام تلك المواقف المتضاربة بين الطرفين التجأ التحكيم للفصل فيها إلى الإمبراطور نابليون الثالث الذي كان مساندا لمشروع القناة، وقد عرضت تفاصيل الخلاف على الإمبراطور في أربعة نقاط أساسية:

(1) النقطة الأولى: بتخصيص العمال الذين تستخدمهم الشركة بعدد 20,000 عامل وادعاء الشركة بأن لها الحق في مطالبة الحكومة المصرية بتعويض في حال توقفها عن تقديم هذا العدد.

(2) النقطة الثانية: تختص بملكية الشركة لقناة المياه العذبة، التي تعهدت بإنشائها وإستغلال ري الأراضي المملوكة للأفراد على ضفتيها مقابل أجر تأخذه منهم حسب تقديرها.

(3) واختصت النقطة الثالثة: بملكية الشركة لكافة الأراضي التي تحتاجها من أجل حفر القناة وإنشاء القناة العذبة، وإعفائها بصفة دائمة من دفع الأموال الأميرية عنها وكذا ملكيتها

<sup>1</sup> انجلوا ساماركو، المصدر السابق، ص 376.

لكافة ما تستصلحه وتزرعه من الأراضي، مع إعفائها من دفع الأموال الأميرية عنها لمدة عشر سنوات.

(4) النقطة الرابعة: إضطرار الحكومة إلى إنتزاع الأراضي المملوكة للأفراد متى إحتاجت إليها الشركة لاستغلال إمتيازها<sup>1</sup>.

كما قام إسماعيل باشا بتوجيه خطاب إلى الإمبراطور لكي يدحض به الأكاذيب والإفتراءات المتداولة ضده، فيما يخص مسألة قناة السويس وموقفه السياسي بوجه عام، كما وضع في الخطاب، أنه موافق على أي قرار يصدر من طرف الإمبراطور من أجل فك النزاع وأنه يسعى إلى مساندة، مشروع يعود بالفائدة على العالم بأسره ومصر بوجه خاص، وقد أبدى الإمبراطور أنه على أتم الاستعداد من أجل تسوية الخلاف، وطلب من الوالي مهلة شهرين قبل وقف إرسال العمال الذين كانوا ممنوحين للشركة<sup>2</sup>.

وبعد النظر في تفاصيل الخلاف أمر الإمبراطور نابليون الثالث، بتشكيل لجنة إمبراطورية برئاسة ثوفنيل للبحث في المشاكل والخلافات، التي حدثت بين إسماعيل باشا وشركة القناة لغرض وضع قواعد التحكيم، واجتمعت اللجنة في باريس في أواخر حزيران 1864م وحضر الاجتماع ديليسبس رئيس مجلس إدارة الشركة، ونوبار باشا مندوب الوالي إسماعيل باشا، وبعد عدة إجتماعات درست فيها اللجنة جميع المستندات والوثائق أصدرت تقريراً رفعتة إلى الإمبراطور وبناء على ذلك التقرير أصدر الإمبراطور في 6 تموز 1864م حكمه التالي<sup>3</sup>:

(1) إبطال حق الشركة في مطالبة الحكومة المصرية، بتقديم العمال المصريين وإلزام الحكومة مقابل ذلك بتعويض مالي تدفعه للشركة ومقداره 38000000 فرنك (1.520.000 جنيه).

<sup>1</sup>المستر جورج يانج، المرجع السابق، ص304.

<sup>2</sup> انجلوا ساماركو، المصدر السابق، ص377.

<sup>3</sup>أحمد عبد الرحيم مصطفى، المرجع السابق، ص ص43-44.

(2) تنازل الشركة للحكومة المصرية عن كل حق في قناة المياه العذبة، والتزام الحكومة بإتمامها مع إحتفاظ الشركة بحق الانتفاع بها، وإلزام الحكومة مقابل ذلك التنازل بدفع تعويض للشركة قدره 16000000 فرنك (640000 جنيه).

(3) جعل الأراضي المملوكة للشركة واللازمة للمشروع 23000 هكتار، منها 10.264 هكتار على جانبي القناة البحرية و 9.600 هكتار للقناة العذبة وثلاثة آلاف هكتار لمباني الشركة.

(4) إعادة الأراضي التي اتضح عدم لزومها للمشروع ومساحتها 60000 هكتار مقابل تعويض تدفعه الحكومة، وقدره 30000000 فرنك (1.200000 جنيه)<sup>1</sup>.

وبذلك يصبح مجموع التعويضات بل الغرامات التي فرضت على إسماعيل باشا أن يدفعها للشركة، دون أي دعامة قانونية، بسبب عدم حصوله مسبقا على موافقة الباب العالي، وقدرت هذه التعويضات بـ 84000000 فرنك فرنسي ما يعادل 3.360000 جنيه مصري، تدفع خلال مدة 16 سنة.

وهكذا خرجت مصر من ذلك القرار بخسارة فادحة، تقدر بنصف رأس مال الشركة تقريبا الذي كان ثمانية ملايين جنيه، وشاء الحكم الصادر بأن تتحمل مصر هذه الأعباء الثقيلة في بداية نهضتها، لا لذنب إرتكبه ولكن سعيد باشا شاء أن يضع توقيعه، على إتفاق عرضه عليه صديقه ديليسبس دون أن يكلف نفسه عناء قراءته<sup>2</sup>.

وقد وصف الحفناوي نابليون الثالث بالقاضي الغير شريف، وحكما غير نزيه، ولا تضي عليه صفات الشرف والحكم الذي أصدره حكم باطل، وما كان يجب تنفيذه بأي حال ولكنه نفذ في مصر بين نهاية سنة 1865م وبداية سنة 1866م، ونهبوا المال نهبا كان سببا مباشر في خسائر مصر المالية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 316.

<sup>2</sup> المستر جورج يانج، المرجع السابق، ص 287.

<sup>3</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج 1، ص 357.

وبمجرد أن عُرف القرار التحكيمي في مصر، حتى ترك إنطبعا مؤلما ليس فقط على المستويات الرسمية والشعبية فحسب، بل في المستعمرات الأوروبية<sup>1</sup> أيضا فقد رأى الجميع أن هذا التحكيم يعد ظلما مجحفا وبيننا لمصالح مصر لحساب الشركة، في حين تؤكد العبارات التي لخص بها ديليسبس القرار التحكيمي على مدى رضاه التام هو والشركة: «لقد جعلت قوة هذا التدخل وعدالته الكبيرة أعمالنا في منأى عن جميع العقبات الطبيعية من أجل إستكمال المشروع، وهذا التحكيم يوفق بين المنافع السياسية ومنافع الشركة، ويؤدي إلى شعور عام بالرضا، لزوال بعض الخلافات التي طالما إنتظرنا حلها، وذلك حتى نتفرغ تماما لتنفيذ العمل الذي سيضمن من الان فصاعدا للمساهمين أفضل المزايا»<sup>2</sup>.

إن نابليون الثالث حينما قضى في النزاع بين الحكومة المصرية والشركة كانت مسألة القناة عنده هي مسألة فرنسا بل مسألة حياة أو موت بالنسبة لفرنسا، وكانت شركة قناة السويس في نظره هي شرف فرنسا، ووجب عليه عند الحكم في هذه القضية أن يلبس رداء القاضي العادل إلا أنه إنحاز للطرف الفرنسي جاعلا القضية قضية فرنسا<sup>3</sup>.

### 3- موقف بريطانيا من حكم نابليون الثالث:

واجهت بريطانيا حكم الإمبراطور بعاصفة من الحملات العدائية لم تثرها المبالغ المالية الكبيرة، التي كان على مصر أن تدفعها بل مساحة الأراضي المسموح بها للشركة، وقد أعلنت وزارة الخارجية البريطانية أن حكم نابليون الثالث هدفه إستعماري، لفصل مصر عن ممتلكات الدولة العثمانية لذلك وجب على السلطان العثماني، ألا يمنح فرمان الموافقة إلا إذا أنقصت

<sup>1</sup> مازال نص الحكم غير معروف للعامة بالرغم من أن النقاط الرئيسية لهذا الحكم قد تم نشرها في الصحف العامة، واحتوت على حوارات مطولة في هذا الشأن، ويتضح من خلال الحالة العامة للشعب أن حكم الإمبراطور يخدم المصالح الفرنسية فقط بالإضافة إلى اهداره المتعمد لحق مصر وواليها، والجدير بالذكر أن تصرف الطرفين لا يخدم إلا المعارضين للقناة، وبالأخص الحكم الفرنسي الذي لا يمثل أهمية كبيرة ولكن الظلم البين لهذا الحكم سوف يثير سخط معظم الأوروبيين المقيمين في مصر وغير متحيزين وذوي الفكر الراجح... ينظر أنجلو ساماركو، المصدر السابق، تهميش رقم (1)، ص 384.

<sup>2</sup> نقلا عن أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص 384.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 317.

مساحة الأراضي الممنوحة للشركة، بحيث تمنحها الأراضي التي تفي بحاجة المشروع لا أكثر من ذلك ولا أقل<sup>1</sup>.

نبه هنري بلور السفير البريطاني في إسطنبول، الباب العالي إلى أن الأراضي التي حكم بها نابليون الثالث لصالح شركة القناة، من شأنها أن تمكن الشركة، من السيطرة على النقاط المهمة بما فيها المدن المقامة على القناة ولا سيما بور سعيد والسويس وغيرها، كما حذر الحكومة العثمانية من أن المواقع اللاسلكي وغيرها التي أنشأتها شركة القناة ماهي إلا حصون فرنسية مقنعة<sup>2</sup>.

ومن الملاحظ أن بريطانيا سابقا قد اتخذت نظام السخرة ذريعة لمعارضة المشروع ولكن مع تحكيم الإمبراطور، الذي وافق على إلغائه مقابل عدة شروط تثقل الكاهل المالي للحكومة المصرية، جعلت بريطانيا هنا حجتها لمعارضة المشروع هي الأراضي الممنوحة للشركة التي نبهت أنها تمهيد للإستعمار الفرنسي، في حين أن موقف إسماعيل باشا كان واضحا منذ توليه مسألة قناة السويس وهو إنهاء مسألة العمال (نظام السخرة)، فحقق تلك الرغبة كما إسترد جزء من الأراضي الممنوحة للشركة، ورغم هذه الظروف إلا أن بريطانيا واصلت معارضتها بشدة ومزاد مساندها في ذلك هو تقرير المبعوث العثماني عثمان باشا نوري رئيس أركان الحرب، بعد الزيارة التي كلف بها إلى مصر من طرف الباب العالي وأبدى حماسته للمشروع وعند تجوله على طول منطقة برزخ السويس قرر أن القناة بحاجة إلى 1785 هكتاراً من الأراضي.

أما قناة المياه العذبة فإنها بحاجة إلى 615 هكتار مما يدل أن حكم الإمبراطور مبالغ فيه مبالغة كبيرة، أما عالي باشا وزير الخارجية العثمانية فصرح بأنه لا يريد نقض جوهر حكم الإمبراطور بشرط ألا يسمح باستغلال هذه الأراضي، إستغلالاً تجارياً أو بيعها.

<sup>1</sup> عبد الرحيم مصطفى، المرجع السابق، ص44.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص318.

## - زيارة الأمير عبد القادر لبرزخ السويس:

زادت زيارة الأمير عبد القادر لبرزخ السويس<sup>1</sup> من شكوك عالي باشا حيث كان الأمير متجهاً لأداء فريضة الحج وفي طريقه قامت شركة قناة السويس بدعوته وأثناء فترة إقامته من 2 إلى 28 جانفي 1864م، لقي كل ترحيب والإهتمام من طرف ديليسبس وفي دمياط زار المنشآت وتوجه إليه الموظفون الفرنسيون وأبدى إعجابه بالمشروع ووجه إليهم هذه الكلمات المتضمنة كل التشجيع الحار قائلاً: «بتحيتكم أيها السادة أحيي الرجل الملهم من الله، وأنتم بعملكم مع الرجل الشهم ديليسبس تستحقون إعراف العالم كله بحسن صنيعكم»<sup>2</sup>.

واهتم الأمير إهتماماً كبيراً بالأعمال المنفذة، وعبر عن إعجابه لكل ما شاهده وحث على تشجيع مستخدمي الشركة منوها بعظمة المشروع وعبقورية مبتكره قائلاً: «هنا يتم بعث مصر، هذه التي اشتهرت في الازمنة القديمة بأرضها الغنية المعطاء وأوابدها الضخمة حتى هذه اللحظة كنت أنظر إلى رجال عصرنا، كأناس ضعفاء غير قادرين على فعل شيء إلا التقليد، لكنني أعترف اليوم أنهم يتجاوزون في جدارتهم رجال العصر القديم العزة للسيد ديليسبس وليعنه الله على إتمام العمل الذي شرع به»<sup>3</sup>.

عدّ ديليسبس وأعضاء شركة القناة زيارة الأمير عبد القادر لبرزخ السويس دعماً للمشروع وبناءً على ذلك فوض مجلس إدارة الشركة ديليسبس، أن يقدم للأمير هدية عبارة عن منزل وأرض واقعين في منطقة بير أبي بلح، وهي مكان بين التل الكبير والاسماعلية<sup>4</sup> زارها الأمير بعد عودته من مكة هذه الزيارة أزعجت الوالي إسماعيل باشا والحكومة المصرية وشكا الأمر للباب العالي، مما حدا بديليسبس أن يتهم القنصل البريطاني العام في مصر بأنه هو الذي قام بتحذير الوالي من

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص320.

<sup>2</sup> نقلاً عن برونو إتبين، الأمير عبد القادر الجزائري، تر: ميشيل خوري، دار عطية للنشر، بيروت-لبنان، 1997، ص412. متاح على الرابط التالي:

<https://archive.org/stream/Abdelkader/Al-emirAbdelkader#page/n413/mode/2up>، التاريخ 6-5-

2018م، الساعة 22:09

<sup>3</sup> نفسه، ص414.

<sup>4</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص321.

الأمير عبد القادر: «إنّ السياسة التي حاولت دون جدوى منع تنفيذ القناة البحرية، لم تنقطع عن إثارة شكوك إسماعيل باشا ضد عبد القادر»<sup>1</sup>.

علم هنري بلور بشكوى إسماعيل باشا فشنّ حملة على الشركة واتهمها بأنها تتصرف بالأراضي التي تمنعها منها فقرات تحكيم الإمبراطور مما جعل السفير الفرنسي ضعيف الحجة أمام هذا الموقف، غير أن الخديوي إسماعيل كان لديه سبب آخر لم يفصح عنه لرفض أو على الأقل تأجيل الموافقة، إنما لم تفت قنصل فرنسا ملاحظته، وهو أن توقع إستقرار الأمير عبد القادر في مصر يسبب الذعر للخديوي فأثناء إقامته في القصر الذي أُستضيف فيه، كان يعج دائما بالوفود العربية والأشراف والشيخ وغيرهم من الشخصيات المسلمة وأدرك الخديوي أن إستقراره سيؤثر تأثيرا قويا على سلطانه<sup>2</sup>.

ويتضح أن الهدية التي منحت للأمير التي كانت عبارة عن قطعة أرض من طرف ديليسبس، قد هددت بأزمة خطيرة في العلاقات العامة لشركة قناة السويس مع الحكومة المصرية كما اتخذتها بريطانيا موضوعا جديدا لإتهام الشركة بأنها تتصرف بالأراضي المصرية كما تشاء وعلى أي حال غادر الأمير عبد القادر متجاوزا كل ما قيل ويقال في أمر الهدية المقدمة له ليجنب جميع الأطراف التصارع الذي قد يحدث بسبب ذلك<sup>3</sup>.

