

## قناة السويس والصراع الدولي

م.م. منى عبدالله محمد حسن الدليمي

المديرية العامة لتربية محافظة الانبار

Jhgbgfbdf@gmail.com

### الملخص:

تمثل قناة السويس حالة خاصة من حالات النقاء العالم في بقعة معينة ، وهو الالتقاء الذي يصنع (التاريخ) الانساني ، انطلاقاً من (الجغرافيا) او بالأحرى من خصوصية المكان ، ويعد مشروع قناة السويس احد مشروعات التسابق الاستعماري الاوربي في الشرق ، فهو ملتقى القارات الثلاث (اوربا ، واسيا ، وافريقيا) ، والممر المائي الرئيس الى الشرق الاقصى ، بدأت اوربا تنظر الى ذلك الطريق بإهتمام ولاسيما الدولتين الاستعمارييتين الكبيرتين بريطانيا وفرنسا، بعد ان بدأت في اوربا اواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر نهضة صناعية كبيرة صحبها تطور عميق في التقنيات الصناعية. وفي الوقت نفسه بدأ استخدام البخار يتسع للتقدم السريع في استخدام العلوم وزيادة المخترعات ، مما ادى الى تقدم علوم الهندسة وزيادة رأس المال واندفاع الاوروبيين نحو المغامرة ، فكان ذلك بداية لنشاط استعماري تمثل في محاولة ايجاد طريق مواصلات سريع بديل لطريق رأس الرجاء الصالح ، واتجهت الانظار الى طريق التجارة القديم الذي كان يمر بمصر والبحر الاحمر ، ولاسيما بعد ان زالت العقبات التي كانت تقف حجر عثرة في طريق تنظيم خطوط ملاحية عبر هذا البحر، اذ ان الدولة العثمانية قد اغلقت ذلك الطريق بعد السيطرة على منطقة البحر المتوسط منذ القرن السادس عشر بحجة ان مرور السفن الاوربية سيدنس حرمة الاماكن المقدسة في الحجاز .

الكلمات المفتاحية: (قناة السويس، الصراع الدولي).

## **The Suez Canal and the International Conflict**

**Mona Abdullah Mohammed Hassan Al-Dulaimi**

**General Directorate of Education, Anbar Governorate**

### **Abstracts:**

The Suez Canal represents a special case of the convergence of the world in a specific spot, which is the confluence that makes human (history), based on (geography) or rather from the specificity of the place. Europe, Asia, and Africa), and the main waterway to the Far East. Europe began to look at that path with interest, especially the two great colonial powers Britain and France, after a great industrial renaissance began in Europe at the end of the eighteenth century and the beginning of the nineteenth century, accompanied by a deep development in industrial technologies. . At the same time, the use of steam began to expand due to the rapid progress in the use of science and the increase of inventions, which led to the advancement of engineering sciences, the increase of capital, and the rush of Europeans towards adventure. The old trade route that passed through Egypt and the Red Sea, especially after the obstacles that stood in the way of organizing shipping lines across this sea were removed, as the Ottoman Empire closed that route after controlling the Mediterranean region since the sixteenth century under the pretext that the passage of European ships will desecrate the sanctity of the holy places in the Hijaz.

**Keywords:** (Suez Canal, international conflict).

## المبحث الاول

### اولاً- الاهمية الجغرافية لمنطقة برزخ السويس

ان برزخ السويس هو لسان من الارض ضيق يصل بين القارتين الافريقية والاسيوية ، ويقع في الشمال الشرقي من وادي النيل ، متوسط عرضه نحو (١١٢) كيلو متر ، ويقول علماء طبقات الارض انه من المرجح ان ارض البرزخ حديثة التكوين ، وانه في بداية العصر الرباعي الجيولوجي كان البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط متصلين بمجرى من يشبه مضيق البسفور غير ان رمال الصحراء التي كانت تكتنفه من ضفتيه تكاثفا على طمسه ، وبمضي الوقت زالت اثاره ولم يبق منها دليلاً على ذلك الاتصال سوى البحيرات المرة وبحيرة التمساح ، اما ما بقى من ارض البرزخ فيكاد يكون ارتفاع سطحه مساوياً سطح البحر ما خلا في نقطتين واحدة منها البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتعلو عن سطح البحر نحو اربعة عشر متراً ، والثانية بين بحيرة التمساح وبركة المنزلة وارتفاعها عن سطح البحر يبلغ نحو ثمانية عشر متراً<sup>(١)</sup>

اتخذ برزخ السويس على اثر التغيرات الجيولوجية الذي تلتحم عند افريقيا بشبه جزيرة سيناء ، وبأسيا شكله الحالي الذي يمكن ان يوصف البرزخ ، بأنه اخدود او منخفض او ما يسمونه بخط قعر\* ، يصل طوله الى(١٢٠) كيلو متر ممتداً شمالاً وحتى الجنوب ماراً بخليج الفرما على البحر المتوسط ثم خليج السويس على البحر الاحمر ، وينحصر البرزخ ما بين سهلين صحراويين فيهما ميل ويهبطان غرباً عند الهضبة الغربية وشرقاً بجبال سيناء<sup>(٢)</sup> .

اما مدينة السويس فهي تقع على الخليج المسمى الان باسمها في الطرف الشمالي للبحر الاحمر ، وكانت تسمى عند الاغريق بمدينة (كليزما ) وعند العرب كانت تسمى (القلزم ) ، وباسمها سمي البحر الاحمر ببحر القلزم وخليج السويس بخليج القلزم ، فزحفت تلك المدينة مع حركة انحسار مياه الخليج عن الارض بسبب الجفاف ، فانقلت معه الى الجنوب شيئاً فشيئاً ثم اقيمت في القرون الوسطى مدينة جديدة وهي مدينة السويس الحالية<sup>(٣)</sup> .

### ثانياً - قناة السويس في العصر القديم والاسلامي

كانت فكرة اىصال البحر المتوسط بالبحر الاحمر بطريق مائي من اقدم المشروعات التي فكر بها الانسان المتحضر ، وعرفت اهمية المشروع في القرن العشرين قبل الميلاد (٢٠٠٠ ق.م ) ، وقد شقت مصر اول قناة بحرية بين بحرين وتصل بين قارتين ، اذ حفر الفراعنة في عهد الملك (سنوست الثالث ١٩٧٩-١٨٤١ ق.م)<sup>(٤)</sup> ، اول طريق مائي يربط نهر النيل بالبحر الاحمر ، وكان يعرف باسم (قناة الفراعنة) ، وتلك القناة تبدأ بأحد فروع النيل الذي يجاور مدينة الزقازيق حالياً ، وتجري في وادي الطميلات الاخضر متجها نحو الشرق ثم تنحدر الى الجنوب حتى تصل البحر الاحمر ، وكان الهدف من القناة تأمين حدود مصر الشرقية ، وتسهيل عملية النقل وترويج تجارة مصر مع بلاد العرب وبلاد فارس<sup>(٥)</sup> .

ظلت قناة سنوست او ترعة الفراعنة مفتوحة للملاحة منذ انشائها عام ١٨٨٧ قبل الميلاد حتى عام ٦١٠ قبل الميلاد في عصر نخاور الثاني (٦٠٩-٥٩٤ ق.م) وهو من الاسرة السادسة

والعشرين ، حيث امتلأت القناة بالأتربة والرمال او افتقارها الى الصيانة لفترة طويلة ، ونتيجة لذلك تكون سد أرضي عزل البحر الاحمر عن البحيرات المرة ، وتوقفت القناة عن الملاحة ، وعلى الرغم من محاولة الملك نخاو الثاني من اعادة حفرها الا انه لم يتم ذلك العمل<sup>(٦)</sup> .

عند حدوث الغزو الفارسي لمصر بقيادة قمبيز في عام ٥٢٥ ق.م وهو احد ملوك بلاد فارس ومن مؤسسي الامبراطورية الفارسية ، قام الملك دارا ابن عم الملك قمبيز عام ٥٢١ ق.م بإعادة فتح قناة الفراعنة الى خليج السويس ، وذلك لان مياه البحر الاحمر اعلى من مياه نهر النيل ، وكان يخشى من اختلاط ماء البحر الاحمر بماء النيل او يغلب الماء المالح على العذب<sup>(٧)</sup> .

