

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - بالمسيلة

كلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم: التاريخ

رقم:

الأهمية الجيو استراتيجية للمضايق البحرية

الصراعات الدولية - قناة السويس أثناء الحرب العالمية الثانية أنموذجا -

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي في التاريخ
تخصص: تاريخ الوطن العربي المعاصر

إعداد الطالبتين:

- بن غانم سامية

- بوضياف شيماء

مقدمة أمام لجنة المناقشة		
الصفة	المؤسسة الجامعية	إسم ولقب الأستاذ
رئيسا	جامعة محمد بوضياف-المسيلة	د- بن قبي عيسى
مشرفا ومقررا	جامعة محمد بوضياف-المسيلة	د- بن حامد سعدية
ممتحنا	جامعة محمد بوضياف-المسيلة	د. بومولة نبيل

السنة الجامعية : 2020/2019



شكر وقسري

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿... رب أوزعني أن اشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن اعمل صالحا ترضاه

وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين﴾ النمل "الآية: 19"

﴿ولئن شكرتم لأزيدنكم﴾ إبراهيم "الآية: 7"

الحمد لله حمدا طيبا مباركا فهو الحق بالحق، والشكر على جزيل نعمه ووقوفا عند قوله

عليه الصلاة والسلام: " من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

نتقدم بالشكر الخالص إلى أستاذتنا الفاضلة المشرفة على هذه المذكرة "بن حامد السعدية" وتوجيهاتها القيمة في البحث، كما نشكر الأستاذ المحترم "بن سديرة الياس" على المساعدة

القيمة والذي لم يبخل علينا بنصائحه حول هذه الدراسة.

وإلى كل من ساعدنا في إنجاز هذا العمل من قريب أو من بعيد ولو بكلمة أو دعاء.

وفي الأخير نتمنى من الله عز وجل أن يرشدنا سواء السبيل ويحقق هدفنا النبيل، فإن

أصبنا فمن اله وإن أخطأنا فمن أنفسنا.

إهداء

إلى من رباني على فطرة الإيمان وأنشأنا على كلمة التقوى
إلى من علمني روح المثابرة والاجتهاد إلى أبي الغالي حفظه الله
إلى من كانت الجنة تحت أقدامها ... إلى الشمعة التي أثارَت لي طريقة دراستي
إلى أمي الحبيبة حفظها الله
إلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل المتواضع

سامية

إهداء

إلى والدي اللذان يههما أمري، من تحملا مشقات الدنيا
لأجل بلوغ ما بلغته اليوم
إلى من سار معي خطوة خطوة في حلو ومر حياتي زوجي
الغالي
إلى كتكوتي الصغيرة وملاكي التي أنارت دنياي

قائمة المختصرات

الاختصار	الاسم الكامل
ج	جزء
د.ت	دون تاريخ
د.ط	دون طبعة
ط:	طبعة
تح:	تحقيق
تر:	ترجمة
ع:	عدد
هـ:	هجري
م:	ميلادي
ص:	صفحة
تق:	تقديم

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ﴾

الرحمن: "الآية 19-20"

مقدمة



تعد المضائق البحرية من أهم الممرات المائية في العالم، وقد أدت دورا دوليا وإقليميا منذ قرون ساهمت في تطوير التجارة الدولية، ونظرا للموقع الاستراتيجي الذي يتمتع به المضيق فقد تعرض عبر التاريخ لأطماع الدول الكبرى بهدف السيطرة عليه، والتي حاولت هي الأخرى التدخل بأساليب مباشرة وغير مباشرة في شؤون الدول التي يمر عبرها هذا الممر لتأمين مواصلاتها الضرورية، إذ يعتبر حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار، فهذه المضائق تختلف في الأهمية حسب موقعها الجغرافي وأهمية البحار التي توصل بينها، لذا كانت قناة السويس من أهم المضائق البحرية في العالم، ليكون هذا الممر سببا في نشوب العديد من الصراعات في العالم بل قضية الصراع بين الشرق والغرب منذ أن وجد الغرب سبيله إلى خزائن الشرق، وهي قطب الرحى في كل برنامج استعماري، تضعه لنفسها دولة أي كانت، ولذلك كانت وثيقة الصلة بجميع الحروب العالمية التي نشبت وبتطورات العالم في ميادين السياسة والاقتصاد.

ويعد إنجاز هذا العمل الضخم وبدء الملاحة بالقناة لحظة مهمة في تاريخ تلك الفترة فقد أثر تأثيرا عميقا في نفس الوقت على تاريخ مصر الحديثة وتاريخ الدبلوماسية الدولية. ونظرا لأن الموضوع يتناول أهم حقبة تاريخية في مصر، هذه الحقبة التي تميزت بجملة من الأحداث خاصة في مجال التنافس وكل هذا من أجل تحقيق أطماع استعمارية. وقد ارتأينا إلى اختيار هذا الموضوع نظرا للدواعي التالية:

- محاولة إلقاء الضوء على أهم مرحلة من تاريخ مصر وبخاصة أن هذه الدولة تحتل موقعا استراتيجيا هاما.
- الرغبة في إبراز الأهمية التي يحتلها برزخ السويس وهذا ما جعل الدول الكبرى تتنافس من أجل الاستيلاء عليها.



- محاولة الإسهام ولو بالقدر القليل في إبراز أهمية قناة السويس كمضيق بحري اصطناعي فتح الباب أمام الملاحة الدولية.

وعلى هذا الأساس ارتأينا أن تكون الإشكالية كالتالي:

- أهمية قناة السويس الاستراتيجية ودورها في الصراعات الدولية أثناء الحرب العالمية الثانية.

وحاولنا تذليل هذه الاشكالية بطرح التساؤلات التالية:

- فيما تكمن أهمية المضائق البحرية ودورها في الملاحة؟

- لمن تعود جذور فكرة شق قناة السويس ؟ وفيما تتمثل ردود الفعل حول ذلك؟

- كيف أثر افتتاح القناة على الملاحة الدولية؟ وفيما تمثلت أهم الصراعات حولها؟

- إلى أي مدى تم تصعيد الصراع الدولي بعد السيطرة البريطانية على قناة السويس؟

- فيما تكمن نتيجة هذا التنافس الاستعماري الطويل؟

وبناء على إعادة العلمية المتوفرة لدينا قسمنا الموضوع إلى ما يلي:

- **فصل تمهيدي:** تناولنا فيه تعريف المضائق البحرية، أنواعها وأهميتها.

أولاً: تعريف المضائق البحرية.

ثانياً: أنواع المضائق البحرية.

ثالثاً: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمضائق البحرية.

- **الفصل الأول** والذي كان بعنوان " السويس مشروع قناة بحرية "، قسمناه بدوره إلى

أربع عناصر عالجت فيه:

أولاً: تعريف قناة السويس.

ثانياً: حفر فرنسا للقناة والموقف البريطاني منه.

ثالثاً: افتتاح القناة وخصائصها.



رابعا: أزمة الديون والتدخل الأجنبي.

- أما الفصل الثاني فكان هو الآخر بعنوان الاحتلال البريطاني لمصر والسيطرة على

القناة مقسم أيضا إلى أربع نقاط عالجنا فيه:

أولا: العلاقات المصرية البريطانية.

ثانيا: أسباب الاحتلال البريطاني على مصر 1882.

ثالثا: التدخل البريطاني على مصر 1882.

رابعا: الاتفاقيات الدولية التي تحكمت في ملاحه القناة.

- وبالنسبة للفصل الثالث والأخير فعنوانه ب: اندلاع الحرب العالمية الثانية ودور قناة

السويس في الصراعات الدولية تضمن بدوره ثلاث نقاط عالجنا فيها:

أولا الصراع الدولي في حوض البحر المتوسط والأحمر 1936_1938، حيث حاولنا

إبراز مدى تأثير قناة السويس في تصاعد حدة الصراع بين الدول الكبرى ومحاوله

سيطرتها على القناة.

ثانيا: دور قناة السويس في الصراعات الدولية أثناء الحرب العالمية الثانية.

ثالثا: مسرح الحرب في البحر المتوسط- معركة العلمين-

- وفي الأخير اختتمنا موضوعنا هذا بخاتمة كانت حوصلة أو جملة من الاستنتاجات لما

تناولناه في الموضوع.

وبالحديث عن المناهج التي اتبعناها في دراستنا والتي اقتضتها خطتنا فاعتمدنا على

المناهج التالية:

أولا: المنهج الوصفي الذي وظفناه في وصف الموقع الاستراتيجي للمضايق البحرية وكذا

في وصف قناة السويس وظروف حفرها وافتتاحها في الفصل الأول.



ثانياً: المنهج التحليلي الذي كان له الحظ الوافر والذي اعتمدهنا في جميع الدراسة من تحليل الظروف والأوضاع التي تم على إثرها شق القناة إلى العلاقات البريطانية المصرية والسيطرة على القناة في الفصل الثاني إلى غاية الفصل الأخير العنصر الأخير، مسرح الحرب في البحر المتوسط -معركة العلمين-.

ثالثاً: المنهج الإحصائي الذي اعتمدهنا في العنصر الثاني من الفصل الأول فيما يخص تأسيس شركة القناة وإحصاء المبالغ المكلفة لذلك إضافة إلى العنصر الثالث والرابع تم فيه إحصاء عدد المشاركين في الافتتاح وكذا إحصاء لمصاريف قناة السويس...

بالنسبة للمادة العلمية من مصادر ومراجع معتمدة في البحث والتي مثلت لنا الدعم الحقيقي والمرشد لتتبع سير الأحداث والوقائع التاريخية لشق قناة السويس نذكر أبرزها:

المصادر: كتاب تاريخ مصر من عهد المماليك إلى نهاية حكم اسماعيل لمؤلفه جورج يانج والذي استفدنا منه في عنصر تأسيس شركة قناة السويس من خلال الامتياز الأول والثاني، وكذلك ايفن رومل وكتابه مذكرات رومل استفدنا منه في العنصر الأخير للفصل الثالث وغيرها من المصادر، أما المراجع فهي عديدة نذكر أهمها:

- كتاب الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (1869_1882) لمؤلفه حسين جلال أفادنا في حفر فرنسا للقناة وكذلك روبرت سوليه وكتابه، مصر ولع فرنسي اعتمدهنا في الفصل الأول.

- كتاب السخرة في حفر قناة السويس لمؤلفه عبد العزيز الشناوي، استفدنا منه في الفصل الأول وكذا الفصل الأخير.

- كتاب قناة السويس نبذة تاريخية ومالية لمؤلفه عزيز خانكي بك والذي استفدنا منه أيضا في الفصل الأول، إضافة إلى مراجع أخرى.

وكل بحث علمي فقد واجهتنا جملة من الصعوبات حاولنا تذليلها أبرزها:



مقدمة

- الجائحة العالمية " كورونا" مما حال دون التنسيق المحكم ومناقشة الأفكار فيما بيننا نظرا للحجر المفروض وطنيا.
- تقيد الموضوع بكمية دراسة معينة حيث صعب علينا الإلهام بجميع عناصره وحيثياته ضمن إطار صفحات محددة.
- صعوبة ترجمة الكتب الأجنبية.
- وفي الأخير نرجو أن نكون قد وفقنا الإلهام بإشكالية الموضوع ومحاولة الإجابة عنها ولو جزئيا.

الفصل التمهيدي

تعريف المضائق البحرية، أنواعها وأهميتها.

أولاً: تعريف المضائق البحرية

ثانياً: أنواع المضائق البحرية

ثالثاً: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمضائق البحرية.



أولاً: تعريف المضائق البحرية

مفهوم المضيق:

إن الانقسامات التي تصل بين بحرين، والتي تكون طبيعية ويطلق عليها اسم المضيق⁽¹⁾، بحيث تقع هذه الأخيرة في إقليم دولة واحدة أو في عدة دول، ومن العرف أن هذه المياه يطبق عليها قانون تلك الدولة التي يقع في إقليمها، لذا تعتبر من قبيل المياه الداخلية وتخضع لسيادة الدولة، ولكن هناك ممرات طبيعة اقتضت الضرورة الدولية ولا اعتبارات سياسية واقتصادية عدم إخضاعها لمبدأ السيادة المطلق، بغض النظر عن كونها تابعة لدولة، لذا فرضت عليها بعض القيود من أجل تحقيق مصلحة المجتمع الدولي، وذلك من خلال ضمان حرية الملاحة داخل هذه الممرات⁽²⁾، لذا نستعرض في هذا الفصل مجموعة من التعاريف التي تناولت المضائق البحرية.

تعريف المضيق:

1- اللغوي والاصطلاحي:

المضيق بفتح أوله وكسر الضاد وتسكين الياء، لغة جمعه مضائق، والمضيق مثل الضيق، وهو نقيض السعة، وهو مضائق من الأماكن والأمور⁽³⁾.
كما يعرف المضيق لغة في معجم لسان العرب لابن منظور أنه: " كل ما ضاق من الأماكن والأمور "⁽⁴⁾.

(1) محي الدين جمال، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص91.

(2) زهرة منصيرية، حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، الجزائر، (2014،2015)، ص10.

(3) المرجع نفسه، ص11.

(4) ابن منظور، معجم لسان العرب، ج1، دار الصادر، بيروت، 2956، ص209.



أما المضيق اصطلاحاً فتتقل لنا الأستاذة (زهرة مناصرية) في رسالتها لنيل درجة الماجستير عن د/ عادل خالد خزما ما نصه عن أبي سفيان سأل الرسول صلى الله عليه وسلم يوم الخندق عن المضائق التي جعلها الرسول حول يثرب. فالكلمة إذن تطلق على مكان في الطبيعة، وكذلك تطلق على نفس المكان إذا كان محنقراً، والمضيق أصلها الضنك وهو المضيق من كل شيء، ثم أضيف من بعد أنه قطعة ضيقة من البحر تفصل بين أرضين، وقال البعض المضيق يقابل كلمة برزخ، والبرزخ هو الحاجز بين شيئين، وهو أيضاً قطعة ضيقة من الأرض محصورة بين بحرين، موصولة برا بئر أو شبه جزيرة بئر، ولقد استعمل العرب كلمة مضيق كاسم لجزء من اليابسة قبل أن يشيع مؤخراً كجزء من البحر⁽¹⁾.

2-التعريف الجغرافي:

المضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي يفصل بين اقليمين ويصل بين بحرين، وعليه فإنه يشترط للاتصاف بصفة المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط هي⁽²⁾:

- 1- أن تكون مياه المضيق جزء من البحر.
- 2- يجب أن يكون طبيعياً، أي أنه من صنع الطبيعة ولا دخل للإنسان في تكوينه، وبذلك يخرج مفهوم القنوات البحرية من تعريف المضائق كونها محنقرة ومن صنع الإنسان.
- 3- أن يكون محدود الاتساع.

(1) زهرة مناصرية، المرجع السابق، ص12.

(2) وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، (دمشق، سوريا)، العدد4، المجلد27، 2011، ص311،310.



4- أن تكون فتحة المضيق تفصل بين منطقتين من الأرض، وتصل بين منطقتين من البحر، بحيث يمثل انتفاء الوجود المائي إلى انفصال المنطقتان البحريتان واتصال الأرض.

5- أن يكون ممر للمواصلات الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك الإقليم⁽¹⁾.

ثانيا: أنواع المضائق البحرية:

يزخر العالم بأسره بعدد كبير من المضائق والقنوات والممرات المائية التي أصبحت ذات أهمية اقتصادية وإستراتيجية وكذلك سياسية كونها أصبحت بؤر نشاط تجاري للعديد من البلدان القوية، وتختلف هذه المضائق حسب تشكلها فهناك مضائق طبيعية والتي تشكلت بفعل الطبيعة وهناك مضائق اصطناعية والتي تدخل الإنسان في صنعها كشق القنوات، حيث نستعرض في هذا العنصر بعض المضائق والقنوات منها الطبيعية ومنها الاصطناعية المتواجدة في العالم والتي تمثل أهمية دولية كبيرة.

1- المضائق الطبيعية:

✓ **مضيق جبل طارق:** يقع هذا المضيق بين شبه جزيرة إيبيريا شمالا وشمال إفريقيا جنوبا، يصل بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط، كان يسمى قديما بحر الزقاق⁽²⁾ يبلغ طوله 33 ميلا بحريا وأوسع عرض له 24 ميلا بحريا ويصل عمقه إلى 63 متر⁽³⁾، ويعتبر أهم المضائق البحرية بالعالم لمكانته الإستراتيجية الهامة.

(1) خالد الأسمر، جوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب (2003-2018)، ط1، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا، 2019، ص69.

(2) الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، التعريف بأهم المضائق والممرات البحرية في العالم، <http://www.politics.dz.com>، يوم: 13/03/2020، س15:23.

(3) نعيمة فضيلة، أنظمة المرور في البحر، شهادة ماجستير في القانون، فرع النشاطات البحري والنشاطات الساحلية: كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص92.



الساحل الغربي لجزيرة بريم والشواطئ الإفريقية⁽¹⁾، وتكمن أهمية المضيق كونه رابع أكبر ممر مائي في العالم ويتحكم في الطريق البحرية والتجارية الواصلة بين الشرق والغرب.

✓ **مضيق تيران:** هو ممر مائي يقع بين دولتي السعودية وبالتحديد بين شبه جزيرة سيناء منطقة شرم الشيخ في مصر وتبوك منطقة رأس الشيخ حميد في السعودية على الحد الفاصل بين خليج العقبة والبحر الأحمر عرض المضيق 4.5 كلم⁽²⁾.

✓ **مضيق البوسفور:** هو مضيق يصل بين البحر الأسود وبحر مرمرة، يبلغ طوله 30 كلم ويتراوح عرضه بين (550 متر و 3000 متر)، مياه هذا المضيق مصنفة ضمن مجال الملاحة الدولية، وتعتبر حركة السفن بالمضيق واحدة من أهم النقاط للملاحة البحرية في العالم⁽³⁾.

✓ **مضيق الدردنيل:** هو ممر مائي دولي يربط بحر ايجة وبحر مرمرة، ويفصل ما بين شاطئ آسيا الصغرى وشبه جزيرة جالي بولي في الجانب الأوروبي وهما من الأراضي التركية، يبلغ طول مضيق الدردنيل حوالي 61 كلم وعرضه يتراوح ما بين 1.2 إلى 6 كلم ويصل عمقه من 50 إلى 60 مترا⁽⁴⁾.

✓ **مضيق مجلان:** يقع في الأراضي الشيلية باستثناء الجانب الشرقي منه الذي تشترك فيه الأرجنتين يربط بين مياه البحر العالي للمحيط الهادي يبلغ طوله 310 ميلا بحريا واتساعه في مدخله الشرقي 22 ميلا بحريا وفي مدخله الجنوبي 18 ميلا بحريا وهو عبارة عن بحر إقليمي⁽⁵⁾.

(1) - خالد أحمد الأسمر، المرجع السابق، ص 109.

(2) - صلاح الدين الدهني، ساعة 18:26، 24 مارس 2020، m.arobi 21.com.

(3) - الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، <http://www.politics.dz.com>، المرجع السابق.

(4) - المرجع نفسه.

(5) - نعيمة فضيلة، المرجع السابق، ص 92.



✓ المضائق الدانيماركية: تتكون هذه المضائق من مضيق السوند 4 كلم ومضيق البالت الكبير والبالت الصغير بحيث تصل ما بين بحر الشمال وبحر البلطيق⁽¹⁾.

2- القنوات الاصطناعية:

✓قناة بنما: طولها 81 كلم تصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي وتقع القناة في محيط جمهورية بنما، بدأت شركة فرنسية بحفرها بين الأعوام (1882-1888) وكان دي لسبس مستشارها⁽²⁾.

✓قناة كيبيك: طول القناة 98 كلم، وتقع برمتها في الأراضي الألمانية، وسميت بقناة غليوم وهي تصل بحر البلطيق ببحر الشمال، حفرها الألمان لأغراض إستراتيجية ما بين (1885-1895)⁽³⁾، افتتحت للملاحة البحرية سنة 1896⁽⁴⁾.

ثالثا: الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية للمضائق البحرية:

تكمن الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمضائق البحرية حسب التوقع الجغرافي لكل مضيق، لذا ارتأينا أن نأخذ مثالين:

- المثال الأول: مضيق جبل طارق كمضيق طبيعي.
- المثال الثاني: يتمثل في قنوات الملاحة البحرية الرئيسية التي اخترنا منها قناة السويس والتي هي موضوع دراستنا.

(1)-نعيمة فضيلة، المرجع السابق ، ص94.

(2)-الزهرة مناصرية، المرجع السابق ، ص117.

(3)- المرجع نفسه، ص112.

(4)- نعيمة فضيلة، المرجع السابق، ص66.



3-1: مضيق جبل طارق:

3-1-1- الأهمية الاستراتيجية: حيث تكمن في الموقع الجغرافي، إذ يفصل جبل طارق بين الجنوب الإسباني والشمال الإفريقي الغربي، ويصل بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي كما ذكرنا سابقا.

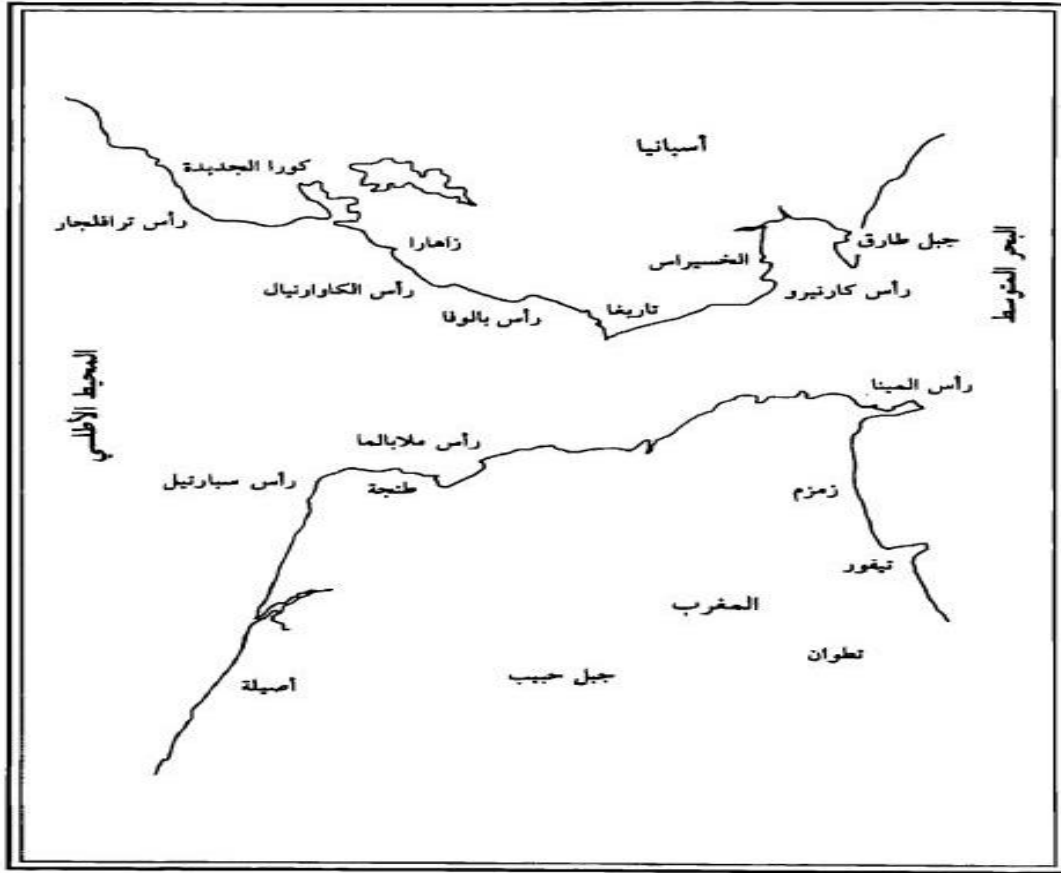
3-1-2- الأهمية الاقتصادية للمضيق:

تأتي الأهمية الإستراتيجية للمنطقة باعتبارها كمدخل للبحر المتوسط، وقد أثرت هذه الأهمية من غير شك على الأهمية الاقتصادية للإقليم لتوفير الظروف الملائمة لإقامة الميناء، الذي يلقي الإهتمام المتزايد من بريطانيا، التي توفر وتقدم الخدمات للسفن العابرة التي عليها أن تدفع مقابلا لتلك الخدمات، والتي تعتبر أهم مورد اقتصادي بالمنطقة، ولهذا تعتمد الحياة الاقتصادية بالمنطقة على الرسوم التي تفرض على السفن، وتفنقر المنطقة إلى المعادن، وذلك لصغر المساحة وعدم توفر الخامات بها، وهو ما ينطبق على الزراعة أيضا، ويمتاز مضيق جبل طارق بحركة المرور الكثيفة، إذ تعبره حوالي 200 باخرة يوميا، حيث تساهم ناقلات النفط العملاقة بأكثر قدر ممكن في حركة الملاحة عبر المضيق، وتصل حمولتها السنوية إلى حوالي 200 مليون طن من النفط الخام⁽¹⁾.