أُعيدت كامل الملكية العقارية المتنازل عنها سابقا للشركة إلى الحكومة المصرية في بداية عام 1866م، وكانت ملكية بير أبو بلح من بين الملكيات المستعادة وفقا لإرادة إسماعيل عند ذلك بلغ ديليسبس عبد القادر برسالة ذكر له فيها أن الملكية التي وُهبّت له قد تمّ إستعادتها من طرف حكومة الخديوي، ولم يتأخر جواب الأمير عبد القادر الذي كان مفعما بعزة النفس والمودة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص322.

<sup>2</sup> برونو إتيين، المرجع السابق، ص 422-423.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 325.

<sup>4</sup> برونو إتيين، المرجع السابق، ص434.

ثالثاً: موافقة السلطان العثماني على المشروع:

### 1- إتفاقيات 1866م:

استمرت بريطانيا في عرقلت أعمال تنفيذ المشروع، فحثت الباب العالي على أن يقترح إتفاقيات مع الشركة، تختلف شكلا ومضمونا عن القرار الإمبراطوري، واستمرت المفاوضات حوالي عامين استطاع خلالها إسماعيل باشا أن يقدم أدلة وبراهين تدل على صلابته وقوة إرادته في قراراته حول قناة السويس<sup>1</sup>، وفي 30 جانفي 1866م وقع إتفاقا مع شركة قناة السويس يقضي بتحديد مواعيد الأقساط المقدرة لأداء قيمة التعويضات المحكوم بها للشركة.

كما يقضي هذا الإتفاق على استخدام الأراضي المخصصة لها بإعتبارها تابعة للقناة، والتنازل للحكومة المصرية عن قناة المياه العذبة وجميع المباني والمنشآت والأعمال الفنية التابعة لها، مقابل دفع ثمنها كما نص الإتفاق على بيع الأراضي الواقعة في الوادي للحكومة المصرية بثمان قدره عشرة ملايين فرنك فرنسي (حوالي 400 ألف جنيه مصري)، ومن حق الحكومة إحتلال أي جهة في الأراضي المعتبرة حرما للقناة، وأي موقع حربي لازم للدفاع عن البلاد، بشرط أن لا يؤدي هذا الإحتلال إلى إعاقة الملاحة في القناة، وأن تنشأ الحكومة مباني كالبريد والتكنات والجمارك وغيرها، بشرط أن تراعي كل ما تقضى به ضرورة الانتفاع بالقناة، وأن تدفع للشركة المبالغ التي أنفقتها على تلك الأماكن<sup>2</sup>.

قوبل هذا الإتفاق بالاستحسان في كل من بريطانيا والباب العالي الذي إقترح عمل اتفاقية جديدة بما تقرر وتعرض عليها لاعتمادها، وفعلا تمت هذه الاتفاقية في 22 فيفري 1866م بين إسماعيل باشا وديلييسبس بالنيابة عن الشركة، وصدر الفرمان بالتصديق عليها في 19 مارس 1866م<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> انجلوا ساماركو، المصدر السابق، ص 392.

<sup>2</sup> عبد الرحيم مصطفى، المرجع السابق، ص 54.

<sup>3</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص 85. (ينظر الملحق رقم 9).



كانت هذه الاتفاقية تلخص كل الاتفاقيات السابقة بين الحكومة المصرية وشركة القناة، وما حَكَمَ به نابليون ليأخذ الكل شكلاً نهائياً تصادق عليه الحكومة العثمانية، فحفظ إسماعيل باشا فيه لحكومته الحق في أن يشرف البوليس المصري على عموم القناة البحرية وتوابعها وملحقاتها ليقر الأمن ويقيم حدود الشرائع والقوانين فيها، كما أنه حفظ حق المرور والمواصلات، والتجارة والناس جميعاً بدون دفع أي رسوم في المناطق التي تختارها حكومته على ضفاف القناة<sup>1</sup>.

ولإعتبار الشركة مصرية ولو أنها مكونة من عناصر دولية، إتفق الخديوي معها على أن يكون الفصل في المنازعات الناشئة بين أفرادها والخاصة بتكوينها، من إختصاص المحاكم الفرنسية أما فيما عدا ذلك من المنازعات من إختصاص المحاكم المحلية دون غيرها<sup>2</sup>، وبذلك إعتبرت بريطانيا أن لهذا الإتفاق أهمية سياسية عظيمة بحسبها أنه قضى عن الأخطار الناجمة عن حصول الشركة على إمتيازات إقليمية في مصر<sup>3</sup>.

ويتضح أن إسماعيل باشا قد نجح في أن ينتزع من شركة القناة، كل هيمنة وسيطرة على جزء كبير من منطقة القناة قد تبغى فيه أمراً سياسياً، ويجعلها مجرد شركة تجارية تخضع لقوانين الدولة المصرية، وعلى الرغم من أن إسماعيل باشا ضحى بأموال كبيرة وغرق بديون أجنبية، إلا أنه أنقذ مصر من تكوين دولة داخل دولة<sup>4</sup> ممثلة بشركة القناة التي كانت تملك الاف الهكتارات من الأراضي المحيطة بالبرزخ ذي الأهمية الإستراتيجية فضلاً عن إستغلالها لقناة المياه العذبة من أجل ريّها<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> إلياس الايوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا من سنة 1863م إلى 1879م، مكتبة مدبولي، القاهرة-مصر، د س، ج 8، ص 366.

<sup>2</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص 347.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص332.

<sup>4</sup> هذه المرحلة سبقت الثورة العربية وكانت أصولها المباشرة والفورية، هي التدخل الأجنبي المتمثل في فرنسا وبريطانيا اللتان فرضتا وزرين أجنبيين على إسماعيل باشا وابتعدتا عن إدارة الشؤون العامة لمصر، فقد كانتا تريدان إستعادة الأراضي التي فقدتاها وإقامة نظام جديد مع رجل جديد... ينظر محمد صبري السوربوني، نشأة الروح القومية المصرية (1863-1882) م، تر: ناجي

رمضان عطية، مر وثق: أحمد زكريا شلق، المشروع القومي للترجمة، القاهرة-مصر، 2006م، ص229.

<sup>5</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص334.

تشكلت لجنة جديدة من أجل تعيين الأراضي اللازمة للمشروع واشترك فيها مندوبون بريطانيون، وكذلك مندوب عينه فيرديناند ديليسبس، ومثل الحكومة المصرية نوبار أما باشا وسرور باشا فمثل الدولة العثمانية<sup>1</sup>، وتلقى تعليمات من الباب العالي تقضي بملاحظة ما إذا كان وضع الأراضي التي يسمح بها في المستقبل للشركة من شأنه أن يهدد سلامة مصر، أو حياد القناة أو المصالح التجارية للدول الأخرى<sup>2</sup>.

قامت اللجنة بالكشف اللازم في منطقة القناة، وانتهت بتحديد مساحة خمسين ألف هكتار أي حوالي مائة وعشرين ألف فدان، وقالت أنها ضرورية للمشروع، واعتبرت ذلك تحديدا للأراضي التي تناولها قرار التحكيم الصادر من نابليون الثالث<sup>3</sup>.

حققت بذلك هذه الاتفاقية صفقة مربحة للشركة حيث سيطرت على الأراضي التي تحتاجها بدون خسائر مالية، أضف إلى ذلك فوزها بعدة تعويضات من الاتفاقيات السابقة.

## 2- صدور فرمان السلطاني بموافقه على المشروع:

حقق إتفاق 22 فيفري مطالب الباب العالي، وبذلك تراجعت معارضته للمشروع والتي كانت على الدوام تتماشى مع المعارضة البريطانية التي ضعفت هي الأخرى تدريجيا، بعد موت رئيس الوزراء البريطاني لورد بالمسترون، وواجه خلفاءه صعاب داخلية لم تمكنهم من إتباع سياسة خارجية نشطة، وبعد أن خفت المعارضة على المشروع واستوفى الباب العالي مطالبه بمقتضى الإتفاق صدر فرمان<sup>4</sup> السلطاني في 19 مارس 1866م<sup>5</sup>، معلنا شرعية المشروع<sup>6</sup> ومما جاء في

<sup>1</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص341.

<sup>2</sup> أحمد عبد الرحيم مصطفى، المرجع السابق، ص53.

<sup>3</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص342.

<sup>4</sup> يذكر ديليسبس قصة صدور فرمان السلطان على الوجه الآتي: "عندما كان الإمبراطور نابليون الثالث يزعم زيارة الجزائر، توجهت الهيئة السياسية لتوديعه في محطة باريس وعندما مر فؤاد باشا سفير الباب العالي وقف الإمبراطور واستفسر عما إذا كان للدولة العثمانية، ما يدفعها إلى عدم الرضى عن فرنسا، وحين دهش السفير رد عليه الإمبراطور قائلا: "كيف لا وهي لا تود ارضاء السيد ديليسبس؟" وحين اعترض السفير فاه الإمبراطور وهو يركب العربة بكلمة "فرمان"، فلم يمضي 15 يوما حتى صدر فرمان السلطاني... ينظر أحمد عبد الرحيم مصطفى، المرجع السابق، تهميش رقم 3، ص ص55-56.

<sup>5</sup> ينظر الملحق رقم10.

<sup>6</sup> نفسه، ص55.

الفرمان: «بما أن تنفيذ العمل العظيم الذي من شأنه أن يمنح التجارة والملاحة تسهيلات جديدة عن طريق شق قناة، بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر هو من أهم الأمور المرغوب فيها في هذا العصر، عصر العلم والتقدم فقد جرت منذ مدة عدة محادثات مع الشركة التي تطلب تنفيذ هذا العمل، وانتهت إلى ما يتفق في الحال والاستقبال مع حقوق الباب العالي المقدسة والحكومة المصرية... وبعد قراءته وقع تصديقنا الشاهاني»<sup>1</sup>.

يمكن القول أنه بعد صدور الفرمان السلطاني أصبح إستكمال المشروع بدون عقبات وتحققت رغبة إسماعيل الخديوي، في أن تكون القناة تابعة لمصر لا أن تكون مصر للقناة، وجعل شركة القناة خاضعة للقوانين المصرية بعد هذه الاجراءات أجريت أعمال حفر القناة بموافقة جميع الاطراف إلى غاية نهاية المشروع وافتتاحه.

### 3- الأزمة المالية التي مرت بها الشركة قبل الافتتاح:

إستمر العمل في قناة السويس إلا أنه كان بطيئاً، لأن الشركة أهدق بها خطر الإفلاس وكان ديليسبس يراوغ جانباً من رجال البورصة، وتجار المال فقد أصبحت قيمة السهم في البورصة في عام 1867م، تساوي مئتين وخمسين فرنك، أما قيمة السهم الحقيقية فتبلغ خمسمئة فرنك، ولم يجد ديليسبس مخرجا من ذلك إلا أن يعقد قرضاً ويصدر سندات دين في فرنسا نفسها، وبالفعل حصل على موافقة الحكومة الفرنسية<sup>2</sup> التي أصدرت بباريس سندات قيمتها 100 مليون فرنك، وكان ذلك في 25 سبتمبر 1867م ولكن هذا القرض باء بالفشل بعد عام من فتح باب الإكتتاب<sup>3</sup>.

صادف ذلك الظرف العصيب الذي ألمّ بالشركة، أن أقيم معرض عالمي في باريس حضره إسماعيل باشا تلبية للإمبراطور نابليون الثالث، كما كان في المعرض نفسه السلطان العثماني عبد العزيز، وجذب هذا المعرض جماهير من الزائرين، كان من بينهم الأمير عبد القادر وملوك أجانج

<sup>1</sup> نقلا عن مصطفى الحنفاوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص 351.

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص342-343.

<sup>3</sup> أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص404.

كقيصر روسيا، وملك بروسيا وملك بلجيكا وشاه إيران... الخ<sup>1</sup> فاستغل ديليسبس هذه الفرصة، ونشر دعاية عن أعمال القناة، وعرض خريطة بارزة عن القناة كما عرض نماذج للأجهزة التي تستخدم في العمل وصورا كثيرة وإعلانات متنوعة<sup>2</sup>.

وبفضل تلك الدعاية النشيطة إرتفعت أسعار أسهم الشركة في باريس، كما سعت الشركة أيضا في مصر، إلى وسائل أخرى تدر عليها أموالا قد تتقدها من الإفلاس، لذا لجأت مرة أخرى للوالي، الذي وافق على توفير المال لها شرط أن يتم إلغاء الامتيازات والحصانة التي حصلت عليها الشركة، وفي تلك الظروف تم توقيع معاهدين بين الحكومة المصرية والشركة بتاريخ 23 أبريل 1869م<sup>3</sup>، وبموجب المعاهدة الأولى تنازلت الشركة عن الاعفاءات الجمركية للشركة التي كانت تتمتع بها حتى ذلك الوقت على جميع البضائع، المستوردة من أجل احتياجاتها، وبالتالي فإن جميع البضائع الواردة للشركة، بدءا من 1 أكتوبر 1869م ستكون خاضعة لنفس الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع التي يستوردها أي من الرعايا المصريين.

حددت المعاهدة الثانية الموقعة في اليوم نفسه، تفاصيل بيع الأراضي وأنشأت لهذا الغرض إدارة خاصة تسمى إدارة الأموال والأموال العامة العائدة إلى الدولة<sup>4</sup>، وبفضل رعاية الحكومة المصرية بل واليهما الخديوي إسماعيل باشا شخصيا، ومعونته للشركة تمكنت من أن تمضي بأعمال الحفر لإكمال المشروع، أما بريطانيا فحرصت كل الحرص أن تظل بعيدة عن المناقشات والمعاهدات الأخيرة، التي تمتاز بطابع الإدارة الداخلية، بين إسماعيل باشا وشركة القناة، فلم يكن يعينها إلا الصراع السياسي في مصر بوجه عام والقناة بوجه خاص<sup>5</sup>.

فبعد حملاتها الواسعة وتهجمها على المشروع ومعارضته، وكذلك على ديليسبس تغير موقفها إذ أصبحت تثني عليه وعلى المشروع وتعظم قدره، وسعى البريطانيون إلى كسب وده فدعوه إلى

<sup>1</sup> برونو إيتين، المرجع السابق، ص 437.

<sup>2</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج 1، ص 363.

<sup>3</sup> ينظر الملحق رقم 11.

<sup>4</sup> أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص 404-405.

<sup>5</sup> نفسه، ص 409.

بريطانيا، وفي وليمة عشاء حضرها الكثير من الخطباء الذين أظهروا في تلك الدعوة عظمة المشروع وعظمة ديليسبس، وجلس بجواره اللورد ستراتفورد دي ريد كليف سفير بريطانيا السابق في إسطنبول، الذي كان العدو اللدود له وللمشروع وجاء هذا السفير ليقدم التهاني مع المديح والاطراء لديليسبس، ووعدا ديليسبس بأن يطلقوا على المشروع قناة ديليسبس بدلا من قناة السويس، فالساسة الأوروبيون لهم القدرة على التقلب من حال إلى حال وفق مصلحتهم<sup>1</sup>، ويتضح من خلال الموقف البريطاني الجديد أنه قد أعطى دعما جديدا لشركة كي تسرع في إنجاز أعمالها في المشروع.