اما في بداية العهد الروماني (٣٠ ق.م - ٣٨١ م) قام الامبراطور الروماني تراجان بتطوير القناة ، اذ اختصر المسافة فيها عن طريق شقها بشكل اكثر استقامة من ذي قبل ، فأوصلها بمجرى النيل من مكان لا يبعد كثيراً عن موقع القاهرة الحديثة التي كانت تعرف بقناة (تراجان) ، وظلت سفن الامبراطورية الرومانية تسير عبر تلك القناة تنقل البضائع التجارية من الشرق حتى القرن الرابع الميلادي ، وما ان جاء البيزنطيون الى مصر عام ٣٩٥ م حتى اهملت القناة ، فدمرتها الرمال فتعطلت<sup>(٨)</sup> .

بعد ان فتح العرب المسلمون مصر سنة ٦٤٠ م على يد عمرو بن العاص ، واصبح والياً عليها ، كتب الى الخليفة عمر بن الخطاب ، بإعادة فتح القناة لتسهيل نقل المؤن من خلالها الى الحجاز ، فأذن له ، وتم فتحها سنة ٦٤٢ م ، وسميت باسم (قناة امير المؤمنين) ، وقد فكر

العرب المسلمون في زمن ولاية عمرو بن العاص بشق قناة مباشرة من بحيرة التمساح الواقعة على منتصف البرزخ الى البحر المتوسط ، الا ان الخليفة عمر بن الخطاب رفض لان تلك القناة لا تخدم سوى تجار الدول المسيحية او يتخذها الروم طريقاً الى الحجاز ، وظلت القناة الى عهد الخليفة العباسي الثاني ابي جعفر المنصور (٧٥٣-٧٧٤) ، اذ امر بردمها في عام (٧٦٧م) لمنع وصول الامدادات الى الثوار العلويين<sup>(٩)</sup> الذين ثاروا عليه في مكة المكرمة والمدينة المنورة<sup>(١٠)</sup> .

ان جميع المحاولات لإيصال البحرين الاحمر والمتوسط منذ العصور القديمة كانت تتم بشق قناة غير مباشرة ، ويكون اتصال البحرين عن طريق نهر النيل ، وكان سبب امتناعهم من شق قناة مستقيمة مباشرة بين البحرين هو الاعتقاد السائد في تلك العصور بوجود اختلاف بين مستوى البحرين الاحمر والمتوسط ، مما يؤدي الى ان تتعرض البلاد الى الغرق ، لذلك نرى ان الفراغنة وقوى الاحتلال الاجنبية الاخرى ، وبعدهم العرب المسلمين سعوا الى شق ترعة مائية غير مباشرة بين البحر الاحمر والبحر المتوسط عن طريق نهر النيل ، وبقيت التجارة بين الشرق والغرب تسلك طريق البر زمنياً طويلاً ، واستمر ذلك طيلة القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين ، وخلال تلك المدة بدأت الحرب الصليبية<sup>(١١)</sup> التي شنتها اوربا النصرانية على العرب المسلمين<sup>(١٢)</sup> .

ثالثاً - مشروع القناة في العصر الحديث

ادى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح الى فقدان البلدان المطلة على البحر المتوسط ، كالبندقية وجنوة وفرنسيا اهميتها التجارية ، واخذت تحل محلها موانئ الدول المطلة على المحيط الاطلسي ، فاحتكرت تجارة الشرق احتكاراً تاماً ، كالبرتغال واسبانيا وهولندا وانكلترا ، وعلى اثر ذلك نشطت مساعي البندقية لتسهيل عبور التجارة من مصر ، فأرسل البنادقة الى السلطان المملوكي في مصر (قائصة الغوري ١٥٠٠-١٥١٦)<sup>(١٣)</sup> ، وفداً عام ١٥٢٠ اقترحوا عليه أن يقوم بشق قناة تصل ما بين البحرين الاحمر والمتوسط ، الا ان الاقتراح لم يعطي اهتمام من الجانب المصري بسبب علو التكلفة المادية التي يتطلبها هذا العمل من جهة ، وخشية من فتح أسباب داعية لتغلغل أوربي في الأراضي المصرية والذي قد يؤدي لاحتلالها من جهة اخرى<sup>(١٤)</sup>

ابدى السلطان العثماني "سليم الاول (١٥١٢-١٥٢٠) عقب استيلائه على مصر" سنة ١٥١٧م اهتماماً بفكرة مشروع فتح قناة تربط البحر الاحمر بالبحر المتوسط ، وكذلك اصدر السلطان سليم الثاني (١٥٦٦-١٥٧٤) فرماناً الى والي مصر بأجراء "الدراسات الهندسية اللازمة لفتح ممر مائي يربط خليج السويس بالبحر المتوسط" ، كما اهتم السلطان مراد الثالث (٥٧٤-١٥٩٥) ومناقشة مع الكثير من الاختصاصيين بتلك الفكرة ، الا انه احجم عن التنفيذ بسبب التكاليف الباهظة لإتمام المشروع<sup>(١٥)</sup> .

كانت فرنسا من الدول الاوربية التي اهتمت بالطريق التجاري القديم بين الغرب والشرق عن طريق مصر ، ولذلك اهتم الكثير من الشخصيات السياسية الفرنسية في القرن السابع عشر بتحويل تجارة فرنسا الى الطريق البري عبر مصر لمنافسة التجارة التي تمر عبر طريق رأس الرجاء الصالح ، وان اهم الشخصيات الفرنسية التي اهتمت بهذا الموضوع الوزير كولبير<sup>(١٦)</sup> الذي قدم مذكرة لمجلس التجارة الفرنسية عام (١٦٦٤) إذ يفضل فيها ممر السويس القصير على ممر رأس الرجاء الصالح شديد الطول، واسس بموافقة الملك لويس الرابع عشر (١٦٤٣-١٧١٥) في العام نفسة شركة الهند الشرقية الفرنسية<sup>(١٧)</sup> ،كلوبير يأمل في ان تصبح مصر تابعة لفرنسا ، وتأمل بأن يتم حفر قناة تصل البحرين الاحمر والمتوسط ، وامتلاك سلسلة من القواعد البحرية على الطريق البحري الى الهند والشرق الاقصى<sup>(١٨)</sup> .

عاودت فرنسا من جديد الاهتمام بشق قناة برزخ السويس فقدم الفيلسوف الالمانى (لايبنيز ١٦٤٦-١٧١٦) الى لويس الرابع عشر مذكرة سنة ١٦٧٢م حثه فيها على احتلال مصر لضمان التفوق العسكري على تجارة الشرق ، الا ان لويس الرابع عشر رفض بسبب انشغاله بحروبه مع الدول الاوربية ، وفي سنة (١٦٧٩) قدم احد رجال الاقتصاد الفرنسيين (جاك سافاي ) الى الحكومة الفرنسية اقتراحاً يدعو فيه الى اخذ موافقة الباب العالي على حفر قناة تبدأ من السويس ، وتجري في البرزخ مباشرة حتى تصب في البحر المتوسط عند مكان ما حول دمياط بعد ان اجرى مقارنة بين طريق السويس وطريق رأس الرجاء الصالح مبيناً الفرق الهائل في

المسافة ، وقد توصل على انه يجب على فرنسا ان تحفر قناة مستقيمة في برزخ السويس على الرغم من الصعوبات التي سوف تواجه المشروع (١٩) .

بعد قيام الثورة الفرنسية عام ١٧٨٩ تلقت الحكومة الفرنسية خطابات ومذكرات غاية في السرية تنصح وتشجع الحكومة على احتلال مصر لضمان طريق قصير للتجارة مع الهند ، الا ان الحكومة الفرنسية لم تلق اهتماماً كبيراً نتيجة الحروب التي خاضتها مع القارة الاوربية (٢٠) .



## المبحث الثاني

اولاً - بداية الصراع البريطاني - الفرنسي على مشروع قناة السويس

بدأت الحملة الفرنسية على مصر سنة ١٧٩٨ بقيادة نابليون بونابرت ، وكانت اهداف الحملة هي جعل البحر المتوسط بحيرة فرنسية حتى تتمكن من ايجاد طريق الى الشرق عن طريق السويس ، وقررت الحكومة الفرنسية بتوجيه قائدالحملة نابليون بتنفيذ المشروع الذي يربط البحر الاحمر بالبحر المتوسط بقناة تصلح للملاحة، واتخاذ كل الوسائل الممكنة لفرنسا كي تسيطر على البحر الاحمر والتجارة فيها ، فقام نابليون بعداحتلاله مصر بزيارة برزخ السويس ، وقام بتكليف بعثات هندسية تبحث عن القناة القديمة يرأسها المهندس الفرنسي (لوبير) وهو احد الاختصاصيين الذين رافقوا الحملة ، وتم اجراء مسح للمنطقة ، وتقديم دراسة كافية حول احتمال اعادة فتح القناة ، وبعد ان قام لوبير بثلاث رحلات الى منطقة السويس عام ١٧٩٩ قدم تقريره الى نابليون ، وفيه ارتكب لوبير خطأ هندسي عندما تصور ان مستوى البحر الاحمر اعلى من مستوى البحر المتوسط بعشرة امتار ، لذا ان فتح القناة يؤدي لطغيان مياه البحر على منطقة الدلتا ، مما جعل الفرنسيين يصرفون النظر عن موضوع القناة (٢١) .