(1) الهادي مصطفى أبو لقمة، محمد علي الأعور، المرجع السابق، ص169-172.



مضيق جبل طارق⁽¹⁾



3-2: قنوات الملاحة البحرية الرئيسية:

توجد أربع قنوات دولية صناعية هي: قناة السويس وقناة بنما وقناة كيبيل، وقناة كورنيث وتمتاز هذه ببعض الصفات المشتركة، حيث شقت جميعها قبل الحرب العالمية الأولى من قبل الدول الغربية لتقصير المسافة بين تلك الدول ومستعمراتها، ومن بين أهم هذه القنوات قناة السويس⁽²⁾:

(1) الهادي مصطفى أبو لقمة، محمد علي الأعور، المرجع السابق، ص171.

(2) المرجع نفسه، ص183.



3-2-1: الأهمية الاقتصادية والتجارية لقناة السويس:

تأتي الأهمية العظمى لقناة السويس من أنها تشكل أقصر الطرق البحرية بين شمال وغرب أوروبا، والشرق الأقصى، وشبه القارة الهندية وأستراليا على الجانب الآخر، ولقد ازدادت كثافة الحركة عبر القناة بعد الحرب العالمية الثانية، حيث بلغت حمولة السفن التي مرت عبر قناة السويس عام 1958 حوالي 115 مليون طن، وهذا راجع إلى زيادة الشحنات من النفط.

ومن الملاحظ أن أهمية قناة السويس تكمن في نقل المواد الخام لأوروبا والتي تشمل: المعادن الخام والحبوب الزيتية، والمواد الغذائية والشاي الهندي، وتنقل السفن من أوروبا إلى الجزء الغربي عبر القناة مواد مثل معدات السكك الحديدية وآليات...إلخ، حيث يتجه معظمها إلى الشرق الأقصى وأستراليا، وتعتبر قناة السويس المورد الثاني لتوفير العملة الصعبة لجمهورية مصر العربية، بعد القطن الذي يشكل المصدر الأول، وذلك نظرا للرسوم الباهضة التي تفرض في قناة السويس، مما جعل لها أهمية اقتصادية كبرى نظرا لأهميتها كطريق عالمي⁽¹⁾. ويمكن إبراز أهمية القناة قناة السويس في النقاط التالية:

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءا من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية، فقد فصلت بين بحرين وفصلت بين قارتين، وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بحرا مفتوحا بعد أن كان مغلقا، ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضائق فيقول بأن قناة السويس هي بمثابة بوسفور لعالم البحر المتوسط الحديث.

(1) الهادي مصطفى أبو لقمة، محمد علي الأعور، المرجع السابق، ص184.



وتبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحي يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا يربطها بممتلكاتها في الشرق⁽¹⁾، بعد أن كانت الملاحة عبر طريق رأس الرجاء الصالح بالرغم من طول المسافة إلا أنها كانت بتكاليف رخيصة يتم إلغاء هذا الطريق بشق قناة السويس.

- لقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس، طريقا بحريا مستمرا -يتميز إلى جانب قلة التكاليف في النقل البحري المستمر بكثرة الموانئ التي يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد الطرق البحرية الفرعية التي تصب فيه.

- تشكل نقطة تجمع لخليط كبير من الخطوط الملاحية من موانئ شمال وشرق وغرب القناة، مثل موانئ حوض البحر المتوسط وموانئ البحر الأسود وموانئ غرب أوروبا، عدن والخليج العربي والهند....الخ⁽²⁾.

والجدير بالذكر أن مصر كانت حلقة مهمة في سلسلة المواصلات بين الشرق والغرب سواء برا أو بحرا بشق قناة السويس، حيث كان المصريون في مختلف العصور هم الذين يشرفون بالفعل على استقبال التجارة داخل حدود بلادهم، ولم يكن هناك عنصرا أجنبي له حق التدخل أو الهيمنة على الطريق التي تمر فيها هذه التجارة، وكانت حكومة مصر في كثير من العصور تتمتع بالسيطرة التامة على البحر الأحمر وعلى شرقي البحر الأبيض المتوسط، وكانت لها الحرية المطلقة في التصرف بما تمليه مصالحها الخاصة ومصالح المصريين⁽³⁾.

(1)- حسين جلال، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (1869-1882م)، ط1، المطبعة المصرية، الإسكندرية، 1979، ص61.

(2)- المرجع نفسه، ص61.

(3)- محمد مصطفى صفوت، المرجع السابق، ص11.



فعلى مر هذه العصور كانت مصر تشكل مركزا إستراتيجيا للدول الأوروبية من أجل السيطرة على الطرق التجارية، وما زاد في تنامي هذه الأطماع هو شق برزخ السويس، الأمر الذي ساهم في ظهور مصر على الساحة الدولية والذي اعتبر نقمة على الحكومة المصرية بدل أن تكون نعمة لها ولشعبها وهذا ما نراه لاحقا في الفصول القادمة.

أثرت قناة السويس تأثيرا واضحا عن طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وعهدا جديدا لتجارة الشرق لا تقل في أهميتها عن تلك التجارة التي نتجت عن رحلات البرتغاليين في القرن 15.

وقد كان افتتاح قناة السويس بمثابة ثورة في طريق النقل البحري خاصة وأنه قد صاحب ذلك تحسنا في وسائل المواصلات العالمية الأخرى بظهور السكك الحديدية والسفن البخارية مما أدى إلى رواج التجارة العالمية بازدياد سرعة المواصلات وتقصير المسافات والاقتصاد في الوقت والنفقات في أجور النقل بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة.

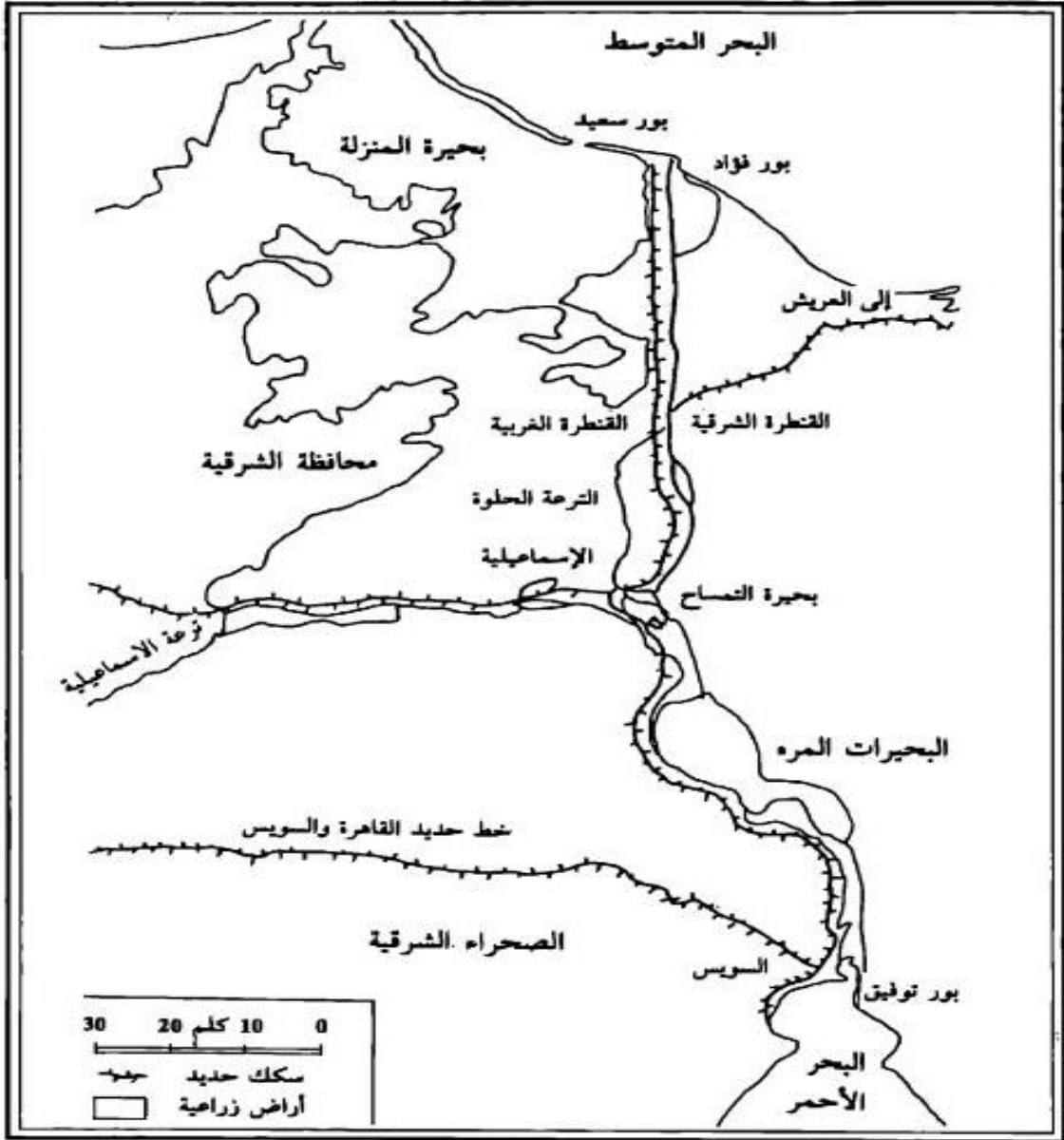
هذا بالإضافة إلى استفادة التجارة العالمية بانخفاض قيمة التأمين على البضائع المنقولة على قناة السويس من 2% من ثمن البضاعة إلى 1%(1)، حيث كان يطلق على قناة السويس اسم "ميزان التجارة الدولية" وإطلاق مثل هذا الاسم عليها يعني أنها ذات موقع بالغ الأهمية من الناحية الاقتصادية.

(1) - حسين جلال، المرجع السابق، ص64.



ومع مرور الوقت ازدادت أهمية القناة بعد أن تحسنت ظروف الملاحة بها وأصبحت مركزا تطبق وتنفذ فيه بريطانيا سياستها الاقتصادية في البحر المتوسط⁽¹⁾ فيما بعد.

قناة السويس⁽²⁾



(1) - وهيب ابي فاضل، موسوعة علم التاريخ والحضارة (العالم من مؤتمر فيينا حتى الحرب العالمية الأولى)، ط1، ج4، دار نوبليس، 2003، ص101.

(2) - الهادي أبو لقمة، محمد الأعور، المرجع السابق، ص185.



ولهذا أصبحت للبحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط استراتيجية خاصة، إذ تحاول كل دولة أن تضع يدها عليه وذلك باتباع عدة وسائل لتحقيقها، وهذا ما تعيشه كل الدول التي تشرف على مدخل البحر المتوسط وخصوصا مصر، بحكم موقعها الإستراتيجي، زد على ذلك افتتاح قناة السويس للملاحة البحرية، وهذا ما سنتطرق إليه بالدراسة والتحليل في الفصول اللاحقة.

الفصل الأول

السويس مشروع قناة بحرية

- تمهيد

أولاً: تعريف قناة السويس

ثانياً: حفر فرنسا للقناة والموقف البريطاني منه

ثالثاً: افتتاح القناة وخصائصها

رابعاً: أزمة الديون والتدخل الأجنبي

- خلاصة



تمهيد:

كانت مصر تابعة للدولة العثمانية هذه الأخيرة التي دخلت مرحلة الضعف والانحلال، وبدأت سيطرة الدول الأوروبية واضحة عليها خاصة بريطانيا التي استفادت منها العديد من الامتيازات بموجبها سمحت لبريطانيا تجسيد أطماعها الاستعمارية على أرض الواقع، فقد استطاعت الحصول على مشروع سكة الحديد على تراب مصر، لتعمل فرنسا هي الأخرى جاهدة على تطبيق مشروع قناة السويس، وهذا ما تم فعلا في عهد الخديوي سعيد باشا حيث كان ميالا للدول الأوروبية وخاصة فرنسا، التي منعتها امتياز حفر القناة، وهذا ما سنتطرق إليه بالدراسة والتحليل في هذا الفصل.



أولاً: تعريف قناة السويس:

هي قناة اصطناعية تربط البحرين الأبيض المتوسط والبحر الأحمر بطريق مباشرة، ولقد كانت فكرة القناة في أول الأمر سوى أحد المشروعات الهندسية الكبرى التي حفل بها النصف الثاني من القرن 19، والتي جاءت على إثر حركة الانقلاب الصناعي أو الثورة الصناعية في أوروبا معاصرة للسكك الحديدية والسفن البخارية وكذلك ظهور الشركات الاستعمارية التي تجاوزت حدود أوروبا وعبرت البحار إلى البلاد التي شاعت أن تسائر النهضة في العالم⁽¹⁾.

ويعد مشروع قناة السويس أحد مشاريع التسابق الاستعماري الأوروبي في الشرق فهو ملتقى القارات الثلاث (أوروبا، آسيا، إفريقيا) والممر المائي الرئيسي إلى الشرق الأقصى⁽²⁾، بمعنى أن برزخ السويس هو مقطع بري صغير للتجارة إلى الشرق⁽³⁾، لقد تأسست قناة السويس بفعل اتفاقية امتياز أصدرها سعيد باشا⁽⁴⁾ والتي

(1) - محمد رفعت بك، التيارات السياسية في حوض البحر الأبيض المتوسط، لجنة البيان العربي، مصر، 1949، ص111.

(2) - سامي صالح محمد الصياد، الصراع البريطاني-الفرنسي على مشروع قناة السويس 1854-1869، أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث، كلية الآداب، جامعة بغداد، 2006، ص10.

(3) - أنجلو سماركو، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها وفقاً للوثائق المصرية الأوروبية غير المنشورة، ط1، تر، ولاء عفيفي عبد الصمد وآخرون، مراجعة، حسن محمد، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2015، ص28.

(4) - سعيد باشا : هو ابن محمد علي، تولى حكم مصر بعد وفاة عباس الأول سنة 1854، كان يميل إلى تحسين أوضاع مصر في إصلاحاته كان ضعيف الإرادة يحسن الظن بالأوروبيين وله ميول فرنسية جعلته يمنح المسيو فرديناند دي ليسبس حق امتياز حفر قناة السويس، كما قام بعدة أعمال عمرانية، وزراعية، توفي سنة 1863، دفن بالإسكندرية. أنظر: ياسر قطامش، مصر صور لها تاريخ (1805-2005)، ط1، مكتبة الدار العربية، 2007، ص13.



مصر مع فرديناند دي ليسبس⁽¹⁾ الدبلوماسي الفرنسي عام 1854 لوصول البحرين داخل مصر⁽²⁾. ولقد أطلق على هذا الامتياز اسم الفرمان الأول الذي ينص على امتيازات مجحفة في حق المصريين كان من بينها الترخيص لدى ليسبس في انشاء إدارة شركة تقوم بحفر قناة السويس، ثم استغلالها لمدة 99 عاما بدءا من تاريخ فتحها للملاحة⁽³⁾ كما نص هذا الفرمان الممنوح للشركة العالمية لقناة السويس على تسخير عدد كبير من الفلاحين المصريين لخدمة الشركة وتنفيذ أغراضها⁽⁴⁾ ولقد شارك في عملية الحفر حوالي مليون مصري جميعهم كانوا مجبرين لأن الحفر كان على حساب أراضيهم ومزارعهم كما أن عملية الشق كانت بطرق بدائية جدا، والجدير بالذكر أنه أثناء الحفر مات أكثر من 100 ألف عامل مصري بسبب الأمراض والأوبئة وقلة الإسعافات.

بدأ حفر قناة السويس البحرية رسميا في أبريل سنة 1859 واستمر العمل عليها حوالي عشرة أعوام، ولقد واجهت هذه المغامرة التي قام بها الفرنسيون على مصر بدايات صعبة تمثلت في الظروف الجغرافية المعادية بحكم أن خليج السويس

(1) - فرديناند دي لسبس: هو ابن ماثيود ليسبس قنصل فرنسا في مصر عام 1803، ولدته أمه في فرنساي في 19 نوفمبر 1805، في ذلك الوقت كانت راية فرنسا خفاقة في السماء، ولم يكن أحد حينئذ أين تنتهي حدود فرنسا، لم يكن في يوم من حياته مهندسا، ولم يتعلم الهندسة قط لا في الهندسة ولا في الحياة العملية بل تلقى علومه الثانوية، والتحق بمدرسة الحقوق، ثم تركها قبل أن يحصل منها على درجة علمية. انظر: مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، تاريخ القناة ومشكلاتها المعاصرة، ج1، مطبعة مصر، القاهرة، 1952، ص111، 112. أنظر أيضا جورج يانج، تاريخ مصر، ص208.

(2) - محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص112.

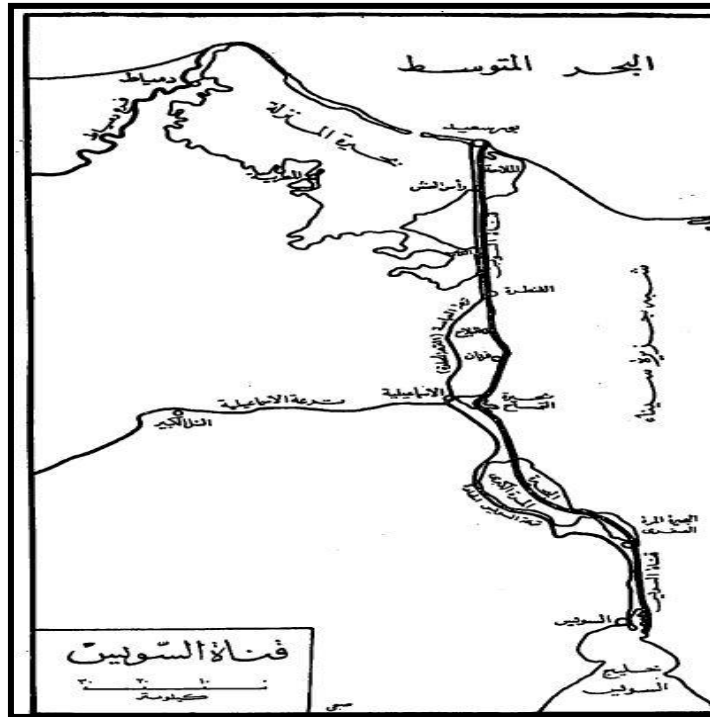
(3) - عبد العزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2010، ص21.

(4) - محمد مصطفى صفوت، إنجلترا وقناة السويس 1854-1951 الجمعية الملكية للدراسات التاريخية، مكتبة أدوات البحث التاريخي والوثائق والنصوص، مطابع رمسيس، الاسكندرية، 2017، ص12.



عبارة عن صحراء⁽¹⁾، وانتهت أعمال الحفر في 18 أغسطس 1869، حيث تلاقت مياه البحرين المتوسط والأحمر، فتألف منها ذلك الشريان الحيوي للملاحة العالمية الذي يبلغ طوله 165 كلم تقريبا، فقناة السويس تمر على ثلاث محافظات هي: (بورسعيد، الإسماعيلية، السويس)⁽²⁾، "افتتحت قناة السويس رسميا للملاحة بعبور السفينة "ايجل" أي "النسر" حاملة على ظهرها ملوك وعظماء العالم تتبعها 77 سفينة، منها 50 سفينة حربية وأقيمت بهذه المناسبة زينات خيالية ومهرجانات تفوق الخيال ولم تشهد مصر في تاريخها الطويل احتفالات عظيمة مثل هذه الاحتفالات⁽³⁾.

مقطع طولي لقناة السويس⁽⁴⁾

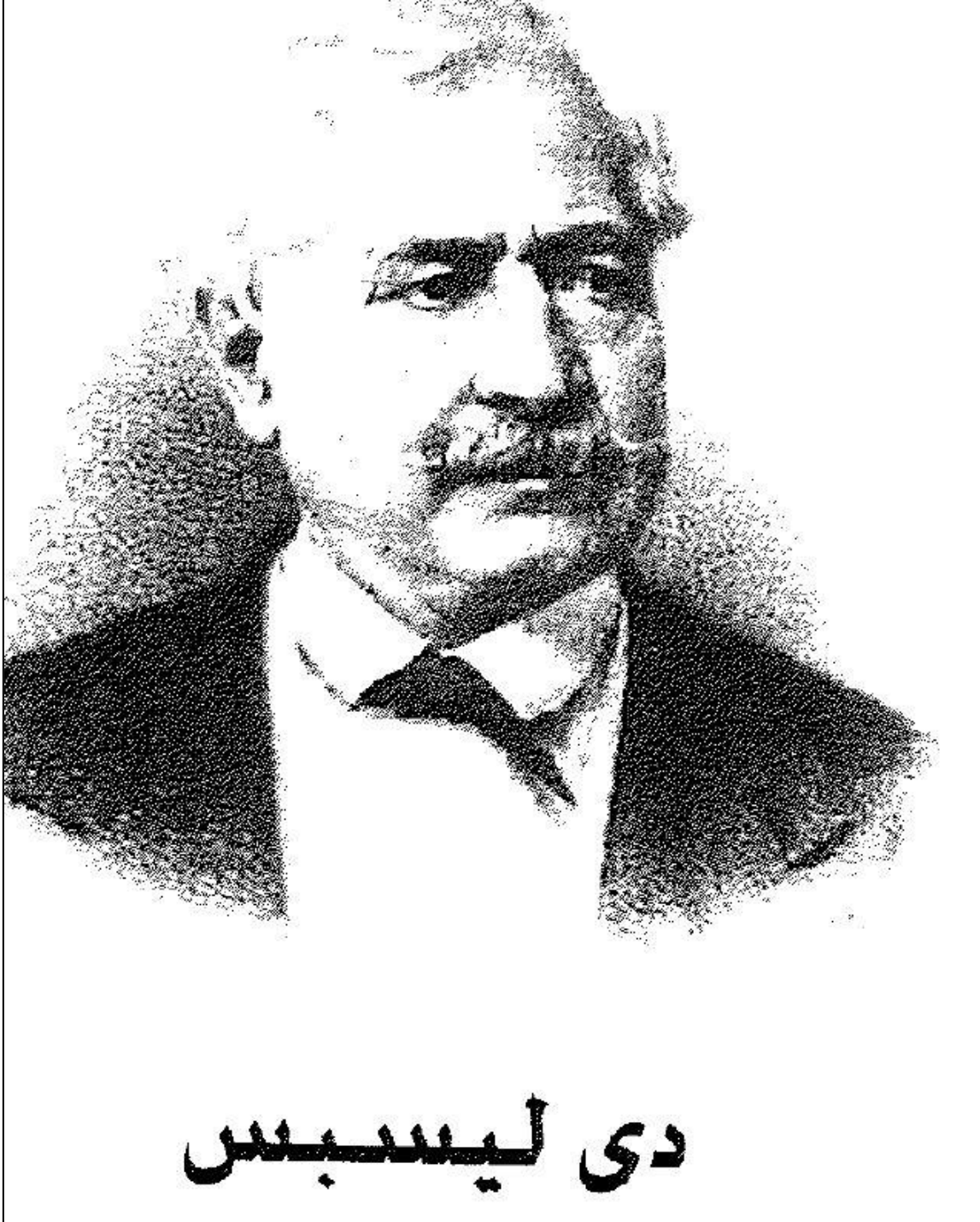


- (1) - نتالي مونتل، حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ، دراسة في تاريخ ممارسة التقنية، ط1، تر، عباس أبو غزالة، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2005، ص21.
- (2) - محمود أبو النصر، قناة السويس، ملحمة شعب.... وحلم أجيال، مركز تطوير المناهج والموارد التعليمية، جمهورية مصر العربية، 2014، 2015، ص8.
- (3) - مكتبة الاسكندرية، قناة السويس، 150820، المرجع السابق، ص2.
- (4) - عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص7.