#### رابعاً: إفتتاح قناة السويس وأهميتها:

##### 1- حفل الافتتاح وتكاليف إنجازها ماديا وبشريا:

##### أ. حفل الافتتاح:

أنهت فرنسا سنة 1869م مشروع قناة السويس، التي تربط بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر في شبه جزيرة سيناء، وأصبحت كطريق بديل للعبور للهند حيث إستغلها التجار البريطانيون لتوسيع الاقتصاد البريطاني في الهند<sup>2</sup>، بعد حل كل المشاكل والأزمات وإنهاء كل المعارضات، وتسوية جميع الحسابات القائمة بين الشركة والحكومة، لم يبق أمام المشروع أي عقبات تعرقه، بل أصبح الكل يسانده ويدعم إتمامه، وقبل موعد الافتتاح سعى الخديوي إسماعيل إلى التفاهم مع شركة القناة بشكل نهائي، وسد كل الثغرات كي لا تستطيع أن تنفذ منها مستقبلا وكي لا تخرج عن أغراضها التجارية، وبناءً على ذلك عقد إتفاقية مع الشركة في 23 افريل 1869م تضمنت البنود التالية:

- ابتداءً من اكتوبر 1969م، تدفع الشركة الرسوم الجمركية لكل ما تستورده من لوازم مقاوليها وعمالها وموظفيها، كما تتنازل عن الاعفاءات الجمركية المنصوص عنها في البند 14 من عقد الامتياز الأول المؤرخ في 5 جانفي 1856م، كما لها الحق في إستخراج

<sup>1</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص345-346.

<sup>2</sup> Hunter Simmons, The Suez Canal crisis: End of the British Empire in the Middle East, 2007, p1.

الأحجار والجير والجبس، اللازمة لإنشاء وصيانة الأعمال من المحاجر المملوكة دون أن تدفع عن ذلك أي رسم<sup>1</sup>.

- تنظيم استخدام الأراضي التابعة للقناة البحرية بالاتفاق على الشكل والكيفية وهي 10214 هكتار، يزداد عليها 300 هكتار على مساحة بور سعيد، على أن تقدر المزايا الناتجة للحكومة من ذلك باتفاق الطرفين، بمبلغ عشرين مليون فرنك، فضلا عن عشرة ملايين أخرى مقابل تنازل الشركة للحكومة المصرية عن كافة الأبنية المقامة، في منطقة البربخ من مستشفيات ومباني ومخازن وأن تسلم هذه العقارات المتنازل عنها للحكومة خالية من كل شجار أو نزاع<sup>2</sup>.

يوم 15 افريل 1869م تمّ ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، وافتتحت القناة للملاحة في 17 نوفمبر من العام نفسه، كان الخديوي إسماعيل الطامح دائما في أن يجعل من دولته دولة قوية مزدهرة، يرى في إتحاد البحرين الذي شارك فيه، هو إعلان بدخول مصر ضمن التيارات الدولية الكبرى، بالإضافة إلى أن القناة حلقة ربط بين مختلف أنحاء العالم أما الخديوي فبالنسبة له كانت تبدو كأداة فعالة للحضارة والتقدم، فقد اعتقد أن افتتاح القناة للملاحة سيعطي لمصر مركزا جديدا في أعين الدول الأوروبية، فرأى إستغلال هذا الحدث لإضفاء الشهرة والمركز لاسمه وحُكمه وليمزيد من أسهمه لدى الباب العالي<sup>3</sup>.

بعد ذلك زار الخديوي إسماعيل باشا الأشغال الجارية بالقناة وأكد على مواضبة المتابعة وأنه لا شيء يعيق المهمة من أجل إنجاز المشروع العظيم<sup>4</sup> ثم سافر إلى أوروبا لدعوة ملوكها لحضور

<sup>1</sup> ولمزيد حول تفاصيل هذا الاتفاق ينظر، مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص ص (371.367).

<sup>2</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 347-348.

<sup>3</sup> أنجلوا ساماركو، المصدر السابق، ص 420.

<sup>4</sup> G. NICOL, INAUGURATION DU CANAL DE SUEZ "Voyage Souverains"1870, p7.

متاح على الموقع التالي: <http://suezcanal.bibalex.org/Presentation/Book/Books.aspx>، تاريخ الزيارة

2018/5/28، الساعة 21:02م.

حفل افتتاح القناة<sup>1</sup>، فأبحر من الإسكندرية إلى البندقية تحف به حاشية كبيرة جدا، وأقام في أوروبا زمنا يدعوا الملوك والأمراء<sup>2</sup>، فلبى ملوك أوروبا دعوة الخديوي حيث قرر نابليون الثالث أن يُمثّل بالإمبراطورة أوجيني في إحتفالات التدشين، في فيينا وعد الإمبراطور فرونسوا جوزيف أن يحضر شخصيا، وفي برلين قرر غليوم بروسية أن يمثله الامير ولي العهد وزوجته، وفي لاهاي وعد ملك البلاد المنخفضة، أن يرسل أيضا ولي عهده وزوجته وفي روما عهد فيكتور-عمانويل بهذه المهمة إلى أخيه دوق داوست، أما بقية الملوك فقد إختاروا كممثلين لهم سفراء، أو رجال دولة كما قام الخديوي بدعوة بعض الشخصيات بصفتهم الشخصية، خاصة بعض رجال الادب والفانيين كما كان للشركة مدعوها الخاصون وفي المقام الأول من هؤلاء المدعوين الأمير عبد القادر<sup>3</sup>، وأقام الخديوي إسماعيل لهذه المناسبة الحفلات الفخمة وجهاز ثلاث منصات خشبية مكسوة بالحرير والديباج، خصص أكبرها في الوسط للملوك والأمراء وكبار الشخصيات، التي رافقه في الجلوس فيها ديليسبس والإمبراطورة أوجيني، وفرنسوا جوزيف إمبراطور النمسا وملك المجر وولي عهد بروسيا، وسفير بريطانيا وروسيا بإسطنبول، والأمير عبد القادر<sup>4</sup>.

أما المنصة الثانية التي تقع على يميني المنصة الملكية فقد خصصت لعلماء الدين الإسلامي يتقدمهم الشيخ مصطفى السقا شيخ الازهر والشيخ محمد المهدي العباسي مفتي الديار المصرية وخصصت المنصة الثالثة وهي على الجهة اليسرى للمنصة الملكية لرجال الدين المسيحيين يتقدمهم السنيور بوير الرسول البابوي ومعه بطريارك كنيسة القصر الامبراطوري في باريس<sup>5</sup>، وكان قد حضر لافتتاح القناة ثم لعقد قران فرديناند ديليسبس على هلين دي براجارد<sup>1</sup>، أما

<sup>1</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص 87.

<sup>2</sup> أحمد شفيق باشا، قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر، ط1، مطبعة حوليات مصر السياسية، القاهرة، د س، ص 74.

متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:210537>، تاريخ الزيارة 19 ماي 2018م، الساعة 14:55.

<sup>3</sup> برونو إثنين، المرجع السابق، ص 438.

<sup>4</sup> سامي بن عبد الله المغلوث، المرجع السابق، ص 600.

<sup>5</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص 349.

السلطان العثماني فلم توجه إليه الدعوة ولم ينبه أحد من رجاله لتمثيله، بل قام سفير بريطانيا إلى جانب حضوره نائباً عن بلاده بإعلان نيابته عن السلطان العثماني في حفلة افتتاح قناة السويس كما تم دعوة أصحاب التجارة الكبرى، وكتاب الصحف العالمية ومراسليها، ووصل عدد المدعوين إلى ستة آلاف نسمة تكلفت الدولة المصرية بنفقات سفرهم، في الذهاب والإياب وأجور الفنادق بمصر، وكل ما يلزمهم<sup>2</sup>.

والجدير بالذكر أن عدم دعوة السلطان العثماني جعلت الخديوي عرضة لانتقادات واسعة داخل الدولة العثمانية، على أساس أن الخديوي تجاوز حدود اللياقة بعدم مراعاته لحقوق السيادة العثمانية على مصر، التي تستلزم أن تكون دعوة افتتاح قناة السويس باسم السلطان العثماني دون غيره، وأثار ذلك أيضاً سفراء الدولة العثمانية في الدول التي زارها الخديوي، مما جعلهم يوجهون له عدة أسئلة إستفهامية تنبهه فيها على أنه قام بأمر كثيرة دون أن يعلم الدولة العثمانية عنها بحكم أنه تابع لها<sup>3</sup>.

ويتضح لنا من ذلك أن الخديوي أراد أن يثبت للسلطان العثماني والعالم أن مشروع قناة السويس هو مشروع مصري بحت لا يمد بأي صلة للسلطان العثماني الذي ماظلة في مساندة المشروع، فضلاً عن أن الخديوي كان يسعى إلى التوصل لتوقيع إتفاق لإعلان حياد قناة السويس وحرمان الباب العالي من حقوق السيطرة عليها<sup>4</sup>.

بعد أن تم دعوة الملوك والأمراء وصلت في نوفمبر 1869م الفرقاطة "لي فورين" التي كان على متنها الأمير عبد القادر، ورسد في ميناء بور سعيد قبل يومين من وصول اليخت الامبراطوري " العقاب" الذي يقل من القسطنطينية الإمبراطورة أوجيني بعد زيارتها للسلطان العثماني، وفي 16 نوفمبر حضر عبد القادر في الصباح الاحتفال الديني من قبل رجال الدين

<sup>1</sup> ويذكر الحفناوي أن اسمها لويس هلين اوتار ابنة قاض من جزيرة مورليس وقد ولدت بميناء سان لوى سنة 1848م، وتم عقد قرانها بدليسبس بكنيسة سان فرنسوا دي سال في الإسماعلية بعد أيام معدودة من افتتاح قناة السويس... ينظر مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص375.

<sup>2</sup> الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج1، ص374.

<sup>3</sup> محمد الصياد، المرجع السابق، ص350.

<sup>4</sup> أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص421.



المسلمين، بدأ بتلاوة آيات مباركة من الذكر الحكيم ثم خطاب لكبير علماء القاهرة، وأعقبه قداس من رجال الدين المسيحي وفقا للطقس الشرقي واللاتيني ومباركة القناة وتسبيحة شكر، ثم تلاها خطاب أسقف التويلري<sup>1</sup>، وفي المساء جرى إستقبال على ظهر " المحروسة" يخت الخديوي وإطلاق أسهم نارية، وإثارة المرفأ بالشهب المتوقدة على السفن الراسية، وقام الخديوي برحلة مع ضيوفه لمدة خمسة أيام بدأت من القاهرة حيث تعرف الضيوف على الآثار الإسلامية، والمعالم الحديثة ثم مصر القديمة، والآثار والكنائس القبطية وقصر الشمع والغابة المتحجرة والحمامات وبعد زيارة القاهرة توجه إلى صعيد مصر دامت 24يوماً<sup>2</sup>، وبعد الرحلة إستمرت لإحتفالات والمهرجانات المقامة بمناسبة الإفتتاح، لمدة أربعة أيام من 16 إلى 20نوفمبر 1869م، وتوجه السيد باوير بالحديث إلى الخديوي قائلاً: «على الرغم من الصعوبات العديدة، إلا أنك أيدت المشروع بمنتهى الشجاعة، والان تتمه بمنتهى الكرم، هنيئاً لك بنجاحك الباهر في هذه اللحظة في هذه الساعة العظيمة من تاريخ دولتك يتوجه الشرق والغرب، بالشكر لك عبر كلمتي هذه ومصر المقدر لها أن تكون أول من يجني ثمار هذا العمل الضخم...»<sup>3</sup>.

ويوم 20 نوفمبر حوالي الساعة الحادية عشر والنصف وصل يخت العقاب إلى البحر الأحمر، حيث عبرت السفينة القناة البحرية بالكامل في 16 ساعة من الإبحار دون وقوع حوادث، بعدما كان الإضطراب والقلق يسيطران على الجميع في كل مكان خوفاً من فشل حركة المرور بين البحرين، لاسيما بعد أن وقعت حادثتان قبل يوم الافتتاح بسبب العثور على صخرة في وسط القناة كانت غائبة عن أعين المهندسين<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> برونو انيين، المرجع السابق، ص439.

<sup>2</sup> أوجيست مارييت، دليل رحلة ضيوف الخديوي إسماعيل لزيارة آثار مصر بمناسبة افتتاح قناة السويس 1869 م، تر: عباس أبو غزالة، تق وتع: عبد الحليم نور الدين، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007، ص20. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:133264>، تاريخ الزيارة 25-5-2018م،

الساعة 12:20.

<sup>3</sup> نقلا عن أنجلو ساماركو، المصدر السابق، ص ص 424-425.

<sup>4</sup> نفسه، ص427.

أثناء أجواء الاحتفالات تلقى ديليسبس التهاني على مجهوداته الجبارة في إنجاز المشروع هو وبلده، فقد صدر عن البرلمان الإسباني تصريح جاء فيه «إن الإنسانية مدينة له بالفضل»<sup>1</sup>، أما مصر صاحبة القناة ومالكتها، والتي أنفقت أموالها وبذلت دماء أبنائها وجهودهم، مصر التي رعى عاھلها الخديوي إسماعيل هذا العمل وتبناه واحتفل بها إحتفالا فاقت حقيقته الخيال، لم يذكرها أحد من الملوك الذين حضروا إحتفالات الإفتتاح بكلمة الخير وتعمدوا ذلك وراحوا يمدحون في ديليسبس، أما بريطانيا في هذا الإحتفال فقد حرصت أن تبين المنافع السياسية والتجارية التي ترجوها، وهذه اللغة الدبلوماسية هي تعبير لبق عن الاستعمار وهي اللغة التي تجيدها الدول الأوروبية<sup>2</sup>.

### ب. التضحيات البشرية والنفقات المالية التي تكبدتها مصر لإتمام المشروع:

افتتحت قناة السويس الشريان المائي الحيوي، الذي يربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، ويكسب مصر مليارات الدولارات سنويا، هو نفسه الذي سالت فيه أو حوله دماء آلاف المصريين، منذ بداية الحفر في افريل 1859م حتى افتتاحها في نوفمبر 1869م، حيث راح ضحيت إنجازها حوالي 120 ألف مصري<sup>3</sup>، كما ذكر كتاب «قناة السويس ملحمة شعب ... وحلم أجيال» الذي أصدرته وزارة التربية والتعليم المصرية سنة 2014م، أن قناة السويس اشترك في حفرها ما يقارب مليون عامل واستشهد أثناء الحفر 100 ألف عامل<sup>4</sup>، وذكرت عدة مؤلفات أخرى أن رقم الضحايا يزيد على 120 ألف، وأن عدد الذين شاركوا في عمليات شق القناة يزيد عن

<sup>1</sup> نقلا عن محمد الصياد، المرجع السابق، ص353.

<sup>2</sup> مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ص377.

<sup>3</sup> محمد حسين الشيخ، دماء 130 ألف مصري جرت في قناة السويس، رصيف22، مقال متاح على

الرابط: <https://raseef22.com/politics/2016/11/01/>، تاريخ الزيارة 2018/5/25م، الساعة 13:17.

<sup>4</sup> محمود أبو النصر، قناة السويس ملحمة شعب... وحلم أجيال، مركز تطوير المناهج والمواد التعليمية، مصر، 2014-

2015م، ص6.

