على هامش الحرب العالمية الحاضرة :

مصر وطريق الهند

— ٢ —

في القرن الثامن عشر

جمال الدين الشيال

بينا في مقالنا السابق «مصر وطريق الهند في القرنين ١٦و١٧» قيمة طريق مصر والبحر الاحمر من الناحية التجارية في عهد المماليك ، وكيف كان لمرور التجارة عبر هذا الطريق بين الشرق والغرب أكبر اثر في نمو الثروة المصرية مما ساعد حكومة المماليك على ان تحيا حياتها المشهورة بالبذخ والترف ، ومما ساعدها أيضاً على ان تقف مجهوداتها الحربية دائماً على صد كل عدوان خارجي مدمر عن مصر وعن العالم الاسلامي أجمع

ثم عرضنا بعد هذا لاكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وتحول التجارة عن الطريق المصري اليه ، ولأثر هذا التحول في الحياة الاقتصادية بمصر طيلة العهد العثماني . ثم تناولنا بالبحث المختصر أيضاً بدء العلاقات التجارية بين مصر والشرق في القرنين ١٦و١٧

وحديث اليوم تفصيل لبدء اهتمام انكلترا بطريق مصر والبحر الاحمر في القرن الثامن عشر وسنة ندرك كيف كان الانكليز عمليين عندما أعرضوا عن الدولة العثمانية وحاولوا الاتفاق مع أمراء المماليك مباشرة لتيسير نقل التجارة والرسائل عبر مصر والبحر الاحمر الى الهند والشرق الاقصى وبالعكس

﴿ اهتمام انكلترا بطريق مصر والبحر الاحمر في القرن ١٨ ﴾ لم يكد ينتصف القرن الثامن عشر حتى تابعت الحوادث تتابعاً غير منتظر ، وغيرت بذلك من مركز مصر ، ومن الاتجاهات التي كانت تسيطر على توجيه الطرق التجارية نحو الشرق

ففي سنة ١٧٦٦ استطاع علي بك الكبير القبض على نواصي الأمور فقتل بعض منافسيه ونفى البعض الآخر وشيّع الباشا الى القسطنطينية ، ومنع الجزية عن السلطان ، وضرب السكة باسمه ، واتخذ لنفسه لقب سلطان مصر ، وبذلك استطاع علي بك بضربة واحدة قوية ان يخلق من مصر دولة مستقلة

ولكنه لم يتمتع بهذا الاستقلال طويلاً فقد قتلته يد آثمة ، بعد أن ضرب المثل الأعلى لأعاده من الباشات ، وهكذا فإن مصر قضت الربع الأخير من هذا القرن كالبرجل المضطرب قلقة لا تستقر ، ثائرة لا تهدأ ، وبدت في فترات مختلفة وكأن زمامها قد أفلت من يد السلطان العثماني (١)

وفي نفس الوقت كانت تركيا تعاني أزمة دولية خطيرة ، فقد كانت في حرب مع الروسيا والنمسا مجتمعتين ، فمن اليسير إذن أن نستنتج أن هذا الاضطراب الداخلي في مصر وهذه الحرب المشتعلة في أوربا بين تركيا وجارتيها لا بد وأن يسترعيا أنظار الدولتين اللتين تهمان بشؤون الدولة العثمانية ، ويشؤون الشرق عامة : وهما فرنسا وانكلترا.

أما فرنسا فقد كانت تعتقد تمام الاعتقاد منذ ذلك الوقت أن حبل الدولة العثمانية قد حان وأنه من الواجب عليها أن تسرع فتقتطع لنفسها نصيباً من التركة ، وليكن نصيبها مصر أغلى درة في التاج العثماني ، والطريق إلى الهند وإلى الشرق الأقصى

أما انكلترا فقد اتخذ اهتمامها بمصر شكلاً جد مختلف ، فقد حاولت قبل هذا محاولات للوصول إلى الهند عن طريق البحر الأحمر ، لم تسفر عن نجاح وها هي ذي ترى الآن بكوات مصر يكادون يستقلون بالأمر فيها

إذن قد زال الخطر التركي الذي كان يمنعها من استعمال هذا الطريق ؛ ولا مانع من أن تصل انكلترا بكوات مصر لتتفق معهم اتفاقاً يمكنها من الحصول على بغيتها

من هذا نتبين أنه كانت هناك وسيلتان لانشاء نوع من الصلة بين أوربا والهند عن طريق مصر : إحداهما بالتقرب إلى الباب العالي صاحب السلطة الشرعية والنفوذ الأسمي على مصر ، والأخرى بالتقرب إلى السلطة المحلية ، سلطة البكوات ، الذين يديرون شؤون هذا القطر . أما فرنسا فكانت سياستها التقليدية تقضي عليها منذ أيام فرنسوى وسليمان بالاتصال بالباب العالي مباشرة

أما انكلترا فقد فضلت الوسيلة الثانية ، وبدأت تسعى لدى المماليك ؛ وأصبح لمصر بالتالي اعتبار هام في توجيه السياسة الانكليزية الخارجية منذ ذلك الحين