ثانيا: حفر فرنسا للقناة والموقف البريطاني منه

الدبلوماسي فرديناند ديليسبس⁽¹⁾



(1) - جيستاف نيقول، ماريوس فونتان، افتتاح قناة السويس (رحلة الملوك، رحلة رائعة عبر خليج السويس)، ط1، تر، عباس أبو غزالة، الهيئة العامة لشؤون المطابع الاميرية، القاهرة، ص46.



2-1- فرديناند دي ليسبس وفكرة شق القناة وتأسيس الشركة:

شهد القرن 19، وقبل ذلك حتى صدور عقد الامتياز الأول 1854، تنافسا دوليا حول طريق المواصلات البري عبر مصر، ثم تطور هذا التنافس إلى صراع بين فرنسا وانجلترا حول مشروع قناة السويس، وظل هذا الصراع يأخذ أشكالا وصورا متعددة⁽¹⁾ فقد كانت فكرة مشروع حفر القناة تراود كلا من فرنسا وبريطانيا وفي سنة 1798 دخلت الحملة الفرنسية مصر وحاولت فرنسا شق القناة فأرسلت بعثات علمية لموقع الحفر إلا أنها توقفت لخطأ علمي حول قياس مناسيب البحر الأحمر والمتوسط، ثم ما ان فشلت الحملة الفرنسية وفشل مشروعها حتى جاء إحياء فكرة حفر القناة وعرضها على محمد علي من خلال بعثة فرنسية اهتمت بالمشروع⁽²⁾.

المسماة "بالسانت سيمو نيان"⁽³⁾.

فكان الجواب العلوي دائما وباستمرار هو "أنا لا أريد أن افتح على مصر بسفور آخر"⁽⁴⁾.

يؤكد التاريخ أن حفر قناة السويس كان مؤامرة على جنبات الصراع الاستعماري بأوروبا، فقد كان الامتياز الأول الذي حصل عليه فرديناند دي ليسبس من خديوي مصر، بمثابة توثيق تلك المؤامرة.

(1)- حسين جلال، المرجع السابق، ص15.

(2)- وفاء شطا وآخرون، قناة السويس الجديدة، دراسة تحليلية دورية نصف سنوية، دير التحرير أشرف غازي، الإدارة العامة لمركز المعلومات للنشر والترجمة، ص3.

(3)- السانت سيمونيان، جماعة وفدت على مصر في الفترة من سنة 1833 إلى سنة 1837 من أجل مشروع قناة السويس قد سميت بهذا الاسم نسبة الى رجل يقال له "الكونت هندي دي سانتا سيمون" مات سنة 1825.(أنظر: مصطفى الحفناوي المرجع السابق، ص99).

(4)- مصطفى الحفناوي، المرجع السابق ، ص77



وفي 7 نوفمبر 1854 وصل فرديناند دي ليسبس الإسكندرية لتهنئة صديقه سعيد باشا⁽¹⁾ على توليه أمر مصر وبهذه المناسبة⁽²⁾ تقدم دي ليسبس بطلبه في 15 نوفمبر 1854 إلى سعيد خديوي مصر، أن يمنحه حق امتياز تأسيس شركة حفر خليج السويس واستغلال ممر صالح للملاحة الكبرى، وحصل على موافقة شفوية⁽³⁾ بقوله: "حيث أن صديقنا مسيو فرديناند دي ليسبس قد لفت نظرنا إلى الفوائد التي قد تعود على مصر من توصيل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بواسطة طريق ملاحي للبواخر الكبرى، وأخبرنا عن مكان تكوين شركة لهذا الغرض من أصحاب رؤوس الأموال في جميع الدول، فقد قبلنا الفكرة التي عرضها علينا وأعطيناه بموجب هذا تفويضا خاصا لإنشاء وإدارة شركة عالمية، لحفر برزخ السويس واستغلال قناة بين البحرين وله أن يباشر أو يسند إلى غيره جميع الأشغال والمباني اللازمة لذلك، على أن تدفع الشركة إلى الأهالي"⁽⁴⁾، وكانت هذه البداية الحقيقية لتجسيد فكرة تراود الأذهان منذ أمد بعيد.

وهكذا ظفر فرديناند دي ليسبس في 30 من نوفمبر 1854 من صديقه محمد سعيد باشا والي مصر بعقد امتياز لإنشاء قناة السويس، وقد انطوى هذا العقد - ويطلق عليه الفرمان الأول -⁽⁵⁾ على امتيازات مجحفة بحقوق مصر، كان من بينها

(1) - سعيد باشا: هو ابن محمد علي، تولى حكم مصر بعد وفاة عباس الأول سنة 1854، كان يميل إلى تحسين أوضاع مصر في إصلاحاته كان ضعيف الإرادة يحسن الظن بالأوروبيين وله ميول فرنسية جعلته يمنح المسيو فرديناند دي ليسبس حق امتياز حفر قناة السويس، كما قام بعدة أعمال عمرانية، وزراعية، توفي سنة 1863، دفن بالإسكندرية. أنظر: ياسر قطامش، مصر صور لها تاريخ (1805-2005)، ط1، مكتبة الدار العربية، 2007، ص13.

(2) - مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص129.

(3) - نتالي مونتل، المرجع السابق، ص21.

(4) - مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص138.

(5) - الفرمان الأول: احتوى على اثنا عشر بنداً، ينظر الحفناوي، المرجع السابق، ص140.



الترخيص لدى ليسبس في إنشاء وإدارة شركة بحفر قناة السويس ثم استغلالها لمدة تسعة وتسعين عاما تبدأ من تاريخ افتتاحها الملاحة، كما تتمتع الشركة بحق الإعفاء الجمركي على جميع الآلات والمعدات التي تستوردها من الخارج بقصد استغلال الامتياز الممنوح لها⁽¹⁾.

احتفظت الحكومة لنفسها من صافي أرباح القناة بحصة قدرها 15% تدفع لها قبل توزيع باقي الأرباح، وتوزع باقي الأرباح كالتالي: 75% للشركة أي المساهمين 10% للأعضاء المؤسسين⁽²⁾.

وكان من أخطر الامتيازات التي ظفرت بها الشركة في هذا العقد أن منحها سعيد باشا بدون مقابل مساحات شاسعة من الأراضي في منطقة القناة بحجة تنفيذ المشروع، وأعجب من هذا كله أن سعيد أذن للشركة في أن تبيع مياه النيل إلى الفلاحين، فأوجب على الأفراد الذين يملكون أراضي ويرغبون في ريها مستقبلا من ترعة الماء العذب أن يدفعوا للشركة إتاوة نظير لاستخدامهم لماء الترعة، وهكذا دل امتياز الأراضي على أن دي ليسبس لم يكن يرمي إلى إنشاء قناة السويس فحسب بل كان يستهدف أغراضا سياسية استعمارية⁽³⁾.

- حق الشركة انتزاع الأراضي المملوكة للأفراد متى ترى لزومها لإجراء الأعمال والانتفاع بالامتياز في مقابل أن تدفع الشركة تعويضات إلى أصحابها.

- خولت الشركة حق فرض ما تشاء من الرسوم على السفن التي تمر في القناة البحرية أو الترعة أو الثغور التابعة لها على شرط أن لا تزيد عن 10 فرنكات عن كل طن وعلى كل شخص من المسافرين.

(1)- عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص1.

(2)- مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص141.

(3)- عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص2.



- يكون أربعة أخماس العمال من المصريين، كما تعهدت الحكومة ببذل مساعداتها للشركة وتكليف جميع موظفيها وعمالها في جميع دوائر المصالح أن يمدوا الشركة بمساعداتهم لها.

هكذا وبعد أن أصبح عقد الامتياز لحفر القناة بيد دي ليسبس سعى للحصول على الأموال للبدء في الأعمال، فكان سعيد قد عقد النية على مساعدة صديقه دي ليسبس لإتمام مشروعه لذا منحه سعيد وقتئذ 100.000 جنيه من خزائن الحكومة للاستعانة بها على بدء العمل⁽¹⁾.

ليتمتع الامتياز الثاني بتاريخ 5 يناير -جانفي- 1856، وقد صدق فيه على الامتياز السابق منحة لدي ليسبس وضمنه شروط الامتياز المخولة للشركة، وهي شروط من الفداحة بحيث لا يسع أي حكومة وطنية مسؤولة أن ترضى بها⁽²⁾، وتضمن عقد الامتياز الثاني 23 مادة بالإضافة إلى صدور قانون الشركة الأساسي مع تبويب النية في اغتيال حقوق مصر وأموالها وجهود شبابها بالاستيلاء على مساحات شاسعة من الأراضي⁽³⁾ ويلاحظ على عقد الامتياز الثاني من الناحية الشكلية أنه ينقسم إلى قسمين:

- القسم الأول أطلق عليه الالتزامات ويتكون من تسع مواد.

- القسم الثاني: وسمي بالامتيازات ويتكون من 14 مادة.

وكانت امتيازات الشركة ترجح بطبيعة الحال التزاماتها وتفوقها كما وكيفا، ومن بين ما نص عليه في باب الالتزامات على سبيل المثال لا الحصر⁽⁴⁾.

(1) - جورج يانج، تاريخ مصر من عهد المماليك إلى نهاية حكم إسماعيل، ط2، تعريب، علي أحمد شكري، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996، ص214-217.

(2) - المصدر نفسه، ص214.

(3) - عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص24، 25.

(4) - المرجع نفسه، ص25.



أن تقوم الشركة علة نفقتها وعلى مسؤوليتها بكافة الأعمال والمنشآت اللازمة لحفر قناة الملاحة البحرية الكبرى بين السويس على البحر الأحمر⁽¹⁾ وبين خليج بلوز (الفرما)⁽²⁾ على البحر المتوسط، وحفر ترعة الماء العذب تربط بالقناة الملاحية وتستخدم في أغراض الري والملاحة، وتتفرع قبيل وصولها إلى بحيرة التماسح إلى فرعين للري والتغذية، ويتجه أحدهما شمالاً إلى الفرما والثاني جنوباً إلى السويس.

كما أكد العقد حق الشركة الذي منح لها في العقد الأول وهو أن تبيع مياه النيل لأصحاب الأراضي الواقعة على حافتي ترع الماء العذب التي ستقوم الشركة بحفرها. أما بالنسبة للقسم الثاني والمتمثل في باب الامتيازات، فقد كان أول امتياز ورد في هذا العقد هو الأراضي الشاسعة التي منحتها الحكومة المصرية للشركة دون مقابل، كما نص هذا العقد في مادته الثالثة والعشرون على إلغاء جميع النصوص الواردة في عقد الامتياز الأول التي تتعارض مع مواد العقد الثاني والذي يصبح أساس العلاقة بين الحكومة المصرية والشركة⁽³⁾.

وفي نهاية العقد احتفظ سعيد بنفس الشرط الحتمي الذي ورد في عقد الامتياز الأول وهو ضرورة موافقة الباب العالي⁽⁴⁾.

(1) - محمد أبو نصير وآخرون، قناة السويس، حقائق ووثائق، سلسلة اخترنا لك، القاهرة، ص235.

(2) - الفرما: هي مدينة أثرية تقع شرق بورسعيد، تقع بالقرب من بحر الروم في شط بحيرة تينيس وتعتبر مدينة صغيرة خصبة وتمثل حد من الشمال الشرقي عرفت قديماً باسم "برأمون" أي مدينة الإله آمون ثم عرفت في العصر اليوناني باسم بلوزيون ومعناها الطين،

ينظر. <https://www.google.com/amp/s/m.youm7.com>

(3) - محمد عبد العزيز الشناوي، المرجع السابق، ص26، 27، 28.

(4) - مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص143.



2-2- تأسيس الشركة:

وفي 15 نوفمبر 1858 عرض دي ليسبس إلى الاكتساب لإنشاء شركة تتولى حفر قناة السويس حيث جعل رأسمالها 200 مليون فرنك موزعة على 400.000 ألف سهم قيمة السهم الواحد 20 جنية مصري (500 فرنك) فيكون رأس المال 8000.000 جنيه بعد ذلك قسموا السهم نصفين فأصبحت أسهم الشركة 800.000 سهم، وقد اشترت مصر من هذه الأسهم ما عدده 177.645 أي ما يقارب مجموع الأسهم⁽¹⁾.

كان معظم المساهمين من فرنسا وجزء منهم من ممالك الدولة العثمانية أما انجلترا فأحجمت حينئذ عن شراء شيء منها⁽²⁾.

2-3- حفر القناة:

وفي 25 أبريل 1859⁽³⁾، ضرب دي ليسبس أول ضربة فأس في أرض القناة إيذانا بالشروع في العمل⁽⁴⁾، والجدير بالذكر أن الباب العالي لم يعط موافقته بعد على المشروع ليكون هذا العمل قريب من مدينة بورسعيد الحالية، فكان يسري في أول الأمر غاية في البطء لما يحيط به من الصعوبات، وأهم ذلك قلة تدرب عمال السخرة⁽⁵⁾ على العمل وصعوبة الحصول على الماء الذي يستقون منه قبل أن يتم حفر

(1)- عزيز خانكي بك، قناة السويس، نبذة تاريخية ومالية، المطبعة المصرية، مصر، ص14، 16.

(2)- عمر الاسكندري، سليم حسن، تاريخ مصر من الفتح العثماني إلى قبيل الوقت الحاضر، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، مصر، 2012، ص260.

(3)- جورج يانج، المصدر السابق، ص218.

(4)- عزيز خانكي بك، المرجع السابق، ص13.

(5)- السخرة: هي ممارسة قديمة يصعب تحديد بدايتها وتركزت في مصر على ضرورة عمل كل الفلاحين مجاناً في أعمال تتعلق بري الأراضي، وهكذا اتخذ في كل عام مجموعات هائلة من الفلاحين يتم استدعاؤهم بناء على أوامر الخدوي، وكانوا يجتمعون لصيانة بشبكة ضخمة من القنوات والسواقي والأحواض الجسور والخزانات والسدود التي تسمح بتغيير ماء النيل، أنظر: نتالي مونتل، المرجع السابق، ص38.



الترعة العذبة ولما كانت الشركة فقيرة بالنسبة لعظم المشروع، استعان دي ليسبس على هذه الصعوبات بالسعي في حمل سعيد باشا على الإكثار من العمال المسخرين "بدون مراعاة للاتفاق الأصلي فصارت تساق الآلاف من الفلاحين يحرسهم الجنود إلى الترعة، حيث يشتغلون طوال اليوم تحت مراقبة حراس مسلحين بالسياط وكان عدد الذين يشتغلون في حفر الترعة لا يقل عن 25000 عامل بدون أجر، وينوب عنهم مثلهم في كل ثلاثة أشهر، ولقد لقي الكثير منهم حتفه لما كانوا يقاسونه من الجوع والضمأ والعري وحر الصيف وقر الشتاء والاجتهاد ولم تلبث أن انتشرت أخبار هذه الفضائح وتناولته ألسنة المعارضين لحفر القناة وخاصة انجلترا وكان اللورد بالمرستون lord palmerston رئيس الوزارة الانجليزية في ذلك الحين يعارض في أمر تسخير الفلاحين، وذلك باعتباره نوعا من الاسترقاق والعبودية، ومن جهة أخرى لا يريد أن يرى النفوذ الغربي يسود في مصر⁽¹⁾.

مع زيادة مصاريف القناة وتأخر سعيد عن دفع مرتبات الموظفين، ودفع الجزية للسلطان كل هذا جعله يلجأ إلى الاقتراض من بعض البنوك الأوروبية الموجودة في الإسكندرية، وفي سنة 1860 لجأ سعيد لعقد أول قرض خارجي مع أحد المصارف الفرنسية، ولكنه كان قرضا باسمه لا باسم الحكومة المصرية، قيمة الرسمية 1.2 مليون جنيه إسترليني، وسعر فائدة 6% خصت لضمانه حصيلة جمارك ميناء الإسكندرية ومع هذا لم يمض أكثر من عام حتى أصبحت خزينته خاوية، فلجأ في 1862 إلى عقد أول قرض خارجي تعقده الحكومة المصرية مع مصرف أوبنهايم الألماني بمبلغ 2.5 مليون جنيه إسترليني بسعر فائدة 11%

(1) - عمر الاسكندري، سليم حسن، المرجع السابق، ص 224، 225.



مضمونا بحصيلة أراضي الدلتا، ولم يسدد سعيد هذه الديون فزادت الفوائد وتراكمت وبوفاته سنة 1863 بلغت ديون مصر 8 مليون جنيه إسترليني⁽¹⁾.

2-4- موقف بريطانيا من المشروع:

لم تكد الحكومة البريطانية تعلم ببدء عمليات الحفر في قناة السويس حتى ثارت ثائرتها وعمدت على الفور إلى اتخاذ إجراءات مضادة لهذا العمل، وصادف أن نشأت حرف في 26 نيسان (أفريل) 1859 بين فرنسا ومملكة سردينيا من جهة والنمسا من جهة ثانية استغلتها بريطانيا لغرض القضاء على مشروع القناة مستغلة انصراف الحكومة الفرنسية واهتمامها بالمسائل الحربية⁽²⁾، هذا الموقف المعادي يؤكد لنا عزيز خانكي بك، فقد عملت بريطانيا على محاربة المشروع في مصر والأستانة وفي باريس، كما سعت لدى الدولة العثمانية على عدم الإذن لدى ليسبس في حفرها⁽³⁾ ونحن ندرك أن معارضة السياسة الانجليزية للمشروع كان أساسها الخوف على طريق الهند، كما راحت من الناحية المالية تلقي المخاوف في صدور الماليين من نجاح المشروع وتصفه بأنه مشروع خيالي⁽⁴⁾، كما ضغطت إنجلترا على مشروع القناة من خلال انشاء خط حديدي يمتد من الاسكندرية إلى القاهرة فالسويس، و كان قد بدئ فيه أواخر عام 1851 بإشراف المهندس الانجليزي روبرت استفنسن *Roberte stephenson* فلما صدر عقد الامتياز ورأت إنجلترا أن مشروع القناة

(1) - جلال أمين، قصة الاقتصاد المصري في علاقته بالعالم من محمد علي إلى حسني مبارك، ط1، دار الشروق، القاهرة، 2012، ص20،19.

(2) - سامي صالح محمد الصياد، الصراع البريطاني الفرنسي على مشروع قناة السويس (1854-1869)، المرجع السابق، ص235.

(3) - عزيز خانكي بك، المرجع السابق، ص17.

(4) - جورج يانج، المصدر السابق، ص217.



وشيك التنفيذ اشتدت معارضتها له وهالها الامتيازات الضخمة التي ظفر بها دي ليسبس حتى اعتقدت أن هذا العقد سيجعل من دي ليسبس الحاكم الحقيقي لمصر⁽¹⁾. كما رأت انجلترا أنه لزاما عليها ان تبين للباب العالي خطر المشروع الفرنسي على الدولة العثمانية وذلك من خلال سفير حكومتها لدى البلاد العثماني ستراتفورد دي رد كليف *Stratford de Red Cliff* والذي كان يتمتع في الأستانة بنفوذ لا نظير له، فما تريده فرنسا من وراء ذلك المشروع هو فصل مصر عن الدولة العثمانية بممر مائي يصلح لأن يكون خطا دفاعيا حربيا وإنشاء مستعمرة فرنسية في شرقي مصر، ثم السيطرة على كل مصر بعد ذلك، لذا فخير للباب العالي أن لا يصدق على الامتياز⁽²⁾.

فقد استتدت بريطانيا في معارضتها للمشروع إلى كل الأسباب المنطقية والإنسانية والقانونية والدولية والاقتصادية التي تفيدها في هذا الموقف، ولقد رحب السلطان بالتدخل البريطاني ووجد فيه عاملا يستند إليه للتعديل في شروط الامتياز أو لتأخير موافقته عليه، ولكن قوة السلطان لم تكن بأقوى من الضغط الأوروبي المستخدم ضده، فأصدر السلطان موافقته على الامتياز للشركة الدولية وكانت رئاستها فرنسية⁽³⁾.

ويمكن القول أن انجلترا استطاعت إيقاف المشروع بمساعيها لدى الباب العالي لكن ذلك لم يدم طويلا، فصبر دي ليسبس ومساعيه أيضا لتكملة مشروعه قد كلل بالنجاح، فهذا كله لم يزد شركة القناة سوى قوة وثقة بالنفس في السير قدما لتنفيذ المشروع.

(1) - عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص4،5.

(2) - محمد مصطفى صفوت، المرجع السابق، ص21.

(3) - جلال يحيى، المدخل إلى تاريخ العالم العربي الحديث، دار المعارف، مصر، 1965، ص324،325.



فبعد وفاة سعيد باشا آل زمام القطر المصري إلى (1) إسماعيل (2) وتم الاتفاق بين هذا الأخير والشركة ولم يجد الباب العالي وخاصة بعد أن أصلح إسماعيل باشا علاقته به- بدا من الموافقة على الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس كما ذكرنا سابقاً، فأصبح مركزها بذلك قانونياً ولم تعد إنجلترا بمستطاعة مهاجمة المشروع من هذه الناحية ووضع حد نهائي لمحاولة إنجلترا عرقلة المشروع.

فلو لا تأييد كل من فرنسا والنمسا للمشروع، ولو لا مثابرة دي ليسبس وعطف إسماعيل باشا على المشروع لنجحت محاولات إنجلترا في القضاء نهائياً عليه (3).

ثالثاً: افتتاح القناة وخصائصها:

لما تبوأ إسماعيل باشا الأريكة أعيد النظر في شروط الامتياز ووضع المشروع بحذافيره على بساط البحث من جديد، ذلك أن وفاة سعيد عجلت بحل الشركة الشخصية التي كانت قائمة بينه وبين دي ليسبس مما شجع خصوم المشروع على مضاعفة جهودهم لعرقلته وبهذه المناسبة صرح إسماعيل باشا مرة فقال "لا يوجد من هو أشد مني رغبة في انجاز المشروع ولكني أريد أن تكون القناة تابعة لمصر لا أن تكون مصر تابعة للقناة".

(1) - إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا (من سنة 1863 إلى سنة 1879)، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة 2012، ص304.

(2) - الخديوي إسماعيل: يعتبر أول حاكم يلقب بالخديوي، تولى حكم مصر من 1863 إلى 1879 ولقد كانت له طموحات كثيرة منها أن يكون الحكم في أكبر أبنائه سناً في أكبر ذرية محمد علي فنجح في ذلك عن طريق استمالة السلطان العثماني بالهدايا حيث كانت مصر آنذاك تابعة للدولة العثمانية، وتم في عهده العديد من المشاريع الضخمة مثل افتتاح قناة السويس، وقد أرق الخزينة المصرية في مشاريعه فاضطر للاستدانة من الدول الأوروبية وانتهى به الأمر لخلعه بموجب فرمان أصدره السلطان 1879 ثم تم نفيه إلى إيطاليا. أنظر: ياسر قطامش، المرجع السابق، ص13، 14.