اظهرت الحملة الفرنسية على مصر اهمية موقع مصر وفتت نظر بريطانيا ، واثارت اهتمامها بضرورة البحث عن طريق قصير الى الهند ، وكان طريق رأس الرجاء الصالح لايزال له الاهمية الاولى ، ولكنه لم يكن ملائماً لنقل البريد في وقت قصير ، ولذلك اصبحت بريطانيا تحرص على ان لا تقع مصر في يد دولة قوية تعرقل مخططاتها ومصالحها الاستعمارية في

المنطقة ، ولذلك سعت بريطانيا لمساعدة الدولة العثمانية لإخراج الفرنسيين من مصر ، وتم ذلك في ٢٧ حزيران عام (١٨٠١)<sup>(٢٢)</sup> .

بعد تولي محمد علي<sup>(٢٣)</sup> حكم مصر عام (١٨٠٥) وكون دولة اخذت تنهض وتنظم امورها مستعينة بالخبراء والمهندسين والضباط الفرنسيين ، قامت بريطانيا بحركة مضادة ، فحاولت غزوا مصر معتمدة على تأييد بعض زعماء المماليك ، الا انها فشلت ، وخلال مدة حكم محمد علي كانت محاولات لأحياء مشروع قناة السويس ، وقد ادت بريطانيا في تلك الحقبة دوراً كبيراً في اهتمامها بخطوط المواصلات مع الشرق ، وقد زاد اهتمام بريطانيا بمصر بعد احتلال الفرنسيين للجزائر عام ١٨٣٠م ، ولذلك عارضت بريطانيا بشدة تنفيذ مشروع القناة طوال النصف الاول من القرن التاسع عشر والذي تبنته فرنسا ، مما جعل بريطانيا تعده محاولة للسيطرة على مصر<sup>(٢٤)</sup> .

في اواخر عام ١٨٤٠ بدأت بريطانيا بتدعيم مركزها بشكل قوي في الشرق الادنى ، بعد ان استطاع رأس المال الانكليزي ان يدخل الى مصر بشكل متزايد ، وفي عام ١٨٥١ نجحت بريطانيا في ان تحصل من عباس الاول خليفة محمد علي على امتياز اقامة سكة حديد بين القاهرة والسويس املاً منها في حصولهم بالمستقبل على امتياز لحفر قناة السويس ، وفرض سيطرتها على الاراضي المصرية الا ان المشاكل الداخلية والمصاعب الخارجية التي تعرضت لها بريطانيا ادت بالتخلي عن مشروع غزو مصر ، وحفر قناة السويس ، اما فرنسا على عكس بريطانيا فقد حققت تقدماً كبيراً في الصناعة وخاصة في عام ١٨٥٠ وما بعدها ، وعززت توسعها في المنطقة

، وبذلك بدأت مرحلة جديدة من التنافس البريطاني -الفرنسي ، وهو تنافس ظل متجهاً نحو التسابق على حفر قناة السويس (٢٥) .

### ثانياً - توقيع امتياز مشروع قناة السويس

نح فرديناند دي لسبس<sup>(٢٦)</sup> الفرنسي عام (١٨٥٤) في ان يحصل من والي مصر سعيدباشا على امتياز حفر قناة السويس ، نتيجة الصداقة التي تربط بين دي لسبس وسعيد باشا ، وقد تحقق ذلك الحدث التاريخي بطريقة بسيطة في اثناء نزهة على ظهور الخيل اشترك فيها سعيد باشا ودي لسبس وكان الاخير فارساً لا نظير له اثار فضول سعيد باشا وتحمسه للمشروع ، فسارع دي لسبس باستغلال تلك الحماسة ، فطالب سعيد باشا بأن يمنحه امتياز حفر القناة فوافق على الفور ، وما انقضت عشرة ايام حتى قدم دي لسبس لسعيد باشا مشروع اتفاق الامتياز في ١٥ تشرين الاول عام ١٨٥٤ ، فبادر سعيد باشا بتوقيعه دون ان يقرأه ، وكان عنوان الوثيقة التي وقعها سعيد باشا هو (( المرسوم الخديوي لامتياز حفر واستغلال قناة السويس ، والاراضي التي تمر فيها بين البحر الاحمر والبحر المتوسط ابتداء من ٣٠ تشرين الثاني عام (١٨٥٤) )) ، وبذلك حصل والكيل الفرنسي فرديناند دي لسبس على الامتياز (٢٧) .

كان سعيد باشا يدرك ان بريطانيا ستعارض المشروع ، فأشار الى دي لسبس ان يذهب قابل (بروس) القنصل البريطاني العام في مصر ليحيطه علماً بالاتفاق في تنفيذ مشروع قناة السويس ، فتمت المقابلة بين دي لسبس والقنصل البريطاني ، فتباحث الجانبان ، الا ان القنصل البريطاني

لم يعطي رأياً رسمياً ، الا بعد ان يتم اعلام حكومته ، وبعد الاتصالات التي قام بها دي لسبس مع الاطراف كافة ، تم توقيع عقد الامتياز الاول في ٣٠ تشرين الاول عام (١٨٥٤) ، وتأسيس شركة تتولى حفر قناة السويس البحرية واستغلالها ، ويتكون العقد من اثنا عشر مادة ومدته تسعة عشر عام ، وكان دي لسبس يدرك بان بريطانيا ستعمل جاهدة من اجل احباط المشروع ، وقد عدت بريطانيا المشروع بأنه سوف يجعل للفرنسيين نفوذاً كبيراً في مصر ، ويمكنهم التحكم بطريق عالمي لخدمة اغراضهم الخاصة ، ولذلك اصدرت الحكومة البريطانية مذكرة الى الوالي سعيد باشا اوضحت فيها بأن الحكومة البريطانية لا تنظر الى مشروع القناة بعين الرضا ، وانه غير ملائم (٢٨) .

اما موقف الدولة العثمانية فقد كان متأرجحاً خشية من اغضاب احدى الدولتين بريطانيا وفرنسا ، وكانوا يميلون الى الموافقة على تصديق الامتياز الاول ، الا ان اعتراض (ستراتفورد) سفير بريطانيا في اسطنبول لم يعطي الصدر الاعظم موافقة على مشروع عقد الامتياز الاول ، وقد قام ديلسبس بجهود كبيرة في اسطنبول مع سفير بريطانيا ، الا انه فشل في اقناعه ، وبعد ذلك قدمت لجنة فرعية منبثقة من اللجنة العلمية الدولية تقرير الى الوالي سعيد باشا في ٢ كانون الثاني (١٨٥٦) تضمن التقرير على ان المشروع ناجح وتنفيذه سهل ، ولذلك السبب قام سعيد باشا بتوقيع عقد الامتياز الثاني بتاريخ ٥ كانون الثاني (١٨٥٦) ، وتضمن حق دي لسبس بتأليف

شركة قناة السويس ، وتضمن ايضاً انجاز المشروع خلال ٦ سنوات ، ويكون العمال اكثرهم من المصريين (٢٩) .

عارضت الحكومة البريطانية توقيع الامتياز الثاني رغم سفر دي لسبس في نيسان عام (١٨٥٦) الى لندن لأقناع الحكومة البريطانية الا انه فشل في الحصول على الموافقة ، طلب دي لسبس من الامبراطور نابليون الثالث ووزير خارجيته الوسكي المساعدة للضغط على بريطانيا من اجل الحصول على موافقتها لمشروع القناة ، فقام على اثر ذلك الامبراطور نابليون الثالث وزوجته الامبراطورة اوجيني بزيارة الى لندن في عام (١٨٥٧) ، وجرت محادثات مع الملكة فكتوريا ، وعبر الامبراطور عن استيائه من تدخل ستراتفورد السفير البريطاني في اسطنبول لعرقلة مشروع القناة ، واثمرت المحادثات عن اعتراف الحكومة البريطانية بأهمية مشروع القناة (٣٠) .

