



جامعة المنصورة

كلية الآداب

—

ألمانيا وأهمية قناة السويس الإقتصادية والتجارية (١٩١٤ – ١٩٤٥م)

إعداد

الدكتورة/عزة المتولي أحمد المتولي

حاصلة علي دكتوراة في الآداب

تخصص تاريخ حديث ومعاصر

مجلة كلية الآداب – جامعة المنصورة

العدد الثالث والستون – أغسطس ٢٠١٨

ألمانيا وأهمية قناة السويس الاقتصادية والتجارية

(١٩١٤ - ١٩٤٥م)

د/عزة المتولي أحمد المتولي

فقد أصبح هذا الإمتياز سارياً . حتى حصلت بريطانيا على ٤٤% من أسهم الشركة . وإزدادت ربحية بريطانيا فقد تضاعفت قيمة الأسهم بمقدار ١٢,٥ مرة من قيمتها وبذلك حصلت بريطانيا على ربح قدره ٤٣ مليون جنيه . (٣)

وفى أوائل عام ١٩١٠ م شغل مشروع مد إمتياز قناة السويس ، فكر الرأى العام ؛ وذلك لأنها كانت تتصل بحياة البلاد المالية والسياسية . فقد كان المستشار المالى البريطانى مستر (بول هارفى) Mr Pull Harvey يفكر فى وسيلة يسد بها حاجة البلاد المالية ، وبذلك دخل فى مفاوضة مع شركة القناة، لمد إمتيازها أربعين عاماً ، وكان هذا فى مقابل أربعة ملايين من الجنيهات وجزء من الأرباح تبدأ من عام ١٩٢١ م، حتى عام ١٩٦٨ م ، تدفع للحكومة المصرية. وظل هذا المشروع فى الخفاء لمدة عام من عرضه . مما أثار هذا غضب الزعماء المصريين، وخاصة الزعيم محمد فريد ، إذ قال الزعيم فى ختام أول مقالة له عن هذا المشروع : " كيف يجوز لهذه الحكومة أن تتساهل فى أمر إطالة أمد الشركة مع علمها أن هذه القناة كانت السبب فى ضياع إستقلال مصر وكل مصرى حر يتوق لأن يراها ملكاً لمصر ، حتى لا يبقى لأوروبا وجه للتداخل فى أمورنا خصوصاً وأن لإنجلترا ما كان لمصر فيها من الأسهم ، وهى

تمهيد :

تعتبر قناة السويس ، من وجهة النظر الدولية طريقاً مائياً لجميع الدول المتحاربة ، وذلك بناء على إتفاقية ١٨٨٨ . وفى عام ١٩١٤م كانت مفتوحة لجميع السفن المارة بها ، وبذلك ظلت السفن الألمانية التجارية فيها بالرغم من التحذيرات التى وجهت إليها من قبل بريطانيا . فلم يحدث فى بداية الحرب العالمية الأولى أن أسرت أو هوجمت أى سفينه فى القناة وخاصة السفن الألمانية ، حيث كان لها حرية الملاحة فيها إلى أن تغادرها . وإتخذت بريطانيا الترتيبات اللازمة لمنع أى إضرار بالسفن التى تمتلكها دول الحلفاء طالما وجدت فى منطقة القناة . وبمجرد أن تغادرها كانت هناك ثمة ترتيبات خاصة تمنع السفن المعادية (أى التابعة لألمانيا على وجه التحديد وباقى دول المحور) من إلحاق أى ضرر بمصالح الحلفاء أو أملاكهم فى مصر . (١)

غير ان الحكومة المصرية إتخذت موقف الحياد التام ، ومعاملة السفن المحاربة (التابعة لدول المحور) وفق ما تقتضى إليه معاهدة ١٨٨٨ ، فأصدر مجلس الوزراء فى ٣ أغسطس بعض التعليمات التى تتبع مع سفن دول المحور الموجودة الموجودة بالقناة وموانئها . (٢)