(3) - محمد مصطفى صفوت، المرجع السابق، ص31.



وقد افتتحت القناة في 17 نوفمبر 1869 وسط حفلات تكلفت نفقات تتناسب والمقام⁽¹⁾، ويعود الفضل لهذا الافتتاح وشق برزخ السويس إلى "فرديناند دي لسبس" الذي كرس نفسه للعمل، وكان يعتبر أن هذا العمل قد تم فعلا وأعلن عن قراره بهذه الكلمات في رسالة وجهها إلى "كويدين" عضو البرلمان الإنجليزي: جئت كصديق للسلام أو التضامن الإنجليزي الفرنسي، أقدم لكم خيرا سوف يحقق هذه الكلمة "فتحننا الأرض لنشر السلام بين الناس". "لقد حان الوقت لتصبح هذه البنود حقيقية إذ سقط الحاجز الذي يفصل الشرق عن الغرب وتبحر السفن الآن من جميع البلاد بسلام في هذه القناة التي لم تحقق فقط وصل البحرين ولكن أيضا لا بد أن تكون مقدمة عظيمة لفترة تاريخية كلها سلام"⁽²⁾، ونجد هذا الشعار مختصرا على تمثال فرديناند دي لسبس.

وقد شهد حفلة افتتاح قناة السويس ستة آلاف شخص من ذوي الشخصيات الرفيعة منهم الإمبراطورة أوجيني زوجة نابليون الثالث إمبراطور فرنسا، وإمبراطور وإمبراطورة النمسا المجر، وولي عهد بريطانيا الملك -ادوارد السابع- وزوجته، وأمير وأميرة هولندا وولي عهد بروسيا، الأمير عبد القادر الجزائري... الخ، ويقول المؤرخين أن مهرجان افتتاح القناة كان أشبه شيء بروايات ألف ليلة وليلة، أنفق فيه إسماعيل باشا القناطير المقنطرة من الذهب والفضة وبلغ البذخ فيه مبلغا لا تتصوره مخيلة إنسان⁽³⁾.

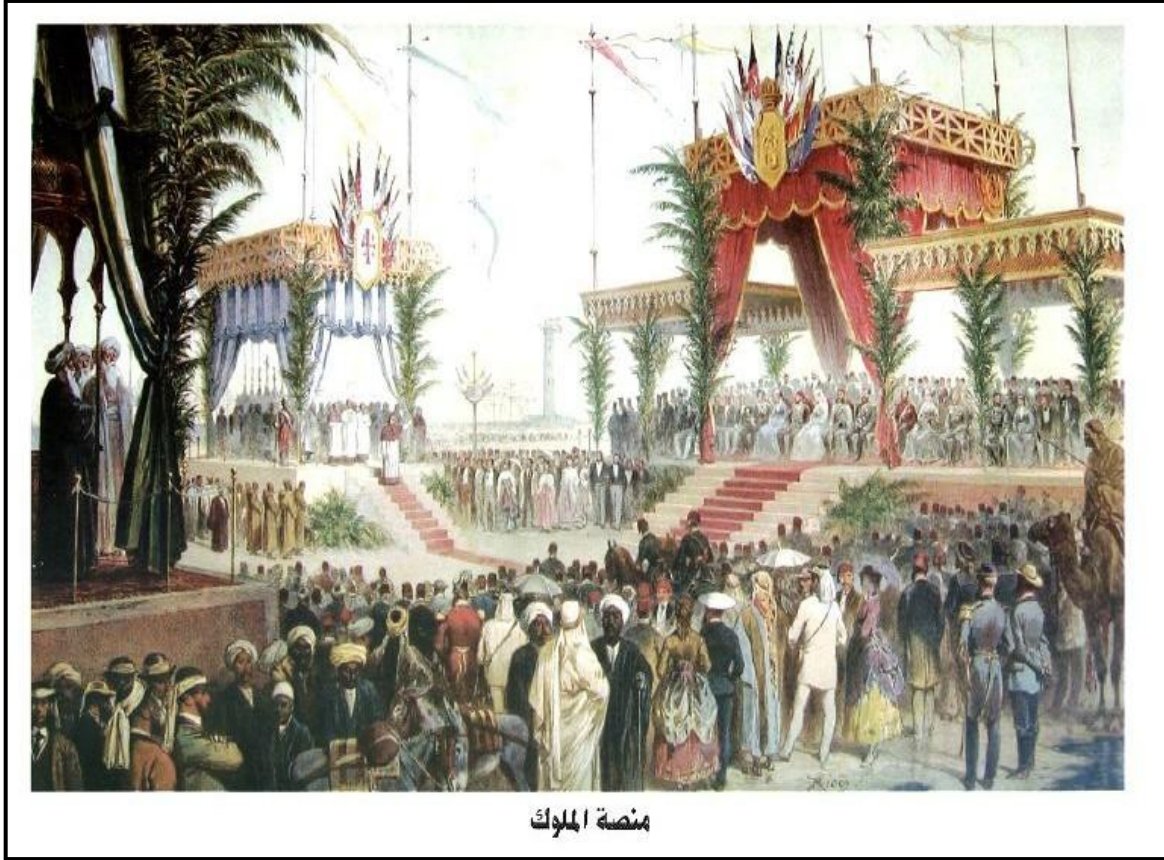
(1) - جورج يانج، المصدر السابق، ص 226، 228، 233، 234.

(2) - جيستاف نيقول، ماريوس فونتان، المرجع السابق، ص 18.

(3) - عزيز خانكي بك، المرجع السابق، ص 1.



منصة الملوك (1)



منصة الملوك

ولم يدخر الخديوي بهذا ليجعل من احتفالية افتتاح قناة السويس حدثا عالميا فقد رأى أن نجاح تنفيذ حفر قناة السويس بعد عشر سنوات من الكفاح والتضحيات يستحق هذه الأبهة التي تعبر في نفس الوقت عن شدة حبه لعظمة مصر ورفعة شأنها أمام ضيوف القناة، ومعظمهم من أصحاب النفوذ والسلطان المالي والسياسي في أوروبا⁽²⁾ كما أوردنا سابقا، هذا الافتتاح الذي دفع بالخديوي إسماعيل إلى الاستدانة. والحدث الأبرز في هذا الافتتاح هو دخول اليخت: "Aigle" يرافقه عدد كبير من السفن الحربية يحمل على متنه من ستمثل إمبراطور فرنسا وسط هذا التجمع الكبير من الشعوب في هذه الاحتفالات التي ستكون زينتها وجمالها.

(1) -جيسناف نيقول، ماريوس فونتنان، المرجع السابق، ص 59، 60.

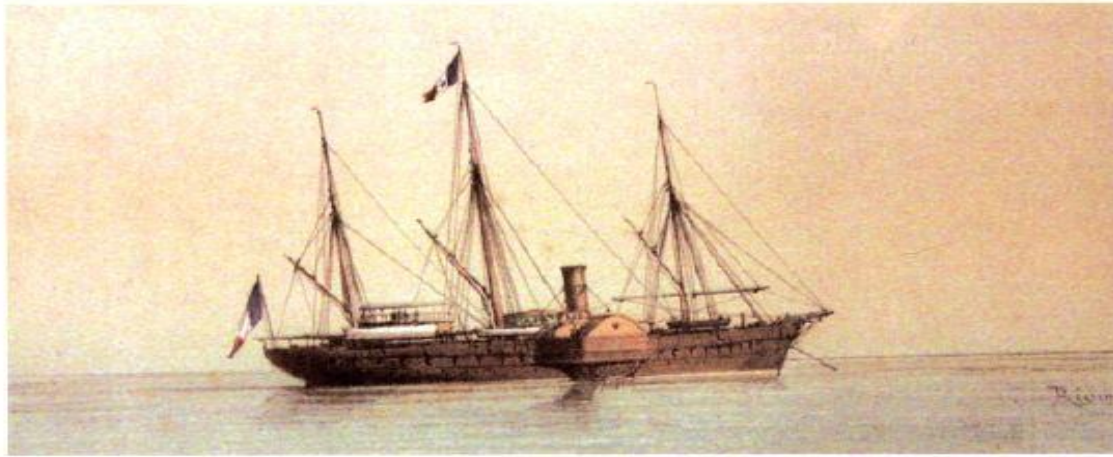
(2) -المرجع نفسه، ص 30.



صورة اليخت ايجل⁽¹⁾.



دخول يخت الإمبراطور "إيجل" بورسعيد.



اليخت "إيجل" فى المرسى

(1) -جيستاف نيقول، ماريوس فونتنان، المرجع السابق، ص55.



3-1- خصائصها:

وقد كانت خصائص القناة عند افتتاحها كالاتي:

- طولها بين البحرين بما في ذلك مجريا الدخول في الميناءين 164 كيلومترا.
- عمقها 7.50 مترا.
- عرضها عند القاع 22 مترا.
- عرضها عند مستوى سطح الماء 52 مترا.
- الغاطس المسموح به للسفن العابرة (22.25 قدما) 6.78 أمتار.

وتختلف هذه الخصائص عن المواصفات الأصلية التي وضعت في مشروعات شق القناة وفيها العمق 8 أمتار والعرض الأقصى 44 مترا ومدة التنفيذ ست سنوات والتكاليف 200 مليون فرنك فرنسي كما قدرت حمولة السفن المتوقع عبورها القناة سنويا بثلاثة ملايين طن، برسم عشر فرنكات عن الطن حسب فرمان الامتياز، وهذا يغطي تكاليف الإنشاء في مدة أقل من 10 سنوات غير أن الواقع خالف كل التوقعات إذا استغرقت الأعمال عشر سنوات وبلغت التكاليف 369 مليون فرنك أي ضعف المبلغ المقدر تقريبا⁽¹⁾.

رابعا: أزمة الديون والتدخل الأجنبي:

فكرت بريطانيا بجدية في السيطرة على قناة السويس بعد افتتاحها للملاحة الدولية في 17 (تشرين الثاني) نوفمبر 1869، إلى أن ذلك أثار العوامل الكامنة عند ساستها الاستعماريين وعدوها طريقا مهما وممرا للإمبراطورية، وأصبحت شغلهم الشاغل بغية السيطرة عليها والتحكم بها وذلك لعظم موقفها وأثره الخطير على السياسة البريطانية فالتحكم بقناة السويس متحكم بطبعه في حركة الاتصال بين

(1)- جورج حليم كيرلس، قناة السويس من القدم الى اليوم، ط3، تقديم، محمد عزت عادل، دارالمعارف، القاهرة،



الشرق والغرب عن طريق مختصر سريع في وقت تقاس فيه الأمور بإيقاعات سريعة متلاحقة مع حدة الصراع الاستعماري وضرأوته.

فكانت سياستها الجديدة -أي بعد الافتتاح- أنها وضعت أولوياتها السعي بكل السبل للسيطرة على القناة، وكما جاء على لسان المؤرخ البريطاني إدوارد ديسي *"Edward Dickey"* بقوله: "يجب علينا بكل الوسائل ومن جميع النواحي أن نعمل على وضع القناة تحت أيدينا، وهذا الغرض الحقيقي الذي نسعى إليه، ويجب أن تكون قاعدة لكل مفاوضة في المستقبل مصممة على هذا المبدأ"⁽¹⁾.

إلى جانب هذا كله، تتدافع الأحداث في مصر حيث يتزايد شبح الإفلاس مثولا لقد أنفق إسماعيل أموالا بغير حساب أثناء افتتاح قناة السويس وبالنسبة لهذا العاهل الشرقي تعتبر الأبهة والعظمة طريقه للحكم وللمعيشة، أيضا ومثال ذلك أنه حين قرر تزويج أربعة من أبنائه في وقت واحد أمر بإقامة الاحتفالات في مصر طوال أربعة أسابيع... ولكن ليس كل هذا سوى بضع نقاط مياه في محيط من الديون⁽²⁾.

وفي هذا الصدد يقول المسيو جابريل شارم *"Gabril Charmes"* أحد كتاب فرنسا السياسيين ومن محرري جريدة الديبا وقد عاصر إسماعيل ودرس حالة مصر في عهده ثم أن إسماعيل باشا افترض في الثمانية عشرة عاما التي تولى الحكم فيها نحو ثلاثة مليارات من الفرنكات (120 مليون جنيه تقريبا) ولكن الواقع أن نصف هذا المبلغ على الأقل بقي في يد المالين وأصحاب البنوك والمضاربين من مختلف الأجناس ممن كانوا يحيطون به على الدوام وهذا هو الخراب بعينه⁽³⁾.

(1) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، العدد 1، المجلد 15، كانون الثاني، 2008، ص 351.

(2) - روبرير سوليه، مصر ولع فرنسي، تر، لطيف فرج، مكتبة الأسرة، 1999، ص 201.

(3) - إيناس محمد البهيجي، مصر في عهد الخديوي إسماعيل، مركز الكتاب الأكاديمي، 2017، ص 100.



فالقناة إذا أمر غير عادي عند بريطانيا فهي الحلقة المفقودة في سلسلة الاتصال والتحكم بين الإمبراطورية البريطانية وبين مستعمراتها في الهند - الدرة الأكثر لمعانا في التاج البريطاني- ومصالحها المتزايدة في جنوب شرق آسيا، ولاسيما بعد أن أصبحت قناة السويس منطقة فرنسية خالصة، مركز إدارتها الرئيس في باريس فضلا عن إدارة الشركة في مصر والتي بلغت نسبة الموظفين الفرنسيين والأجانب الآخرين فيها 90%⁽¹⁾.

فكانت بريطانيا تعمل بهمة على تدمير الدولة العلوية وحماية مصر من النفوذ الخارجي، كانت تعمل من ناحية أخرى على التمكين لنفوذها السياسي والاقتصادي⁽²⁾ ثم حصل في سنة 1875 أن مصر تورطت في الديون وحل بها ما حل من الأزمات المالية حتى اضطرت الى السعى لرهن أسهمها في قناة السويس أو بيعها⁽³⁾.

كما يرجع الأمر أيضا إلى إفلاس تركيا عام 1874 أدى إلى إضعاف السندات المصرية بشدة، ولو كان الحذوي قد باع الأسهم قبل ذلك بأربعة أو خمسة أعوام لكان قد خسر أكثر⁽⁴⁾.

ومن بين ما أدى أيضا إلى وقوع مصر في أزمة الديون نذكر أنه حين كانت أسعار القطن مرتفعة بسبب حرب الانفصال في و.م.أ (1861-1865) بين "أهل الجنوب" المؤيدين للبقاء على العبودية و"أهل الشمال" المطالبين بإلغائها، وقد أخضع

(1)- سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني الفرنسي على شراء أسهم مصر ففي قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، المرجع السابق، ص351.

(2)- كامل الشريف، المقاومة السرية في قناة السويس، ط3، دار الوفاء، القاهرة، المنصورة مكتبة المنار، الأردن، الزرقاء، 1987، ص20.

(3)- محمد طلعت حرب، قناة السويس، مطبعة الجريدة، 1910، ص93.

(4)- روبير سولبييه، المرجع السابق، ص202.



هؤلاء منطقة الجنوب للحصار ومنعوا تصدير القطن اليها وكانوا من أهم منتجيه في العالم، نجم عن ذلك حالة هلع في الأسواق العالمية وارتفاع كبير لأسعار هذا المنتج أفادت منه الحكومة المصرية التي قامت بتطوير زراعة القطن بشكل واسع بفضل تقدم مشاريع الري، لكن ما ان انتهت حرب الانفصال حتى انهارت أسعار القطن بعد رفع الخطر عن التصدير في أمريكا، ووجدت مصر في مأزق مالي كبير⁽¹⁾.

ومن بين الجائحة العالمية التي وقعت فيها مصر هي التركة الثقيلة التي ورثتها من الديون في عهد الوالي محمد سعيد باشا (1854-1863) إذ القروض العديدة التي استدانتها من المصارف الأوروبية حتى بلغت ديون مصر عند وفاته ما يقارب 11 مليون جنيه مصري إسترليني⁽²⁾.

وجاء الخديوي إسماعيل فأضاف إلى تلك الديون ديونا أخرى فبلغت الأموال التي استدانتها مصر في عهده ودفعتها لشركة قناة السويس التي هي جزءا مهما من الدين المصري ما يقرب 59 مليون جنيه إسترليني خلاف النفقات الأخرى والفوائد التي دفعت إلى المصارف الأوروبية، وبذلك يبلغ التقدير الإجمالي الذي تحمته مصر في مشروع القناة نحو من 17 مليون جنيه اسليني⁽³⁾.

وفي خريف 1875 كانت مصر تواجه مصاعب مالية كبيرة عصفت بها فموعد دفع ديونها الخارجية كان يقترب، وخزينة الخديوي إسماعيل كانت خاوية وكان على الخديوي أن يفي بالالتزامات في دفع ديونه ولاسيما (سندات كانون الأول

(1) - ايف لاکوست، الجغرافيا السياسية للمتوسط، ط1، تر، زهيدة درويش جبور، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث (كلمة)، الإمارات العربية المتحدة، 2010، ص451.

(2) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، المرجع السابق، ص352.

(3) - سامي صالح الصياد، الصراع البريطاني الفرنسي على مشروع قناة السويس (1854-1869)، المرجع السابق، ص325.



1875)⁽¹⁾، إلا أنه وجد من العسير الحصول على الأموال اللازمة لذلك، وزادت محنته أكثر عندما تطلب منه الإنفاق على الحملة الثانية لغزو بلاد الحبشة الباهضة التكاليف⁽²⁾.

الأمر الذي جعل كل من بريطانيا وفرنسا يتسابقون نحو الفوز بهذه الأسهم، لتفتح مصر بذلك الباب على نفسها أمام التدخلات الأجنبية التي لن تستطيع إغلاقه إلا بعد حين.

ليسارع بذلك المصرفيون الفرنسيون لاستغلال هذه الفرصة فأبدوا استعدادهم لمنح مصر قرضاً جديداً بشروط ثقيلة كان من أهمها:

أن الجزء الأساسي من القرض الجديد يجب أن يخصص لتسديد الديون الفرنسية السابقة القصية الأجل، و على خديوي مصر أن لا يلجأ إلى الاقتراض في المستقبل إلا إلى الدائنين الفرنسيين، و عليه أن يرهن أسهم مصر في قناة السويس لتكون ضماناً للقرض الجديد وإن كانت ملكيتها ستبقى له⁽³⁾، وقد دفعت تلك الشروط القاسية الخديوي إسماعيل إلى التريث بعض الشيء في عقد القرض.

وفي مساء يوم الأحد 14 تشرين الثاني (نوفمبر) 1875 عرف رئيس وزراء بريطانيا دزرائيلي، من أحد مصادره بمحاولات الخديوي رهن أسهم مصر في القناة أو بيعها مقابل قرض يحصل عليه للإيفاء بالتزاماته في دفع ديونه، فعدّ ذلك فرصة سياسية كبيرة يجب اغتنامها⁽⁴⁾.

(1) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، المرجع السابق، ص 352.

(2) - ألبرت فارمان، مصر وكيف غدر بها، تر، عبد الفتاح عنايت، مراجعة، علي جمال الدين عزت، المؤسسة المصرية العامة، ص 188.

(3) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، المرجع السابق، ص 352.

(4) - المرجع نفسه، ص 353.



ليسارع دزرائيلي بشراء هذه الأسهم والتي عددها 450 ألف سهم بثمن بخص قدره أربعة ملايين ونصف المليون من الجنيهات، والغريب أن دزرائيلي لم يأخذ موافقة البرلمان الإنجليزي، خشية أن يفلت صفقة العمر على إنجلترا كما افلت فرصة الاشتراك في المشروع في بداية الأمر وفعلا صار لانجلترا الحق في إدارة القناة، بعد الاستحواذ على هذه الأسهم المركز الممتاز⁽¹⁾ و خلال عشرة أيام تم الاتفاق على السعر والتوقيع على الصفقة وتسليم الأسهم⁽²⁾، وعلى إثر ذلك كتب دزرائيلي إلى الملكة قائلاً: "بأنها قد نالت الصفقة وأن الفرنسيين قد غلبوا على أمرهم بعد أن بذلوا جهودهم...، قد سلك بيت روتشيلد مسلكا بديعا، فقدم إليه المال الازم بفائدة قليلة....ولقد قدم دي ليسبس في آخر لحظة عرضا مغريا للخديوي، ولو نجح لأصبحت القناة ملكا لفرنسا لأغلقتها أمام بريطانيا⁽³⁾."

وهكذا سيطرت بريطانيا على قناة السويس هذا الأمر الذي يخول لها فيما بعد إحكام قبضتها على مصر باحتلالها 1882، بعد أن خطت خطوات حثيثة نحو إدراك غرضها، مستغلة بذلك سوء تدبير الخديوي إسماعيل الذي عرف ببذخه الشديد.

4-1- الموقف الدولي من شراء الأسهم:

بعد أن نقلت صحيفة التايمس البريطانية خبر شراء بريطانيا لأسهم مصرفي قناة السويس يوم 26 تشرين الثاني (نوفمبر) 1875 إلى الرأي العام البريطاني والدولي أثار ذلك ردود فعل متفاوتة في أوروبا وهي كالاتي:

(1) - شحاتة عيسى إبراهيم، الكتاب الأسود للاستعمار البريطاني في مصر، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2015، ص 27.

(2) - روبير سوليه، المرجع السابق، ص 203.

(3) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، المرجع السابق، ص 358، 359.



✓فرنسا: اهتزت فرنسا لتلك الصفقة بعد أن أدرك الفرنسيون تماما أهمية ما حدث، وبدأت الصحف الفرنسية تنحى باللائمة على الحكومة الفرنسية وتتهما بالتقاعس وتحذرهما من العواقب التي يمكن أن تترتب على هذا النصر⁽¹⁾، فقد كتب المسيو مزاد في مجلة رفيودي موند بعدها الصادر في الأول من شهر ديسمبر 1875 يقول: " إن هذا العمل سياسي محض وهنا وجه الخطر فيه، فإذا لم يكن في ذاته احتلالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الاحتلال، والآن وقد أصبح لبريطانيا عميل يحتاج إلى أن تعطيه مائة مليون فرنك لتسوية ديونك فهي لن تتركه وشأنه بل تراقب ماليته وتقرضه وتبذل له المال من جديد.....وهكذا بعد أن كانت بريطانيا تعارض إنشاء القناة تحولت سياستها إلى العمل لامتلاكها"⁽²⁾.

والواقع أن الحكومة الفرنسية كانت مدركة تمام الإدراك لخطورة ما حدث، لذلك نجد أن وزير الخارجية "دي كاز" يبادر بمجرد أن علم بالصفقة إلى الابراق إلى ممثلي فرنسا الدبلوماسيين في عواصم الدول الأوروبية طالبا التعرف على موقف تلك الدول من الصفقة التي حصل البريطانيون عليها أمام أنظار الفرنسيين، أنهم لم يضعوا فيها شيئا بل وطالما عارضوا وبشدة إنشاءها، وأشار "دي كاز" إلى ان الرأي العام أثاره ما حدث، ويميل إلى أن ينظر إلى تلك الصفقة على أنها امتلاك (امتلاك بريطانيا لمصر)⁽³⁾.

(1) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني-الفرنسي على شراء مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي

منه، المرجع السابق، ص358،359.

(2) - المرجع نفسه، ص360.

(3) - روبير سوليه، المرجع السابق، ص203.