قامت شركة قناة السويس العالمية للمدة من ٥ الى ٣٠ تشرين الثاني (١٨٥٨) بطرح اسهم الشركة فوصل عدد الاسهم المطروحة (٤٠٠) الف سهم بقيمة (٥٠٠) فرنك للسهم الواحد ، وعلن في ١٥ كانون الاول عام (١٨٥٨) عن تأسيس شركة قناة السويس بمقتضى التوكيل الشامل والتعليمات الصادرة من الوالي سعيد باشا ، وضم الى المجلس شخصيات سياسية في فرنسا ، ومنهم (جيروم بونايرت) محامياً للشركة ، وعين رئيساً للشركة ، واجتمع مجلس الادارة ، لأول مرة في ٢٠ كانون الاول عام ١٨٥٨ ، واتخذوا عدة قرارات اهمها اخبار الوالي سعيد باشا بتأليف ادارة الشركة ، وانه قرر الاستمرار في الدراسات والاعمال التحضيرية للمشروع (٣١) .

### ثالثاً - المباشرة بحفر قناة السويس

بعد ان تيقن ديلسبس بانه لا يحصل على موافقة السلطان العثماني ، ولم يستطع ايقاف معارضة الحكومة البريطانية للمشروع ، وبعد اتمام المرحتين الاولى والثانية ( طرح الاسهم للاكتساب )، سعى الى تحقيق المرحلة الثالثة ، الا وهي مرحلة البدء في عمليات الحفر ، فوجه دي لسبس نداء باسم شركة قناة السويس الى المؤسسات الهندسية وكبار رجال الاعمال ليقدّموا عطاءاتهم لتنفيذ المشروع ، فقدّمت العديد من العطاءات ، فاخترت العطاء المقدم من (الفونس هاردن)<sup>(٣٢)</sup> ، فعقدت معه اتفاقاً مبدئياً في ٤ اشباط ١٨٥٩ لتنفيذ المرحتين الاولى والثانية من المراحل الخمس التي اقرها مجلس الاشغال الاعلى التي يجب ان تتم خلال ست سنوات<sup>(٣٣)</sup> .

في صبيحة يوم ٢٥ نيسان عام ١٨٥٩ وقف فرديناند دي لسبس على شاطئ بيلوز الاثرية التي قامت في مكانها مدينة بور سعيد عند النقطة التي تحددت نهائياً لتكون مصباً لقناة السويس ، ومعه بعض المهندسين وصاح قائلأ (( باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وبمقتضى قرارات مجلس الادارة سنقوم الان بضربة المعول الاولى على هذه الارض التي تفتح ابواب الشرق لتجارة الغرب )) ، ثم توجه الى العمال المصريين وقال لهم (( سيضرب كل منكم ضربة معوله الاولى ، فاذكروا انكم لن تقبلوا الارض فحسب بل ان اعمالكم سوف تجلب الرخاء الى اسركم وبلادكم الجميلة<sup>(٣٤)</sup> .

اتفقت جميع الحكومات على تشجيع مشروع القناة ، وتقديم المساعدات ، باستثناء الحكومة البريطانية ، فبمجرد ان اعلمت الحكومة البريطانية نأمنح سعيدباشا امتياز شق البرزخ ثارت ، وتأهبت لاتخاذ موقف معادي في بدء الامر ، لكن عندما اكدت الدراسات وتقرير اللجنة الدولية ان المشروع ممكن التنفيذ ، وزاد التأييد والتشجيع من الدول لتنفيذ المشروع (٣٥) .

عندما علمت الحكومة البريطانية ببدء عمليات الحفر في قناة السويس ثارت ، وعمدت على اتخاذ اجراءات مضادة ، فاحتجت بريطانيا على بدء العمل في القناة على اساس ان الحكومة العثمانية لم تصادق على عقد الامتياز ، لان مصر هي ء جزء من ممتلكاتها ، ومن جهة اخرى اثار بريطانيا مخاوف الباب العالي من سعيد باشا ، فصورته بمظهر الوالي المتمرد الذي يسعى الى استقلال مصر ، وابدت استعدادها لمساعدة السلطان في اخضاع والي مصر الى السلطة العثمانية ، فوضعت بريطانيا خطة لعزل سعيد باشا بالاتفاق مع الباب العالي ، وكانت الخطة هي قيام السلطان عبدالمجيد الاول (١٨٣٩ - ١٨٦١) بزيارة الى بيروت ومن هناك يستدعي الوالي سعيد باشا ويتم القبض عليه ، وعزله من ولاية مصر ، وتقوم بريطانيا بأرسال وحدات من الاسطول البريطاني الى ميناء الاسكندرية في تموز (١٨٥٩) ، ويتوقف نجاح الخطة على استمرار الحرب بين فرنسا والنمسا التي نشبت في نيسان عام (١٨٥٩) ، الا ان توقف الحرب في ١٢ تموز ١٨٥٩ ، وتغير احداث المعركة عدل السلطان العثماني عن سفره الى بيروت وبالتالي لم يتم تنفيذ الخطة (٣٦) .

بعد وفاة سعيد باشا في ١٨ كانون الثاني عام ١٨٦٣ استلم ابن اخيه الامير اسماعيل ، فتخوف دي لسبس من الوالي الجديد يتبع سياسة مضادة لمشروعه ، ولكن اسماعيل اظهر ارتياحه للمشروع ، وابدى رغبته في ان يتم هذا العمل في عهده ليفخر به امام الاجيال المقبلة ، لكن اسماعيل حينما اطلع على شروط الامتياز ، قام بأجراء بعض التعديلات على الامتياز منها :

١- اعادة الاراضي التي تنازل عنها سعيد باشا الى الحكومة المصرية .

٢- وضع يد الحكومة المصرية على التربة النيلية .

٣- الغاء الشرط الذي يحتم على الحكومة المصرية تقديم العمال من طرفها الى الشركة ،

وان يكن فيخفض عددهم من عشرين الف الى ستة الاف (٣٧) .

كان الباب العالي يماطل يماطل في منح فرمان التصديق على الامتياز الذي منحه سعيد باشا الى دي لسبس طيلة المدة من توقيع الامتياز عام ١٨٥٤ الى عام ١٨٦٦ بسبب ضغوطات الحكومة البريطانية الخفي في اسطنبول ، رغم ان القناة اوشكت ان ينتهي العمل فيها ، ونتيجة لمرض الصدر الاعظم فؤاد باشا وسفره الى فرنسا للعلاج ، فحاول فؤاد باشا ان يلتقي بالإمبراطور الا ان نابليون الثالث لم يعطي اهتمامه له ، فعندما التقى الصدر الاعظم بنابليون الثالث شرح له سبب عدم اهتمامه به ، فقال له كلمة واحدة الفرمان ، ولم يمض وقت طويل حتى صدر فرمان التصديق في ١٩ ايار عام (١٨٦٦) (٣٨) .

### المبحث الثالث

#### اولاً - انجاز المشروع وافتتاح قناة السويس

انتهت اعمال حفر القناة في ١٧ اذار عام ١٨٦٩ ، اذ تلاقت مياه البحرين الابيض المتوسط والبحر الاحمر ، فتدفقت مياه البحر الاحمر في منخفض البحيرات المرة ، فتألف منها الشريان الحيوي للملاحة العالمية ، فافتتحت قناة السويس رسمياً للملاحة بعبور السفينة (( ايجل ))<sup>(٣٩)</sup> اي النسر ، حاملة على ظهرها ملوك وعظماء العالم تتبعها (٦٧) سفينة منها (٥٠) سفينة حربية ، واقامت بتلك المناسبة مهرجان يفوق الوصف ولم تشهد مصر في تاريخها الطويل احتفالات عظيمة تماثل تلك الاحتفالات ، وانفق الخديوي اسماعيل احتفالاً بافتتاح القناة نحو مليون ونصف المليون جنيه ، اما مواصفات القناة عند الافتتاح كانت ، طول القناة (١٦٤) كم وعمقها (٨) امتار ، وبعد كثير من التوسعات وصل طولها الاجمالي (١٩٣) كم وعمقها (٢٤) متر اما عرضها هو (٢٠٥) متر ، وتتألف من منفذ الدخول الشمالي بطول (٢٢) كم القناة نفسها ، ومنفذ الخروج الجنوبي ب(٩) كم<sup>(٤٠)</sup> .