حينما حصلت شركة القناة على ترخيص من الإمبراطورية العثمانية منذ ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ ،

. فقد أصدر مجلس الوزراء المصرى فى ٣ أغسطس ١٩١٤ م بعض التعليمات التى تتبع مع سفن دول المحور الموجودة بقناة السويس (٣) وعند نشوب الحرب بين بريطانيا وألمانيا ، فقد أصدرت الحكومة المصرية بعض التعليمات الخاصة بالسفن الألمانية التى تدخل أو تخرج من ميناء قناة السويس ، وتم نشر هذه التعليمات فى المحافظات وجهات السلطة المصرية وثور قناة السويس . (٦)

وفى ٥ أغسطس ١٩١٤ ، أصدرت الحكومة المصرية قراراً بشأن الدفاع عن القطر المصرى ، وتنظيم حركة السفن التجارية وشحناتها فى الموانئ المصرية ، وخاصة فيما يتعلق منها بالسفن التجارية الألمانية ، وما تحمله من مهربات . فقد تضمنت المادة الثالثة عشر من هذا القرار : " القوات البحرية والحربية التابعة لصاحب الجلالة البريطانية يجوز لها أن تباشر جميع حقوق الحرب فى الموانئ المصرية أو فى أرض القطر المصرى من سفن حربية أو مراكب تجارية أو بضائع يجوز إحالة النظر فيه على إحدى محاكم الغنائم البريطانية " . (٧)

فى حين قررت المادة العشرون من هذا القرار ما يلى : " أن تسرى أحكام هذا القرار فيما يتعلق بالموانئ الواقعة فى مدخلى قناة السويس " ، مع التعديلات الأتية :

أ - السفن التجارية التى مرت أو تريد المرور فى القناة مهما كانت جنسيتها لها تمام الحرية فى أن ترسو فى الموانئ المذكورة ، على شرط أن يحدث المرور فى القناة والسفر من

تبلغ ثلث المجموع ، إن فائدة هذه الإطالة المادية والسياسية ، تعود على إنجلترا ، إذ تصبح صاحبة القول فى القناة لمدة مائة سنة تبتدى من الآن ، وتنتفع بفائدة سهومها طول هذه المدة ، مقابل ما تأخذة الخزينة المصرية ، من النصيب القليل بالنسبة لما يعود عليها من الريح الكثير لو إنتظرت هذه السنين الباقية . فهذه المسألة من المسائل الحيوية لمصر والأمة تنتظر من الوزارة أن لا تتساهل فيها تساهلها فى مشترى خط حديد الواحات الغربية ، إنقاذاً لشركة إنجليزية من الإفلاس ، حتى لا تضحي مصالح القطر المالية والسياسية خدمة للحكومة الإنجليزية..... نظراً لخطورة مسألة قناة السويس إجتمعت اللجنة الإدارية للحزب الوطنى مساء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ م ، وتفاوضت فيما يجب إتخاذة إزاء هذه المسألة " . (٤)

وشرعت شركة القناة فى تطبيق مبدأ الحياد التام فى معاملة السفن التجارية التى تمر بها ، فقد أعلن رئيس الشركة فى جلسة لمجلس إدارة القناة ، أن واجب الشركة الأهم ، وهو أن تعلن وتحمى بوسائلها المتاحة حرية العبور فى قناة السويس ، وهذا واجب عليها ، لهذا أصدرت فعلاً التعليمات إلى الإدارة المصرية فى مصر لتنفيذها. (٥)

١ - الأهمية الاقتصادية للقناة :

بينما إتخذت الحكومة المصرية موقف الحياد التام فى الحرب العالمية الأولى وعاملت السفن التجارية التابعة لدول المحور ؛ خاصة السفن الألمانية ، وفق ما تقتضى إليه معاهدة ١٨٨٨ م

