

# المقتطف

الجزء الأول من المجلد السابعين

١ يناير (كانون الثاني) سنة ١٩٢٧ — الموافق ٢٧ جماد الثاني سنة ١٣٤٥

## ترعة السويس

على ذكر مؤتمر الملاحة الدولي وافتتاح بور فؤاد

الراحة قبل العلم والثروة قبل العمران وما من بلاد رقيت مدارج الحضارة وسبقت في ميادين العلوم الأبعدان وفرت ثروة أهلها واستتبت لهم الراحة والسكينة. ولقد كانت هذه الديار والديار الشامية وما بينها من بلاد الانباط وما يتصل بهما من بلاد العرب والكلدان أهل البلدان وادفروا عمراتنا وادسوها علوماً يوم كانت محط التجارة بين المشرق والمغرب وعزراً للبضائع وخزانة للاموال والمكاسب. وبقيت كذلك والدهر يضافها تارة ويعاندها أخرى والقاصحون يقصدونها ليعتمروا خيراتها ويستولوا على مواردها غناها الى ان اكتشف الاوربيون طريق الهند حول افريقية فحوّل الى اوربا جانب كبير من تجارة الهند والصين وعمرت به اسبانيا والبرتغال وهولندا وانكلترا وتوزعت الثروة منها حتى عمت جانباً كبيراً من مدائن اوربا. وما كسبت تلك البلدان خسرتها بلادنا الشرقية خسرته هذا القطر والقطر الشامي. ولكن طول الشقة حول افريقية منع تحويل التجارة كلها اليها فبقي جانب منها يرد بطريق حلب ودمشق ومصر وزاد ورودها لما كثرت سفن الاوربيين في بحر الروم وقطع دهر القرصان منه ولا استتب للاوربيين عمل سكك الحديد في بلادهم خطر للانكيز ازميدوما في القطر المصري فتصل سفنهم بالبضائع الشرقية الى السويس وتنقل منها بسكة الحديد الى القاهرة فالاسكندرية ثم توضع في سفن اخرى وترسل الى البلاد الانكليزية. وخطبوا العزيز محمد علي في ذلك فاجابهم اليه ثم عدل عنه وكانت السفن تأتي ببضائع المشرق الى السويس ثم تحمل منه على الجمال الى القاهرة وتشنح بها السفن في القاهرة فتزل في النيل الى

الامكندرية ونسحق بها سفن بحر الروم الى اوربا او تأتي السفن بالبضائع الشرقية الى خليج النجم وتسير بها القوارب من هناك الى حلب فالاسكندرونة او الى دمشق فإلى الشام وترسل منها في بحر الروم الى اوربا واميركا بعد ان تستفع البلاد الشرقية بأجرة نقلها ومكوس اسرارها

واما السياح والمسافرون فكانوا يأتون من السويس الى مصر في مركبات تجرها الخيل وجعل لذلك ديوان يسمى ديوان المرور محله سوق الخضراوات بالازبكية وسهت الطريق بين القاهرة والسويس ورضعت بالحصى وجعل عرضها ثلاثين متراً وكان ذلك سنة ١٨٤٩ اي سبعة وسبعين سنة . وقد نقل المرحوم علي باشا مبارك في كتابه المخطط التوفيقية انه ورد على ميناء السويس سنة ١٨٥٨ اي قبل فتح الترعثة اثنان وسبعون باخرة حملتها مائة وسبعة وعشرون ألفاً وخمسمائة طن وصدر منه تلك السنة الى بلاد الهند والصين واليابان وجزائر المحيط اربعة وسبعون باخرة حملتها مائة وثلاثة وعشرون ألفاً وثلاثمائة وسبعة وخمسون طناً . ومرّ بالسويس تلك السنة ١٧٦٢ سفراً من الذهبين الى البلدان الشرقية والآتين منها ساروا كلهم في القطر المصري . وبلغت قيمة البضائع التي سارت في القطر سنة ١٨٥٧ على يد الشركة الانكليزية الشرقية وحدها ٦٥٩ ٨٩٣ ٠٠٠ فرنك اي اكثر من ٢٦ مليوناً من الجنيهات . وكان متوسط ما ينقل في السنة من النقود وحدها اثني عشر مليوناً من الجنيهات ومن المسافرين نحو اربعة وعشرين ألفاً ومن البضائع نحو خمسمائة الف قطار . هذا من حيث القطر المصري اما القطر الشامي فلا نعلم مقدار المتاجر التي كانت تمرّ فيه ولكن البيوت الكبيرة في حلب ودمشق وخانات التجار الخاوية الآن في طرابلس وصيداء تدلّ على ما كان من اتساع انتاج ووفرة البضائع . والمتتبعين بترية دود الحرير يبيكون على تلك الايام حينما كانوا يبيعون افة الحرير باربعة جنيهاً او خمسة فيما سهل نقل الحرير الصيني والياباني الى اوربا فامتلات يد اسواقها ولم يعد ثمة بقي باجرة استخراج