المليون ونصف المليون فلاح من جميع مناطق الوجهين البحري والقبلي، وتعرض الشعب المصري أثناء حفر القناة لأبشع ما يمكن أن يتعرض له بشر، وفتكت بهم الأمراض المعدية<sup>1</sup>. وإذا كانت التضحية البشرية التي قدمتها مصر للمشروع لا تقدر بثمن، فإن الأموال التي خسرها الاقتصاد المصري طوال تلك السنوات، كانت بالملايين فقد فاقت ميزانيتها في ذلك الوقت وأصبحت في دوامة الديون<sup>2</sup>، بسبب النفقات الضخمة على إنجاز المشروع وعلى حفل افتتاحه ورغم ذلك إلا أنها لم تجني ولو كلمة خير أو شكر لها أو لرجالها الذين زهقت أرواحهم في الأعمال، بل كانت كل التهاني لديليسبس وإمبراطوره وكأن مصر كتب عليها الغرم ولغيرها الغنم<sup>3</sup> أما عن مصاريف ونفقات مشروع القناة فكانت كالآتي:

- 219 مليون فرنك ذهبي لأعمال الحفر والردم والنقل.
- 14 مليون فرنك ذهبي لحواجز الأمواج ببور سعيد، ومليون فرنك ذهب لحاجز الأمواج بالسويس.
- مليون فرنك ذهبا لقواعد الضفتين الصخرية، ومليون فرنك ذهبا لملء البحيرات المرة، 241 مليون فرنك ذهبي مجموع نفقات الأعمال الخاصة بشق القناة، 46 مليون فرنك ذهبي خصص لمصاريف عمومية لإدارة أعمال عامة، و4 ملايين فرنك ذهبي للأعمال التكميلية<sup>4</sup>، أما المستر جورج يانج فقد قدر خسارة مصر في إنشاء القناة بـ 16,800,000 جنيها، وتفاصيل هذا المبلغ كانت كالآتي:
- قيمة أسهم مصر في القناة 3,462 مليون جنيه، قيمة التعويضات المحكوم بها للشركة 3,360 مليون جنيه - أما ثمن أراضي تفتيش الوادي فكانت بـ 400,000 جنيه - بلغ تعويض مدفوع للشركة بمقتضى اتفاق 23 افريل 1869م 1,200,000 جنيه - نفقات

<sup>1</sup> عبده مباشر، قناة السويس المشروع... والصراع، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2000، ص 177. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:128787> تاريخ الزيارة 18 ماي 2018م، الساعة 22:30.

<sup>2</sup> إيمان عامر، المرجع السابق، ص 6.

<sup>3</sup> طلعت حرب، المصدر السابق، ص 87.

<sup>4</sup> الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، المرجع السابق، ج 1، ص 370.

الترعة العذبة 1,200,000 جنيه - نفقات افتتاح القناة 1,400,000 جنيه - فوائد وسمسرة ونفقات التحكيم ... الخ 5,814,000 جنيه.

ليصل مجموع النفقات 16,8 مليون جنيه مصري، هذا ما خسرتة مصر من جراء إنشاء القناة وتحملت أكبر عبء من هذه النفقات، ولم تستفد منها شيء لتدخل في دوامة الديون<sup>1</sup>.

## 2- أهمية قناة السويس:

لقد شغلت القناة حيزا كبيرا في تاريخ العلاقات الدولية، خاصة السياسية والاقتصادية حيث كان لها الأثر المباشر في الأوضاع السياسية والاقتصادية في مصر، كما لعبت دورا مهما في تطور العلاقات الدولية كونها أقصر الطرق البحرية التي تربط بين الشرق والغرب، حيث بلغت مقاييسها عند الإفتتاح 8 متر عمقا و22 متر عرضا عند القاع، وحوالي 70 متر عرضا عند السطح، وبلغ طول القناة 165 كيلومتر<sup>2</sup>.

وتمّ توسيع قناة السويس عدة مرات للسماح بمرور السفن الأكبر حجما ولضمان حركة مرور أكبر، واليوم تبلغ مقاييسها 19 متر عمقا، و92 متر عرضا عند القاع و226 متر عرضا عند السطح<sup>3</sup> كما تعتبر أسرع ممر بحري يربط بين قارتي آسيا وأوروبا بالإضافة إلى أنها مصدر دخل هام بالنسبة لمصر، وتعد أطول قناة مفتوحة في العالم بدون أهوسة، وتتم في الأوقات العادية سفن يبلغ غاطسها 35 قدما وهذا يعني أن من الممكن أن تمر أكبر السفن الحربية، التي تصل حمولتها إلى عشرات الآلاف من الأطنان، وقد مرت بالقناة سنة 1955م 29 ناقلة بترول تبلغ

<sup>1</sup> المستر جورج يانج، المرجع السابق، ص295.

<sup>2</sup> ماهر حسن، 150 عاما على قناة السويس ... ممر الـ 120 ألف شهيد، جريدة المصري اليوم، العدد 1783، نشر يوم 2009/5/1م، متاح على الرابط: <https://djoj84p4hjtri.cloudfront.net/article2.aspx?ArticleID=209181> تاريخ

الزيارة 2018/5/22م، الساعة 11:06.

<sup>3</sup> أحمد عبد اللطيف أحمد سودان وآخرون، المرجع السابق، ج8، ص342.

حمولة كل منها 30 ألف طن كما استطاعت ناقلة بترول ضخمة هي "ورلدجلورى" وحمولتها 45 ألف طن أن تعبر القناة، وبلغ متوسط العبور في القناة سنة 1956م إلى اثني عشر ساعة<sup>1</sup> أما من الناحية التجارية فهي تمتلك موقع استراتيجي، وتؤثر تأثيرا كبيرا على التجارة العالمية، ويعود ذلك إلى عاملين أساسيين أولهما تقليل مسافات السفر بين المناطق الاقتصادية، والثاني هو السماح بإدخال البواخر إلى مصر، من خلال طرق مباشرة أكثر وبسرعة أكبر<sup>2</sup>.

تعتبر قناة السويس مصدر دخل هام بالنسبة لمصر، كما برزت أهميتها الجيوستراتيجية من خلال تركيز الدول العظمى عليها في جعلها محور صراع في أوقات معينة، فقد سعت دول عديدة إلى السيطرة عليها، ذلك أن من يسيطر على القناة بإمكانه وعلى الفور السيطرة على مورد مالي ونقطة استراتيجية هامة، وكانت ولا زالت قناة السويس ذات أهمية عظيمة، كونها تربط بين قارتين هامتين من قارات العالم وأهميتها لا تنحصر في مصر فقط وإن كان لها نصيب كبير منها، إلا أن كافة الدول العالمية تستفيد وبشكل كبير من هذه القناة الهامة<sup>3</sup>.

### 3- نتائج إنجاز مشروع قناة السويس على مصر:

لقد تحملت مصر تكاليف إنشاء قناة السويس، بشريا واقتصاديا وسياسيا وعسكريا فأما بشريا فقد ساهم في حفر القناة مليون مصري سيقوا بالسخرة إلى الحفر في ظروف مأساوية مات منهم مائة وعشرون ألف، أما اقتصاديا فإن طريق التجارة بين أوروبا والشرق قد تحولت من داخل مصر إلى القناة المائية التي أصبحت ملكا لشركة أجنبية فخرت مصر الأرباح التي كانت تعود عليها من مرور المتاجر في وسط الدلتا بطريق النيل أو السكك الحديدية المصرية، وانتقلت هذه الأرباح

<sup>1</sup> جالينا نيكيتينا، قناة السويس ملكية وطنية للشعب المصري، تر: إبراهيم عامر، مطبعة الدار المصرية، القاهرة، 1957م، ص5. متاح على الرابط: <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage.jsf?PID=DAF-Job:21742>، تاريخ الزيارة 16-5-2018م، الساعة 11:12.

<sup>2</sup> هيثم عمابرة، ما أهمية قناة السويس، نشر في 20 جانفي 2018، متاح على الموقع: <http://mawdoo3.com>، تاريخ الزيارة يوم 16-05-2018م على الساعة 12:15.

<sup>3</sup> محمد مروان، أهمية قناة السويس لمصر والعالم، نشر في 7-05-2015م، متاح على نفس الموقع: تاريخ الزيارة يوم 16-05-2018م على الساعة 12:44.

لشركة القناة الأوروبية<sup>1</sup>، ومن جهة أخرى أزمة الديون فقد أدى إنخفاض أسعار القطن بعد انتهاء الحرب الأمريكية، إلى لجوء إسماعيل باشا لاقتراض من البنوك المالية ولا سيما في لندن، وقد كانت شركة قريهاونجوغوشن وشراكهما قد أقرضت سلفه سعيد باشا سنة 1862م مبلغ ثلاثة ملايين من الجنيهات، فلا عجب إذا أظهرت الاستعداد لإقراض إسماعيل باشا مرة أخرى، فلم تحل سنة 1868م حتى كان قد إستدان من عدة جهات مايقارب 25,500,000 جنيه<sup>2</sup>.

أما عسكرياً فمذ اللحظة الأولى ولتوفير أعداد للحفر قضى سعيد باشا على الجيش المصري بسبب إستغلاله في عمليات الحفر، فأدى ذلك إلى تراجع واضمحلاله، ومن الجهة السياسية فقد أصبح ينظر إلى المسألة المصرية كأنها هي مسألة قناة السويس<sup>3</sup>.

والجدير بالذكر أن بريطانيا إزدادت مصالحها الاقتصادية بعد افتتاح القناة التي أصبحت تمثل الطريق الحيوي لأساطيلها التجارية والحربية على حد سواء<sup>4</sup>.

ويبدو أن تغير الموقف البريطاني من المعارضة إلى التأييد والتشجيع لإتمام المشروع ما هو إلا تكتيك سياسي، وهو بمثابة نار خابئة تنتظر من يؤججها في وقتها المناسب كي تضع يدها على هذا الشريان المائي العالمي الموصل إلى مستعمراتها في الشرق<sup>5</sup> فقد سعت إلى أن تحصل على نصيب في إدارة القناة لكي تتمكن من خفض رسوم العبور، وضمان أمن هذا المرور عن طريق الإشراف على مصر نفسها، فركزت في سياستها الجديدة إلى السعي بكل السبل لسيطرة على القناة.

<sup>1</sup> محمد إلهامي، ماذا تعرف عن أخطار وأضرار قناة السويس، نشر في 26 جويلية 2015، ص4، متاح على الرابط: [http://melhamy.blogspot.com.tr/2015/07/blog-post\\_26.html](http://melhamy.blogspot.com.tr/2015/07/blog-post_26.html)، تاريخ الزيارة 10ماي 2018م، الساعة 22:15.

<sup>2</sup> المسيو تيودور روندستين، تاريخ مصر قبل الاحتلال البريطاني وبعده، تع: علي أحمد شكري، مكتبة الهلال بشارع الفجالة، مصر، 1345هـ-1927م، ص ص 46-47.

<sup>3</sup> محمد إلهامي، المرجع السابق، ص4.

<sup>4</sup> سامي صالح محمد الصياد، بريطانيا والقوى الأوروبية ومسألة حياذ القناة (1883-1885) م، مجلة التربية والعلم، العدد (4)، المجلد(15)، 2008م، ص56.

<sup>5</sup> محمد الصياد، الصراع البريطاني الفرنسي على قناة السويس (1854-1869)، المرجع السابق، ص358.

وحققت هذا الهدف في نوفمبر 1875م عندما عجز الخديوي عن دفع ديونه، التي بلغت مائة مليون فرنك، وكانت أسهمه التي يمتلكها شخصيا في الشركة هي المسلك الوحيد للخروج من هذا المأزق، وككل مرة إستغلت بريطانيا الفرصة فعقدت صفقة مع الخديوي لشراء الأسهم بمبلغ أربعة ملايين جنيهه ومنذ ذلك الوقت أصبح مجلس إدارة شركة القناة يتكون في ثلثه من البريطانيين ليجبر الخديوي مرة أخرى على وقف مستحقات الدين المصري، فطالبت بريطانيا على الاشراف الثنائي المتكون من فرنسا وبريطانيا على صندوق الدين الذي يشرف على المالية المصرية<sup>1</sup>، ومن ثم تأتي الحلقة التمهيدية من تلك المناورات الأوروبية باحتلال بريطانيا لمصر.

نستنتج مما سبق تناوله في هذا الفصل أن الخديوي إسماعيل ذو الثقافة الأوروبية منذ توليه كرسي الحكم في مصر، تعهد بإتمام المشروع فسعى في البداية إلى إلغاء تلك البنود المجحفة في حق مصر والمصريين، وقوبلت بالرفض من ديليسبس فالتجأ الطرفان إلى تحكيم الإمبراطور نابليون الثالث الذي إنتهز الفرصة للنهب والسلب من مصر هذه هي طبيعة الفرنسيين، فأصدر حكما جعل فيه مصر تتكبد خسائر مالية ضخمة، فما لبث الخديوي أن يسد ثغرة الاجحاف والظلم للمصريين حتى فتح هذا الحكم باباً من الديون أثقلت كاهل الحكومة المصرية وأدت إلى ما لا يحمد عقباه، واستغلت بريطانيا هذه الفرصة وعرفت كيف تستفيد منها بمهارة ففي البداية اشتركت فيها مع فرنسا، لتستأثر وحدها بنتائجها السياسية والاقتصادية وتحرم فرنسا منها.

<sup>1</sup> جلال يحيى، المرجع السابق، ص 325-326.

الختامة



كانت ولازالت قناة السويس أهم ممر مائي في العالم بصفة عامة ومصر بصفة خاصة ففي فترات مبكرة أدرك المصريون أن بلادهم تشغل موقعاً متميزاً في قلب العالم عند نقطة إلتقاء القارتين اسيا وافريقيا، وبين بحرينهما البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر نشأت عليهم كبرى وأعرق الحضارات التاريخية فكانت لهذه الميزة الاستراتيجية، دور هام للملاحة الدولية من خلال قناة السويس التي تعدّ أقصر همزة وصل بين الشرق والغرب حيث تربط بين البحر المتوسط عند بور سعيد والبحر الأحمر عند السويس.

ترجع فكرة ربط البحرين من خلال قناة إلى عدّة قرون، فمنذ عصر الفراعنة اهتم المصريون القدامى بفكرة ربط البحرين بطريق غير مباشر عن طريق النيل وفروعه، أما في العصر الحديث فقد أدى التطور الاقتصادي الأوروبي وتوسع التجارة العالمية، إلى زيادة أهمية هذا الطريق المائي وعلى هذا الأساس برزت فكرة ربط البحرين بطريق مباشر، فسعى الفرنسيون لتنفيذ الفكرة وكانت أولى محاولاتهم من خلال دراسات غراتيانلوبير للمشروع أثناء حملة نابليون بونابرت على مصر سنة 1792م.

أثبتت دراسات لوبير علو منسوب البحر الأحمر عن البحر الأبيض المتوسط ولذلك لم ينفذ المشروع وأعد عائقا له، لتأتي المحاولات بعده وتتفي دراساته وتبين إمكانية ربط البحرين بطريق مباشر، فقام المهندس الفرنسي فيرديناند ديليسبس بتولي المشروع فاستغل صداقته لسعيد باشا والي مصر هذا الأخير الذي كان يطمح في الاستقلال عن الدولة العثمانية، ولتحقيق مسعاه رأى في فرنسا أنها السند المناسب لتحقيق مخططاته، فاستغل ديليسبس هذه الثقة والصداقة أبشع إستغلال فعرض المشروع على سعيد باشا ليواجهه الوالي بتوقيع على عقد الامتياز دون أن يكلف نفسه قراءته، فكانت هذه هي بداية إحتدام ديبلوماسي عنيف بين فرنسا وبريطانيا حول المشروع، وقد كان هدف الدولتين من ذلك هو النفوذ في مصر والسيطرة عليها.