✓ **ألمانيا:** أيد بسمارك *Bismarc* المستشار الألماني خطوة بريطانيا هذه، على الرغم من أن المكلة فكتوريا وجدت في هذه الصفقة صفقة موجهة ضده، لأنه أعلن فيما سبق أن بريطانيا لم تعد قوة سياسية كبيرة يخشى خطرها، إلا أن بسمارك سر كثيرا لما حدث، ففي تلك الصفقة إذلال جديد لعدوته فرنسا وهزيمة لسياستها وتمهيدا لتدخل بريطانيا في مصر⁽¹⁾، وابتهجت لرؤية العدو التقليدي لألمانيا وقد سلب منه النفوذ الذي حاول المحافظة عليه في مصر⁽²⁾.

✓ **بلجيكا:** عد ليوبولد الملك البلجيكي هذا العمل كأعظم حادث في السياسة الحديثة مهنتا بريطانيا بهذا الحدث⁽³⁾.

✓ **روسيا:** استاءت روسيا عندما سمعت خبر شراء بريطانيا لأسهم مصر في القناة واتهمت الصحافة الروسية بريطانيا بخطف قناة السويس والاستحواذ على مفتاح جنوبي أوروبا وشرقها والسير في طليعة الدول التي تهتم بتمزيق الدولة العثمانية⁽⁴⁾.

✓ **إيطاليا:** عبر وزير خارجيتها *venasta viscont* عن وجهة نظره وقال: إن الصفقة ذات ميزة ضخمة للتجارة العالمية وإني مبتهج لأن هذا العمل سيؤدي إلى ازدياد نفوذ بريطانيا في البحر المتوسط⁽⁵⁾.

(1) - محمد صفوت، المرجع السابق، ص39.

(2) - حسين جلال، المرجع السابق، ص394.

(3) - محمد مصطفى صفوت، المرجع السابق، ص38.

(4) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني-الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، المرجع السابق، ص361.

(5) - حسن جلال، المرجع السابق، ص398.



✓ **الدولة العثمانية:** تألم الباب العالي لعدم أخذ رأيه مسبقاً، وجرت محاولات لحمله على التدخل وفسخ الصفقة، والحقيقة أن الساسة العثمانيون لم يرغبوا بمخاطبة بريطانيا، التي طالما ساندت الدولة العثمانية ضد روسيا، ولهذا لم يحتجوا على تلك الصفقة⁽¹⁾.

✓ **مصر:** زادت تلك الصفقة من نفوذ بريطانيا في مصر وحرمتها من كل فائدة في قناة السويس، فأصبح المصريون يرون أن هذه القناة التي تسيطر في أرض مصر، قد قسمت بين أجزاء مصر وقامت على تسخير العمال والفلاحين المصريين وإهدار حقوقهم ودمائهم، وحرمانهم من الزراعة مدة طويلة واستنزاف أموالهم، ولم تجن مصر منها فائدة كبيرة، ويرون أن هذه القناة لم تجلب لهم إلا الخسائر الجسيمة في المجالات كافة السياسية والاقتصادية والاجتماعية⁽²⁾.

وعلى الرغم من بيع أسهم القناة إلا أن الضائقة المالية سارت في طريقها وعجزت الخزينة على توفير المال اللازم لأداء أقساط الديون⁽³⁾، لتتألف لجنة انجليزية برئاسة "كيف" لدرس الحالة في مصر، وكان هذا عام 1876 ليبدأ التدخل الفعلي في مصر وارسال البعثات المختلفة التي كان الغرض منها إصلاح الإدارة المعتلة بوضعها تدريجياً تحت الرقابة الأوروبية ضماناً للدائنين⁽⁴⁾.

إلا أن هذه اللجنة أخفقت، ويرجع بعضه إلى الخديوي وبعضه إلى المستر كيف وشيء منه إلى الحكومة الفرنسية، هذه الأخيرة التي ما لبثت أن علمت بأمر اللجنة

(1) - حسين جلال، الرجوع السابق، ص399.

(2) - سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني-الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، المرجع السابق، ص362.

(3) - عمر الاسكندري سليم حسن، المرجع السابق، ص257.

(4) - محمد صبري، تاريخ مصر من محمد علي إلى العصر الحديث، ط2، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996، ص105.



الانجليزية حتى أوفدت هي الأخرى مندوبها لينافس المستر كيف وكان ذلك المندوب هو المسيو أوتري لتنظيم المالية المصرية⁽¹⁾.

ليجتهد إسماعيل في الاتفاق مع الماليين الفرنسيين فأصدر في 2 و7 ماي 1876 مرسومين بإنشاء "صندوق الدين العمومي" مهمته استلام الديون، وقد عين على رأس صندوق الدين مندوبون عن الحكومات الفرنسية والنمساوية والإيطالية⁽²⁾.

وتتابع هذا التدخل في الشؤون المصرية في نوفمبر 1876 بتعيين مراقبين عامين، أحدهما انجليزي مكلف بالحسابات العامة، والثاني فرنسي مكلف بالإيرادات⁽³⁾.

كما تم إرسال بعثة جديدة مؤلفة من "جوشن" و "جوبير" باعتبارهما ممثلين للدائنين الانجليز والفرنسيين لإجراء تصفية عامة وأرسلت فرنسا وانجلترا في الوقت

نفسه سياسيين من ذوي الخبرة هما "اللورد فيفان" و "البارون دي مشييل" لتمثيلهما في مصر ووضع قواعد المراقبة الثنائية وقد اقترحت اللجنة عدة إصلاحات للحالة

المالية⁽⁴⁾، ولم يمر وقت طويل حتى أصبح القنصل البريطاني في مصر الحاكم بأمره في البلاد⁽⁵⁾، إذ تعتبر أسوأ غلطة سياسية ومالية في حياة الخديوي إسماعيل⁽⁶⁾ حيث

صرح سنة 1876 قائلاً: أني ما كنت أعتقد قط أن انجلترا ترمي شرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفا كبيرا لفحص حساباتي ووضع يدها على مصر⁽⁷⁾.

(1) - تيودور رودوستين، تاريخ مصر قبل الاحتلال البريطاني وبعده، تعريب، علي أحمد شكري، مكتبة الهلال، مصر، 1927، ص 62، 63.

(2) - محمد صبري، المرجع السابق، ص 106، 107.

(3) - روبير سوليه، المرجع السابق، ص 204.

(4) - محمد صبري، المرجع السابق، ص 107.

(5) - كامل الشريف، المرجع السابق، ص 20.

(6) - ألبرت فارمان، المرجع السابق، ص 190.

(7) - محمد صبري، المرجع السابق، ص 106.



وفي الأخير نستخلص من هذا كله أن عرض أسهم مصر في قناة السويس للبيع قد فتح الباب على مصرعيه أمام الدول الأوروبية المتعطشة للاستعمار للتدخل في الشؤون المصرية لاسيما التنافس الفرنسي الانجليزي الذي اشتد بين الرأسماليين على شراء أسهم مصر في قناة السويس ما هو من حيث الجوهر إلا صراع بين دولتين من أجل الانفراد باستغلال مصر بأجمعها، وكان يطوي في ثناياه عوامل التدخل السياسي، وقد أخذت وقائعه تدخل إطار التنفيذ الفعلي عن طريق قناة السويس التي كانت إحدى الوسائل المهمة بل الرئيسية التي استغلها الرأسماليون في كلا الدولتين لاستبعاد مصر، فكانت هي بداية المأساة التي أغرمت بريطانيا بحب السيطرة عليها وشجعته صفقة الأسهم التي اشترتها، ومنذ تلك اللحظة اعتبرت القناة لبريطانيا هذه القناة التي دفعت مصر ثمن من رجالها ومالها واستقلالها ثم لم تستفد من ذلك كله شيئاً بل أصابها منه ضرراً كبيراً، وبذلك تكون قناة السويس قد زادت من الأهمية الإستراتيجية لمصر وفي الوقت نفسه زادت من الأطماع الأجنبية فيها، فحق القول بأن قناة السويس كانت من الناحية المالية غرم لمصر، وغنم لفرنسا أولاً ومن ثم بريطانيا التي مهدت لاحتلالها لاحقاً، ولمصر ثانياً.

الفصل الثاني

الاحتلال البريطاني لمصر والسيطرة على القناة

تمهيد:

أولاً: العلاقات المصرية البريطانية.

ثانياً: أسباب الاحتلال البريطاني على مصر.

ثالثاً: التدخل البريطاني على مصر 1882.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية التي تحكمت في ملاحه القناة

خلاصة



تمهيد:

من خلال ما سبق نجد أن هذا التنافس والتسابق على مصر إن دل على شيء فإنما يدل على مكانتها وأهميتها بالنسبة للدول الأوروبية وبخاصة بعد شق قناة السويس، هذه الأخيرة التي جرت مصر لتقع في فخ الديون التي جعلتها لقمة صائغة لأطماع الدول الاستعمارية على رأسها بريطانيا.



أولاً: العلاقات المصرية البريطانية

1- الجانب السياسي:

حضت كل من فرنسا وبريطانيا السلطان العثماني لخلع الخديوي إسماعيل من الحكم، وبما أن الدولة العثمانية آنذاك غير راضية على إسماعيل لنزعه الاستقلالية، أصدرت قراراً بخلع الخديوي إسماعيل وتنصيب ابنه توفيق باشا خديوي لمصر، والذي كان مثالا للضعف والاستسلام مجردا من الصراحة، ميالا إلى الأثرة والاستبداد⁽¹⁾، مستسلما للنفوذ الأجنبي، ولقد عاد التسلط الاستعماري في عهده وتهددت سلامة البلاد، فقد رفض مشروع الدستور بتحريض من بريطانيا فحكمت البلاد حكما مطلقا وأهملت مجلس الشورى النواب ولاحقت الحركة الوطنية بالتكيل⁽²⁾.

لقد تفاعل المصريون بتولي توفيق الحكم وذلك لصفات الاستقامة والورع التي تميز بها، لكن هذا التفاؤل لم يدم طويلا لأن توفيق رفض الموافقة على مشروع الدستور لأن الحكومة الدستورية لا تتفق مع الحكم الثنائي: إنجلترا وفرنسا⁽³⁾، كما فوض أمره للدولتين وصاغر لهما لأنه يعلم أنهما اللتان أجلسناه على كرسي العرش ليصبح ألعوبة في يد كل من يعرف كيف يسلبه ويميله⁽⁴⁾.

هذا ما جعل العلاقة سيئة بين الشعب المصري وتوفيق، الذي قام بإقصاء ممثليه وكل موظفي إدارة الحكم، كما وافق على تكوين لجنة التصفية التي تتكون من

(1) - محمد صبري، المرجع السابق، ص 179.

(2) - إسماعيل أحمد ياغي، تاريخ العالم الإسلامي الحديث والمعاصر، غفارة إفريقيا، ج 2، ص 246.

(3) - أحمد طبريين، تاريخ المشرق العربي المعاصر، جامعة دمشق، المطبعة الجديدة، 1985-1986، ص 161.

(4) - جرجي زيدان، تاريخ مصر الحديث من الفتح الإسلامي إلى الآن، مع فدلكة في تاريخ مصر القديم، ط 1، ج 2، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1999، ص 179.



مندوب مصري واحد، يقضي بتقسيم إيرادات الدولة لتسيير شؤونها وتسديد ديونها⁽¹⁾ وهكذا أخذ تدخل الأجانب في شؤون مصر الداخلية يزداد.

2- الجانب الاقتصادي:

تعود العلاقات الاقتصادية بين مصر وانجلترا إلى زمن محمد علي باشا، أين أصبحت انجلترا تتسابق مع فرنسا على الفوز بالسيطرة على طرق المواصلات المصرية ولربط التجارة في مصر بالتجارة في بلادها والسيطرة على طريق التجارة بين الشرق والغرب، بغرض حماية مصالحها في المستعمرات في الهند وغيرها، وبفضل نفوذها تحصلت انجلترا على امتياز مدّ سكة الحديد بالسويس كما اشترت القسم الأكبر من الأسهم في شركة قناة السويس.

في عهد إسماعيل باشا ازدادت العلاقات الاقتصادية الانجليزية المصرية وظهرت مسألة الديون التي على عاتق إسماعيل باشا وبالطبع استغلت انجلترا هذه الفرصة وبسطت يدها على الحكومة المالية المصرية ومنها توطيد الطريق إلى التدخل في الشؤون الداخلية لمصر⁽²⁾، وفي عهد الخديوي توفيق واصلت انجلترا سيطرتها على الحكومة المالية المصرية، اقتضى هذا الحكم إلى حدوث الاحتلال الانجليزي لمصر عام 1882⁽³⁾.

(1) - رجب حراز، المدخل إلى تاريخ مصر الحديث من الفتح العثماني إلى الاحتلال البريطاني 1517-1882، دار النهضة العربية، 1970، ص 355.

(2) - عبد العزيز عمر، تاريخ المشرق العربي (1516-1922)، دار النهضة العربية، بيروت، ص 85.

(3) - رأفت غنيمي الشبخ، التاريخ المعاصر للأمم العربية الإسلامية 1416-1992، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1991، ص 155.



3- الجانب العسكري:

عند نشوب الحرب العربية عام 1881، وذلك بعدما ازدادت الأطماع الاستعمارية في مصر ومع زيادة شعورها بسوء حالتها وبدرجة فساد نظامها، بدأ الناس في التفكير بضرورة إصلاح الحال⁽¹⁾، ولقد تزعم هذه الحركة السيد أحمد عرابي، وترجع أسباب هذه الحركة إلى الشعور بالظلم بين ضباط الجيش نتيجة للاستئثار الجراكسة والأتراك بالمناصب العليا في الجيش والاستئثار هذه الفئة بالمراتب العليا في حين ظل الضباط المصريين محرومين من هذا كله⁽²⁾، وكذلك تذر المصريون بصفة عامة من سوء نظام الحكم القائم ورغبتهم في التخلص منه، ولقد أدرك المثقفون في الأمة أن إصلاح هذا النظام إنما يكون بقيام دستور وإنشاء مجلس نيابي يربط مبادئ العدل والحرية ويتحقق فيه معنى الرفاهية على الحكام ومن هنا احتدمت النخبة المثقفة مع الضباط والوطنيين بالمطالبة بالمجلس النيابي⁽³⁾، ومن الناحية الاقتصادية فقد كانت الأحوال في ذلك الوقت شديدة الوطأة على المواطنين من مسألة الديون التي اقترضها الخديوي إسماعيل والتي أثقلت كاهل المواطنين وأثارت غضبهم، هذه الثورة كانت من أهم الثورات في تاريخ النضال المصري وثمرتها لتفاعلات هامة تمت في المجتمع المصري كما أن أهميتها تكمن في كونها أولى الثورات المنظمة في تاريخ مصر⁽⁴⁾ وضد الوجود الأجنبي.

(1)- جلال يحيى، المدخل إلى العالم العربي الحديث، كلية العلوم الإنسانية، جامعة أسيوط، دار المعارف، مصر، 1985، ص 336.

(2)- جاد طه، معالم تاريخ مصر الحديث والمعاصر، دار الفكر العربي، كلية الآداب، جامعة عين شمس، ص 172.

(3)- المرجع نفسه، ص 173.

(4)- محمد محمود السروجي، دراسات في تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 1998، ص 113.



هذه الثورة التي فكر فيها عرابي وزملاؤه بصفة جدية في عزل إسماعيل بصفته أسس الفساد ولاعتقادهم أن أي إصلاح لن يؤولي ثماره طالما الخديوي متربعا على الحكم⁽¹⁾.

بعد الثورة العرابية عمدت بريطانيا إلى إثارة الفتن والقلق في مصر لكي لا تغلت من يدها، فحرضت الخديوي توفيق على رفض مطالب وزارة الدفاع، التي تبحث عن انعقاد مؤتمر في أبريل من سنة 1879 تقدموا فيه إلى إسماعيل طالبين منح مجلس شورى النواب من الحقوق حتى للمجالس النيابية في دول أوروبا، كذلك تعديل في قاعدة الانتخابات وتشكيل وزارة مصرية والإبقاء على قانون المقابلة⁽²⁾ وهكذا ظهر الخلاف بين الوزارة والخديوي مما أدى إلى انجلترا وفرنسا أن ترسلا أسطوليها إلى مصر دعما للخديوي الذي تلقى منها مذكرة مشتركة شجعتاه فيها على ضرب الحركة الوطنية وإبعاد عرابي ونفي الضباط الأحرار إلى الأرياف، ولقد استجاب توفيق إلى المذكرة فاستقالت وزارة الدفاع وأصبح توفيق تحت حماية الأسطول الانجليزي، الذي أعده من أجل احتلال مصر ورفضت مشاركة فرنسا في خطتها بعد أن تبينت أطماعها للانفراد لاحتلال مصر⁽³⁾.

ثانيا: أسباب الاحتلال البريطاني لمصر:

يمكننا تقسيم الأسباب والدوافع التي سعت بها بريطانيا لفرض هيمنتها وسيطرتها على مصر إلى أسباب سياسية واقتصادية واجتماعية وكذلك ثقافية، لأن سياسة بريطانيا في الاحتلال تبدأ بشمل جميع المجالات وهذا ما جعلها قوة استعمارية عظيمة.

(1) - محمد محمود السروجي، المرجع السابق، ص121.

(2) - المرجع نفسه، ص123.

(3) - إسماعيل أحمد ياغي، المرجع السابق، ص250.



1- الأسباب السياسية:

إضافة إلى عامل اهتمام إنجلترا بمصر على أنها من سوق تجارية ذلك في الثلث الأخير من القرن 18 هناك عاملين جديدين، الأول هو ضعف الدولة العثمانية وهزائمها المتكررة في البلقان وكذلك الأطماع الفرنسية في مصر كما يوحي بقرب غزو فرنسي لمصر، والعامل الثاني هو بروز أهمية مصر كحلقة في طريق المواصلات البرية البحرية بين أوروبا والهند⁽¹⁾، وبهذا اتجه الاهتمام إلى سير المواصلات بين إنجلترا وإمبراطوريتها في الهند فانبعثت فكرة إحياء الطرق البرية القديمة خاصة البحر الأحمر ومصر وطريق الخليج والفرات⁽²⁾.

ولقد ادعت إنجلترا بأن احتلالها لمصر جاء بدعوى إنقاذها من الفوضى التي ضربت أطناها في طول البلاد وعرضها، وإعادة حياة الاستقرار والطمأنينة وإدخال الأساليب المدنية الحديثة إلى مصر وكذلك حماية الأقليات والجاليات الأجنبية في مصر والمحافظة على مصالحهم هذه المصالح الناشئة من وقوع مصر في ملتقى الطرق العالمية البحرية والبرية، ثم المحافظة على قناة السويس⁽³⁾، التي كانت ذات أهمية بالغة لها، بصفتها دولة تعتمد في رخائها على ارتفاع مستوى المعيشة بها على تجارتها الخارجية فضلا عن أهميتها من الناحية الاستراتيجية إذ أن بريطانيا كانت في حاجة إلى القناة لحماية مستعمراتها⁽⁴⁾.

(1) - رأفت الشيخ، تاريخ العرب المعاصر، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 1996، ص80.

(2) - المرجع نفسه، ص80.

(3) - نفسه، ص82.

(4) - عبد الرؤوف أحمد عمرو، قناة السويس في العلاقات الدولية 1869-1883، الهيئة العامة المصرية العامة للكتاب، ص9.



ومن الأسباب السياسية كذلك التي تذرعت بها بريطانيا هي حماية حقوق الدائنين الأوروبيين⁽¹⁾ فالعامل الأساسي والأول الذي استخدمته هي أزمة الديون التي كانت على عاتق الخديوي إسماعيل⁽²⁾، كما أن الخلاف الذي نشب بين الخديوي وتوفيق والجيش المصري العرابي كان حجة لإنجلترا لحماية الخديوي وسبب للتدخل المسلح إلى مصر⁽³⁾.

2- الأسباب الاقتصادية:

يمكننا إرجاع تزايد الأطماع الاستعمارية في منطقة المشرق الأدنى بشكل عام ومصر بشكل خاص إلى زيادة الحاجة للاتصال بين الشرق والغرب وزيادة الحاجة الاقتصادية، حيث ظهرت الثورة الصناعية في أوروبا وتقدمت بشكل كبير فتحسنت وسائل الإنتاج وزادت كمية الحاجة إلى المستعمرات كما زادت الحاجة إلى الأسواق اللازمة لتصريف المصنوعات⁽⁴⁾، ومن بين المناطق التي وضعت بريطانيا أعينها عليها هي مصر، وذلك لموقعها الاستراتيجي الهام ولوقوعها في ملتقى الطرق العالمية البرية والبحرية وامتلاكها قناة السويس كمر تجاري⁽⁵⁾.

(1) - جلال أمين، المرجع السابق، ص39.

(2) - ألفريد بلنت سكاون، التاريخ السري لاحتلال إنجلترا، مصر، راجعه، محمد عبده، مكتبة الآداب، القاهرة، 2008، ص11.

(3) - كامل الشريف، المرجع السابق، ص20.

(4) - جلال يحيى، المرجع السابق، ص321.

(5) - محمد مصطفى صفوت، الاحتلال الإنجليزي لمصر وموقف الدول الكبرى إزاءه، دار الفكر العربي، مصر، 1952، ص315.



ولعل أخطر الأسباب الاقتصادية كانت تلك الامتيازات الأجنبية التي منحتها الدولة العثمانية، ولقد تركزت معظمها في مصر، حتى تحكمت بريطانيا في قناة السويس بفضل الامتياز الممنوح لها، وهو امتياز 99 عاما.

3- الأسباب الاجتماعية والثقافية:

بعد نجاح الثورة الصناعية في بريطانيا وانتشار حركة التصنيع وازدياد الإنتاج والتنافس عملت انجلترا على إيجاد أراضي جديدة لحل مشكلة الفائض السكاني في بلادها فقامت بتهجير عدد كبير من البريطانيين إلى مصر سعياً منها إلى ترقية الشعب المصري، كما ادعى البريطانيون أنهم رسل حضارة يحرصون على مساعدة المصريين لإخراجهم من التخلف إلى الحداثة، لكن نيتهم كانت نشر المسيحية لبث التفرقة بين السكان المصريين ومحاولة القضاء على اللغة العربية والدين الإسلامي والثقافة العربية.

ثالثاً: التدخل البريطاني على مصر 1882:

بدأت أطماع انجلترا لاحتلال مصر منذ مجيء الحملة الفرنسية سنة 1798 وبعد ان اكتشف موقع مصر الاستراتيجي الهام لنشاط التجارة خاصة وأن مشروع حفر قناة السويس كان مطروحا بين الدول الأوروبية آنذاك، حيث ارتأت انجلترا أنها ستسيطر على التجارة بين الشرق والغرب بفرض سيطرتها على القناة.

ولقد تواصلت أطماع بريطانيا باحتلال مصر إلى غاية سنة 1882 خاصة عندما وضع عرابي الأمور في نصابها، خافت بريطانيا أن تقلت مصر من يدها لأنها لم ترض بوجود العرابيين في الحكم لذلك بدأت تخطط للتدخل العسكري، وذلك باختلاق الفتن والذرائع كما تفعل دائماً فأخذت انجلترا تتحين الفرصة لضرب الإسكندرية وإنزال جنودها إلى البر لاحتلال البلاد وشرعت في تدبير المؤامرة لتخلق



لنفسها الذرائع⁽¹⁾، بما أن انجلترا تعمد في احتلالها على أسلوب المكر والخداع وتتخذ بعض الدول وسيلة لإدراك مآربها وهذا ما فعلته مع فرنسا التي ساققتها معها، وبعدها نحتها جانبا لتتفرد باحتلال مصر لوحدها.