قدرت اللجنة الدولية تكاليف انشاء القناة بمبلغ (٤٠٠) مليون فرنك ، وتقدر النفقات التي تحملتها الحكومة المصرية لإنشاء القناة ب(١٦,٠٧٥,٠٠٠) جنيه استرليني<sup>(٤١)</sup> .

اقام الخديوي اسماعيل ثلاث منصات خشبية مكسوة بالحريز والديباج ، خصص اكبرها في الوسط للملوك والامراء وكبار الشخصيات ، اما المنصة الثانية التي تقع على الجهة اليمنى

خصت للعلماء ورجال الدين ويتقدمهم شيخ الازهر مصطفى السقا ، والمنصة الثالثة على جهة اليسار لرجال الدين المسيحيين ، ويتقدمهم بطريارك كنيسة القصر الامبراطوري في باريس ، وحضر الحفل كل اوجيني زوجة امبراطور فرنسا ، وجوزيف امبراطور النمسا ، فردريك وليم ملك ولي عهد بروسيا ، وهنري امير هولندا ، وهنري اليوت سفير بريطانيا في اسطنبول ، ومبعوث السلطان العثماني الامير عبد القادر الجزائري ، وعدد من السفراء ورجال السياسة في الدول الاوربية ، ولم يقوم الخديوي الدعوة الى السلطان العثماني ، لأنه اراد ان يشعره بأن مشروع قناة السويس هو مشروع مصري مادياً وبشرياً وله السلطة العليا في مصر ، لا للدولة العثمانية (٤٢) .

وبافتتاح قناة السويس اصبحت تلك القناة جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية ، واصبحت من الشؤون الدولية الهامة ، واعدت من اهم الممرات المائية البحرية في العالم ، اذ ربطت بين الشرق والغرب ، واجمعت الدول الاوربية عند الافتتاح على ان هذا العمل سيكون عالمياً في الفوائد التي ستعود بها الى الناس ، وان شق القناة ادى الى زيادة المواصلات التجارية بين اوربا والبلاد الواقعة على البحر الاحمر ، وان مراكز الدول الاجنبية سوف تزداد في المنطقة ، وتقع منازعات بينها وبين تلك الشعوب ، وحينئذ يمكن اتخاذ القناة ذريعة للتدخل المسلح في شؤونها (٤٣) .

ثالثاً - اتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨م

"شهد عقد معاهدة القسطنطينية عام (١٨٨٨) منافسةً ضاريةً بين كِلِّ من بريطانيا وفرنسا، وإن بريطانيا صممت منذ عام (١٨٦٤) على أن تلقي بثقلها على مصر لتسخر القناة لخدمة مصالحها الاستعمارية، ولو من وراء ستارٍ تغطّي به تصرفاتها ، وقد ظهرت سيطرة بريطانيا على هذا الشريان الحيوي حينما احتلّت مصر عام (١٨٨٢)، ولكنها مهّدت لهذه السيطرة في المدة القصيرة التي سبقت ذلك الاحتلال ، وعلى ذلك لم تشهد القناة قبل سنة (١٨٨٢) إلاّ حربين الحرب التي اشتعلت بين بروسيا وفرنسا في سنة ١٨٧٠م ، والحرب التي نشبت بين الدولة العثمانية وروسيا في عام" (١٨٧٧) (٤٤) .

"ففي الحرب التي قامت بين فرنسا وبروسيا سنة (١٨٧٠) وفي أثناء هذه الحرب لم يستطع دي لسبس أن يعيث بحرية الملاحة للسفن الحربية التابعة لطرفي الحرب ، وذلك لأن بريطانيا كانت تريد ذلك ، وقفت الدولة العثمانية على الحياد، وفتحت القناة للسفن الحربية والتجارية لطرفي الحرب من غير استثناء ، واعتبرت الحالة السابقة من شأنها بقاء القناة مفتوحة لسفن المتحاربين ما دامت الدولة العثمانية ومصر تقفان على الحياد ، وما دامت سفن الطرفين المتقاتلين ترعى حرمة القناة وسلامتها وتحترم لوائح المرور، فماذا يحدث حينما تكون مصر أو الدولة العثمانية مشتركةً في الحرب" (٤٥) .

حارب الجيش المصري إلى جانب الدولة العثمانية في نيسان سنة (١٨٧٧)، ضد روسيا ، فأصبح لمصر الحق في منع المرور للسفن الروسية من القناة ، وأن تستخدمها بالعمليات الحربية

باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من أراضي مصر ، إلا بريطانيا المتسلطة على القناة ، والتي تقف موقفاً محايداً في الظاهر ، ادعت أ ، في غلق القناة بوجه الروس قد يضطر روسيا إلى استخدام حقوقها بعدها بلداً محارباً ، فتقوم بنسف القناة وتعطيل الملاحة بها ، وكذلك ادعت بأن الدولة العثمانية، قد تستغل ظروف الحرب وتقوم باستخدام القناة بتحقيق الأطماع العسكرية ، كما دعت الحكومة البريطانية على عدم غلق القناة بوجه اي طرفي النزاع<sup>(٤٦)</sup> .

أعلن خديوي مصر، أنه اتخذ الإجراءات اللازمة التي تتكفل بالملاحة في القناة لسفن البلدان التي تتلزم الحياد ، وأشأ بطول القناة رقابة شرطية، واخبر قناصل الدول في عام (١٨٧٧) بأن السلطان العثماني ، قرر ترك القناة مفتوحة طول فترة الحرب لسفن الدول المحايدة، وإغلاقها بوجه سفن الروس ، وبذلك تكفل بالملاحة في القناة ، وجنبها من العدوان ، ولم تقم روسيا بمهاجمة مصر أوقناة السويس<sup>(٤٧)</sup> .

اجتمع معهد القانون الدولي في سنة (١٨٧٧)، وأصدر القرار الآتي نصّه "أن تبرم معاهدة دولية تضع قناة السويس في حالة الحرب بمعزل عن العدوان"، وقد انعقد مؤتمر دولي في القسطنطينية ، وفي جلسة المؤتمر الثانية في ٢٥ يونيو سنة (١٨٨٢)، اقترح رئيس وزراء فرنسا على المؤتمر أن يوافق على صيغة سماها "ميثاق النزاهة"، وكان قد اطلع عليه جرانفل وزير خارجية بريطانيا ، ووافق عليه<sup>(٤٨)</sup> .

وبعد احتلال بريطانيا لمصر عام (١٨٨٢) فزعت أوروبا، وحاولت الضغط عليها للخروج من مصر، لا إيماناً بحق مصرفي السيادة، ولكن لكي لا تتفرد بريطانيا في قناة السويس، وقد صرحت الحكومة البريطانية "أعلنت أن احتلالها لمصر أمر مؤقت، وأنها مستعدة للجلاء من مصر بعد أن يوضع نظام يكفل حرية الملاحة في قناة السويس، ولقد حاول لورد جرانفل وزير خارجية بريطانيا أن يتخلص من الحرج الذي وقع فيه، بطرح المسألة للحث الدولي، والدعوة إلى عقد معاهدة دولية تنظم هذه المسألة، مع أن ذلك كان أمراً يعني مصر صاحبة القناة، ولا يعني الدولة المغتصبة المتعدية على قناة السويس" (٤٩).

قامت المفاوضات بين بريطانيا وفرنسا بشأن القناة في ٢٩ تشرين الثاني عام (١٨٨٤)، واتفقت الدولتان على وضع نظام نهائي لضمان حرية استخدام كل الدول لقناة السويس في كل الأوقات، قد اتفقت الحكومات السبع (إنجلترا وفرنسا وألمانيا وروسيا والنمسا والمجر) على تكوين لجنة مكونة من مندوبين تعينهم الحكومات ويجتمعون في باريس، وقد حدد ١٠ آذار عام ١٨٨٥، لعقد مؤتمر مبدئي، لوضع أساس اتفاقية دولية بشأن قناة السويس (٥٠).

اجتمعت اللجنة في ٣٠ آذار عام (١٨٨٥) ومثل إنجلترا سير جدوليان بونسفوت وسير ريفرز ولسن، وافتتح اجتماع اللجنة الوزير الفرنسي جيل فري، وظهر في مناقشات تلك اللجنة النزاع الشديد بين فرنسا وإنجلترا، واستغرقت أعمال هذه اللجنة ست عشرة جلسة، وبعد أن انتهت

اللجنة من مناقشاتها تقاعدت إنجلترا عن السير في إنهاء الموضوع ، فاضطرت فرنسا إلى تهديد إنجلترا بأنها لن تسمح أبدًا بسيطرة الإنجليز على مصر والقناة <sup>(٥١)</sup> .