أدركت بريطانيا أهمية مشروع القناة ودورها الخطير في توسيع التبادل التجاري بشكل عام وبريطانيا بشكل خاص، إلا أنها ورغم هذه الأهمية عارضة المشروع لأن الفرنسيون هم الذين

يقومون بتنفيذه ويسعون لسيطرة عليه ومن بعده السيطرة على مصر، ورأت بريطانيا أن ترك فرنسا تنفذ المشروع على النحو الذي رسمته بنود الامتياز سيهدد مستعمراتها في الهند وسيشتد الكيان الفرنسي في الأراضي المصرية من خلال إستقدام الكثير من الفرنسيين واستقرارهم في مصر بحجة العمل في القناة، وستصبح هذه الجموع الفرنسية، أداة لتنفيذ مخططاتها القديمة الرامية إلى احتلال مصر، ومن ثمّ تهديد ممتلكاتها في الهند لذلك عارضة المشروع واكتفت بالمعارضة السياسية والضغط على الباب العالي لمساندة موقفها، وبقيت تراقب عن كثب سير تنفيذ المشروع وتنتظر الفرصة المناسبة للسيطرة عليه بعد أن بذل غيرها المجهود في تنفيذه وبالفعل وصلت لهذا الهدف، بعدما اشترت أسهم القناة سنة 1875م من طرف الخديوي اسماعيل وأصبحت هي التي تملك حصة الأسد من شركة القناة، لتحتل مصر بعد سنوات قليلة من شرائها أسهم القناة.

لكن سبقت هذه الغاية البريطانية أحداث رجحت الكفة للفرنسيين في البداية إذ دعم ولاة مصر المشروع كل بأسلوبه الخاص، وأخص بالقول سعيد واسماعيل باشا اللذان كانا قلبا وقالبا مع المشروع ولكن اختلفوا في طريقة تأييدهم لعمل المشروع، إذ كان سعيد باشا مندفعاً لتنفيذه فسعى لتلبية رغبات وحاجات ديليسبس الفرنسي لتنفيذ المشروع دون تفكير في الامور التي يقرها ويطبقها حتى وإن كانت في حق بلده وشعبه فكان بمثابة الورقة الرابحة للفرنسيين في تنفيذ غياتهم الاقتصادية والاستعمارية في الأراضي المصرية أما إسماعيل الخديوي فقد اعتمد نفس العقلية في دعم المشروع، ولكن بأسلوب آخر فعارض بعض بنود الامتياز الممنوحين للشركة خاصة البنود المتعلقة بمنح الأراضي للشركة وتسخير العمال المصريين بالطريقة الغير إنسانية عن طريق نظام السخرة، ونجح في إلغائها بعد جهد جهيد أسفر في إثقال الخزينة المصرية بالديون، وحقق غايته في أن تكون القناة لمصر لا مصر للقناة"، وفيما يخص الدولة العثمانية في هذا الشأن فهي لم تتبع سياسة محددة وواضحة إتجاه المشروع الأمر الذي إستغلته بريطانيا، ودفعت بالسلطة العثمانية أن تحذوا حذوها في المشروع وتبني الموقف البريطاني في كل خطوة من خطوات المشروع، ولم تغير من موقفها إلا سنة 1866م حين أصدرت فرمان سلطاني بموافقتها على عقد

الامتياز، وحين رأت بريطانيا أن إنجاز المشروع أصبح حقيقة لا يمكن نكرانها أو معارضتها سعت بعد ذلك للتقرب والتودد للفرنسيين وتشجيعهم لمواصلة المشروع لكن هذا الظاهر يخفي في باطنه كيذا عظيما.

فُتحت القناة سنة 1869م وأقام الخديوي بهذه المناسبة حفلا ضخما ضمّ العديد من ملوك العالم في تلك الفترة، وأنفق فيه أموالا طائلة فوضعت قناة السويس مصر في المراتب الأولى عالميا من حيث استراتيجية موقع القناة الذي يربط بين بحرين تنشط فيهما التجارة العالمية، ولكن من جهة أخرى أدت إلى تكالب الدول الاستعمارية عليها وأضحى بالنتيجة إلى الاحتلال البريطاني لها سنة 1882م، الأمر الذي أدى بتراجع اقتصادها وتدهور أوضاعها السياسية، وبذلك تكون القناة التي أنجزت بسواعد المصريين وتكدت فيها مصر خسائر في كل الجوانب قد تسببت في جعلها بؤرة صراع دولي.

إن هذا البحث ما هو إلا خطوة تمهيدية لبحث جديد يستدعي الإجابة عن عدة استفسارات حول ما إذا كانت أزمة الديون هي السبب من وراء الاحتلال البريطاني لمصر واتخذتها ذريعة لذلك، مثل حادثة المروحة التي تحجج بها الفرنسيون لاحتلال الجزائر، أم أن هناك حوادث خفية وسرية أدت لاستعمار بريطاني في مصر ويبقى هدف الأوروبيين واحدا ففرنسا وبريطانيا وجهين لعملة واحدة وهي الاستعمار.

الملاحق

الملحق رقم 1: يمثل أنموذج عن المعاهدة العثمانية - الفرنسية عام 942هـ - 1536م

ليكن معلوماً لدى العموم أنه في شهر... سنة 942 من الهجرة المحمدية الموافق لسنة 1536م قد اتفق بمدينة الأستانة العلية كل من المسيو جان دي لاوفري، مستشار وسفير صاحب السعادة الأمير فرنسوا المتعمق في المسيحية ملك فرنسا المعين لدى الملك العظيم ذي القوة والنصر السلطان سليمان خاقان الترك الى اخر ألقابه والأمير الجليل ذي البطش الشديد سر عسكر السلطان بعد أن تباحثا في مضار الحرب وما ينشأ عنه من المصائب وما يترتب على السلم من الراحة والطمأنينة على البنود الاتية:

**البند الأول:** قد تعاهد المتعاقدان بالنيابة عن جلالة الخليفة الأعظم وملك فرنسا على السلم الأكيد والوفاق الصادق مدة حياتهما، وفي جميع الممالك والولايات والحصون والمدن والموانئ والثغور والبحار والجزائر وجميع الأماكن المملوكة لهم الآن أو التي تدخل في حوزتهم فيما بعد... الاتجار على حسب رغبتهم بكمال الحرية بدون أن يحصل لهم أدنى تعد عليهم أو على متاجرهم.

**البند الثاني:** يجوز لرعايا وتابعي الطرفين البيع والشراء والمبادلة، في كافة السلع الغير ممنوع الإتجار فيها ولسيرها ونقلها براً وبحراً من مملكة إلى أخرى، مع دفع العوائد والضرائب المعتادة قديماً بحيث يدفع الفرنسيون في البلاد العثمانية ما يدفعه الأتراك، ويدفع الأتراك في البلاد الفرنسية ما يدفعه الفرنسيون بدون أن يدفع الطرفين عوائد أو ضرائب أو مكوساً أخرى.

**البند الثالث:** كلما يعين ملك فرنسا قنصلاً في مدينة القسطنطينية أو في بيرا أو غيرها من مدائن المملكة العثمانية كالقنصل المعين الان بمدينة الإسكندرية يصير قبوله ومعاملته بكيفية لائقة، ويكون له أن يسمع ويحكم ويقطع بمقتضى قانونه وذمته في جميع ما يقع في دائرته من القضايا المدنية والجنائية بين رعايا ملك فرنسا بدون أن يمنعه من ذلك حاكم أو قاضي شرعي أو (صوباشي) أو أي موظف اخر ولكن لو امتنع أحد رعايا الملك عن طاعة أوامر أو أحكام القنصل، فله أن يستعين بموظفي جلالة السلطان على تنفيذها وعليهم مساعدته.

**البند الرابع:** لا يجوز سماع الدعاوى المدنية التي يقيمها الأتراك أو جباة الخراج أو غيرهم من رعايا جلاله السلطان ضد التجار أو غيرهم من رعايا فرنسا أو الحكم عليهم فيها ما لم يكن مع المدّعين، سندات بخط المدّعى عليهم أو حجة رسمية صادرة من القاضي الشرعي أو القنصل الفرنسي وفي حالة وجود سندات أو حجج لا تسمع الدعوى أو شهادة مقدمها إلا بحضور ترجمان القنصل.

**البند الخامس:** لا يجوز للقضاة الشرعيين أو غيرهم من مأموري الحكومة العثمانية سماع أي دعوى جنائية أو الحكم ضد تجار ورعايا فرنسا، بناء على شكوى الأتراك أو جباة الخراج أو غيرهم من رعايا الدولة العلية بل على القاضي أو المأمور التي ترفع إليه الشكوى أن يدعو المتهمين بالحضور بالباب العالي محل إقامة الصدر الأعظم الرسمي، وفي حالة عدم وجود الباب المشار إليه (أي إذا حصلت الواقعة في محل غير الاستانة) يدعوهم أمام أكبر مأموري السلطانية وهناك يجوز قبول شهادة جابي الخراج والشخص الفرنسي ضد بعضهما.

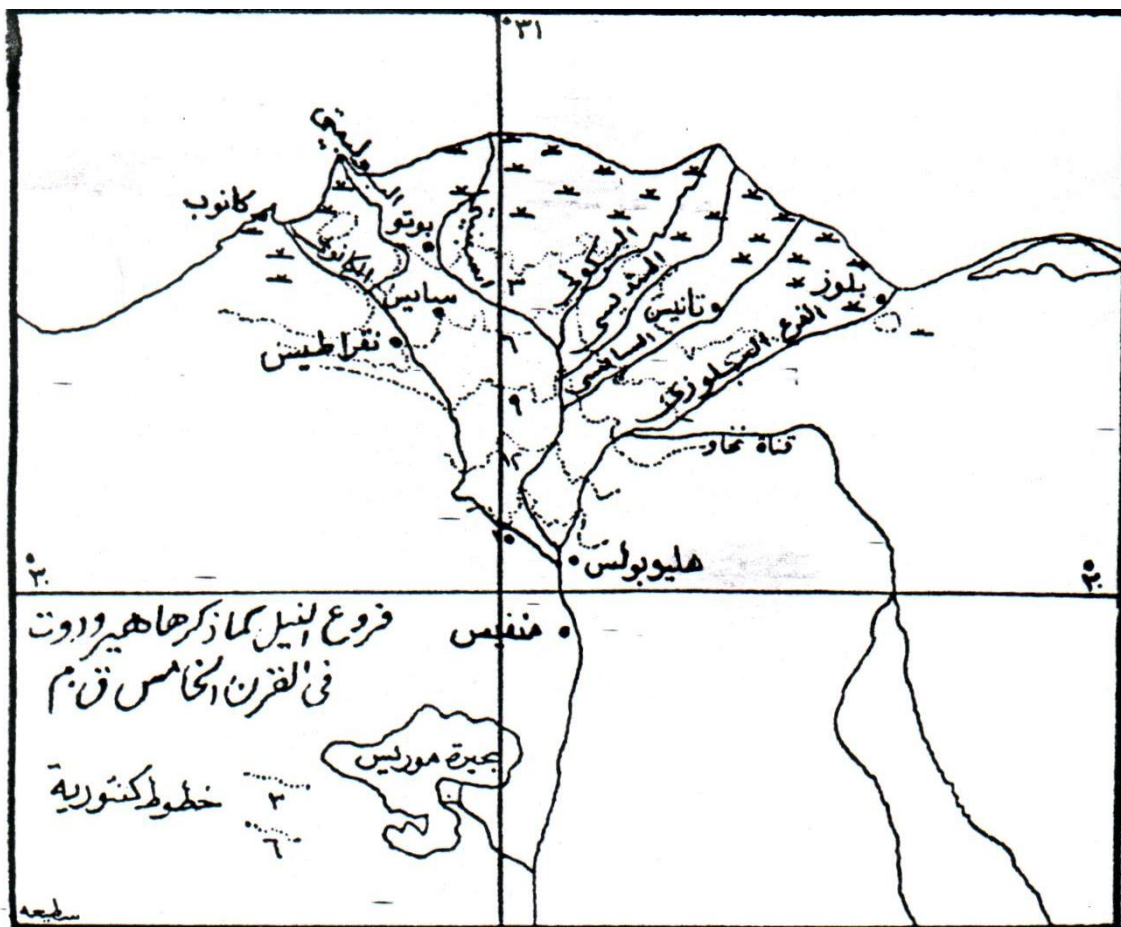
**البند السابع:** لو تعاقد واحد أو أكثر من رعايا فرنسا مع أحد العثمانيين أم اشترى منه بضائع أو إستدان منه نقودا ثم خرج من الممالك العثمانية، قبل أن يقوم بما تعهد به فلا يسأل القنصل أو أقارب الغائب أو أي شخص فرنساوي آخر عن ذلك مطلقا، وكذلك لا يكون ملك فرنسا ملزما بشيء بل عليه أن يوفي طلب المدعي من شخص المدعى عليه أو أملاكه لو وجدت بأراضي الدولة الفرنسية أو كان له أملاك بها.

**البند الخامس عشر:** كل تابع لملك فرنسا إذا لم يكن أقام بأراضي الدولة العلية مدة عشر سنوات كاملة بدون انقطاع لا يلزم بدفع الخراج أو أي ضريبة أيا كان إسمها ولا يلزم بحراسة الأراضي المجاورة أو مخازن جلاله السلطان ولا بالشغل في الترسانة أو أي عمل آخر وكذلك تكون معاملة رعايا في بلاد فرنسا، وقد اشترط ملك فرنسا أن يكون للبابا وملك إنجلترا أخيه وحليفه الأبدى زمك إيقوسيا الحق في الإشتراك بمنافع هذه المعاهدة لو أرادوا بشرط أنهم يبلغون تصديقهم عليها إلى جلاله السلطان ويطلب منه إعتقاد ذلك في ظرف ثمانية شهور تمضي من هذا اليوم.

البند السادس عشر: يرسل كل من جلالة السلطان وملك فرنسا تصديقه للآخر على هذه المعاهدة في ظرف ستة شهور تمضي من تاريخ إمضائها مع الوعد من كليهما بالمحافظة عليها والتنبيه على جميع العمال والقضاة والمأمورين وجميع الرعايا بمراعاة كامل نصوصها بكل دقة ولكي لا يدعي أحد الجهل بهذه المعاهدة يصير نشر صورتها في الأستانة واسكندرية ومصر ومرسيليا وناربونة وفي جميع الأماكن الأخرى الشهيرة في البر والبحر التابعة لكل من الطرفين (1).

مصدر الملحق، محمد فريد بك المحامي، المرجع السابق، ص ص 91-94.

الملحق رقم 2: خريطة توضح قناة نخاو في العصر القديم



1

مصدر الملحق: محمد الصياد، المرجع السابق، ص 366.



الملحق رقم 3: خريطة توضح مسار ربط البحرين بطريق مباشر



مصدر الملحق، محمد عبد اللطيف وآخرون، المرجع السابق، ج 23، ص 322.

**ملحق رقم 4: عقد الامتياز الأول الصادر من محمد سعيد باشا والي مصر إلى فرديناند ديليسبس في 30 نوفمبر 1854م**

وجه صديقنا المسيو فرديناند دي ليسبس نظرنا الى الفوائد التي تعود على مصر من وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بإنشاء طريق للملاحة صال لمرور السفن الكبرى. وأبان لنا أن في الأماكن تأسيس شركة لهذا الغرض تؤلف من أصحاب رؤوس الأموال من شتى الأمم. وقد إرتضينا ما عرضه علينا ورضنا له بموجب هذا ترخيصا خاصا في تأسيس وإدارة شركة عامة لشق برزخ السويس واستغلال قناة بين البحرين مع الإذن له في القيام بجميع الأعمال والمباني اللازمة لذلك أو أن يعهد بها الى الغير على أن تتكفل الشركة بتعويض الأفراد مقدما إذا دعت الحال الى نزع ملكيتهم للمنفعة العامة. كل ذلك في الحدود وطبقا للشروط والالتزامات المبينة في المواد التالية:

**(مادة 1)** يؤسس المسيو فرديناند دي ليسبس شركة نعهد إليه بإدارتها تسمى الشركة العامة لقناة السويس) تكون مهمتها القيام بشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وإنشاء وإعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين.