دبرت بريطانيا المؤامرة من منزل القنصل الإنجليزي بالإسكندرية وقام بتنفيذها جندي من الأسطول الإنجليزي، الذي قام بقتل مواطن مصري وفر إلى بيت أصدقائه الأجانب هربا من زملاء القتل الذين ثاروا للاعتداء على زميلهم وحاولوا الانتقام له وهنا تصدى الأجانب برصاص أسلحتهم التي سلحتهم بها بريطانيا، فقتل من الجانبين كثيرا⁽²⁾، ورغم أن الحكومة المصرية سيطرت على الوضع تماما إلا أن بريطانيا اعتبرت هذا الحادث المدبر مبرر للتدخل في شؤون مصر⁽³⁾، وتطورت الحوادث سريعا في مصر فضربت الإسكندرية في 11 يوليو 1882 وتلا ذلك نشوب معركة القصاصين والتل الكبير⁽⁴⁾، وظل الأسطول الإنجليزي يقذف القنابل من مدافع بوارجة بوحشية لم يسبق لها مثيل، فدكت جميع حصون الإسكندرية واشتعلت النيران في جميع أحيائها، وانتشر الهلع والفرع بين الأهالي المصريين، وقضى قرابة ألفين منهم نحبتهم⁽⁵⁾.

كان أول عمل قام به ولسلي⁽⁶⁾ عندما جاء إلى الإسكندرية هو تدبير الزحف إلى العاصمة من ناحية قناة السويس، ولو أن عرابي سدّ القناة عندما نشبت الحرب

(1) - شحاتة عيسى إبراهيم، المرجع السابق، ص40.

(2) - المرجع نفسه، ص41.

(3) - كامل الشريف، المرجع السابق، ص20.

(4) - محمد محمود السروجي، المرجع السابق، ص130.

(5) - شحاتة عيسى إبراهيم، المرجع السابق، ص44.

(6) - ولسلي: كان ضابط إنجليزي-أيرلندي في الجيش البريطاني. خدم في بورما، حرب القرم، ثورة الهند، الصين، كندا، وفي الكثير من المعارك والحملات في أفريقيا - منها حملة الأشانتي (1874-1873) وكان قائد

عام للقوات من 1895 حتى 1900، ينظر، <https://www.marefa.org/>



لعجز ولسلي عن الوصول بجيشه إلى الإسماعيلية واتخاذها قاعدة للزحف لكنه تم بالفعل فلقد أهمل التحصينات الدفاعية من الناحية الشرقية⁽¹⁾.

لما فرضت بريطانيا سيطرتها على الإسكندرية بدأت الزحف لاحتلال قناة السويس، ولقد عقد عدة اجتماعات حول هذه القضية بين كبار القادة الانجليز والفرنسيين لوضع خطة محكمة لاحتلال القناة.

وصل الأسطول البريطاني إلى السويس في 29 يوليو بقيادة قائد الأسطول البريطاني في القطاع الجنوبي وليام هويث، مكون من 4 سفن حربية ودعا محافظها إلى إعلان الولاء للخديوي، فأذعن لذلك ثم غادر المدينة إلى العاصمة وتم احتلال السويس بالمشاة في 23 أغسطس 1882 وانسحبت القوات المصرية الموجودة في السويس وبذلك تم إغلاق المدخل الجنوبي بقناة السويس⁽²⁾.

ولقد كان احتلال قناة السويس تبريرا آخر باتخاذها قاعدة للزحف إلى العاصمة ولقد تلى احتلال قناة السويس احتلال بور سعيد والإسماعيلية في 20 أغسطس 1882، وتم لبريطانيا احتلالها مصر، والتحكم في شؤونها الداخلية والخارجية. لم نستعرض في طرحنا للاحتلال كل الأحداث بل أخذنا أهمها لتوضيح النقاط القادمة والتي تخدم موضوع بحثنا حول قناة السويس وأهم الاتفاقيات التي تحكمت فيها منذ افتتاحها وكيف كان دورها في الصراعات الدولية لاحقا.

(1)- محمد عبد الرحمن البرج، قناة السويس وأهميتها الإستراتيجية وتأثيرها على العلاقات البريطانية المصرية، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1968، ص133.

(2)- بدرية علي سعيد أحمد عبد العزيز، الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس في الفترة (1889-1956)، بحث مقدم لنيل درجة ماجستير الآداب في التاريخ، قسم التاريخ، كلية الدراسات العليا، جامعة شيندي، 2016، ص116.



رابعاً: الاتفاقيات الدولية التي تحكمت في القناة:

توجد في الواقع الدولي قنوات لها أهمية إستراتيجية وجب الملاحظة فيها، لذلك أبرمت اتفاقيات دولية بخصوص هذا الشأن، بحيث تستفيد الدول من حق المرور في القناة، مع منح الدولة صاحبة القناة بعض الاختصاصات من أجل حماية أمن وسلامة إقليمها.

بعد افتتاح القناة للملاحة بقيت مدة طويلة دون تنظيم خاص ولكن احتلال بريطانيا لمصر عام 1882، واستعمال القناة للأغراض العسكرية وامتناع بريطانيا عن دفع الرسوم اثر احتجاج الشركة، هذا الأمر نبه الدول إلى وجوب وضع نظام دولي لحماية القناة وتأمين حرية الملاحة خلالها⁽¹⁾، خصوصاً أن بريطانيا آنذاك بدأت مرحلة جديدة في سياستها الخارجية تعتمد فيها على الدبلوماسية كي تهدئ من معارضة الدول لها باستمرار احتلال قناة السويس، فكان من أولى محاولاتها في هذا الصدد أن تبدأ محادثات سياسية بخصوص حياد قناة السويس واسترضاء للدول الأوروبية الكبرى وإيهامها أن الاحتلال البريطاني لمصر لا يعني أن تسيطر وحدها على القناة⁽²⁾.

لكن في الحقيقة أن بريطانيا بعد الاحتلال أصبحت تتصرف منفردة ضد مصلحة مصر والقناة دون أن تهتم بأصوات الشعوب أو الأبحاث رجال القانون. وفي هذا الصدد صرح الليبرالي جيد ستون على أن إنجلترا تتمتع بكامل حريتها في التدخل في شؤون مصر لمصلحة تجارتها⁽³⁾، هذا الأمر كان يمثل مخاوف الدول الأوروبية من أن تتولى إنجلترا بمفردها للقيام بأعمال برزخ السويس وهو ما

(1) - الزهرة مناصرية، المرجع السابق، ص 109.

(2) - عبد الرؤوف أحمد عمرو، المرجع السابق، ص 287-288.

(3) - انجلو ساماركو، المرجع السابق، ص 575.



تحقق بالفعل، وللتصدي لمثل هذا الخطر تقدم الكونت كورتي الوزير الإيطالي المفوض في 2 أغسطس 1882 باقتراح إلى المؤتمر لتوفير خدمة بحرية من خلال الشرطة والمراقبة مهمتها تأمين حرية الملاحة عبر القناة على أن تدعى جميع القوى العظمى للمشاركة بما فيها الباب العالي⁽¹⁾.

وضع اللورد جرايفيل في خطاب ألقاه موضحاً فيها أن الأحداث الأخيرة قد تسببت في إثارة الجدل حول قناة السويس وضرورة وضع أسس لإتباعها في المستقبل، إذا رأى أنه من الضروري وضع اتفاق بين القوى العظمى⁽²⁾، يتضمن وضع اتفاق دولي يكفل تأمين حرية الملاحة في القناة في وقت السلم والحرب لجميع الدول بشرط أن تتضمن الدول الأوروبية الكبرى هذا الاتفاق، وبعد المفاوضات تم التوقيع على ما يعرف باتفاقية القسطنطينية في 29 أكتوبر 1888 بين كل من (تركيا، فرنسا، بريطانيا، ألمانيا، النمسا، إيطاليا، إسبانيا، هولندا، روسيا).

4-1 اتفاقية القسطنطينية:

تعد هذه الاتفاقية الرئيسية التي تنظم الملاحة في قناة السويس وتكمن أهميتها على الساحة الدولية كونها أول اتفاقية دولية من نوعها تصنع تنظيماً للقوات ذات الطابع الدولي، كما أنها تتضمن أحكاماً مازالت قائمة حتى الآن⁽³⁾، وبالرغم أن إنجلترا أمضت الاتفاقية الخاصة بالقناة كما أمضتها باقي الدول، إلا أنها كانت تتمتع

(1) - انجلو سماركو، المرجع نفسه، ص 575.

(2) - انجلو سماركو، المرجع نفسه، ص 177.

(3) - باشل منصور، مجلة جامعة القدس المفتوحة للأبحاث والدراسات، (الموقف القانوني من استعمال إسرائيل وإيران (قناة السويس في مجال اندلاع أي عمليات حربية بينهما)، العدد، 32، كلية القانون، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 364.



من الناحية الفعلية بحكم احتلالها العسكري وإشرافها على الحكومة المصرية بمركز ممتاز فيها يختص بقناة السويس⁽¹⁾.

وضعت هذه الاتفاقية نظام نهائي لضمان حرية جميع الدول في استعمال قناة السويس في كل وقت وفي تكمل نظام المرور في القناة المقرر بمقتضى فرمان الصادر من الباب العالي بتاريخ 22 فبراير 1866 والمؤيدة للشروط التي منحها سمو الخديوي⁽²⁾.

وبما أن الحكومة البريطانية حريصة على حرية الملاحة في القناة وأنها تقترح عقد اتفاقية بين الدول الكبرى تحقق هذه الحرية لجميع السفن في وقت السلم والحرب تم وضع ثمانية أسس تقوم عليها الاتفاقية المقترحة⁽³⁾.

مواد الاتفاقية:

- المادة الأولى: تظل قناة السويس بصفة دائمة حرة ومفتوحة في زمن الحرب كما في زمن السلم لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز من حيث جنسياتها⁽⁴⁾.
- المادة الثانية: في وقت الحرب تم تحديد فترة زمنية لبقاء السفن الحربية التابعة لأحد الطرفين المتحاربين في القناة.
- المادة الثالثة: غير مسموح بحدوث أي نزاعات في القناة والمناطق المجاورة لها أو في المياه الإقليمية المصرية.
- المادة الرابعة: لا يطبق أي من الشروط 2-3 من تلك الشروط على الإجراءات اللازمة للدفاع عن مصر.

(1) - محمد صفوت، إنجلترا وقناة السويس 1854-1951، المرجع السابق، ص 67.

(2) - محمد أبو نصير وآخرون، قناة السويس حقائق ووثائق، المرجع السابق، ص 251.

(3) - عبد الرؤوف أحمد عمرو، المرجع السابق، ص 288.

(4) - محمد أبو نصير وآخرون، المرجع السابق، ص 251.



- المادة الخامسة: أي دولة تسبب سفنها الحربية في إلحاق ضرر بالقناة تتحمل النفقات للإصلاح.
 - المادة السادسة: تتخذ مصر في وقت الحرب سائر الإجراءات التي تكون من سلطتها لتنفيذ الشروط التي توضع لمرور السفن المتحاربين بالقناة.
 - المادة السابعة: لا يجوز إنشاء أي حصون على القناة أو في المناطق المجاورة.
 - المادة الثامنة: لا يعتبر أي شرط من شروط هذه الاتفاقية سندا للتقليل أو المساس بالحقوق الإقليمية للحكومة المصرية⁽¹⁾.
- كان هذا المنشور محاولة من جانب بريطانيا لإرضاء الدول الأوروبية الكبرى ولتهديئة خواطر الدول المعارضة لوجودها في مصر.

4-2 معاهدة 1936:

عقدت هذه الاتفاقية عام 1936 بين بريطانيا ومصر، تعترف فيها بريطانيا بأن القناة جزء لا يتجزأ من مصر، يحث نصت الفقرة الأولى من المادة 8 من هذه المعاهدة على ما يلي:

" بما أن قنال السويس الذي هو جزء لا يتجزأ من مصر هو في نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات للأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية فإلى أن يحين الوقت الذي يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصري أصبح في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة يحرص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الإمبراطور بأن يضع بجوار القتال بالمنطقة المحددة في ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان

(1) - انجلو سماركو، المرجع السابق، ص 577، 578.



الدفاع عن القناة⁽¹⁾، كما نصت كذلك على أن تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التي هي جزء لا يتجزأ عن مصر هي طريق مائي له أهميته الدولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والإستراتيجية⁽²⁾.

أما المادة الثالثة عشر فلقد جاء فيها الالتزامات المنصوص عنها في هذه المعاهدة لا تمس حقوق السيادة التي لصاحب العظمة السلطان وحقوق سمو الخديوي وامتيازاته المستمدة من الفرمانات⁽³⁾.

(1) - محمد أبو نصير وآخرون، مرجع سابق، ص 258.

(2) - المرجع نفسه، ص 258.

(3) - نفسه، ص 259.



خلاصة :

وفي الأخير يمكننا القول ان احتلال بريطانيا لمصر كان مجرد مسألة وقت لا غير، خاصة بعد شرائها لاسهم مصر في قناة السويس، فكان لها ذلك سنة 1882 لتحكم سيطرتها وبشكل مباشر على القناة لذلك كان لابد من اتفاقيات دولية تحكم الملاحة في المنطقة لا سيما بعد السيطرة البريطانية عليها وتزايد حدة التنافس.

الفصل الثالث

اندلاع ح.ع II ودور قناة السويس في الصراعات الدولية

أولاً: الصراع الدولي في حوض البحر المتوسط والأحمر 1936-
1938

ثانياً: دور قناة السويس في الصراعات الدولية أثناء ح.ع II.
ثالثاً: مسرح الحرب في البحر المتوسط- معركة العلمين-



تمهيد:

كان مشروع قناة السويس يشغل حيزا كبيرا في التنافس الدولي، كما أثر تأثيرا مباشرا في الأوضاع السياسية التي فرضها الاستعمار الحديث على بلدان المنطقة العربية خاصة مصر، وإن كان طريق رأس الرجاء الصالح قد حل إلى حد ما مسألة اتصال أوروبا بآسيا فإن ذلك الحل كان جزئيا لطول المسافة وكثرة النفقات، أما طريق القناة فشكل بموقعه الجغرافي أهم طريق بحري يربط الشرق بالغرب، هذا الطريق كان هدفا منشودا باندلاع الحرب العالمية الثانية، مفسرا لنا حدة التكاليف بين الدول الاستعمارية.



أولاً: الصراع الدولي في حوض البحر المتوسط الأحمر 1936-1938.

كانت إيطاليا تدعي إلى وقت قريب أن البحر المتوسط بحرها وكان الكتاب المؤلفون والساسة يسمونه في كتبهم ومقالاتهم وأحاديثهم "بحرنا" مستندين في دعواهم هذه أن إلى أن سواحل إيطاليا يغمرها البحر من كل جهاتها تقريباً وأن الرومان القدماء قد سيطروا على البحر المتوسط وأقاموا على سواحلهم سواء في أوروبا أو إفريقيا وآسيا دولة رومانية استمرت عدة قرون⁽¹⁾، لاسيما بعد أن نجحت في تحقيق وحدتها القومية عام 1829، محاولة بذلك دخول المجال الاستعماري، يحذوها الأمل بتحقيق حلم بعث الإمبراطورية الرومانية من جديد⁽²⁾.

فإذا كانت إيطاليا تزعم لنفسها حق السيطرة على البحر المتوسط لا لسبب سوى احتضان البحر المتوسط لها من كل الجهات تقريباً، فحري بمصر أن تجاهر بحقها على هذا البحر وقد كان لها فيه وفي البحر الأحمر الذي يعتبر امتداداً للبحر المتوسط تاريخ مجيداً في العصور القديمة والحديثة جميعاً⁽³⁾، لتزيد أهمية البحر الأحمر بافتتاح قناة السويس التي جعلت منه شرياناً حيويًا في المواصلات بين الشرق والغرب.

وكانت إفريقيا من أولى الميادين التي تطلعت أنظار إيطاليا نحوها لإدراكها مسبقاً لأهمية البحر الأحمر والسيطرة على سواحلها، رغم حدة التنافس والصراع⁽⁴⁾.

(1) - محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص 398.

(2) - عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، الصراع الاستعماري البريطاني الإيطالي في البحر المتوسط والأحمر (1936-1938)، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 88، مجلد 2، قسم التاريخ، كلية الآداب، الجامعة العراقية، العراق، 2015، ص 374.

(3) - محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص 389.

(4) - أمال إبراهيم محمد، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن 19، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الدول العربية، مصر، 1987، ص 166.



فعملت على تأمين نجاح خططها المستقبلية الاستعمارية في كلا البحرين واتجهت إيطاليا إلى توثيق علاقاتها ببريطانيا فعقدت معها اتفاقية سرية عام 1887 كما أبرمت على منوالها اتفاقية أخرى مع اسبانيا في نفس العام، ثم وقعت اتفاقا مع ألمانيا والنمسا - المجر - المعروف بالاتفاق الثلاثي نهاية عام 1887 الذي يتضمن التزام ألمانيا والنمسا - المجر - بالوقوف إلى جانب إيطاليا لتعزيز مركزها في البحر المتوسط، وردع فرنسا ومنعها من احتلال مراكش أو ليبيا⁽¹⁾، لتحصل بريطانيا على تصريح من الحكومة الإيطالية وتكشف عن نيتها في إنشاء خط بحري من جنوة الى الشرق الأقصى من طريق قناة السويس وإقامة محطة لتزويد السفن بالفحم والمؤن على ساحل البحر الأحمر⁽²⁾.

لتنشئ إيطاليا أول مستعمرة لها في ميناء عصب الأريتيري على الساحل الغربي للبحر الأحمر عام 1882، ومن ثم بدأت بتعزيز قواتها العسكرية في أرتيريا وحولتها إلى مستعمرة إيطالية في شرق إفريقيا بإدارة الجنرال "أوريرو" *Oreero*⁽³⁾ وواصلت معها على الساحل الصومالي، فضمت أجزاء واسعة من الصومال إلى مستعمراتها⁽⁴⁾ ومنذ ذلك الوقت أخذ الإيطاليون يسيطون نفوذهم على الجهات المجاورة حتى امتد نفوذهم من جنوب سواكن إلى أبوك، لتصدر إيطاليا مرسوما لتنظيم أمر هذه الممتلكات التي اغتصبتها على سواحل البحر الأحمر⁽⁵⁾، كما عملت إيطاليا على تأمين

(1)- عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، المرجع السابق، ص 374.

(2)- حسن زغير حزيم، النشاط الاستعماري الإيطالي (1870-1885م)، مجلة الآداب، العدد 120، كلية التربية، قسم التاريخ، الجامعة المستنصرية، مارس 2017، ص 242.

(3)- رجب حراز، التوسع الإيطالي في شرق إفريقيا وتأسيس مستعمرتي أرتيريا والصومال، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1960، ص 36-37.

(4)- نفسه، ص 39.

(5)- شوقي عطا الله الجمل، الوثائق التاريخية لسياسية مصر في البحر الأحمر (1863-1879)، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، 1959، ص 186.



مصالحها الاستعمارية في ليبيا بشكل كامل، فعقدت الحكومة الإيطالية اتفاقاً مع الحكومة البريطانية عام 1902، تضمن اعترافاً بريطانياً بالمصالح الإيطالية في ليبيا مقابل اعتراف إيطاليا بالمصالح البريطانية في مناطق وادي النيل التي تشمل كل من مصر والسودان⁽¹⁾.

أما عن المستعمرات الفرنسية في البحر المتوسط، فبعد ضياع هذه الأخيرة لمستعمراتها في أمريكا وآسيا، وانهزامها على يد روسيا سنة 1870 وانتهت الفرصة فأقامت على ساحل إفريقيا الشمالي إمبراطورية فرنسية منيعة القواعد، فبدأت باحتلال الجزائر سنة 1830 ثم أعلنت حمايتها على تونس سنة 1881 ليتغلغل النفوذ الفرنسي إلى مراكش والتي هي على مقربة من بوابة جبل طارق ليحتدم التنافس هنا بين فرنسا وإنجلترا إلى مستويات خطيرة كادت تنتهي إلى حرب بينهما في أزمة⁽²⁾ فاشودة⁽³⁾ 1898، غير أن سحب الخلاف ما لبثت أن تبددت بفضل مساعي الوزير الفرنسي الشهير "دلكاسيه Delcassé" الذي قال: "إن ألمانيا هي الدولة الوحيدة التي يجب أن تخشأها فرنسا وأن أمن فرنسا ونجاتها لا يتحققان إلا على أسس معاهدة تحالف مع بريطانيا من جهة وروسيا من جهة أخرى"⁽⁴⁾.

فأرت بريطانيا أن تدعيم مركز مصر يتوقف على إرضاء فرنسا وأن بريطانيا تستطيع إرضائها على حساب مراكش، تم التوقيع على ما يسمى بالاتفاق الودي في

(1) - عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، المرجع السابق، ص 375.

(2) - محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص 93-94.

(3) - أزمة فاشودة: وقعت عام 1898 عندما احتلت القوات الفرنسية في 11 جويلية عام 1898 موقع "فاشودة" إلهام على النيل في جنوب السودان وكان هدف فرنسا الوقوف أمام القوات البريطانية خشية من توغلها إلى الداخل الإفريقي عن طريق السودان، وفتح باب بمناقشة المسألة المصرية برمتها، في محاولة إجلاء البريطانيين عن مصر، أنظر: خليل إبراهيم المشهداني، مروان فاضل حسين الشمري، مصطفى كامل ومواقفه الوطنية، مجلة

دراسات في التاريخ والآثار، العدد 50، 2015، ص 60

(4) - محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص 94.



17 أبريل 1904، ومن أهم محصلات هذا الاتفاق أعلنت فرنسا أنها لا ترغب في تغيير الوضعية السياسية في المغرب، وأعلنت بريطانيا أنها تعترف لفرنسا بصفة خاصة لكونها دولة مجاورة للمغرب بمساحات واسعة، كما أعلنت بريطانيا أنها لن تعرقل عمل فرنسا بهذا الخصوص شرط أن لا يمس هذه العمل بالحقوق التي تتمتع بها بريطانيا في المغرب⁽¹⁾ والاعتراف بما فيها حق الملاحة الساحلية، كما نص هذا الاتفاق على إطلاق يد بريطانيا في مصر مقابل إطلاق يد فرنسا في مراكش، وجعل ميناء طنجة ميناء دوليا⁽²⁾.

والجدير بالذكر أن بريطانيا خرجت من الحرب العالمية الأولى منتصرة إلا أنها كانت تعاني من أزمة اقتصادية ومالية صعبة للغاية، وعلى الرغم من ذلك فقد بسطت سيطرتها على مستعمراتها في شبه القارة الهندية والخليج العربي وبلاد فارس والعراق وفلسطين، وشرق الأردن وعدن ومضيق باب المندب وأجزاء من الصومال والبحر الأحمر ومصر والسودان وقبرص وكريت وجزر البليار في البحر المتوسط وعلى أجزاء واسعة من سواحله وجزره وسواحل البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي والخليج العربي⁽³⁾.

كان الهدف الأهم لبريطانيا هو تأمين طرق مواصلاتها بشكل كامل إلى مستعمراتها في الهند، وقد تحقق لها ذلك، من خلال فرض سيطرتها على السواحل الهندية، ومنفذي الخليج العربي المتمثلة بالبصرة ومضيق هرمز، وباحتيالها خليج عدن ومضيق باب المندب تكون قد فرضت سيطرتها الكاملة على المنفذ الجنوبي

(1) - مروان بوزكري، التنافس الانجليزي على المغرب بالأقصى (1873-1905)، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، الجزائر، 2010، ص102.

(2) - محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص94.

(3) - John Bagot Glubb, Britain and the arabs, a study of fifty years 1908, 1958, london, hadder and stoughton, 1959, p94-96.



للبحر الأحمر، وقيامها على قناة السويس قد وفر لها السيطرة على المنفذ الشمالي للبحر الأحمر المؤدي إلى البحر المتوسط، وبذلك يصبح الحوض الشرقي للبحر المتوسط تحت سيطرتها وكذلك الحال بالنسبة إلى حوضه الغربي من خلال سيطرتها على مضيق جبل طارق المؤدي إلى المحيط الأطلسي⁽¹⁾.