وكان الزمان الطويل رأى بعين المرءها الخدماء يتصل اليه هذا القطر اذا بقيت متاجر المشرق والمغرب ترفيد وتطوي اجوار تطلبها ومكوس مرورها - نظر الى الاتصال بين المشرق والمغرب فراه يزداد على نية هندسية فراعته مستقبل هذا القطر وتوفر الثروة فيه فادعز الى ده لبس ان اخرق برزخ السويس وحول هذه الخيرات عن ابناء مصر والشام الى ابناء اوربا ففعل برضى عزيز مصر وبأموال أهلها ومع رجالها

قيل ان كثيرين من الفراعنة فكروا في انشاء ترعة تصل البحر الاحمر بالنيل والبحر  
 المتوسط وذهب ارسطو واسترابون و بلينيوس الى ان رعمسيس الثاني المعروف بسموستريس  
 شرع في حفر هذه الترعة سنة ١٣٣٠ قبل المسيح الا ان هيروdotus ذكر ان نحو الثاني ملك  
 طيبة كان اول من حفرها وذلك نحو سنة ٦١٠ ق. م. واستمر على العمل نحو ستة اشهر ملك  
 في اثائها ١٢٠٠٠٠ رجل من قومه ثم اوقف الحفر باشارة عرفاف قال له الله بعمل هذا  
 ينتفع البرابرة اعداء المصريين يريد بذلك الفرس . وقال ارسطو ان ما اوقفه عن العمل  
 قول المهندسين ان البحر الاحمر اعلى من الدلتا ويخشى من طفيانه عليها . ثم تغلب الفرس على  
 مصر بعد ذلك بقليل فاستأنف داريوس الفارسي حفر الترعة وانتهى نحو سنة ٥٢٠ ق. م.  
 وكان للنيل في ذلك الزمان فرع يسمى فرع بلوسيرم او العطينة يتدفق على مقربة من  
 بناها ويمر في بوياستس اي تل بسطة قرب الزقازيق ويصب في بلوسيرم على بضعة عشر  
 ميلا غربي بورت سعيد . فكانت تخرج الترعة المشار اليها من هذا الفرع شمالي بوياستس  
 ثم تجتاز وادي الطليات او وادي القتال الى البحيرات المرة شمالي خليج السويس . ولم  
 يوصلوا بين البحيرات والخليج خوفا من طفيان البحر الاحمر على الدلتا لانهم كانوا يظنون  
 ان سطحه اعلى منها فكانوا يعملون البضائع على ظهور الدواب بين الخليج والبحيرات فوق برزخ  
 يسمى الشارف عرضه ١٣ ميلا ونصف ميل . ثم تراكت الرمال على هذه الترعة فاحفرها  
 بطليموس مرة اخرى سنة ٢٧٠ ق. م. وادخلها الى البحر الاحمر وجعل لها سدواً واقنالا يتبع  
 بها طفيان البحر واختلاط مائه بالنيل في زمن الانخفاض وبني فرسة على رأس الخليج سماها  
 ارسنوي . وذكر استرابون وكان قد جاء الى مصر قبل المسيح بزمن يسير ان الترعة كانت  
 صالحة للملاحة في ايامه . وروى فلوطرخس ان كلدوباخرة شرعت في تهريب امطولها الى البحر  
 الاحمر في هذه الترعة وذلك بعد مزيتها في مرعة الكثيرم لكنها اختفت في ذلك لان الماء  
 كان قليلاً . ويظهر ان الرمال عادت تراكت على الترعة مرة اخرى فاحفرها طرابانس  
 القيصر الروماني ( ١٨ — ١١٥ ب م ) وكان الفرع البيروسي قد اخذ يتحول غربا بفعل  
 طرابانس اولها في بابليون وهي قرية كانت قائمة على مقربة من دير مار جرجس في مصر  
 القديمة . وما زال الرومانيون يسيرون مراكبهم فيها الى ان ردهتها الرمال مرة اخرى  
 ويقال انه بعد فتح مصر على يد عمرو بن العاص اصاب اهل المدينة جهد شديدا فاحفر  
 عمرو هذه الترعة مرة اخرى وسماها خليج امير المؤمنين وكان ذلك سنة ٢٣ هجرية وفرغ  
 منها في سنة اشهر وجرت قيا السفن الى البحر الاحمر ووصلت الى الحجاز في الشهر السابع