**(مادة 2)** يعين مدير الشركة دائما من قبل الحكومة ويختار ما أمكن من بين المساهمين الذين لهم أوثق الصلة بالمنشأة.

**(مادة 3)** مدة الالتزام تسع وتسعون سنة تبتدئ من التاريخ الذي تفتتح فيه قناة البحرين.

**(مادة 4)** تجري الأعمال على نفقة الشركة وحدها وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضي التي ليست ملكا للأفراد ولا تكون التحصينات التي ترى الحكومة القيام بها على نفقة الشركة.

**(مادة 5)** تجبي الحكومة سنويا من الشركة % 15 من صافي الأرباح المستخلصة من

ميزانية الشركة عدا الفوائد والحصص الخاصة بالأسهم التي تحتفظ الحكومة بحق الإكتتاب فيها لدى إصدارها، وذلك دون أي ضمان من جانبها لتنفيذ الأعمال أو لقيام الشركة بمهمتها ويوزع الباقي من صافي الأرباح على الوجه التالي:

75% للشركة.

10% للأعضاء المؤسسين.

**(المادة 6)** يتم الإتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة ووالي

مصر ويجبي عمال الشركة هذ الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الأمم ولا يجوز مطلقا إشتراط امتياز خاص لإحدى الدول دون سواها.

**(مادة 7)** إذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيل وممر البرزخ بإنشاء طريق صالح

للملاحة أو إذا سلكت القناة البحرية طريقا متعرجا يرويه ماء النيل تنازلت الحكومة المصرية للشركة عن الأراضي الداخلة في الأملاك العامة مما لا يزرع اليوم لتقوم بريها وزراعتها على نفقتها أو تحت إشرافها.

وتتنفع الشركة بالأراضي المذكورة مع إعفائها من الضرائب مدة عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة وتدفع ضريبة العشر للحكومة المصرية خلال 89 سنة الباقية لاقتضاء مدة الالتزام وبعد ذلك لا يجوز لها المضي في الانتفاع بالأراضي المذكورة إلا إذا دفعت للحكومة ضريبة تعادل ما سوف يفرض على الأراضي المماثلة لها.

**(مادة 11)** يعرض نظام الشركة علينا فيما بعد بواسطة مديرها ويجب أن يجوز موافقتنا ولا

بد من إذن منا مقدما بأي تعديل يدخل عليه في المستقبل ويجب أن يذكر نظام الشركة

أسماء المؤسسين على أن تحتفظ بحق إعتقاد قائمتهم وستتضمن هذ القائمة أسماء

الأشخاص الذين سبق أن ساهموا في تنفيذ مشروع قناة السويس الكبير سواء بأعمالهم أو بأبحاثهم

أو بجهودهم أو بأموالهم.

(مادة 12) وفي الختام فتسهيلا للعمل بهذا الترخيص واستغلاله نعد الشركة بمساعداتنا الطبية

الخاصة وبتعزيد جميع الموظفين في القطر المصري لها.

القاهرة في 30 نوفمبر سنة 1854 م

الى صديقي المخلص الكريم المحتد الرفيع المقام

السيد فرديناند دي ليسبس

بما أنه تلزم موافقة عظمة السلطان على الرخصة الممنوحة للشركة العامة لقناة السويس

فإني أبعث إليكم بهذه النسخة لحفظها لديكم، أما الأعمال الخاصة بحفر قناة السويس فلن

يبدأ فيها إلا بعد الحصول على ترخيص الباب العالي.

في 3 رمضان سنة 1271 م.

(محمد سعيد باشا)

الإسكندرية في 10 ماي 1855م<sup>1</sup>

مصدر الملحق، عبد العزيز محمد الشناوي وجمال يحيى، وثائق ونصوص التاريخ الحديث

والمعاصر، دار المعارف، د ب، 1969م، ص ص 571-574.

**الملحق رقم 5: عقد الامتياز الثاني في 5 جاتفي 1856م**

نحن محمد سعيد باشا والي مصر

بعد الإطلاع على فرمان الصادر منا بتاريخ 30 نوفمبر سنة 1854 الذي رخصنا فيه إلى صديقنا فرديناند دي ليسبس ترخيصا خاصا في تأسيس وإدارة شركة عامة لشق برزخ السويس وإستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وإنشاء وإعداد مدخلين ذوي إتساع كاف أحدهما على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين ولما كان جناب السيد فرديناند دي ليسبس قد عرض علينا أن تأسيس الشركة المذكورة وفقا للأوضاع والشروط التي تتبع بوجه عام في تأسيس الشركات من هذا النوع يحسن أن يسبقه النص مقدما بصورة أشمل وأوفى على التكاليف بالإلتزامات والأتاوات التي تفرض على هذه الشركة من ناحية، ومن ناحية أخرى على الامتياز والإعفاءات والمميزات التي تختص بها الشركة وعلى التسهيلات التي تمن لإدارتها.

لذلك قررنا أن تكون شروط الإلتزام المشار إليه بهذا فرمان كما يلي:

**(مادة 1)** على الشركة التي أسسها صديقنا المسيو فرديناند دي ليسبس وفقا لترخيصنا المؤرخ في 30 نوفمبر سنة 1854 أن تقوم على نفقتها ومسؤوليتها بجميع الأشغال وأعمال الإلتزامات

البناء اللازمة لإنشاء:

1 - قناة صالحه للملاحة البحرية الكبرى بين السويس على البحر الأحمر وخليج الطينة (بور سعيد) على البحر الأبيض المتوسط.

2 - قناة للري صالحه للملاحة النهريه في النيل تصل هذا النهر بالقناة البحرية المذكورة

3 - فرعين للري والشرب مستقين من القناة الأخيرة لجلب المياه في إتجاهي السويس والطينة إليهما.

وتجري الأعمال بحيث تنتهي في ميعاد غايته ست سنوات إلا إذا طرأت دوافع وأسباب تأخير ناشئة عن قوة قاهرة.

(مادة 2) للشركة أن تنفذ بذاتها الأعمال المكلفة بها أو أن تعهد بها إلى مقاولين بطريق المناقصة أو الممارسة ويجب في جميع الأحوال أن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين في هذه الأعمال - على أقل تقدير - من المصريين.

(مادة 3) تحفر القناة البحرية المعدّة لمرور السفن الكبرى بالعمق والإتساع المحددين في برنامج اللجنة العلمية الدولية.

ووفقاً لهذا البرنامج تبتدئ القناة في منبعها من ميناء السويس ذاته وتستمر فتجتاز البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهي في مصبها في البحر الأبيض المتوسط عند نقطة خليج الطينة تحدها المشروعات النهائية التي سيضعها مهندسو الشركة.

(مادة 4) تبتدئ قناة الري المعدة للملاحة النهرية وفقاً لشروط البرنامج المذكور بالقرب من مدينة القاهرة وتسير في وادي الطميلات وتنتهي لتصب في القناة البحرية الكبرى عند بحيرة التمساح.

(مادة 5) تتفرع القناة السابق ذكرها قبيل مصبها في بحيرة التمساح فيتجه فرع من هذه النقطة إلى السويس وفرع آخر إلى الطينة بمحاذاة القناة البحرية الكبرى.

(مادة 6) تحول بحيرة التمساح إلى مرفأً داخلي صالح لاستقبال أكبر السفن حمولة ويجب على الشركة، فوق ذلك عند الاقتضاء:

1- أن تبني مرفأً تأوي إليه السفن عند مدخل القناة البحرية في خليج الطينة.

2- أن تحسن مرفأً وبوغاز السويس بحيث تأوي إليهما السفن كذلك.

(المادة 7) تتولى الشركة دائماً القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والمرافئ التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها.

(المادة 8) لمن يرغب من إمتلاك الأراضي الواقعة على ضفاف الألفية التي تنشئها الشركة

في ري أرضه بالمياه المستمدة من هذه الألفية أن يحصل على هذا الامتياز في مقابل دفعه تعويضات أو إتاوة تحدد قيمتها وفقا للشروط المبينة بعد في المادة(17).

**(مادة 9)** نحفظ بحق إنتداب مندوب خاص في مركز إدارة الشركة يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى إدارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان وشروطه، وعلى الشركة إذا كان مركز إدارتها خارج مصر أن تعين وكيلأ أعلى يمثلها بمدينة الإسكندرية مزوداً بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا.

### الامتيازات

**(مادة 10)** لإنشاء القنوات وملحقاتها المشار إليها في المواد السابقة تترك الحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلا ضريبة أو إتاوة بما قد يلزمها من الأراضي غير المملوكة للأفراد، كذلك تخول للشركة حق الانتفاع بجميع ما ستقوم الشركة بريه وزراعته على نفقتها من الأراضي التي لاتزال بوراً حتى اليوم وليست ملكا للأفراد وذلك مع التحفظات الآتية:

- 1- تعفى الأراضي الداخلية في هذه الفئة الأخيرة من كل ضريبة لمدة عشر سنوات فقط ابتداءً من تاريخ بدء إستغلالها.
- 2- بعد إنتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الأراضي طيلة الباقي من مدة الالتزام خاضعة للالتزامات والضرائب التي تخضع لها في الظروف نفسها سائر أراضي القطر المصري.
- 3- يمكن للشركة فيما بعد إما بنفسها وإما بمن تلقى الحق عنها موالاة الانتفاع بهذه الأراضي واستمداد المياه اللازمة لاستثمارها وذلك في مقابل توفية الحكومة المصرية الضرائب المفروضة على الأراضي المماثلة لها.

**(مادة 11)** يرجع إلى الرسوم الملحقة بهذا البيان في تعيين مساحة الأراضي الممنوحة للشركة وحدودها طبقاً للفقرتين 1 و 2 من المادة العاشرة السابقة ، والأراضي الممنوحة لإنشاء الألفية وملحقاتها مع إعفائها من الضريبة والإتاوة وفقاً للفقرة الأولى ملونة

في الرسوم المذكورة باللون الأسود، أما الأراضي التي تركت للشركة لتقوم بزراعتها على أن تدفع عنها بعض الرسوم وفقا للفقرة الثانية فقد لونت باللون الأزرق.

تعتبر باطلة كل وثيقة لاحقة لفرماننا الصادر في 30 نوفمبر 1854م تنشأ للأفراد قبل الشركة إما حقا في المطالبة بتعويض لم يكن قائما أنا ذاك على الأراضي، وإما حقا في المطالبة بتعويضات تفوق القدر الذي كان يجوز لهم المطالبة به في ذلك الحين.

صدر بالإسكندرية في 5 يناير سنة 1856 م.

إلى صديقي المخلص الكريم المحترم والرفيع المقام المسيو فرديناند ديليسبس

بما أنه يجب تصديق عظمة السلطان على الالتزام الممنوح للشركة العامة لقناة

السويس فإني أرسل لكم هذ الصورة الرسمية لتتمكنوا من تأسيس الشركة المذكورة من

الناحية المالية، أما أعمال حفر البرزخ فتستطيع الشركة مباشرتها حالما يصدر ترخيص الباب العالي لنا.

(خاتم الوالي)

القاهرة في 26 ربيع الثاني سنة 1272هـ

الموافق 5 من يناير سنة 1856م<sup>(1)</sup>

مصدر الملحق، محمد الصياد، المرجع السابق، ص ص 374-381، ينظر أيضا عبد العزيز

محمد الشناوي وجلال يحيى، المرجع السابق، ص 576.



الملحق رقم 6: عمال يشاركون في حفر قناة السويس قديما



مصدر الملحق، نهاد حسن، المرجع السابق، ص ص 28-32.

**الملحق رقم 7: لائحة استخدام العمال المصريين في أشغال قناة السويس  
20 جويلية 1856م**

نحن محمد سعيد باشا والي مصر:

رغبة منا في ضمان تنفيذ الأعمال الخاصة بقناة السويس البحرية، ولضمان حسن معاملة العمال المصريين الذين سيستخدمون هناك، وفي نفس الوقت لمراعاة مصالح المزارعين والملاك والمقاولين الوطنيين، نقرر بموافقة المسيو فرديناند دي ليسبس بصفته رئيساً مؤسساً للشركة العالمية لتلك القناة ما يأتي:

**المادة الأولى:** تقدم الحكومة المصرية العمال الذين سيعلمون في أعمال الشركة تبعا لطلبات كبير مهندسي الشركة وطبقا لاحتياجات العمل.

**المادة الثانية:** تقرر أجور العمال بمثل متوسط الأجور التي تدفع في أعمال الغير، أي بمبلغ، يتراوح بين قرشين ونصف قرش وبين ثلاثة قروش في اليوم، بخلاف الجراية التي تصر له من قبل الشركة ويقدر ثمنها بقرش صاغ واحد، العمال الذين يقل عمر كل منهم عن اثنتي عشر عاما تكون أجورهم قرشا صاغا واحدا للفرد، ولكن تصرف لكل منهم جراية كاملة.

تصرف الجراية يوميا أو كل يومين أو ثلاثة أيام مقدما، وإذا طلب عمال أن تصرف لهم قيمة الجراية نقدا فإن الشركة تدفع لهم قيمة الجراية إذا تأكدت أنه في إستطاعتهم تدبير غذائهم بأنفسهم.

تصرف أجور العمال نقدا في نهاية كل أسبوع، ومع ذلك فالشركة لا تصرف خلال الشهر الأول إلا نصف الأجر حتى يتجمع لكل عامل مبلغ، إحتياطي قدره أجر خمسة عشر يوما

ويبقى هذا الاحتياطي بخزانة الشركة كضمان لعدم ترك العمل، وبعد ذلك تصرف الأجر كاملة للعمال.

وعلى الشركة أن تقدم للعمال المياه الصالحة للشرب بكميات وافرة لكافة استعمالاتهم.

**المادة الثالثة:** لا تزيد المقطوعية المفروضة على العامل في الحفر عن المقطوعية المحددة له بمصلحة الطرق والكباري بمصر والتي سبق تطبيقها في تنفيذ مشروعات الري الكبرى في السنوات الأخيرة.

**المادة الرابعة:** أعمال البوليس في ساحات الحفر يقوم بها ضباط الحكومة ورجالها تحت أوامر وطبقاً لتعليمات رؤساء المهندسين بالشركة وطبقاً للائحة خاصة تعرض علينا لاعتمادها.

**المادة الخامسة:** كل عامل لا يقوم بإنجاز نصيبه يخضم جزء من أجر على ألا يتجاوز الخصم ثلث أجره اليومي، ويكون الخصم مناسباً للجزء الناقص من عمله. كل عامل يهرب يفقد لهذا السبب وحده أجر الخمسة عشر يوماً المحفوظ له لدى الشركة وتدفع المبالغ، المتجمدة لدى الشركة بهذا السبب لحساب المستشفى الذي سنتكلم عنه في المادة التالية كل عامل يخل بالنظام في ساحة الحفر يخضم منه كذلك أجر الخمسة عشر يوماً، كما يجوز فضلا عن ذلك الحكم عليه بغرامة تضاف لحساب المستشفى أيضاً.

**المادة السادسة:** تلتزم الشركة بإسكان العمال سواء تحت خيام أو في عنابر أو في بيوت ملائمة ويجب عليها إنشاء مستشفى ومراكز إسعاف للعمال وتزود بالموظفين والأدوات اللازمة لعلاج المرضى على حساب الشركة.

**المادة السابعة:** مصاريف إنتقال العمال وعائلاتهم من مكان سفرهم حتى وصولهم إلى ساحات العمل تكون على حساب الشركة ويدفع لكل عامل مريض سواء كان بالمستشفى أو في مراكز الإسعاف أجر قدره قرش ونصف القرش طوال المدة التي يكون فيها غير قادر على العمل وذلك فضلا عن العناية الطبية التي تتطلبها حالته.