(جيمس بروس يعقد اتفاقية تجارية مع مماليك مصر سنة ١٧٧٥ م) ولكن سرعان ما تغيرت الأحوال السياسية في مصر والحجاز ، فقد ثار العرب بالحاميات المصرية في مكة وجدة وطردوها من هاتين المدينتين ، كما ثار علي بك في مصر أحد قواده حتى ألجأه الى الفرار إلى

(١) Charles Roux, L'Angleterre, l'Isthme de Suez, et l'Egypte. pp. 20-21

سوريا ، وبذلك أصبح احتلال أبي الذهب للعرش يهدد التجارة التي كانت تمر عن مصر عن طريق البحر الأحمر

وفي هذا الحين — يناير سنة ٧٧٣ — وصل الى القاهرة جيمس بروس James Bruce بعد ان درس الصعاب والأخطار التي صادفته في طريق عودته من جدة ، واستطاع بلباقة ان ينال عطف الحاكم الجديد ، وان يسوي معه اتفاقاً دقيقاً يمكن التجارة الانكليزية من الاستمرار في طريقها ، كما استطاع بلباقة أيضاً ان يتفق مع الأمير المملوكي على تخفيض النسبة المئوية التي كانت تدفع كرسوم جمركية على التجارة الانكليزية من ١٤٪ الى ٨ ٪

ولم يكد بروس ينتهي الى هذا الاتفاق حتى أرسل نبأه الى القائدين «ثورنهل» و «برس» Thornhill and Price وأرفق بخطابه صورة من الفرمان الذي أصدره أبو الذهب لتأمين التجار الانكليز، وأرسل كذلك سوراً أخرى من هذا الفرمان الى حكام بنغال وبمباي. وحسب بروس أنه بهذا قد نجح في مهمته فترك مقاليد الأمور في يد القنصل البندقي ، واتخذ طريقه الى وطنه كي ينال الحكومته نبأ هذا النجاح الباهر

ولكن بروس لم يلق في وطنه النجاح الذي لقيه في مصر . بل لقد أظهرت الحكومة الانكليزية القائمة حينذاك عداءها لهذا المشروع، وذلك لأنها رأت في تحويل التجارة الانكليزية الى طريق السويس ضربة قاضية على الاحتكار الذي تتمتع به شركة الهند الشرقية ، كما رأت أيضاً ان التجارة بمرورها عن هذا الطريق ستكون مهددة بالأخطار لدى الحكومة الهولندية للفكرة في حد ذاتها

أما التجار الانكليز في الهند فسرعان ما رحبوا بهذه المعاهدة الجديدة ، وسرعان ما وصلت سفنهم الى مدينة السويس لتفريغ ما تحمل من بضائع الشرق. وأرسلت هذه البضائع الى القاهرة ومنها إلى الاسكندرية ، ومن الاسكندرية حملتها إلى اوربا بعض السفن التي كانت تقد إلى هذا الثغر بين الحين والحين، ووصلت إلى انكلترا عبر الطريق الذي كان يصل بين تريستا Trieste وثغور انكلترا (١)

وأخذت السفن الانكليزية خلال الثلاث او الأربع سنوات التالية لمعاهدة سنة ١٧٧٥ تفد إلى السويس من الهند والى الاسكندرية من انكلترا في نفس الوقت ، وأدرك التجار الفوائد الجمة التي تعود عليهم من اتباع هذا الطريق ، ولكنهم ادركوا كذلك ان هناك بعض الصعوبات التي يجب عليهم العمل على تذليلها . هذه الصعوبات كانت تتلخص فيما يلي :

(١) Charles Roux Op. Cit. p. 52

١ — الرياح الموسمية الغابة على المحيط الهندي ، ٢ — ثغور البحر الأحمر الصخرية ، ٣ — الطريق الصحراوي بين السويس والقاهرة

ولكن هذه الصعوبات مجتمعة لم تثنِ عزم التجار الوافدين من الهند ، كذلك لم يثنِ عزمهم احتجاج الباب العالي على اتفاق ١٧٧٥ ، واستمرت العلاقات على أحسن ما تكون بينهم وبين بكوات القاهرة

﴿ التاجر بلدوين يحاول اتمام جهود بروس ﴾ ظهر في ذلك الحين في أفق هذه العلاقات تاجر انكليزي آخر أخذ على عاتقه إتمام المهمة التي بدأها Bruce . كان هذا الرجل واسمه (G. Baldwin) تاجراً من النوع المخاطر الكثير التجارب ، وقد اشتغل بالتجارة مع الشرق سنة ١٧٦٠ ، واستطاع بثاقب فكره أن يدرك المزايا الجليلة التي يمكن استغلالها إذا انتظمت طرق التجارة المارة بمصر