ويلاحظ في الاتفاقية النهائية الخاصة بالقناة أن بريطانيا نفذت فكرتها فيما يختص بحرية المرور، فكان أول شيء اتفق عليه مندوبو الدول جميعًا ، هو حرية المرور في القناة لسفن جميع الدول التجارية والحربية وقتي السلم والحرب ، كذلك أكدت بريطانيا حقوق الحكومة المصرية في الدفاع عن القناة فهي جزء من الأراضي المصرية ، وبالرغم من أن هذه الاتفاقية قررت مبدأ المساواة بين الدول وأكدته ، كما أقرت عدم انفراد أي دولة بنفوذ متفوق في منطقة القناة ، إلا أن إنجلترا بحكم احتلالها العسكري للبلاد ومركزها الممتاز فيها ، قد أصبح لها بالفعل من الناحية العملية نفوذ متفوق في القناة ، وكان من نتيجة الاختلافات التي ثارت بين البلاد المشتركة في المؤتمر، أن عجز المؤتمر عن الوصول إلى أي نتيجة <sup>(٥٢)</sup> .

وفي ٢٩ تشرين اول عام (١٨٨٨) تم في القسطنطينية توقيع "اتفاقية خاصة بضمان حرية استعمال قناة السويس البحرية بين روسيا وألمانيا والإمبراطورية النمساوية ، وإسبانيا وفرنسا وإنجلترا وهولندا والدولة العثمانية"، (وقد انضمت إلى تلك الاتفاقية بعد ذلك اليونان والبرتغال والسويد والنرويج والدنمرك واليابان والصين) ، وتعتبر البلاد التي وقّعت تلك الاتفاقية أعضاء فيها من الناحية القانونية ، ومعنى هذا أنه لا يمكن إجراء أي تعديل في اتفاقية عام (١٨٨٨) إلا

بموافقة جميع البلاد الموقعة عليها ، وإذا حدّث غير ذلك فإن جميع القرارات التي يجري اتخاذها بهذا الشأن هي قرارات باطلة ولا قيمة لها على الإطلاق<sup>(٥٣)</sup>.

وضعت اتفاقية القسطنطينية المبرمة عام (١٨٨٨)، والتي عالجت عدّة مسائل خاصة بقناة السويس ، ومبادئ الملاحة في القناة التي لها أهمية دولية وقانونية كبيرة، فبمقتضى تلك الاتفاقية تظل القناة مفتوحة للملاحة البحرية في زمن السلم وفي زمن الحرب ، وحرية الملاحة مكفولة لجميع البلاد التي تستخدم القناة ،

بدون أي تمييز أو استثناء ، وتناولت الاتفاقية كذلك مبادئ حياد وتجريد منطقة القناة من السلاح ، كما أنها تمنع إقامة منشآت عسكرية أو مرابطة قوات مسلحة في منطقة القناة، وتعترف اتفاقية (١٨٨٨) بحقوق سيادة الحكومة المصرية على القناة ، وتوليها مسؤولية ضمان تنفيذ نصوص الاتفاقية ، وتتفق القرارات المهمة المتخذة بموجب اتفاقية القسطنطينية مع الصفة الدولية لقناة السويس، ويعني هذا أنه يجب أن تكون مبادئ هذه الاتفاقية هي الأساس لأيّ اتّفاق جديد بشأن نظام قناة السويس<sup>(٥٤)</sup>.

ومع ذلك ففي اتفاقية (١٨٨٨) ثغرات وعيوب تقلل من قيمة نصوصها ، وقد اتضحت هذه الثغرات والعيوب في أثناء الاحتلال البريطاني لقناة السويس ، إذ أتاحت الفرصة لبريطانيا لكي تتخذ من اتفاقية القسطنطينية ستارًا لتصرفاتها التي تملئها مصالحها الذاتية في قناة السويس ، ومن بين المشكلات والثغرات الخطيرة في اتفاقية (١٨٨٨) خلوها من نصوص خاصة بعبور

السفن التجارية التابعة لبلاد في حالة حرب، وضيق منطقة الجياد في القناة لا يزيد اتساعها عن ثلاثة أميال، وهو اتساع لا يكفي لتأمين سلامة مرور سفن البلاد التجارية<sup>(٥٥)</sup> .

### الخاتمة

أدت قناة السويس دوراً مهماً في تطور العلاقات الاقتصادية العالمية كونها اقصر الطرق البحرية الموصلة بين الشرق والغرب ، ولهذا فإنها كانت تمثل موقعاً مركزياً في مخططات الدول المهيمنة في مختلف العصور ، فمنذ عصر الفراعنة أدرك المصريون القدماء أهمية ربط البحرين الأحمر والمتوسط بقناة مائية فقاموا بتنفيذ ذلك ولكنهم فعلوه بطريق غير مباشر ، عن طريق نهر النيل .

اما في العصر الحديث أدى التطور الاقتصادي في أوروبا وتوسع التجارة العالمية الى زيادة أهمية هذا المشروع وبالتالي زيادة الاهتمام به فظهرت على هذا الأساس فكرة ربط البحرين بشكل مباشر ، وانبرى الفرنسيون لتنفيذ الفكرة فسعى دي ليسبس للحصول من السلطات المصرية على الامتياز الخاص بذلك ونجح في مساعاه مستغلا صداقته لوالي مصر سعيد باشا ، وقد ادرك الساسة البريطانيون أهمية القناة ودورها الخطير في تطوير وتوسيع التجارة العالمية بشكل عام والبريطانية بشكل خاص ، ولكنهم وعلى رأسهم بالمرستون ذو النفوذ القوي عارضوا المشروع بشدة لان الفرنسيين هم الذين يقومون بتنفيذه وهم الذين سيسيطرون على القناة ومن ورائها مصر بعد اتمامه .

كانت الحكومة البريطانية تراقب بيقظة الأحداث التي تمر بها شركة القناة واكتفت في معارضتها بالعمل السياسي والحملات الكلامية في الصحف والمناقشات في جلسات البرلمان انتظاراً للفرصة التي ستمكنها من السيطرة على القناة بعد ان يبذل غيرها جهداً لاتمامها . وهذا ما حصل بالفعل

اذ سنحت تلك الفرصة في العام ١٨٧٥ فهب لها البريطانيون واشتروا اسهم مصر في شركة القناة فسيطروا بذلك على الشركة ، ثم عززوا ذلك باحتلال مصر بأجمعها بعد ذلك بسبع سنوات . وعلى الرغم من ان شق قناة السويس قد وضع مصر في الصفوف الاولى من المسرح الدولي وادى الى انفتاحها على العالم المتحضر ، الا انه من ناحية اخرى ادى الى تكالب الدول الاستعمارية عليها وافضى بالنتيجة الى احتلال بريطانيا لها ، الامر الذي ادى الى ركود نموها السياسي والاقتصادي وعزلها عن العالمين العربي والافريقي . وبذلك تكون القناة التي بنيت بسواعد المصريين واموالهم قد سببت ضرراً كبيراً لمصر فقد استنزفت مواردها وقضت على العديد من مواطنيها الذين كانوا يعملون في ظروف السخرة البالغة القسوة وعزلتها عن عمقها الاستراتيجي في العالمين العربي والافريقي وافقدتها استقلالها النسبي الذي كانت تتمتع به في ظل الحكم العثماني ووضعت مقدراتها بيد اعدى دولة استعمارية في ذلك الوقت .

الهوامش:

(١) احمد شفيق ، قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر ، مطبعة حويليات مصر السياسية ، القاهرة ، ١٩٢٦ ، ص ٣٠٢ .

\* خط القعر: هو الخط المتواصل في وادي او قاع النهر .

(٢) انجلو ساماركو ، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها ، ترجمة ولاء عفيفي عبدالصمد واخرون ، دار الكتب والوثائق القومية ، القاهرة ، ٢٠١٥م ، ص ٢٧ .

(٣) احمد شفيق باشا ، المصدر السابق ، ص ٤ .