وما زالت الحفريات فيها عدة ١٣٤ سنة الى زمن الي جعفر المنصور الخليفة العباسي فاسم يرد بها ليقطع الطعام عن محمد بن عبدالله حين خرج عليه في المدينة . وقيل ان الحاكم باصر الله من الخلفاء الفاطميين في مصر احفرها وجعلها صالحة للتلاحة الى ان ردمتها الرمال مرة اخرى وبقيت المياه تجري اليها في ايام الفيضان الى زمن محمد علي فاسم يرد بها ولم تزل آثارها الى الآن

\*\*\*

ولما جاء نابليون الى مصر رأى آثار هذه التربة رجال في خايطها وانقل جنوده عليها الى الهند ويخرج الانكليز منها فعرض مشروعه لهذا على سندهو المشهور والمسيو لوپير وطالب اليه ان يكتب له تقريراً عنه . ويظهر ان لوپير وقع في الخطأ الذي وقع فيه المصريون من قبله فقال ان سطح البحر الاحمر اعلى من سطح البحر المتوسط بمسافة امتار واعلى من الوجه البحري ايضاً فاذا فحمت التربة يخشى من طغيان الماء عليه . وبقيت المسألة على بساط البحث الى ان قضت الاحوال بخروج نابليون من مصر فسقط مشروعه هذا . وروي انه قال « ان هذا العمل عظيم لم يقدر لي ان اعمله ولعل الدولة العثمانية تسترجع عظيمها يوماً ما باتمامه » . وبقي يردد هذا القول وهو اسير في جزيرة القديسة هيلانة

وسنة ١٨٤٦ قام المهندس الفرنسي بوردالو وقال ان الفرق بين ارتفاع البحرين لا يذكر فانفذت فرنسا وانكلترا والبنسالجبة مؤلفة من الميوسن فلابوت والمتر متيئسن والسيور نجرتي فقرروا بعد البحث ان البحرين متساويان في الارتفاع . واستأنوا البحث سنة ١٨٥٣ لكن المهندس الانكليزي لم يتصور فتح التربة خرقاً من ردم الرمال لها كما جرى في الازمنة الماضية فآثر كلامه في مواطنيه وأصف عزيمتهم وكان كثيرون من ساسة الانكليز ايضاً معارضين لهذا المشروع خرقاً على الهند