لكن خلال النصف الثاني من العقد الرابع من القرن العشرين، دخلت أوروبا في المراحل الأخيرة للتأهب للحرب العالمية الثانية، نتيجة لوصول النازيين إلى الحكم في ألمانيا، وانتهاج هتلر سياسة تصعيديه بهدف الضغط على فرنسا وبريطانيا لتحقيق مصالح ألمانيا، القومية والاقتصادية والسياسية، والتقارب مع إيطاليا الفاشية، مما ولد ضغوطات كبيرة على فرنسا وبريطانيا اللتين عملتا على تدارك الموقف واحتواء الضغوطات الألمانية الإيطالية بانتهاج ما عرف بسياسة الاسترضاء تحاشيا لوقوع الصدام العسكري معهما⁽²⁾.

ليظهر لنا التقارب الإيطالي- الألماني جليا منذ نهاية عام 1936 حيث وقع البلدان بروتوكول سري في 21 تشرين الأول- أكتوبر 1936، حدد بموجبه انتهاج كلا البلدين سياسة مشتركة في الشؤون الخارجية⁽³⁾.

وتضمن البروتوكول، اعتراف الحكومة الإيطالية بالنفوذ الألماني في حوض نهر الدانوب، مقابل اعتراف الحكومة الألمانية بالنفوذ الإيطالي في البحر المتوسط وشرق إفريقيا والحبشة، وعلى إثر ذلك التقارب، توصل البلدان إلى عقد محور روما- برلين الذي شكل نواة لدول المحور بانضمام اليابان إليه قبل الحرب⁽⁴⁾.

(1)- عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، المرجع السابق، ص373.

(2)- ويليام شيرر، تاريخ ألمانيا النازية، ج2، تر، خيرى حماد، مكتبة المتنبى، بغداد، 1963، ص46.

(3)- المرجع نفسه، ص43-44.

(4)- رياض الصمد، تطور الأحداث الدولية في القرن العشرين، المؤسسة الجامعية للنشر، بيروت، 1999،



فبعد ازدياد التقارب الإيطالي -الألماني وانتهاجها سياسة مشتركة أو اتخاذهما موقف موحد إزاء الحرب الأهلية الإسبانية، في تقديمهما مساعدات عسكرية وسياسة كبيرة الأمر الذي كان يتعارض مع مصلحة كل من بريطانيا وفرنسا اللتين كانتا تخشيان من تسارع الأحداث واتساع شقة الخلاف مع إيطاليا والمانيا فيمتد من إسبانيا ليشمل أوروبا بأسرها.

أما الأمر الآخر الذي كانت تخشاه بريطانيا وفرنسا هو اختلال نظام التوازن الدولي القائم في البحر المتوسط ولاسيما في حوضه الغربي.

1-1- اتفاقية البحر المتوسط لعام 1937:

سعت بريطانيا لاحتواء الخطر الإيطالي المتنامي والمهدد لنفوذها في البحرين المتوسط والأحمر وفي مستعمراتها ومناطق نفوذها ولاسيما المنتشرة منها في الوطن العربي.

لتبدأ المفاوضات بين بريطانيا وإيطاليا في أواخر عام 1936 من أجل التوصل إلى صيغة اتفاق حول ضمان مصالحها في البحر المتوسط ولاسيما المتعلقة منها بقناة السويس، ووضع القواعد العسكرية البريطانية فيها، وتبادل المنفعة المشتركة لعائدات القناة المالية⁽¹⁾.

وكانت إيطاليا قد دخلت المفاوضات مع بريطانيا وهي في الوقت نفسه، تتفاوض مع إسبانيا، وحصلت بموجبه على جزر البليار الإستراتيجية بصيغة الاستخدام المؤقت مما جعل موقفها التفاوضي أقوى مع بريطانيا⁽²⁾، لتوقع بذلك بريطانيا وإيطاليا اتفاقية البحر الأبيض المتوسط والمسماة باتفاقية (الجنتلمان) في روما بتاريخ يناير (جانفي) 1937، واتفق الطرفان على تأكيد رغبتهما في تحسين العلاقات بين

(1) - عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، المرجع السابق، ص382.

(2) - رياض الصمد، المرجع السابق، ص282.



البلدين في جميع الميادين، كما أكدنا على حرية النقل البحري في المتوسط، وتعد اتفاقية الجنتلمان محطة أولى للوصول إلى السلام النهائي بين البلدين. أمنت بريطانيا من خلال هذا الاتفاق على مصالحها العسكرية في قناة السويس ومجمل الأراضي المصرية، كما أمنت على مكاسبها المادية المتأتية من الملاحة البحرية⁽¹⁾.

وحصلت إيطاليا على حق الأفضلية في حماية مصالحها في القناة كما حصلت على مردودات مالية جراء مطالباتها المتكررة لحقوق ورثة الإيطاليين من الذين ساهموا في حفر وبناء قناة السويس ولاقوا حتفهم أيام الحديوي إسماعيل⁽²⁾. وعلى الرغم من أن هذه الاتفاقية عقدتها بريطانيا قصدا منها للحفاظ على الحالة الراهنة في البحر المتوسط وبخاصة حوضه الغربي، إلا أن إيطاليا لم تلتزم بما وقعت عليه في الاتفاقية، وبهذا تكون قد خرقت الأمن وحرية الملاحة الدولية في البحر المتوسط، فدعت بريطانيا إلى عقد مؤتمر دولي في مدينة نيون السويسرية لإيقاف تهديدات القرصنة- في 14 أيلول، سبتمبر 1937⁽³⁾، واتخاذ الاجراءات الكفيلة بالدفاع عن سلامة وأمن طرق الملاحة الدولية، وتشكيل بعض دوريات بحرية وجوية مشتركة تضم قطاعات بريطانية وفرنسية ومن دول أخرى، التي كان لها الأثر البالغ لإيقاف الهجمات الإيطالية في غرب المتوسط⁽⁴⁾.

(1) - عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، المرجع السابق، ص384.

(2) - عبد الحميد البطريق، التيارات السياسية المعاصرة 1815-1970، دار الفكر العربي، القاهرة، 1996، ص367،368.

(3) - عصام خليل محمد إبراهيم صالحي، المرجع السابق، ص384، 385.

(4) - عبد الحميد البطريق، المرجع السابق، ص364.



1-2- اتفاقية البحر المتوسط والشرق الأوسط لعام 1938:

حين شعرت بريطانيا بأن كل الجهود التي بذلتها في سبيل إيقاف الحرب الأهلية الإسبانية أو منع التدخل فيها، لم تؤد إلى النتائج المرجوة منها، لاسيما هدفها بإبعاد إيطاليا عن ألمانيا، لذا قررت الحكومة البريطانية البدء بمباحثات جديدة مع الحكومة الإيطالية، للوصول إلى عقد اتفاقية جديدة.

لترحب الحكومتين الإيطالية والبريطانية ببدء المفاوضات لعقد اتفاقية جديدة لضمان مصالحها في البحرين الأبيض والأحمر ومناطق الشرق الأوسط، إلا أن معارضة وزير خارجية بريطانيا أنتوني آيدن في تقديم أي تنازلات جديدة لصالح إيطاليا أدى إلى حدوث أزمة داخل الحكومة البريطانية، انتهت بتقديم آيدن استقالته ليعين اللورد هاليفاكس وزيرا للخارجية⁽¹⁾، وبتعيين هذا الأخير بدأت المحادثات الإيطالية-البريطانية في 8 مارس وانتهت توقيع الاتفاقية في 16 أبريل 1938 في العاصمة روما وتركزت المباحثات على أساس قبول الشروط الإيطالية باعتراف بريطانيا بالإمبراطورية الإيطالية في شرق إفريقيا ومركزهم في الحبشة وأن يتفاوض الطرفان حول منح تسهيلات في البحرين المتوسط والأحمر وقد تضمنت الاتفاقية محاور عدة أهمها:

- وجوب المحافظة على الأوضاع الراهنة في البحر المتوسط وعدم التعرض للملاحاة الدولية ومكافحة القرصنة آخذين بعين الاعتبار المصالح الفرنسية في المتوسط.
- عدم التدخل في الشؤون الإسبانية ووجوب سحب إيطاليا لقواتها من إسبانيا.

(1) - عصام خليل محمد إبراهيم صالح، المرجع السابق، ص 385.



• الاعتراف البريطاني بضم الحبشة إلى الممتلكات الإيطالية في شرق إفريقيا مع تحديد الحدود الحبشية مع كل من الصومال البريطاني والسودان وكينيا والصومال الإيطالي⁽¹⁾.

• وجوب إعلام كل طرف للآخر في حالة عزمه لبناء قواعد عسكرية بحرية أو برية أو جوية جديدة في البحرين المتوسط والأحمر⁽²⁾.

• وفيما يتعلق بمناطق شرق البحر الأحمر وخليج عدن، أكد الطرفان على سيادة واستقلال العربية السعودية واليمن⁽³⁾، وتقاسم النفوذ في الجزر الواقعة في البحر الأحمر التي تخلت عنها تركيا بموجب معاهدة لوزان عام 1923⁽⁴⁾.

• وفيما يتعلق بقناة السويس، فقد صدر بيان خاص ألحق بوثائق الاتفاقية وعد أحد ملاحقها حيث اتفق الطرفان على الالتزام الكامل والدائم ببنود اتفاقية القسطنطينية الموقعة في 29 أكتوبر 1888 السالفة الذكر، والتي تم بموجبها ضمان حرية الملاحة لجميع القوى في قناة السويس في أوقات السلم والحرب⁽⁵⁾.

استجابت كلا الحكومتين لبنود الاتفاقية وطبقت الكثير منها لاسيما خلال الشهور الأولى بعد توقيع الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ في نوفمبر 1938م ثم عادت الدعاية الإيطالية المضادة لبريطانيا إلى ما كانت عليه قبل توقيع هذه الاتفاقية خاصة بعد الغزو الإيطالي لألبانيا في أبريل 1939⁽⁶⁾ معلنة عن الارهاصات الولية لاندلاع الحرب العالمية الثانية.

(1) - عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، المرجع السابق، ص386.

(2) - رياض الصمد، المرجع السابق، ص472.

(3) - آمال إبراهيم محمد، المرجع السابق، ص197.

(4) - المرجع نفسه، ص198.

(5) - عصام خليل محمد الصالحي، المرجع السابق، ص387.

(6) - المرجع نفسه، ص388.



ثانياً: دور قناة السويس في الصراعات الدولية أثناء الحرب العالمية الثانية
تجمعت سنة 1938 نذر الحرب العالمية الثانية وانقسمت أوروبا إلى معسكرين
تزعمت إنجلترا وفرنسا المعسكر الأول وتصدرت الآخر ألمانيا وإيطاليا، في هذه
الفترة انطلقت الدعاية الإيطالية تندد بالسياسة الانجليزية في الشرق بحيث وضحت
تماماً مقاصد إيطاليا الفاشية التي كانت تروم إلى بعث الامبراطورية الرومانية العتيدة
وأن تجعل من البحر الأبيض المتوسط بحيرة إيطالية وكذلك تطلعت إلى لون من
ألوان السيطرة على قناة السويس⁽¹⁾.

وعندما اشتعلت الحرب العالمية الثانية نفذت الحكومة المصرية ما طلبته منها
بريطانيا بموجب معاهدة 1936 فأعلنت الأحكام العرفية ووضعت الرقابة على
المطبوعات وقطعت العلاقة السياسية والاقتصادية مع ألمانيا واتخذت من الإجراءات
ما تتطلبه من مراسم وقوانين مع حالة الحرب، وعندما أعلنت إيطاليا الحرب على
إنجلترا وفرنسا عام 1940 اتخذت مصر منها نفس الموقف التي اتخذته ألمانيا
وتحولت قناة السويس للمرة الثانية إلى ميدان لعمليات الحلفاء العسكرية وكانت ألمانيا
تريد فرض سيطرة إيطاليا على البحر الأبيض المتوسط وقطع سبل اتصال إنجلترا
لمستعمراتها عن طريق قناة السويس⁽²⁾، في حين كانت إيطاليا تطالب بأن تشترك
فعلياً وبنصيب موفور في إدارة القناة ولم تقف على هذا الحال بل طالبت بدولية
القناة.⁽³⁾

وبقيت الدعاية الإيطالية ضد إنجلترا قائمة على قدم وساق تخص مصر على
التقرب من إيطاليا، وتندد بسياسة إنجلترا في مصر، وتطالب بنصيب في إدارة شركة
قناة السويس، وظنت إيطاليا أن مطلبها هذا ليس فيه إساءة للمصريين وإنما فيه كيد

¹ - عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص 7.

² - بدرية علي أحمد عبد العزيز، المرجع السابق، ص 138، 139.

³ - عبد العزيز محمد الشناوي، المرجع السابق، ص 7.



لفرنسا التي كان لها نصيب الأسد في إدارة القناة، فكانت إيطاليا تخشى دائما من أن تغلق القناة في وجه سفنها وفي طريق مواصلاتها. (1)

لقد تغير الجو السياسي الذي اعتادته إنجلترا فالظروف الدولية لم تعد مواتية لها كما كانت في القديم وهددت في قوتها البحرية وفي مركزها في البحر الأبيض المتوسط، (2) وبما أن بريطانيا أصرت على حيادة القناة لنفسها فإن مصر قد ساهمت في الحرب العالمية الثانية مساهمة كبيرة فأصبحت القناة هدفها حربيا خطيرا، حيث شنت عليها دول المحور عدة غارات جوية أسفرت على إغراق عدد كبير من السفن التي تنتمي إلى مختلف الدول.

من أهم هذه العوامل التي كان لها الأثر الأكبر في توجيه سياسة إنجلترا نحو مصر هو موقف إيطاليا من أثيوبيا، فتبنت كل من إنجلترا ومصر ضرورة الوصول إلى تسوية الأمور المتنازع عليها بينهما ووضع علاقتهما على أساس جديد، وكان على مصر أن تقرر موقفها من هذا النزاع المحتوم بين جارتها إيطاليا والحبشة والطريق التي تصل بين الجارتين تمر في أراضي مصر وهي قناة السويس. (3)

وبدخول إيطاليا في الحرب العالمية الثانية إلى جانب ألمانيا أصبح البحر الأبيض المتوسط مغلقا تقريبا في وجه الملاحة التجارية كانت أو حربية فصار طريق رأس الرجاء الصالح هو السبيل الوحيد للاتصال بالشرق وبميادين الحرب في البحر الأحمر وحتى البحر الأبيض المتوسط نفسه. (4)

في هذه الظروف الصعبة وفي هذا التوتر بين دول المحور والحلفاء وجدت مصر نفسها في مركز محفوف بالخطر من ناحية حدودها خاصة وأن موقفها من

¹- محمد مصطفى صفوت، إنجلترا وقناة السويس 1854- 1951، المرجع السابق، ص79.

²- المرجع نفسه، ص77.

³- المرجع نفسه، ص77، 78.

⁴- محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص63.



بريطانيا كان غير واضح بسبب الموقف الدولي الجديد الذي بعث موضوع العلاقات المصرية البريطانية ما زاد الخطر على مصر وفي الوقت حينه كانت إيطاليا تعمل على قدم وساق من أجل تنمية نفوذها وقوتها في أثيوبيا بل طالبت أن يعمل بمركزها في البحر المتوسط ومصر وقناة السويس حساب آخر.

دامت الخلافات والصراعات بين القوى المتحاربة في حوض البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والتي كانت جُلها من أجل بسط النفوذ والسيطرة على الملاحة في البحرين وعلى الطريق الرابط بينهما وهو قناة السويس.

وبعد كفاح وجلاء استطاع الحلفاء أن يكسروا حدة هجوم المحور في موقعة

العلمين الشهيرة على ساحل البحر الأبيض المتوسط في خريف سنة 1942م.⁽¹⁾

ثالثاً: الحرب العالمية الثانية في البحر المتوسط -معركة العلمين-

كانت الحرب العلمية الثانية تشغل في ذلك الوقت ثلاث مسارح رئيسية:

- مسرح الحرب الألمانية الروسية الذي انتهى فصله الأخير بهزيمة الألمان في ستالين غراد، وتراجعهم المر حتى تم استسلامهم في برلين.
- مسرح الحرب الأمريكية اليابانية الذي وضعت نهايته القنبلة الذرية على هورشيما.
- مسرح الحرب في البحر المتوسط الذي قررت مصيره معركة العلمين، وتحول إلى الجبهة الثانية، حيث أنزل الحلفاء قواتهم على الشاطئ الفرنسي وتابعوا زحفهم إلى برلين⁽²⁾.

هذه الاخيرة التي هي موضوع دراستنا والتي نتبين من خلالها مدى الأهمية الإستراتيجية لمصر أو بالأحرى هدف الحرب الذي يكمن في قناة السويس والبحر المتوسط.

¹-محمد رفعت بك، المرجع السابق، ص 63،64.

(2)- السيد فرج، معركة العلمين، دار المعارف، مصر، 1967، ص11.



لتبدأ معركة العلمين في 23 أكتوبر 1942 ودارت بين قوات الحلفاء بزعامة إنجلترا وبين قوات المحور بزعامة ألمانيا وكان سبب المعركة هو فرض قوات الحلفاء سيطرتها على شمال إفريقيا⁽¹⁾، وهي المعركة التي دارت على ثرى مصر وكانت معركة كاملة وفاصلة اندحرت فيها القوات الألمانية والإيطالية، وجلت على شمال إفريقيا، وانتقل زمام الحرب لأول مرة إلى يد بريطانيا وحلفائها⁽²⁾.

وكان قائد القوات الألمانية الجنرال رومل أما القوات البريطانية فكانت بقيادة السير مونتغمري، وسارت المعركة في منطقة العلمين حيث يقول رومل في مذكراته بخصوص هذه المعركة "أنها كانت بحق نقطة التحول في هذا الصراع العنيف كله وأن هذه المعركة غيرت من سير الحرب ضدنا في إفريقيا"⁽³⁾.

لتبدأ معركة العلمين بهجوم منظم بقيادة مونتغمري على القوات الألمانية والإيطالية بقيادة رومل، وكانت هذه القوات متحصنة خلف المناطق المغممة ضد المصفحات على مسافة 60 ميلا من الإسكندرية وانتهت المعركة يوم 4 نوفمبر بهزيمة تامة لجيش المحور⁽⁴⁾.

ليحدثنا رومل عن أحداث سير المعركة في مذكراته قائلا: "لقد واجهنا مدرعات العد والتي وصلت بعددها إلى أكثر من ألف دبابة، بينما كانت دبابتنا تزيد عن 500 من ألمانية وإيطالية وكان لدينا عدد معقول من المدافع بالإضافة إلى أن البريطانيين حققوا سيطرة جوية تامة فوق البحر الأبيض المتوسط واستطاعوا أن يشلوا أي حركة بحرية لنا، نتج عنها أن مخزوننا من الإمدادات كان قليلا"⁽⁵⁾.

(1) - إرفين رومل، مذكرات رومل، مذكرات قادة الحرب العالمية الثانية، تقديم، أيمن محمد عادل، ط1، مكتبة النافذة، دار طيبة للطباعة، الجزيرة، 2007، ص156.

(2) - السيد فرج، المرجع السابق، ص9.

(3) - إرفين رومل، المصدر السابق، ص156.

(4) - السيد فرج، المرجع السابق، ص109.

(5) - إرفين رومل، المصدر السابق، ص156-157.



وكان موقف رومل صعبا جدا مما جعله يتبع خطة واقعية عرفت بحدائق الشيطان وهي عبارة عن كمية هائلة من حقول الألغام بحيث يتعذر اختراقها وإزالتها وبلغ مجموع الألغام التي زرعت في العلمين حوالي مليون نغم⁽¹⁾ إلا أن النصر كان حليفا لبريطانيا وحلفائها.

وبهذا كانت معركة العلمين نقطة تحول في الحرب العالمية الثانية وكانت كما وصفها ونستون تشرشل -"بداية النهاية"-.

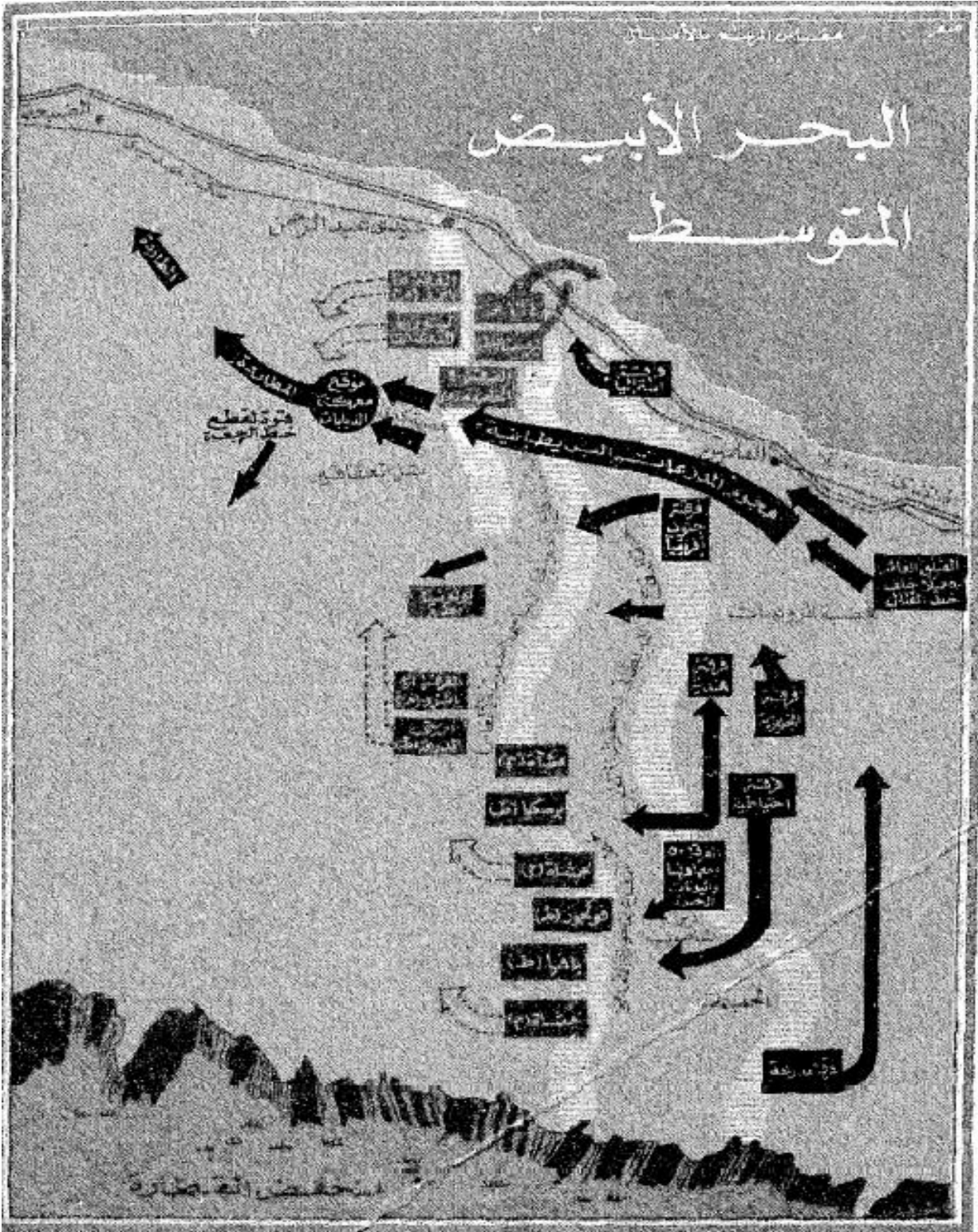
ولقد كانت لمعركة العلمين آثارها في الموقفين العسكري والسياسي كانت بعيدة المدى، فقد أحدثت تأثيرا معنويا بليغا لدى الجيوش والشعوب وقضت على الرهبة التي كانت تتقدم الهجوم الألماني المدرع، كذلك حددت معركة العلمين أمد الحرب ومسرحها الأخير في أوروبا، ونقلت الثقة والأمل من معسكر المحور إلى معسكر الحلفاء وفصلت في شأن اشتباك كبير كان الغرض منه السيطرة على البحر المتوسط وقناة السويس، لتحرك هذه الحرب أذهان المصريين ووجدانهم، وأكدت الأهمية الإستراتيجية لموقع مصر وقناة السويس، لتحي قلوب المصريين في السيطرة الكاملة على أرضهم وقناتهم⁽²⁾.