(٤) سنوست الثالث (١٨٧٩-١٨٤١ ق.م) : وهو سادس ملوك الاسرة الفرعونية الثانية عشر من الدولة الوسطى ، نسب اليه حفر اول قناة بين نهر النيل وخليج السويس . للمزيد ينظر : عبدة مباشر ، قناة السويس المشروع والصراع ، مكتبة الاسرة ، القاهرة ، ٢٠٠٠م ، ص ١٥ .

(٥) المصدر نفسه ، ص ٢٠-٢١ .

(٦) عبده مباشر ، المصدر السابق ، ص ٢٣ .

(٧) احمد شفيق ، المصدر السابق ، ص ١٣ .

(٨) ميشال سليمان ، القناة لمصر ، مكتبة المعارف ، بيروت ، دبت ، ص ٨ .

(٩) خرج الاخوان محمد ذوالنفس الزكية و ابراهيم ابنا عبدالله بن الحسن المثنى بن الحسن بن علي بن ابي طالب ، فظفر بهما المنصور كلاً على حدى فقتلها وجماعة كثيرة ممن كانوا معها . للمزيد ينظر جلال الدين السيوطي ، تاريخ الخلفاء ، مطبعة السعادة ، مصر ، ١٩٥٢ ، ص ٢٦١ .

(١٠) جورج حليم كيرلس ، قناة السويس من القدم الى اليوم ، ترجمة محمد عزت عادل ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٨٨ م ، ص ٢٥ .

(١١) الحروب الصليبية : هي حروب استمرت نحو قرنين من الزمن ابتداء من نهاية القرن الحادي عشر الميلادي ، وكانت فترات سلمها اطول من فترات حروبها ، ورافقتها نوع من التعايش بين الغزاة و ابناء البلاد . للمزيد ينظر : محمد مخزوم مدخل لدراسة التاريخ الاوربي (عصر النهضة ) ، دار الكتاب اللبناني ، لبنان ، ١٩٨٣ م ، ص ٣٧ .

(١٢) محمود صالح منسي ، مشروع قناة السويس من تتابع سان سيمون و فديناند دي لسبس ، دار الاتحاد العربي ، القاهرة ، ١٩٧١ م ، ص ٢٤ .

(١٣) قانسوة الغوري (١٥٠٠ - ١٥١٦ م) : وهو من سلاطين المماليك البرجية ولد سنة ١٤٤٦ م ، ثم امتلكه قايتباي ، واعتقه تولى الحكم سنة ١٥٠٠ م وظل في ملك مصر والشام ، قاد الجيش المملوكي في معركة مرج دابق سنة ١٥١٦ ضد الجيش العثماني بعد ان ترك طومان باي في حكم مصر ، وقد مات في المعركة . للمزيد ينظر : وليم موير ، تاريخ المماليك في مصر ، ترجمة محمود عابدين وسليم حسن ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ١٩٩٥ م ، ص ١٨١ .

(١٤) عبدالعزيز سليمان نوار ومحمود محمد جمال الدين التاريخ الاوربي الحديث من عصر النهضة حتى نهاية الحرب العالمية الاولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٩٩ م ، ص ٧٩ .

(١٥) انجلو ساماركو ، المصدر السابق ، ص ٥١ .

(١٦) كولبير : وهو وزير مالية ملك فرنسا لويس الرابع عشر الذي تعين عام ١٦٦١ م والذي وضع خطة اقتصادية حازمة تؤدي الى زيادة الثروة القومية عن طريق الضرائب وتنمية الصناعة والتجارة ، وقد ابدى اهتماماً واسعاً بالاستعمار فيما وراء البحار ، فأسس شركة الهند الشرقية الفرنسية ، وكان يأمل في ان تصبح مصر تابعة لفرنسا ، وان تقوم بحفر قناة السويس ، وتسولي على قواعد بحرية في طريق الهند والشرق الاقصى . للمزيد ينظر : عبد الحميد البطريق وعبدالعزيز نوار ، التاريخ الاوربي الحديث من عصر النهضة الى اواخر القرن الثامن عشر ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٩٧ م ، ص ١٦٤ .

(١٧) شركة الهند الشرقية الفرنسية : هي شركة تجارية فرنسية اسسها الوزير كولبير على غرار شركة الهند الشرقية الانكليزية سنة ١٦٦٤ م برؤوس اموال الملكية والامراء . للمزيد ينظر : عمر عبدالعزيز عمر ، دراسات في التاريخ الاوربي والامريكي الحديث ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٢ م ، ص ٢٦٧ .

(١٨) المصدر نفسه ، ص ٢٦٨ .

- (١٩) سامي صالح محمد الصياد ، الصراع البريطاني الفرنسي على مشروع قناة السويس ١٨٥٤-١٨٦٩، اطروحة دكتوراء منشورة ، كلية الاداب جامعة بغداد ، ٢٠٠٦ م ، ص ٣٥-٣٦ .
- (٢٠) انجلو ساماركو ، المصدر السابق ، ص ٦١ .
- (٢١) سامي صالح محمد الصياد ، المصدر السابق ، ص ٤٤-٤٥ .
- (٢٢) عبدة مباشر ، المصدر السابق ، ص ٥٣ .
- (٢٣) محمد علي : ولد في عام ١٧٦٩ في مدينة قولة على بحر ايجه ، وكان من عائلة تعيش على الصيد والزراعة ، وعندما كبر التحق بالجيش العثماني ضابط برتبة ملازم اول في الاسطول العثماني ، وقد تزوج من كريمة حاكم قولة ، وقد ورزق بخمسة وستون طفلاً من عدة زوجات خلال حياته ، وكان اكبر اولاده ابراهيم باشا ، شارك محمد علي بالجيش العثماني الذي قاتل الحملة الفرنسية على مصر . للمزيد ينظر: حسين كفاي ، محمد علي رؤية لحادثة القلعة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٩٢ م ، ص ٦٤-٦٥ .
- (٢٤) سامي صالح محمد الصياد ، المصدر السابق ، ص ٥٠ .
- (٢٥) جالينا .س. نيكيتينا ، قناة السويس ملكية وطنية للشعب المصري ، ترجمة ابراهيم عمار ، مطبعة الدار المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٧ م ، ص ١٦ .
- (٢٦) فرديناند دي لسبس : ولد في بلدة فرساي عام ١٨٠٥ ، وهو من اب فرنسي نشأ في حجر السياسة ، اذ كان ابوه قنصلاً لفرنسا في مصر عام ١٨٠٣ ، وفي عهد محمد علي قدمه والده في عام ١٨٣١ ، ليصبح موظفاً من قبل الحكومه في تونس ، اصبح دي لسبس عالماً بتواريخ بمختلف المجالات . للمزيد ينظر: احمد يوسف واخرون ، ديليبسب الذي لا نعرفه ، ط ٢ ، المركز القومي للنشر والترجمة ، القاهرة ، ٢٠٠٩ م ، ص ١٣ .
- (٢٧) جالينا .س. نكتينا ، المصدر السابق ، ص ١٧-١٨ .
- (٢٨) سامي صالح محمد الصياد ، المصدر السابق ، ص ٩٣-٩٤ .
- (٢٩) انتالي مونتيل ، حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ ، ترجمة عباس ابو غزالة ، عين للدراسات والبحوث الانسانية ، القاهرة ، ٢٠٠٥ م ، ص ٢٥-٢٦ .
- (٣٠) نصير خيرالله محمدجاسم التكريتي ، التغلغل الاجنبي في مصر (١٨٦٩-١٨٧٩) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة تكريت ، ٢٠٠٠ م ، ص ٤٥ .
- (٣١) جلال يحيى ، المجمل في تاريخ مصر الحديثة ، المطبعة العصرية ، الاسكندرية ، ١٩٨٢ م ص ٢٥٧ .
- (٣٢) الفونس هاردن : وهو من كبار مهندسي فرنسا تولى تنفيذ العديد من المشروعات العامة في فرنسا ويعمل مقاولاً ، وله شهرة طيبة بين اوساط المقاولين . سامي صالح الصياد ، المصدر السابق ، ص ٢٠٣ .
- (٣٣) المصدر نفسة ، ص ٢٠٣ .
- (٣٤) محمود يونس ، قناة السويس ماضيها وحاضرها ، دار ابو المجد ، القاهرة ، ٢٠٠٦ م ، ص ١١ .
- (٣٥) انجلو ساماركو ، المصدر السابق ، ص ٢٨١ .