**المادة الثامنة:** الصناع الفنيون مثل البناعين والنجارين ونحاتي الأحجار والحدادين ومن إليهم تحدد أجورهم على أساس الأجر الذي تدفعه لهم الحكومة عادة عن مثل هذه الأعمال في أشغالها وذلك خلاف الجارية أو ثمنها.

**المادة التاسعة:** إذا أُستخدم العسكريون الذين في الخدمة في تنفيذ الأعمال تدفع لهم الشركة مكافأة ممتازة، مرتباً عادياً مضاف إليه بدل إقامة مساوٍ لأجر العمال المدنيين.

**المادة العاشرة:** على الحكومة أن تقدم للشركة بسعر التكلفة جميع المقاطف اللازمة لنقل الأتربة والأدوات، وكذا البارود اللازم لعمل الألغام لاستغلال المحاجر، ويشترط أن يقدم الطلب قبل الموعد بثلاثة أشهر على الأقل.

**المادة الحادية عشر:** يقوم مهندسانا لبنان بك وموجل بك اللذان نضعهما تحت تصرف الشركة لإدارة وتنفيذ الأعمال بالمراقبة العليا على العمال، ويتفقان مع مدير الشركة المنتدب لتذليل الصعوبات التي قد تظهر أثناء تنفيذ ما جاء بهذا المرسوم.

حرر بالإسكندرية بتاريخ: 17 من ذي القعدة 1272هـ / 20 جويلية 1856م

ختم الوالي

محمد سعيد

السكرتير المكلف بالمحافظة على الأوامر الصادرة من سمو الوالي

إمضاء كوينج<sup>1</sup>

مصدر الملحق، عبد العزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، المرجع السابق،

.349-346

**الملحق رقم 8: إتفاق بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس لإنشاء قناة المياه العذبة من القاهرة إلى الوادي (18 مارس 1863م)**

بموجب عقدي الامتياز الصادرين من الحكومة المصرية بتاريخ 30 نوفمبر 1854م و5 جانفي 1856م الخاصين بمنح الامتياز وقائمة الشروط لإنشاء قناة بحرية بموانئها وقنوات الري والتغذية التابعة لها، في برزخ السويس على الشركة فيما يتعلق بقناة المياه العذبة الاخذة من النيل بوجه خاص، وطبقا للمواد 1 و4 و7 من العقد المؤرخ في 5 جانفي 1856م أن تحفر هذه القناة من القاهرة حتى التماسح إلى بور سعيد ومن التماسح إلى السويس وأن تراعي صيانة هذه القنوات في حالة جيدة.

وعلاوة على ذلك يحق للشركة بموجب المادة 10 والمادة 12 من العقد المذكور أن تطلب من الحكومة المصرية:

- أن تترك بدون أرسام أو ضريبة أو قيمة كافة الأراضي التي لا يملكها الأفراد والتي تلزم لإنشاء هذه القنوات.

- إستعمال كافة الأراضي الغير مزروعة التي لا يملكها الأفراد والتي تروى وتزرع بمعرفة الشركة وتعفى من دفع الضرائب لمدة عشر سنوات، وتكون الأراضي المذكورة بعد هذا الميعاد خاضعة للالتزامات والضرائب التي تخضع لها في نفس الظروف أراضي مديريات مصر الأخرى.

- تسليم الأراضي المملوكة للأفراد والتي تعتبر لازمة لتنفيذ الأعمال وإستغلال الامتيازين على أن تدفع الشركة إلى أصحاب الحق تعويضات عادلة يحددها التحكيم عند الإقتضاء.

وأخيرا طبقا للمادة 8 و17 من عقد الامتياز المذكور يصرح للشركة بأن تحصل رسوما على الملاحة وجر المراكب أو وقوفها وعلى المرور في هذه القنوات، ويصرح لها أيضا بتحصيل رسوم نسبية على كمية ومساحة الأراضي التي تروى بطلب الأفراد حسب تعريفه تحددها الشركة.

**البند 1:** تتنازل الشركة عن حقها الناتج عن عقود الامتياز وهو أن تنشئ بنفسها في القاهرة عملية أخذ الماء من ترعتها الآتية من النيل وعن وضع يدها على الأراضي اللازمة لإنشاء هذه القناة من القاهرة حتى وصلتها في النقطة التي يحددها مهندسو الشركة في الوادي مع قناة الوادي التي سبق إفتتاحها للملاحة، وعلاوة على ذلك تتعهد الشركة بأن تعطي للوصلة التي تقوم حاليا ببنائها من نفيشة إلى السويس مقاسات كافية حتى لا تكون هذه الوصلة صالحة فقط للري وللتغذية... بل أيضا صالحة للملاحة النهرية.

**البند 2:** وبصفة تعويض عن المخالفات المبينة في السابق والتي قبلتها الشركة متخلفة عن حقوقها في عقد الامتياز تتعهد الحكومة المصرية وتلتزم بأن تؤسس وصلة النيل بقناة الشركة للمياه العذبة مع مأخذ الماء المباشر... حسب الشروط التالية:

-سنتشأ القناة وستؤسس مأخذ الماء بالقاهرة حسب برنامج اللجنة الدولية بالمقاسات وطبقا للرسومات والتصميمات التي تتم بمعرفة المدير العام للأعمال الشركة وتعتمدها حكومة سموه.  
-يتم تنفيذ الأعمال بملاحظة ومراقبة مهندسي الشركة الملكية بملاحظة تنفيذ كافة الأعمال على وجه خاص.

**البند 3:** الحكومة المصرية بصفتها المالكة لمأخذ الماء من النيل ومجرى قناة المياه العذبة للتغذية المحاذية لأراضي مصر المنزرعة حتى الوادي تتعهد بألا تحصل بوجه خاص عن هذه القناة رسوم ملاحه عن البواخر والمراكب التي تسير في القنوات النهرية من الوادي ولغاية السويس والعكس.

**البند 4:** في حالة عدم تنفيذ أحد الطرفين المتعاقدين للشروط السابقة، فيما عدا حالة القوة القاهرة تشكل لجنة من أربعة أعضاء يختار كل من الطرفين عضوين منهم ويختار الأعضاء الأربعة رئيسا (عضو خامس) وتقرر اللجنة المذكورة ما إذا كانت هناك أضرار وتحدد في هذه الحالة مبلغ الدفع الواجب دفعه أو الإجراءات التي يجب إتخاذها بصفة مستعجلة

تحريرا بالقاهرة من نسختين في 18 مارس 1863م.

إمضاء نوبار فيرديناند ديليسبس<sup>1</sup>

مصدر الملحق، الشناوي وجلال يحيى، المرجع السابق، ص ص 589-594.

الملحق رقم 9: الاتفاق الصادر في 22 فيفري 1866م



فيما بين سمو إسماعيل باشا والي مصر من جانب والشركة العالمية لقناة السويس البحرية يمثلها فرديناند ديليسبس (رئيسها المؤسس) المرخص له في هذا التعاقد بموجب قراري الجمعية العمومية للمساهمين الصادرين في أول مارس و6 أوت 1864م والقرار الخاص الصادر من مجلس إدارة الشركة المذكورة بتاريخ 13 سبتمبر 1864م من جانب آخر... وقد التمس الباب العالي التصديق على امتياز مشروع القناة تنفيذا لعقد الامتياز الصادر في 5 جانفي 1856م فوضع الباب العالي بمذكرة مؤرخة 6 افريل 1863م الشروط التي علق التصديق المطلوب على تنفيذها.

فإرضاء لرغبات الباب العالي في هذا الصدد كل الإرضاء تم بين سمو الوالي والشركة تفاهم سجلاه في الاتفاق المبينة شروطه وأحكامه فيما يلي:

**المادة 1:** يلغى ما جاء باللائحة الصادرة في 20 جويلية 1856م الخاصة بإستخدام الفلاحين في أعمال قناة السويس، وبالتالي لا يقام أي إعتبار لأحكام المادة الثانية من عقد الامتياز الصادر في 5 جانفي 1856م ونصها كالاتي «ويجب في جميع الأحوال أن يكون على الأقل أربعة أخماس العمال المستخدمين في هذه الأعمال من المصريين» ... ومن الان فصاعدا تستخدم الشركة العمال اللازمين لأعمال المشروع وفقا لشروط القانون العام دون اختصاصها في ذلك لا بامتياز ولا بقيود.

**المادة 2:** تتنازل الشركة بأحكام المادتين 7 و8 من عقد الامتياز الصادر في 30 نوفمبر 1854م والمواد 10 و11 و12 من العقد الصادر في 5 جانفي 1856م، وقد تحددت باتفاق الطرفين مساحة الأراضي القابلة للري المتنازل عنها للشركة بموجب العقدين المذكورين والتي ردت للحكومة بمقدار 63 ألف هكتار يستنزل منها 3 الاف هكتار تدخل ضمن الأماكن المخصصة لمقتضيات استغلال القناة البحرية.



**المادة 3:** بما أن المادتين 7 و 8 من عقد الامتياز الصادر سنة 1854م والمواد 10 و 11 و 12 من العقد الصادر سنة 1856م قد ألغيت وفقا لما جاء في المادة 2 فإن التعويض المستحق للشركة قبل الحكومة عن رد هذه الأراضي يبلغ 30 مليون فرنك باعتبار ثمن الهكتار 500 فرنك.

**المادة 6:** يكون للشركة حق إرتفاق المرور على الأراضي التي يجب أن تمر فيها الأفنية وأنابيب المياه اللازمة لتوفير 80 متر مكعب.

**المادة 15:** يقرر الطرفان على سبيل التفسير أن امتياز قناة السويس ينتهي بحكم القانون بعد تسع وتسعين سنة من تاريخ منحه إذا لم يتم إتفاق جديد بشأنه بين الحكومة المصرية والشركة.

**المادة 16:** بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية فإنها تخضع لقوانين البلاد وعرفها على أنها فيما يتصل بتكوينها كشركة وبعلاقة الشركاء فيما بينهم تنظيمها وفقا لاتفاق خاص للقوانين التي نخضع لها الشركات المساهمة في فرنسا ومن المتفق عليه أن جميع المنازعات التي تنشأ عن ذلك يفصل فيها محكمون بفرنسا ويجوز إستئناف حكمهم أمام المحكمة الإمبراطورية في باريس بوصفها محكما ثالثا.

أما المنازعات التي تنشأ في مصر بين الشركة وأفراد من أي جنسية كانوا فتنظرها المحاكم المحلية تبعا للأوضاع المقررة في قوانين البلاد وعرفها والمعاهدات... إذا كان جميع الأخصام من الأجانب إتبعت فيما بينهم القواعد المقررة.

**المادة 17:** جميع الأحكام الخاصة بالوثائق وعقود الامتياز والاتفاقات وقانون الشركة تبقى نافذة المفعول فيما لا يتعارض مع هذا الاتفاق.

تحرر في القاهرة من نسختين في 22 فيفري 1866م

إسماعيل

امضاء فيردينااند ديليسبس<sup>1</sup>

مصدر الملحق، الشناوي وجلال يحيى، المرجع السابق، ص ص 622-632.

**الملحق رقم 10: فرمان سلطاني بالتصديق على مشروع قناة السويس**

صادر في 19 مارس 1866م بالتصديق على العقد المبرم في 22 فيفري 1866م بين سمو والي مصر والسيد فيرديناند ديليسبس فيما يتعلق بقناة السويس.

إلى وزير الخيطير إسماعيل باشا والي مصر، الحائز على مرتبة الوزير الأكبر صاحب الوسامين الموصعين العثماني والمجيدي من الطبقة الأولى.

لما كان تحقيق المشروع العظيم الذي يكفل تهيئة أسباب جديدة لتسهيل التجارة والملاحة بحفر قناة بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر عملا مرغوبا فيه كل الرغبة في هذا العصر عصر العلوم والتقدم فقد جرت منذ حين مفاوضات مع الشركة التي تطلب تنفيذ هذا المشروع، وانتهت من قريب بما يتفق في الحاضر والمستقبل مع الباب العالي والحكومة المصرية من حقوق مقدسة، ومرفق بهذا ترجمة لنصوص عقد أعدته ووقعته الحكومة المصرية مع ممثل الشركة وقد عرض علينا إبتغاء موافقتنا الشاهانية فطالعناه وصادقنا عليه وقد صدر هذا فرمان من ديواننا الشاهاني لمنح الشركة المذكورة ترخيصنا العالي في تنفيذ مشروع القناة بالشروط المنصوص عليها في هذا العقد وتسوية جميع المسائل الفرعية وفقا له والوثائق والاتفاقات المذكورة أو المشار إليها فيه وتعتبر جزءا متما لها.

صدر في 2 ذي القعدة 1272هـ / 19 مارس 1866م<sup>1</sup>

مصدر الملحق، الشناوي وجلال يحيى، المرجع السابق، ص 633.

**الملحق رقم 11: معاهدة 23 افريل 1869م بشأن تنازل الشركة عن بعض امتيازاتها**

فيما بين سمو خديوي مصر والمسيو فيرديناند ديليبسبس رئيس ومدير الشركة العالمية لقناة السويس البحرية متعاقدًا باسم الشركة المذكورة ولحسابها بمقتضى التفويض العام المعطى له قد تم الاتفاق على ما يلي:

**المادة الأولى:** ابتداء من أول أكتوبر سنة 1869م تدفع الشركة عما تستورده وفاء بحاجتها أو بحاجة مقاوليها أو مستخدميها أو عمالها، نفس الرسوم التي يؤديها كل من الرعايا المصريين عن الواردات إلى مصر، وبالتالي تنتازل الشركة عن حقها في الإعفاء الجمركي المنصوص عليه في المادة 13 من عقد الامتياز الصادر في 5 جانفي 1856م ... ويبقى لشركة ما لجميع المصريين من الحق في استخراج الأحجار والجير والمصيص اللازمة للقيام بأعمال البناء ولصيانة المنشآت دون تأدية أي رسم عن ذلك.

**المادة الثانية:** تعامل مراكب الشركة وسفنها التي تسيير في ترعة المياه العذبة السابق ردها للحكومة كما تعامل جميع المراكب والسفن الأخرى في البلاد، فتخضع لجميع الرسوم والعوائد والضرائب والأنظمة المقررة أو التي ستقرر.

**المادة السادسة:** اتفق الطرفان على تقدير الفوائد التي تعود على الحكومة، من تطبيق المواد السابقة بمبلغ 20 مليون فرنك.

**المادة السابعة:** تنتازل الشركة للحكومة في مقابل 10 ملايين فرنك:

- عن جميع المستشفيات المقامة في البرزخ بجميع أدواتها.

- عن جميع المباني والمنازل التي تملكها الشركة في جهة رأس العش والقنطرة وبحيرة البلاح وفردان والجسر والورشة رقم 6 وجبل مريم وطوسون وسراييون وجنيفه وشلوف والكيلو 84 من سهل السويس.
- عن محجر المكس ومينائها مع أدوات الاستغلال.
- عن المخازن والمنشآت المقامة ببولاق ودمياط.

**المادة الثامنة:** تتعهد الشركة بتسليم الحكومة العقارات التي يتناولها هذا التنازل خالية من كل نزاع أو إجارة.

**المادة العاشرة:** تدفع الشركة للحكومة مبلغ الثلاثين مليوناً من الفرنكات المنصوص عليها في المادتين 6 و7 بتسليمها في الحال من كوينات الفوائد الخاصة بأسهم الشركة المذكورة ما يكفي لدفع المبلغ المذكور وفوائده، بواقع 10% سنويا ... والكوينات التي تسلم للشركة هي التي يبدأ استحقاقها في أول يناير 1870م.