(1) - شوقي محمد بدران، معركة العلمين وقادتها، المطبعة الفنية الحديثة، 1967، ص159.

(2) - السيد فرج، المرجع السابق، ص10، 11.



معركة العلمين (1)



(1) - السيد فرج، المرجع السابق، ص صورة الغلاف.



خلاصة:

وفي الأخير يمكن القول أن أصل الصراع الدولي الحاصل استهدف السيطرة على البحر المتوسط وقناة السويس هذه الأخيرة التي تعتبر همزة الوصل بين الشرق والغرب، ولتكون أهم نقطة من النقاط التي أدت إلى اندلاع الحرب العالمية الثانية بين الحلفاء والمحور في محاولة لبسط النفوذ على أهم الممرات المائية في العالم من خلال سيطرة بريطانيا وحلفائها على قناة السويس وتأمين مواصلتها إلى مستعمراتها في الهند، بمقابل ذلك أرادت إيطاليا الاشتراك في إدارة شركة القناة لتسهيل مرور سفنها من جنوة إلى البحر الأحمر فمستعمراتها بالصومال والحبشة لتكون معركة العلمين هي بداية لنهاية هذا الصراع.

الختاتمة



الخاتمة :

في نهاية دراستنا التحليلية لموضوع الأهمية الجيو استراتيجية للمضايق البحرية (الصراعات الدولية -قناة السويس أثناء الحرب العالمية الثانية أنموذجا-) نخلص إلى عدة استنتاجات فيما يخص الموضوع أهمها:

- 1- الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمضايق البحرية في الملاحة الدولية.
- 2- أن الموقع الاستراتيجي لمصر من خلال وقوعها وسط القارات الثلاث (افريقيا، آسيا، أوروبا) جعلها تتحكم في طريق التجارة، لكن مع اكتشاف طريق راس الرجاء الصالح ضاعت أهمية هذا الطريق إلى غاية حفر قناة السويس لتعود أهميتها من جديد كما أن هذا الموقع جعلها محل أطماع استعمارية.
- 3- لقد تم بافتتاح قناة السويس للملاحة انجاز مشروع وصل البحرين قديم العهد - البحر المتوسط والبحر الأحمر- وقد احتل يوم 20 نوفمبر 1869 وهو تاريخ هذا الحدث مكانة بارزة بين جميع الأحداث التاريخية العامة، وشهدنا بعد حفر القناة نهاية " البحيرة المتوسطية "حسب قول فرناند بروديل *fernand brandil*، كما شهدنا بداية تغير جغرافي كبير في حركة التجارة الدولية.
- 4- حفر القناة بدماء مصرية أزهدت بنظام السخرة.
- 5- على الرغم من الصعوبات التي واجهها فردناند دي لسيبيس في فتح القناة إلا أنه ثابر من أجل تحقيق طموحاته في استكمال المشروع.
- 6- سوء التسيير من قبل حكام مصر والذين عرفوا ببذخهم الزائد أفقد مصر أسهمها في قناة السويس.
- 7- التنافس الاستعماري الفرنسي البريطاني على أسهم مصر في قناة السويس، لتكون بريطانيا السبابة لذلك بشراء الأسهم واحكام السيطرة على قناة السويس لا سيما باحتلال مصر سنة 1882.



8- في إطار السيطرة على تجارة الشرق وحماية الممتلكات التجارية، ظهر تنافس شديد بين فرنسا وبريطانيا ليحتدم الصراع ويتوسع ليشمل الدول الأوربية الأخرى منها إيطاليا ورغبتها في استرجاع أمجاد روما في البحر المتوسط، لتسعى كل منهم السيطرة على المنافذ البحرية في البحر المتوسط والأحمر واحتكار التجارة لنفسها وتأمين طرق مواصلاتها.

9- استمرار الصراع بين هذه الدول، حيث بقيت كل منها تسعى للرد على الأخرى لكن هذا الصراع لم يأخذ طابعا عسكريا بل تحول إلى تنافس سياسي وذلك من خلال التوغل الاستعماري في الأراضي الأفريقية وتجلي هذا التنافس في السيطرة على أهم المناطق الاستراتيجية للبحر الأحمر والبحر المتوسط.

10- تصعيد الصراع واشتداد التنافس باندلاع ح. ع. II، ودخول إيطاليا الحرب إلى جانب ألمانيا ضد فرنسا وبريطانيا وحلفائها نكاية بهما لما حصدته في الحرب العالمية الأولى.

11- الأهداف الحقيقية لهذا الصراع في محاولة السيطرة على البحر المتوسط وقناة السويس.

12- معركة العلمين التي كانت نقطة التحول في الحرب العالمية الثانية-بداية النهاية- على كل الأصعدة ونقل الحرب إلى أوروبا.

13- تعد معركة العلمين من أهم المعارك الكبرى في التاريخ لما ظهر فيها من صور جديدة للحرب.

قائمة المصادر

والمراجع



قائمة المصادر والمراجع:

1- المعاجم

1. ابن منظور، معجم لسان العرب، ج1، دار الصادر، بيروت، 2956.

2- المصادر

1. إرفين رومل، مذكرات رومل، مذكرات قادة الحرب العالمية الثانية، تقديم، أيمن محمد عادل، ط1، مكتبة النافذة، دار طيبة للطباعة، الجزيرة، 2007.
2. جورج يانج، تاريخ مصر من عهد المماليك إلى نهاية حكم إسماعيل، ط2، تعريب، علي أحمد شكري، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996.

3- المراجع بالعربية

1. أحمد طبريين، تاريخ المشرق العربي المعاصر، جامعة دمشق، المطبعة الجديدة، 1985-1986.
2. إسماعيل أحمد ياغي، تاريخ العالم الإسلامي الحديث والمعاصر، قارة افريقيا، ج2.
3. ألبرت فارمان، مصر وكيف غدر بها، تر، عبد الفتاح عنایت، مراجعة، علي جمال الدين عزت، المؤسسة المصرية العامة.
4. ألفريد بلنت سكاون، التاريخ السري لاحتلال إنجلترا مصر، راجعه، محمد عبده، مكتبة الآداب، القاهرة، 2008.
5. إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا (من سنة 1863 إلى سنة 1879)، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة 2012.
6. أنجلو سماركو، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها وفقا للوثائق المصرية الأوروبية غير المنشورة، ط1، تر، ولاء عفيفي عبد الصمد وآخرون، مراجعة، حسن محمد، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2015.

7. ايف لاکوست، الجغرافيا السياسية للمتوسط، ط1، تر، زهيدة درويش جبور، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث (كلمة)، الإمارات العربية المتحدة، 2010.
8. إيناس محمد البهيجي، مصر في عهد الخديوي إسماعيل، مركز الكتاب الأكاديمي، 2017.
9. تيودور روثوستين، تاريخ مصر قبل الاحتلال البريطاني وبعده، تعريب، علي أحمد شكري، مكتبة الهلال، مصر، 1927.
10. جاد طه، معالم تاريخ مصر الحديث والمعاصر، دار الفكر العربي، كلية الآداب، جامعة عين شمس.
11. جرجي زيدان، تاريخ مصر الحديث من الفتح الإسلامي إلى الآن، مع فدلکة في تاريخ مصر القديم، ط1، ج2. مكتبة مدبولي، القاهرة، 1999.
12. جلال أمين، قصة الاقتصاد المصري في علاقته بالعالم من محمد علي إلى حسني مبارك، ط1، دار الشروق، القاهرة، 2012.
13. جلال يحيى، المدخل إلى العالم العربي الحديث، كلية العلوم الإنسانية، جامعة أسيوط، دار المعارف، مصر، 1985.
14. جلال يحيى، المدخل إلى تاريخ العالم العربي الحديث، دار المعارف، مصر، 1965.
15. جورج حلیم كيرلس، قناة السويس من القدم إلى اليوم، ط3، تقديم، محمد عزت عادل، دارالمعارف، القاهرة.
16. جيستاف نيقول، ماريوس فونتان، افتتاح قناة السويس (رحلة الملوك، رحلة رائعة عبر خليج السويس)، ط1، تر، عباس أبو غزالة، الهيئة العامة لشؤون المطابع الاميرية، القاهرة.
17. حسين جلال، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (1869-1882م)، ط1، المطبعة المصرية، الإسكندرية، 1979.

18. خالد الأسمر، جوسياسية المضايق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب (2003-2018)، ط1، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا، 2019.
19. رأفت الشيخ، تاريخ العرب المعاصر، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 1996.
20. رأفت غنيمي الشيخ، التاريخ المعاصر للأمة العربية الإسلامية 1416-1992، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1991.
21. رجب حراز، التوسع الإيطالي في شرق إفريقيا وتأسيس مستعمرتي أرتيريا والصومال، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1960.
22. رجب حراز، المدخل إلى تاريخ مصر الحديث من الفتح العثماني الى الاحتلال البريطاني 1517-1882، دار النهضة العربية، 1970.
23. روبير سوليه، مصر ولع فرنسي، تر، لطيف فرج، مكتبة الأسرة، 1999.
24. رياض الصمد، تطور الأحداث الدولية في القرن العشرين، المؤسسة الجامعية للنشر، بيروت، 1999.
25. السيد فرج، معركة العلمين، دار المعارف، مصر، 1967.
26. شحاتة عيسى إبراهيم، الكتاب الأسود للاستعمار البريطاني في مصر، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2015.
27. شوقي عطا الله الجمل، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر (1863-1879)، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، 1959.
28. شوقي محمد بدران، معركة العلمين وقادتها، المطبعة الفنية الحديثة، 1967.
29. عبد الحميد البطريق، التيارات السياسية المعاصرة 1815-1970، دار الفكر العربي، القاهرة، 1996.

30. عبد الرؤوف أحمد عمرو، قناة السويس في العلاقات الدولية 1869-1883، الهيئة العامة المصرية العامة للكتاب.
31. عبد العزيز عمر، تاريخ المشرق العربي (1516-1922)، دار النهضة العربية، بيروت.
32. عبد العزيز محمد الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2010 .
33. عزيز خانكي بك، قناة السويس، نبذة تاريخية ومالية، المطبعة المصرية، مصر.
34. عمر الاسكندري، سليم حسن، تاريخ مصر من الفتح العثماني إلى قبيل الوقت الحاضر، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، مصر، 2012.
35. كامل الشريف، المقاومة السرية في قناة السويس، ط3، دار الوفاء، القاهرة، المنصورة مكتبة المنار، الأردن، الزرقاء، 1987.
36. محمد أبو نصير وآخرون، قناة السويس، حقائق ووثائق، سلسلة اخترنا لك، القاهرة.
37. محمد رفعت بك، التيارات السياسية في حوض البحر الأبيض المتوسط، لجنة البيان العربي، مصر، 1949.
38. محمد صبري، تاريخ مصر من محمد علي إلى العصر الحديث، ط2، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996.
39. محمد عبد الرحمن البرج، قناة السويس وأهميتها الإستراتيجية وتأثيرها على العلاقات البريطانية المصرية، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1968.
40. محمد محمود السروجي، دراسات في تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 1998.

41. محمد مصطفى صفوت، الاحتلال الإنجليزي لمصر وموقف الدول الكبرى إزاءه، دار الفكر العربي، مصر، 1952.
42. محمد مصطفى صفوت، إنجلترا وقناة السويس 1854-1951 الجمعية الملكية للدراسات التاريخية، مكتبة أدوات البحث التاريخي والوثائق والنصوص، مطابع رمسيس، الاسكندرية، 2017 .
43. محمود أبو النصر، قناة السويس، ملحمة شعب.... وحلم أجيال، مركز تطوير المناهج والموارد التعليمية، جمهورية مصر العربية، 2014، 2015.
44. محي الدين جمال، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
45. مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، تاريخ القناة ومشكلاتها المعاصرة، ج1، مطبعة مصر، القاهرة، 1952.
46. نتالي مونتل، حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ، دراسة في تاريخ ممارسة التقنية، ط1، تر، عباس أبو غزالة، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2005.
47. الهادي أبو لقمة، محمد الأعور، الجغرافيا البحرية، ط2، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، الجماهيرية العربية الليبية، 1999.
48. وهيب ابي فاضل، موسوعة علم التاريخ والحضارة (العالم من مؤتمر فينا حتى الحرب العالمية الأولى)، ط1، ج4، دار نوبليس، 2003.
49. ويليام شيرر، تاريخ ألمانيا هتلرية، ج2، تر، خيرى حماد، مكتبة المتنبى، بغداد، 1963.
50. ياسر قطامش، مصر صور لها تاريخ (1805-2005)، ط1، مكتبة الدار العربية، 2007.

4- المراجع بالفرنسية

1. *John Bagot Glubb, Britain and the arabs, a study of fifty years 1908, 1958, london, haddar and stoughton, 1959*

5- المجلات والدوريات:

1. وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، (دمشق، سوريا)، العدد 4، المجلد 27، 2011.
2. سامي صالح الصياد، التنافس البريطاني الفرنسي على شراء أسهم مصر في قناة السويس 1875 والموقف الدولي منه، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، العدد 1، المجلد 15، كانون الثاني، 2008.
3. وفاء شطا وآخرون، قناة السويس الجديدة، دراسة تحليلية، دورية نصف سنوية، مدير التحرير أشرف غازي، الإدارة العامة لمركز المعلومات للنشر والترجمة.
4. باشل منصور، مجلة جامعة القدس المفتوحة للأبحاث والدراسات، (الموقف القانوني من استعمال إسرائيل وإيران، قناة السويس في مجال اندلاع أي عمليات حربية بينهما)، العدد، 32، كلية القانون، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين.
5. عصام خليل محمد إبراهيم الصالحي، الصراع الاستعماري البريطاني الإيطالي في البحر المتوسط والأحمر (1936-1938)، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 88، مجلد 2، قسم التاريخ، كلية الآداب، الجامعة العراقية، العراق، 2015.
6. حسن زغير حزيم، النشاط الاستعماري الإيطالي (1870-1885م)، مجلة الآداب، العدد 120، كلية التربية، قسم التاريخ، الجامعة المستنصرية، مارس، 2017.
7. خليل إبراهيم المشهداني، مروان فاضل حسين الشمري، مصطفى كامل ومواقفه الوطنية، مجلة دراسات في التاريخ والآثار، العدد 50، 2015.

6- الرسائل الجامعية:

1. أمال إبراهيم محمد، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن 19، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الدول العربية، مصر، 1987.
2. بدرية علي سعيد أحمد عبد العزيز، الآثار السياسية والاقتصادية لقناة السويس في الفترة (1889-1956)، بحث مقدم لنيل درجة ماجستير الآداب في التاريخ، قسم التاريخ، كلية الدراسات العليا، جامعة شيندي، 2016.
3. زهرة مناصرية، حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، الجزائر، (2014، 2015).
4. سامي صالح محمد الصياد، الصراع البريطاني-الفرنسي على مشروع قناة السويس 1854-1869، أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث، كلية الآداب، جامعة بغداد، 2006.
5. مروان بوزكري، التنافس الانجليزي على المغرب بالأقصى (1873-1905)، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، الجزائر، 2010.
6. نعيمة فضيلة، أنظمة المرور في البحر، شهادة ماجستير في القانون، فرع النشاطات البحري والنشاطات الساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

7- المواقع الإلكترونية

1. الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، التعريف بأهم المضائق والممرات البحرية في العالم، <http://www.politics.dz.com>،
2. <https://www.google.com/amp/s/m.youm7.com>.
3. صلاح الدين الدهني. m.arobi 21.com.
4. <https://www.marefa.org/%>

فهرس

المحتويات



مقدمة أ

الفصل التمهيدي

تعريف المضائق البحرية، أنواعها وأهميتها.

أولاً: تعريف المضائق البحرية 07

ثانياً: أنواع المضائق البحرية 09

ثالثاً: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمضائق البحرية 12

الفصل الأول

السويس مشروع قناة بحرية

تمهيد 21

أولاً: تعريف قناة السويس 22

ثانياً: حفر فرنسا للقناة والموقف البريطاني منه 25

ثالثاً: افتتاح القناة وخصائصها 35

رابعاً: أزمة الديون والتدخل الأجنبي 39

- خلاصة 49

الفصل الثالث

اندلاع ح ع II ودور قناة السويس في الصراعات الدولية

- تمهيد: 68

أولاً: الصراع الدولي في حوض البحر المتوسط والأحمر 1936-1938 69

ثانياً: دور قناة السويس في الصراعات الدولية أثناء ح.ع. II 78

ثالثاً: مسرح الحرب في البحر المتوسط - معركة العلمين - 80

- خلاصة 84

خاتمة 85

قائمة المصادر والمراجع 88

فهرس المحتويات 97

ملخص الرسالة:

يتضمن محتوى هذه الدراسة المعنونة بـ: الأهمية الجيو إستراتيجية للمضايق البحرية (الصراعات الدولية- قناة السويس أثناء الحرب العالمية الثانية أنموذجا) مدى أهمية الممرات المائية بالنسبة للتجارة الدولية وسيطرة القوى الكبرى على أهم المنافذ البحرية الرئيسية لضمان حرية الملاحة لسفنهم، من بينها قناة الملاحة البحرية-قناة السويس- التي شقت بدماء مصرية، لتشهد هذه الأخيرة على صراعات عديدة للسيطرة عليها، ليتأجج هذا الصراع باندلاع الحرب العالمية الثانية التي زادت من حدته وذلك لإحكام بريطانيا وفرنسا قبضتهما على مستعمراتهما في إفريقيا وآسيا، وقد ظهر ذلك جليا بدخول إيطاليا الحرب إلى جانب ألمانيا محاولة بذلك استرجاع أمجاد الإمبراطورية الرومانية العتيقة، ودارت رحى هذه الحرب بين قطبين هما: قوات الحلفاء ودول المحور، كان الغرض منها السيطرة على البحر المتوسط وقناة السويس لتكون معركة العلمين سنة 1942 هي الفيصل بانهزام دول المحور ونصر عظيم للحلفاء، هذه المعركة التي اعتبرت نقطة التحول في الحرب العالمية الثانية، ليذهب المنتصر والمهزوم وتتأكد سيادة مصر.

Résumé de l'étude

Le contenu de cette étude, qui s'intitule: L'importance géostratégique des détroits maritimes (conflits internationaux, canal de suez pendant la seconde Guerre mondiale comme modèle), inclut l'importance des voies navigables pour le commerce international et le contrôle des grandes puissances sur les principaux ports maritimes les plus importants pour assurer la liberté de navigation de leurs navires, ces ports en faisaient partie. Le canal de navigation maritime - le canal de suez - qui a été versé avec du sang égyptien, ce dernier est témoin de nombreux conflits pour le contrôler, ce conflit est alimenté par le déclenchement de la seconde Guerre mondiale, qui a augmenté son intensité en raison des décisions de la Grande-Bretagne et de la France leur emprise sur leurs colonies en Afrique et en Asie, et cela était évident par l'entrée de l'Italie dans la guerre aux côtés de l'Allemagne, essayant de restaurer les gloires de l'ancien Empire romain, Et cette guerre s'est déroulée entre deux pôles : les forces alliées et les puissances de l'Axe, dont le but était de contrôler la Méditerranée et le canal de Suez, de sorte que la bataille d'El Alamein en 1942 a été le facteur décisive dans la défaite des puissances de l'Axe et une grande victoire pour les Alliés. Elle était considérée comme le tournant de la seconde Guerre mondiale, pour que le vainqueur et le vaincu partent, et pour confirmer la souveraineté de l'Égypte.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد بوضياف بالمسيلة



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم: التاريخ

المرجع: القرار الوزاري رقم: 933 المؤرخ في: 28 جويلية 2016 المحدد للقواعد المتعلقة بالوقاية من السرقات العلمية ومكافحتها

تصريح شرقي

خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز البحث

أنا الممضي أدناه،

السيد(ة): نينا خان ساسية

الصفة: طالب، أستاذ باحث، باحث دائم:

الحامل (ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 034428

والصادرة بتاريخ: 19 - 02 - 2013

عن دائرة: المسيلة

المسجل (ة) بكلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم: التاريخ

والمكلف (ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة دكتوراه)، عنواتها:

الأسئلة الجوهرية استراتيجيات محمد المصطفى الجري

الصراعات الدولية - قناة الموسي أثناء ٤٤٤٤ لا أمو خجا

أصرح بشرفي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في

إنجاز البحث المذكور أعلاه: 2000، 2020

التاريخ: 20 أكتوبر 2020

إمضاء المعني



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد بوضياف بالمسيلة



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم: ...البيئات والبحوث...

المرجع: القرار الوزاري رقم: 933 المؤرخ في: 28 جويلية 2016 المحدد للقواعد المتعلقة بالوقاية من السرقات العلمية ومكافحتها

تصريح شرفي

خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز البحث

أنا الممضي أدناه،

السيد(ة): بوضياف شيماء

الصفة: طالب، أستاذ باحث، باحث دائم: طالبة

الحامل (ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 046271

والصادرة بتاريخ: 2013/10/31

عن دائرة: المشال ولاية المسيلة

المسجل (ة) بكلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم: البيئات والبحوث

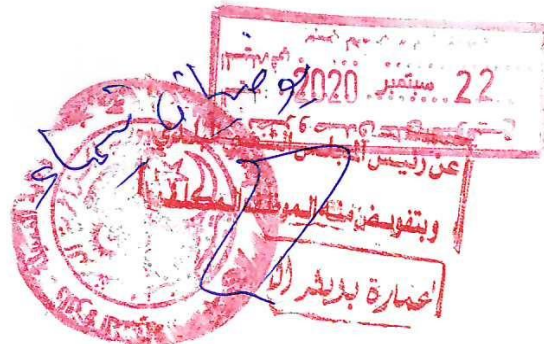
والمكلف (ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة دكتوراه)، عنونها:

مذكرة حاسية، الأهمية الجوانب الاستراتيجية للمصنوق التجريبية (الصرعات الدولية - قناة السويس أثناء الحرب العالمية الثانية المتوترا)

أصح بشرفي أي ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 22 سبتمبر 2020

إمضاء المعني



خاتمة الطبع

الحمد لله الذي أنزل على عبده الكتاب وجعله تبصرة لأولي الألباب، قرآنا عربيا، غير ذي عوج، لا شبهة فيه ولا ارتياب والصلاة والسلام على سيدنا محمد المبعوث بأفضل كتاب وعلى آله والأصحاب الذين ألهمهم تفسيره ونزوله بأوضح الأسباب ولقنهم الحجة وفصل

الخطاب، صلاة وسلاما دائمين ومتلازمين إلى يوم المآب وبعد:

فقد تم بحمد الله وحسن توفيقه طبع مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في تاريخ الوطن

العربي المعاصر بعنوان:

الأهمية الجيواستراتيجية للمضايق البحرية (الصراعات الدولية - قناة السويس أثناء الحرب العالمية الثانية أنموذجا)

للطالبتين

- بن غانم سامية

- بوضياف شيماء

المسيلة في:

٦ صفر ١٤٤٢ هـ

الموافق لـ : 23- سبتمبر 2020.