وقدر ان يتم هذا المشروع على يد رجل فرنسي وهو الميوسن فردينانده لسبس المشهور وكان قبلاً قنصلاً لدونيه في مصر ونونس وغيرها ثم سفيراً في مدريد فرومية واستقال من الخدمة وهو ابن خمسين سنة . وحدث قبل ذلك انه كان مسافراً لامتلا م وظيفته في تونس ومرت بالاسكندر بة لقضاء الحجز الصحي فيها فامرسل اليه احدا صدقائه كتاباً ليقرأه وهو تاريخ حملة نابليون على مصر فقرأ فيه تقرير لوپير الذي اشرنا اليه فتنبه لهذا الامر ولم يقر له فرار منذ ذلك الحين حتى اتم المشروع . واخذ يقرأ كل ما كتب في هذا الموضوع من زمن الفراعنة الى ايامه . ودرس احوال التجارة بين الشرق والغرب على طريق رأس الرجاء

الصالح لوجودها لتضاعف كل عشر سنوات ولقد رافقه لو وجدت طريق الى الهند اقرب من  
 ' بقى الرأس لزادت التجارة على ذلك كثيراً فارتبط كتاباً الى صديق له في القاهرة طرح  
 عليه هذه المسألة ثم سافر الى الامتانة للسعي في هذا العمل لكنه لم يلق فيها ما يتوي آماله  
 فعاد الى وطنه ومكث فيه زمناً الى ان بلغه تولية سعيد باشا طي مصر سنة ١٨٥٤. وكان  
 بينه وبين سعيد باشا صداقة قديمة فاسرع في الحجيء الى مصر ولازم سعيداً وفاتحه بذلك  
 فوقع المشروع عنده موقع الاستحسان. واعطاه الامتياز بدو وجاء في عقد الامتياز ما ياتي:  
 ان محبنا المسيو فرديناند ده لبس بين لنا المنافع التي تنالها مصر من وصل البحر المتوسط  
 بالبحر الاحمر بترعة تسير فيها السفن الكبيرة وانما يمكن تأليف شركة من اغنياء كل الممالك  
 لهذه الغاية فبينا بما عرضة علينا وخرولنا ان الحق ان يوافق ويدبر شركة عمومية لخلق بوزخ  
 السويس وانشاء ترعة بين البحرين وفوضناه ان يعمل كل الاعمال اللازمة لذلك وعلى الشركة  
 ان تعرض على الذين تضطر ان تأخذ املاكهم لهذه الغاية وذلك كله طبقاً للبنود التالية  
 وبقي ذلك ١٢ بنداً اهمها ان هذا الامتياز لتسع وتسعين سنة من يوم فتح الترعة للتجارة  
 وان الشركة مضطرة لعمل كل الاعمال على نفقتها وان الحكومة تنهبها من اراضيها ما يلزم  
 لانتمام هذا العمل وانها تأخذ بدل ذلك ٥ في المئة سنوياً من صافي ربح الشركة فوق ربحها  
 من الاسهم التي تكون لها والخمسة والثمانون في المئة الباقية من الربح يعطى منها ٧٥ للاسهميين  
 و١٠ للمؤسسين ومتى انقضت مدة الامتياز صارت الترعة للحكومة فتقوم هي مقام الشركة  
 في كل شيء. اما المواد والمنقولات التي للشركة فتدفع الحكومة ثمنها حسب تقدير المقدرين.  
 وامضي هذا الامتياز في القاهرة في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

ثم عدلت هذه الشروط وفصلت ثانية وثالثة وقيل في التعديل الاخير انه يجوز للشركة  
 تجديد امتيازها بشرط ان تزيد ما تدفعه الى الحكومة فيجمله ٢٠ في المئة في المدة الاولى و٢٥  
 في الثانية و٣٠ في الثالثة و٣٥ في الرابعة ثم تلف عند هذا الحد

وكان مع ده لبس ثلاثة مهندسين وهم موجل بك ولينان بك والمسيو ايشانس فبحلوا  
 جميعهم اعظم المشاق قبل ان شرعوا في العمل. وكانت انكثرتا اكثر الدول مقاومة لهم وسمى  
 اللورد ستراتفورد سفيرا في الامتانة في احباط مساعيمهم وهزأت بهم الجرائد الانكليزية  
 اكن ذلك لم يثن عزيمتهم فذهب ده لبس الى فرنسا لجمع المال فلم ينجح فعاد الى مصر  
 واقترض من سعيد باشا نحو مائة الف جنيه ولم يمض زمن حتى نفذ هذا المال فاقنع سعيد  
 باشا باقتياع ٦٦٢ ١٧٧ سهماً من اسهم الشركة ولما رأى الفرنسيون ان والي مصر