- (٣٦) محمد مصطفى صفوت ، انجلترا وقناة السويس ١٨٥٤- ١٩٥٦ ، المكتبة التجارية الكبرى ، القاهرة ، دبت ، ص٣٣-٣٤ .
- (٣٧) احمد شفيق ، المصدر السابق ، ص٦٧-٦٨ .
- (٣٨) المصدر نفسه ، ص٧٠ .
- (٣٩) ايجل : وهي الباخرة التي تعني النسر او العقاب وهي تقدمت موكب السفن التي تحركت من بور سعيد معلنة ابتداء افتتاح قناة السويس للملاحة . سامي الصياد ، المصدر السابق ، ص٣١٦ .
- (٤٠) جورج حليم كيرلس المصدر السابق ، ص٣٩٨ .
- (٤١) انجلوا ساماركو ، المصدر السابق ، ص٤٢٩ .
- (٤٢) سامي صالح محمد الصياد ، المصدر السابق ، ص٣٢٠ .
- (٤٣) نبيل عبد الحي رضوان ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس (١٨٦٩-١٩٠٨) ، رسالة ماجستير (مشفورة) ، جامعة الملك عبدالعزيز ، كلية الشريعة الدراسات الاسلامية ، ١٩٨١ ، ص٧٦ .
- (٤٤) أحمد عبدالرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ١٨٧٦- ١٨٨٢ ، القاهرة ، ١٩٥٦ م ، ص٢٧ .
- (٤٥) حسين جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوروبي (١٨٨٢- ١٩٠٤ م) سلسلة تاريخ المصريين ، المكتبة التجارية الكبرى ، القاهرة ، ١٩٩٥ م ، ص٤٥ .
- (٤٦) حسين جلال ، المصدر السابق ، ص٥١ .
- (٤٧) عبدالرؤوف أحمد عمرو ، قناة السويس في العلاقات الدولية ، ١٨٦٩- ١٨٨٣ م ، مكتبة مديولي ، القاهرة ، ١٩٨٨ م ، ص٥٣ .
- (٤٨) المصدر نفسه ، ص٥٨ .
- (٤٩) عبدالرحمن الرافي ، الثورة العربية والاحتلال الإنجليزي ، المطبعة العصرية ، القاهرة ، ١٩٣٦ م ، ص١٢٠ .
- (٥٠) عبدالرؤوف أحمد عمرو ، المصدر السابق ، ص٦٢ .
- (٥١) سامي صالح الصياد ، بريطانيا والقوى الاوربية ومسألة حياذ قناة السويس (١٨٨٣-١٨٨٥) ، بحث في محلة التربية والعلوم ، المجلد (١٥) ، العدد (٤) ، ٢٠٠٨ م ، ص٦١ .
- (٥٢) سامي صالح الصياد ، بريطانيا والقوى الاوربية ومسألة حياذ قناة السويس (١٨٨٣-١٨٨٥) ، المصدر السابق ، ص٦٦ .
- (٥٣) محمد مصطفى صفوت ، المصدر السابق ، ص٦٨ .
- (٥٤) انجلو سامكو ، المصدر السابق ، ص٥٨٤ .
- (٥٥) عبدالعزيز محمد الشناوي ، السخرة في قناة السويس ، إسكندرية ، ١٩٥٩ م ، ص٢٦٤ .

## المصادر

### أولاً: الكتب العربية:

- ١- احمد شفيق ، قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر ، مطبعة حوليات مصر السياسية ، القاهرة ، ١٩٢٦ .
- ٢- أحمد عبدالرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ١٨٧٦-١٨٨٢ ، القاهرة ، (١٩٥٦) .
- ٣- احمد يوسف واخرون ، ديليسبس الذي لا نعرفه ، ط٢ ، المركز القومي للنشر والترجمة ، القاهرة ، (٢٠٠٩م) .
- ٤- جلال الدين السيوطي ، تاريخ الخلفاء ، مطبعة السعادة ، مصر ، ١٩٥٢ .
- ٥- جلال يحيى ، المجلد في تاريخ مصر الحديثة ، المطبعة العصرية ، الاسكندرية ، (١٩٨٢) .
- ٦- حسين جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوروبي (١٨٨٢-١٩٠٤) سلسلة تاريخ المصريين ، المكتبة التجارية الكبرى ، القاهرة ، (١٩٩٥) .
- ٧- حسين كفاقي ، محمد علي رؤية لحادثة القلعة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، (١٩٩٢) .
- ٨- عبد الحميد البطريق وعبدالعزيز نوار ، التاريخ الاوربي الحديث من عصر النهضة الى اواخر القرن الثامن عشر ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٩٧ م .
- ٩- عبدالرحمن الرافي ، الثورة العربية والاحتلال الإنجليزي ، المطبعة العصرية ، القاهرة ، ١٩٣٦ م .
- ١٠- عبدالرؤوف أحمد عمرو ، قناة السويس في العلاقات الدولية ، (١٨٦٩-١٨٨٣) ، مكتبة مديولي ، القاهرة ، (١٩٨٨) .
- ١١- عبدالعزيز سليمان نوار ومحمود محمد جمال الدين التاريخ الاوربي الحديث من عصر النهضة حتى نهاية الحرب العالمية الاولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، (١٩٩٩) .
- ١٢- عبدالعزيز محمد الشناوي ، السخرة في قناة السويس ، إسكندرية ، (١٩٥٩) .

- ١٣- عبدة مباشر ، قناة السويس المشروع والصراع ، مكتبة الاسرة ، القاهرة ، (٢٠٠٠).
- ١٤- عمر عبدالعزيز عمر ، دراسات في التاريخ الاوربي والامريكي الحديث ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، (١٩٩٢) .
- ١٥- محمد مخزوم مدخل لدراسة التاريخ الاوربي (عصر النهضة ) ، دار الكتاب اللبناني ، لبنان ، (١٩٨٣).
- ١٦- محمد مصطفى صفوت ، انجلترا وقناة السويس ١٨٥٤-١٩٥٦ ، المكتبة التجارية الكبرى ، القاهرة ، د.ت .
- ١٧- محمود صالح منسي ، مشروع قناة السويس من تتباع سان سيمون وفديناند دي لسبس ، دار الاتحاد العربي ، القاهرة ، ١٩٧١ م .
- ١٨- محمود يونس ، قناة السويس ماضيها وحاضرها ، دار ابو المجد ، القاهرة ، ٢٠٠٦ .
- ١٩- ميشال سليمان ، القناة لمصر ، مكتبة المعارف ، بيروت ، د.ت .

#### ثانياً : الكتب المعربة:

- ١- انتالي مونتل ، حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ ، ترجمة عباس ابو غزالة عين للدراسات والبحوث الانسانية ، القاهرة ، (٢٠٠٥).
- ٢- انجلو ساماركو ، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها ، ترجمة ولاء عفيفي عبدالصمد واخرون ، دار الكتب والوثائق القومية ، القاهرة ، (٢٠١٥).
- ٣- جالينا .س. نيكتينا ، قناة السويس ملكية وطنية للشعب المصري ، ترجمة ابراهيم عمار ، مطبعة الدار المصرية ، القاهرة ، (١٩٥٧).
- ٤- جورج حليم كيرلس ، قناة السويس من القدم الى اليوم ، ترجمة محمد عزت عادل ، دار المعارف ، القاهرة ، (١٩٨٨).
- ٥- وليم موير ، تاريخ الممالك في مصر ، ترجمة محمود عابدين وسليم حسن ، مكتبة مدبولي ، القاهرة (١٩٩٥).

### ثالثاً : الرسائل والاطاريح الجامعية:

- ١- سامي صالح محمد الصياد ، الصراع البريطاني الفرنسي على مشروع قناة السويس ١٨٥٤-١٨٦٩، اطروحة دكتوراء منشورة ، كلية الاداب جامعة بغداد ، (٢٠٠٦).
- ٢- نبيل عبد الحي رضوان ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس (١٨٦٩-١٩٠٨) ، رسالة ماجستير (منشورة) ، جامعة الملك عبدالعزيز ، كلية الشريعة الدراسات الاسلامية ، ١٩٨١ .
- ٣- نصير خيرالله محمد جاسم التكريتي ، التغلغل الاجنبي في مصر (١٨٦٩ - ١٨٧٩) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة تكريت ، (٢٠٠٠).

### رابعاً: البحوث

- ١- سامي صالح الصياد ، بريطانيا والقوى الاوربية ومسألة حياذ قناة السويس (١٨٨٣-١٨٨٥) ، بحث في محلة التربية والعلوم ، الجلد (١٥) ، العدد (٤) ، (٢٠٠٨).