رأى بلدوين أن مصر خالية من أي فرد يمثل التجار الانكليز تمثيلاً رسمياً أو غير رسمي ، فسعى لدى الحكومة الانكليزية لسد هذا النقص واستطاع أن يحصل أولاً على موافقة شركة الهند الشرقية والاعتراف به كممثل لها في مصر ، وذلك لأن شركة الهند كانت لا تزال تتمتع باحتكار التجارة في الشرق الأدنى تحت رعاية الحكومة الانكليزية

اعترفت شركة الهند بلدوين كوكيل لها في مصر على أن تدفع له أجراً معلوماً ، ومبلغاً خاصاً عن كل ملف من ملفات المراسلات يمر خلال مصر عائداً ، وبذل بلدوين كل ما في جهته من جهد في السنتين التاليتين لاختصار المدة اللازمة لتبادل المراسلات بين لندن والهند ، وقد نجح في هذه المحاولة نجاحاً باهراً بحيث أصبحت السفن الواردة إلى السويس سنة ١٧٧٧ لا تكاد تفرغ حمولتها ، وتأخذ أهبتها للعودة الى الهند حتى تكون الرسائل الخاصة بلندن قد وصلتها وأرسلت الرد عليها فتحمله هذه السفن معها وهي عائدة ، وبحيث أصبحت السلطات العليا في انكلترا والهند تعتمد على هذا الطريق اعتماداً كلياً في كل مراسلاتها الهامة ، وبحيث أصبحت الرسائل التي تمنون بأنها « وصلت بالطريق البري » تثير اهتمام ذوي الشأن وعنايتهم

﴿ العقبات تعترض بلدوين ﴾ ورغم هذا النجاح كانت لا تزال هناك في سبيل استعمال هذا الطريق عقبات كأدوات يبينها بلدوين في قوله :

« بدأ الترك — الذين لزموا الصمت حتى هذا الوقت — الشكوى ورغب رئيس الجمارك في اقتسام الأتاوة التي تدفع ، كما اشتكى شريف مكة من أن ثغر جدة قد هجر ، واشتكى مديرو

شركة الهند الشرقية لأن تجارتهم ستتحمل خسائر فادحة ، كما أنشأت الشركة التركية واستانبول لأنها ستتحطم» (١)

فرح مديرو شركة الهند الشرقية أول أمرهم لأنهم حسبوا ان هذا الطريق سيكون وسيلة جديدة للاتصال بين الهند وانكلترا ، ولكنهم سرعان ما اكتشفوا أن هذا الطريق باعظم النفقات ان لم تبذل يد الاصلاح ، كذلك أدركوا أن شركة الهيفات قد تتقدم لحمل البضائع الشرقية التي تفد على مصر من كل حدب وصوب فتحملها الى انحاء العالم الأوربي ، وتكون بذلك منافساً خطيراً ، وفي نفس الوقت أرسل القنصل الانكليزي في القسطنطينية (واسمه هايس Hayes) الى حكومته ينبئها بأن الحكومة العثمانية قد اعتزمت عزماً أكيداً أن تقضي على التجارة المارة عن طريق البحر الأحمر . ووافق هذا النبأ الرغبة الانكليزية فأرسلت الحكومة في الحال الى تجارها في الهند تأمرهم بالاقلاع عن استعمال هذا الطريق ، كذلك أرسل الباب العالي للباشا في القاهرة يأمره بمعاردة هذه السفن وألا يسمح لاحداها بتفريغ بضاعتها في مصر

كان بلدوين قد بذل كل ما في وسعه لانجاح هذا المشروع ، ولكن المعارضة واتته من كل حدب وصوب : من حكومته في لندن ، ومن الدولة العثمانية ، ومن شركة الهند الشرقية . وقد حاول بلدوين التغلب على هذه الصعاب ولكن اضطراب الحالة الداخلية في مصر بموت أبي الذهب سنة ١٧٧٦ زاد في حرج مركزه

وصل الى البلاط العثماني في ذلك الوقت القنصل الجديد انسلي Ainslie . وكان البكوات المماليك قد رفعوا الرسوم التي تحصل على البضائع التي تفرغ على أرض مصر الى ٢٠٪ فذعر التجار . وذعر بلدوين ، وطلب التجار الى حكومة السلطان ان تنصفهم من هذا الاجحاف كما طلبوا الرجوع الى معاهدة سنة ١٧٧٥

ولكن انسلي — للعداء الشخصي بينه وبين بلدوين — لم يؤيد هذا الطلب لدى حكومة الباب العالي بل أرسل تقريره الى الحكومة الانكليزية يبلغها رغبة الحكومة العثمانية الشديدة أن تمنع السفن من المرور في مياه البحر الاحمر والاتصال بموانيه — ماعدا ثغري جدة وموخا — لأنها تعتبر أن البحر الاحمر كطريق الى مكة والمدينة يجب أن يستمر حرماً آمناً لا حق لأية سفينة مسيحية بالمرور فيه

ونتيجة لهذا الخطاب أرسلت الحكومة الانكليزية أوامرها المشددة الى حاكم البنغال والى بلدوين تلزمهما تنفيذ هذه الرغبة [للبحث بقية]

(١) Hoskins, The British Routes to India, p.p. 11,12.