**تحرر من نسختين بالقاهرة في 23 افريل 1869م**

إسماعيل

(إمضاء) فيرديناند ديليسبس

# قائمة المصادر والمراجع

المصادر والمراجع

القران الكريم

1- المصادر:

- الكتب العربية:

1. البطريق عبد الحميد ونوار عبد العزيز، التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة إلى أواخر القرن 18م، دار الفكر العربي، القاهرة، 1995م.
2. حرب محمد طلعت، قناة السويس، مطبعة الجريدة، د ب ن، 1910م.
3. ساماركو انجلوا، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها وفقا للوثائق المصرية والأوروبية غير منشورة، ترجمة: ولاء عفيفي وعبير الصمد وآخرون، مراجعة: حسين محمود، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2004م.
4. مارييت أوجيست، دليل رحلة ضيوف الخديوي إسماعيل لزيارة آثار مصر بمناسبة افتتاح قناة السويس 1869 م، ترجمة: عباس أبو غزالة، تق وتع: عبد الحليم نور الدين، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007.
5. المحامي محمد فريد بك، تاريخ الدولة العلية، ط1، تحقيق: إحسان حقي، دار النفائس، بيروت، 1981م.
6. منسي محمود صالح، مشروع قناة السويس بين أتباع السان سيمون وفرديناند دي ليسبس "دراسة وثائقية للجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائي في برزخ السويس حتى سنة 1856م، دار الاتحاد العربي للطباعة، القاهرة، 1971.
7. نيكييتينا جالينا، قناة السويس ملكية وطنية للشعب المصري، ترجمة: إبراهيم عامر، مطبعة الدار المصرية، القاهرة، 1957م.
8. شونفليد هبوج، قناة السويس، تعليق: أحمد خاكي، سلسلة الفكر الحديث لجنة التأليف والترجمة والنشر، د ب، د س.

9.

10. يوسف أحمد، ديليسبس الذي لا نعرفه، ط1، ترجمة وثائق ومخطوطات: أمل الصبان  
تعليق: رؤوف عباس، المجلس الأعلى لثقافة، القاهرة، 2004م.

- الكتب الأجنبية:

11. Le G. NICOL, INAUGURATION DU CANAL DE SUEZ "Voyage  
Souverains"1870.

12. journal des travaux publics, la vérité sur le canal Maritime du suez,  
paris, 1865. متاح على الرابط:

http://suezcanal.bibalex.org/Presentation/Book/Books.aspx تاريخ الزيارة  
2018/5/28م

13. ETAT DE LA QUESTION DU CANAL DE SUEZ, Extrait AU  
BUREAU de la revue BRITANNIQUE, numéro 34 de mars 1864,  
PARIS.

2-المراجع:

أ: الكتب:

14. أبو السير فرح، تاريخ مصر في عصر البطالمة والرومان، عين للدراسات والبحوث  
الإنسانية والاجتماعية، مصر، 2002م.

15. أبو النصر محمود، قناة السويس ملحمة شعب... وحلم أجيال، مركز تطوير المناهج

16. إتيين برونو، الأمير عبد القادر الجزائري، ترجمة: ميشل خوري، دار عطية للنشر، لبنان،  
1997م.

17. الاسكندري عمر وحسن سليم، تاريخ مص من الفتح العثماني إلى قبيل الوقت الحاضر، مراجعة: كابتن إ.جسفيج، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996م.
18. الأيوبي إلياس، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا من 1863-1879م، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1416هـ-1996م، ج6.
19. الأيوبي إلياس، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا من 1863م إلى 1879م، مكتبة مدبولي، القاهرة، د س ن، ج8.
20. باشا أحمد شفيق، قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر، ط1، مطبعة حوليات مصر السياسية، القاهرة، د س.
21. بدوي جمال، محمد علي وأولاده، مهرجان القراءة للجميع "مكتبة الأسرة"، د ب، 1999م.
22. بن عبد الله الملغوث سامي، أطلس تاريخ الدولة العثمانية، مكتبة الإمام الذهبي، الكويت، 1435هـ-2014م.
23. حافظ محمد، قناة السويس تاريخها وادارتها ومشروعات تحسينها قبل التأميم، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، د ن.
24. حرب محمد، العثمانيون في التاريخ والحضارة، المركز المصري للدراسات العثمانية وبحوث العلم التركي، القاهرة، 1994م.
25. الحفناوي مصطفى، قضية قناة السويس، مكتبة الانجلو المصرية، مصر، 1956م.
26. الحفناوي مصطفى، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، مطبعة مصر، القاهرة، 1956م.
27. خالد مصطفى وفروخ عمر، التبشير والاستعمار في البلاد العربية عرض لجهود المستبشرين التي ترمي إلى إخضاع الشرق للاستعمار الغربي، ط1، منشورات المكتبة العلمية ومطبوعاتها، بيروت، 1953م.
28. الوديناني خلف بن دبلان بن خضر، الفتح العثماني لجزيرة رودس (929هـ-1523م)، سلسلة بحوث الدراسات الإسلامية، المملكة العربية السعودية، 1418هـ-1997م.



29. رايسي إدريس الناصر، العلاقات العثمانية الأوروبية في القرن السادس عشر، دار الهدى للطباعة والنشر، بيروت، 2007م.
30. رشوان عبد الله، المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها، مطبعة حجازي، القاهرة، 1950م.
31. رودستين تيودور، تاريخ مصر قبل الاحتلال البريطاني وبعده، تعريب: علي أحمد شكري، مكتبة الهلال بشارع الفجالة، مصر، 1927م.
32. رينيه فيليب، السان سيمونيون في مصر 1833-1851م، ترجمة: أمل الصبان وأنور مغيث وداليا الطوخي، مراجعة: أنور مغيث، تقديم: أمين فخري عبد النور، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2011.
33. السعدني محمود إبراهيم، تاريخ مصر في عصر البطالمة والرومان، مكتبة الانجلو، القاهرة، د س.
34. السوربوني محمد صبري، الإمبراطورية المصرية في عهد إسماعيل والتدخل الانجلو/فرنسي (1863-1879) م، ترجمة: ناجي رمضان عطية، مراجعة وتقديم: أحمد زكريا شلق، المركز القومي للترجمة، د ب، 2010م.
35. السوربوني محمد صبري، نشأة الروح القومية المصرية (1863-1882) م، ترجمة ناجي رمضان عطية، المشروع القومي للترجمة، القاهرة، 2006م.
36. الشناوي عبد العزيز محمد، السخرة في حفر قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2010م.
37. الشناوي عبد العزيز محمد ويحيى جلال، وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر، دار المعارف، د ب، 1969م.
38. صبري محمد، تاريخ مصر الحديث من محمد علي إلى اليوم، مطبعة دار الكتاب، القاهرة، د س.

39. صبري محمد، تاريخ مصر من محمد علي إلى العصر الحديث، ط2، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1418هـ-1992م.
40. صفوت محمد مصطفى، إنجلترا وقناة السويس 1854-1956م، المكتبة التجارية الكبرى، الإسكندرية، د س.
41. الصلابي علي محمد، الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط، دار الكتاب الحديث، د ب، 2008م.
42. طقوش محمد سهيل، تاريخ العثمانيين من قيام الدولة إلى الإنقلاب على الخلافة، دار النفائس، بيروت، 1434هـ-2013م.
43. عامر إيمان، حكاية قناة السويس (قناة السويس ملحمة مصرية)، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2000.
44. عبد الرحيم مصطفى أحمد، علاقات مصر بتركيا في عهد الخديوي إسماعيل (1863-1879) م، دار المعارف، الإسكندرية، 1968م.
45. عبد العزيز عمر، التاريخ الأوروبي والأمريكي الحديث، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
46. عبيد طه خضر، تاريخ الدولة البيزنطية (324-1453) م، ط2، دار الفكر ناشرون وموزعون، عمان، 2012م.
47. عبيد مصطفى، الفكر الاستعماري السانسيمنيوني في مصر والجزائر 1833-1870م، دار المعرفة الدولية لنشر والتوزيع، الحراش-الجزائر، 2014م.
48. العريض وليد صبحي، تاريخ الدولة العثمانية التاريخ السياسي والإداري "دراسات تاريخية"، ط1، دار الفكر ناشرون وموزعون، عمان، 1433هـ-2012م.
49. العزاوي قيس جواد، الدولة العثمانية من الخلافة إلى الانقلابات (1908-1913) م، ط1، ترجمة: عاصم عبد ربه، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2017م.

50. عوض عبد العزيز محمد، الإدارة العثمانية في ولاية سورية (1864-1914) م، تقديم: أحمد عزت عبد الكريم، دار المعارف، القاهرة، 1969م.
51. قاسم محمد وحسني حسين، تاريخ القرن التاسع عشر في أوروبا منذ عهد الثورة الفرنسية حتى نهاية الحرب العظمى، مطبعة دار الكتاب المصرية، القاهرة، 1931م.
52. كوندوز أحمد اق وأوزتورك سعيد، الدولة العثمانية المجهولة 303 سؤال وجواب توضح حقائق غائبة عن الدولة العثمانية، وقف البحوث العثمانية، د ب ن، 2008م.
53. كيرلسجورج حلیم، قناة السويس من القدم إلى اليوم، ط3، تقديم: محمد عزت، دار المعارف، القاهرة، د س.
54. لاندوا يعقوب، تاريخ يهود مصر في الفترة العثمانية (1517-1917) م، ترجمة: جمال أحمد الرفاعي وأحمد عبد اللطيف، تقديم ومراجعة: محمد خليفة حسن، المشروع القومي للترجمة، د ب، 2000م.
55. مانتران روبير، تاريخ الدولة العثمانية، ط1، ترجمة: بشير السباعي، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1992م.
56. مباشر عبده، قناة السويس المشروع... والصراع، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2000.
57. المستر يانج جورج، تاريخ مصر من عهد المماليك إلى نهاية حكم إسماعيل، تحقيق: علي أحمد شكري، مكتبة مدبولي، القاهرة، د س ن.
58. مصطفى أحمد عبد الرحيم، في أصول التاريخ العثماني، دار الشروق، بيروت، 1406هـ-1986م.
59. مونتيل نتالي، حفر قناة السويس " المشروع والتنفيذ دراسة في تاريخ ممارسة التقنية"، ترجمة: عباس أبو غزالة، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، د ب، 2005م.
60. ميكل أندريه، الإسلام وحضارته، ترجمة: زينب عبد العزيز، مراجعة: كمال الدين الحناوي، منشورات المكتبة العصرية، بيروت، د س.

61. الناصري سيد أحمد علي، دور مصر التاريخي بين شبه الجزيرة العربية وإفريقيا في عصور ما قبل الإسلام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990م.
62. ياغي إسماعيل أحمد، الدولة العثمانية في التاريخ الإسلامي، ط1، مكتبة العبيكان، الرياض، 1992م.
63. يحيى جلال ، أوروبا في العصور الحديثة، الهيئة المصرية العامة للكتاب فرع الإسكندرية، مصر، 1981م.
64. يحيى جلال، تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، المكتب الجامعي الحديث الازاريطة، د ب، د س.
65. يحيى جلال، تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، المكتب الجامعي الحديث الازاريطة، الإسكندرية، 1999م.
- ب: الرسائل والأطروحات:**
66. بوجلطي فاطمة، انعكاسات الامتيازات على بلاد الشام خلال القرن 19م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2010-2011م.
67. حسنة كمال، العلاقات العثمانية الفرنسية في عهد السلطان سليم الثالث(1789-1807) م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2005-2006م.
68. بن حميد فتيحة، الامتيازات الفرنسية واثارها في المشرق والمغرب(1535-1798)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة بوزريعة الجزائر، 2010-2011م.
69. بن خضر الوديناني خلف، الدولة العثمانية والغزو الثقافي حتى عام 1327هـ-1909م، رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه في التاريخ الحديث والإسلامي، جامعة مكة المكرمة، 1410هـ-1990م.

70. بن عبد العزيز ياسر محمود قاري، دور الامتيازات الأجنبية في سقوط الدولة العثمانية" دراسة تاريخية تحليلية"، رسالة دكتوراه، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية، 1422هـ-2001م.
71. بعيو غانية، التنظيمات العثمانية وآثارها على الولايات العربية (الشام والعراق نموذجا 1839-1876) م، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2008-2009م.
72. محمد الصياد سامي صالح، الصراع البريطاني الفرنسي على مشروع قناة السويس 1854-1869م، أطروحة لنيل درجة دكتوراه في التاريخ الحديث، جامعة بغداد، العراق، 1427هـ-2006م.

ج: المعاجم والموسوعات:

1-المعاجم:

73. صابان سهيل، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية، مراجعة: عبد الرزاق محمد حسن بركات، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1421هـ-2000م.

2-الموسوعات:

74. عبد اللطيف أحمد وسودان أحمد وآخرون، الموسوعة العربية العالمية، ط2، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1999م.
75. أبي فاضل وهيب، موسوعة عالم التاريخ والحضارة «أوروبا والعالم من النهضة حتى مؤتمر فيينا»، نوبليس، دب ن، دس ن، ج3 به 10 أجزاء.

د: المقالات:

76. حسن ماهر، 150 عاما على قناة السويس ... ممر الـ 120 ألف شهيد، جريدة المصري اليوم، العدد 1783، تاريخ النشر 2009/5/1م.

77. عبد المهيم نورا، قناة السويس نافذة تاريخية تطل على المستقبل، جريدة أبو الهول السياحية، العدد 4، 2012.

78. سيدي عبد الرحمان، مجلة قناة السويس الجديدة، مؤسسة الأهرام، عدد تذكاري تصدره مؤسسة الأهرام بمناسبة إفتتاح قناة السويس الجديدة، 2015م.

79. سامي صالح محمد الصياد، بريطانيا والقوى الأوروبية ومسألة حياد القناة (1883-1885) م، مجلة التربية والعلم، العدد (4)، المجلد 15، 2008.  
3-المواقع الالكترونية:

80. الموقع الالكتروني ذاكرة قناة السويس:

<http://suezcanal.bibalex.org/Presentation/home/home.aspx>

81. <http://gallica.bnf.fr/services/engine/search>

82. <http://dar.bibalex.org/webpages/mainpage>

83. إلهامي محمد، ماذا تعرف عن أخطار وأضرار قناة السويس، نشر في 26 جويلية 2015، متاح على الرابط: [http://melhamy.blogspot.com.tr/2015/07/blog-](http://melhamy.blogspot.com.tr/2015/07/blog-post_26.html)

[post\\_26.html](http://melhamy.blogspot.com.tr/2015/07/blog-post_26.html)، تاريخ الزيارة 10ماي 2018م، الساعة 22:15.

84. حسين الشيخ محمد ، دماء 130 ألف مصري جرت في قناة السويس، رصيف22، مقال متاح على الرابط: <https://raseef22.com/politics/2016/11/01/>، تاريخ الزيارة 2018/5/25م، الساعة 13:17.

85. عمارة هيثم ، ما أهمية قناة السويس، نشر في 20 جانفي 2018، متاح على الموقع: <http://mawdoo3.com>، تاريخ الزيارة يوم 16-05-2018م على الساعة 12:15.

ب: المقالات باللغة الأجنبية:

86. End of the British Empire in : the Suez Canal crisis, Hunter Simmons

. 2007, the Middle East

5: المصغرات الفيلمية:

87. الفيلم الوثائقي قناة السويس، قناة الجزيرة الوثائقية يوم 22 مارس على الساعة 41:20،

متاح على الرابط <https://www.youtube.com/watch?v=1K3eO0nz2GM>.