أكتب بما يقرب من نصف الامم اقبلوا على الاكتتابها اما سعيد باشا فلم يكن هنده مال لدفع ثمن ما اكتب به فكان دينا عليه تأخذ الشركة ربا

وبدئ بالعمل في ١٨٥٩ مرس سنة ١٨٥٩ في المكان الذي اقيمت عليه مدينة بورسعيد في ما بعد فشرع في توسيع الميناء وبناء حواجز لها ثم بدئ بحفر الترعة وبناء مدينة الاسميلية. وفي اثناء هذه المدة توفي سعيد باشا وخلفه اسمعيل باشا سنة ١٨٦٣ والمعمل ستم. وكان الفلاحون يساتون كرها الى العمل وبما ملون اقسى المعاملة فهاج ذلك غضب الشعب الانكليزي والباب العالي واصدرالسلطان امرا يمنع السخرة فاشتد الخلاف بسبب ذلك بين الشركة وبين اسمعيل باشا وكانت الشركة قبل ذلك قد هجرت عن فتح ترعة من النيل كان قد تم الاتفاق عليها وادعت ان اسمعيل باشا منعها عن اتمامها فلجأ اسمعيل باشا الى التحكيم واختار ناهليون الثالث حكما فظنا منه انه ينصفه فحكم ان يدفع اسمعيل باشا تعويضا للشركة قدره ٣٨٠٠٠٠٠٠٠ فرنك لانه ابطال السخرة وغرامة ٤٦٠٠٠٠٠٠ فرنك لانه ابطال حفر الترعة النيلية. ويقدر الخبيرون ان مصر انقذت على ترعة السويس نحو ٥٠٠ مليون فرنك اي اكثر من مجموع نفقات انشائها فكانها دفعت كل نفقاتها وخرجت منها صفر الدين وكان اختتام الترعة في ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ بحضور اسمعيل باشا وولي عهد و امبراطور النمسا والامبراطورة اوجيني وولي عهد بروسيا والفرانكودوق ميثايل الروسي وغيرهم من الامراء والعظماء. واكثر اسمعيل باشا من الاتفاق في هذا الاحتفال فانفق ٦٠٠٠٠٠ جنيه على بناء الاويرا وبني قصرأ في مدينة الاسميلية لنزل الامبراطورة اوجيني انفق عليه ٤٠٠٠٠٠ جنيه وفتح طريقا جديدة الى الاهرام لمرورها واحضر ٥٠٠ طائر والى خادم من اوربا وقيل ان جملة ما انفق على هذا الاحتفال بلغ ١٠٠٠٠٠٠٠ فرنك وهي التمية التي باع بها نيا بعد حصة مصر من اسهم السويس وحقق علي باشا مبارك ان النفقات بلغت ١٩٣ ٥١١ ٣ جنيا وشاع سنة ١٨٧٥ ان اسمعيل باشا يرغب في بيع الامم التي عند الحكومة المصرية وقدرها ١٧٦ ٦٠٢ فامرع الكولونل ستاتن. فنصل انكلترا في مصر الى سراي الخديوي واشترها منه باسم الحكومة الانكليزية باربعة ملايين جنيه ولم يخرج حتى اخذ توقيعها بالبيع بحضور نوبار باشا

ولم ينجح عمل هندي كما نجحت ترعة السويس اكن البلاد التي نجت فيها وتلفت تجارتها بها وذابت سيج رجالها في حفر رمالها لم تستد منها شيئا. والدولة التي عارضت في انشائها اشد المعارضة وهي الدولة الانكليزية استأثرت باكثر فوائدها وعندها الآن اكثر اسهمها