من الموانئ المصرية كل سفينة من السفن المحايدة تكون هي ذاتها من المهربات الحربية طبقاً لتعريف المهربات ، والذي أقر عليه صاحب الجلالة البريطانية . أو أن يكون بها مهربات حربية ، أو أن تكون قائمة بتأدية خدمة للعدو (ألمانيا) تتنافى مع أحكام الحياد .^(٩)

وبقيام الحرب بين بريطانيا وألمانيا ، فقد بدأت الإعتبارات الحربية تلعب دورها ، وخاصة تجاه سفن دول المحور في حالة وجودها بمنطقة قناة السويس . ففي بداية الحرب ، حجزت السلطات المصرية على بعض السفن الألمانية التجارية في ميناء بورسعيد ، وهي قادمة من البحر المتوسط ، وتم هذا الإجراء بأمر من قبل السلطة البريطانية في مصر . وتم نزع أجهزة اللاسلكى منها ؛ حتى لا تقوم برصد تحركات السفن البريطانية .^(١٠) وبمقتضى قرار الحكومة المصرية فى ٣ ، ٥ أغسطس ١٩١٤ ، أعطيت بعض

من هذه السفن (التابعة لدول المحور) حق المرور فى قناة السويس ، على الرغم من منع بعضها المرور فى هذه القناة ، وأعطى لها مطلق الحرية فى أن تغادرها متجهة إلى عرض البحر المتوسط . غير ان هذه السفن فضلت المرابطة بموانئ قناة السويس ؛ والتي على وجه التحديد منها السفن الألمانية . وذلك خشية من أن تسيطر عليها أساطيل الحلفاء . غير أن الحكومة المصرية ضغطت على هذه السفن بالخروج من منطقة القناة ، ولكنها سرعان ما وقعت تحت سيطرة السفن البريطانية بعد خروجها من منطقة القناة ، وإقتادتها إلى ميناء الإسكندرية تمهيداً

الميناء الذى فى أحد مدخلها بصورة طبيعية وبدون تأخير فى الزمن المحدد لها .

ب - يجوز لهذه السفن أن تأخذ من اللوازم بما فيها من الفحم ما يكون معقولاً أنها تحتاج إليه لأجل السفر الذى قامت من أجله .

ج - البضائع التى مرت من القناة مهما كان نوعها يجوز نقلها من سفينة إلى أخرى فى الميناء .

د - يكون تفسير المادة الثالثة عشر من هذا القرار طبقاً لإتفاقية قناة السويس المبرمة فى ٢٠ أكتوبر ١٨٨٨ .^(٨)

ونظراً لنشوب الحرب العالمية الأولى بين كل من بريطانيا وألمانيا ، فقد تغير الوضع نسبياً بالنسبة للسفن التجارية الألمانية على وجه الخصوص ، والسفن التابعة لباقي دول المحور . وذلك نظراً لوجود جيش القوات البريطانية فى القطر المصرى، قد يجعل هذا القطر عرضةً لهجوم أعداء بريطانيا (يقصد بهم ألمانيا وتركيا) ، لهذا فقد إتخذت الحكومة المصرية بعض الإجراءات ، فقد نصت المادة السابعة ، بأنه لا يجوز تصدير أى صنف من أصناف البضائع مهما كانت من جميع ثغور القطر المصرى إلى أى ثغر ألماني ، وكذلك تبادل البضائع المصرية مع البضائع الألمانية فى منطقة قناة السويس أو إحدى الثغور المصرية . ونصت المادة الثامنة أيضاً : على أنه لا يجوز لأية سفينة ألمانية مبارحة أحد الموانئ المصرية ما لم يكن الموظف المختص قد تحقق من أنه لم تقع أية مخالفة . هذا إضافة إلى المادة التاسعة ، والتي أقرت : أن تحجز فى أى ميناء

تطبيق أحكام المعاهدة على السفن التي تقصدها للمرور ، بصفة إعتبارها موانئ عادية لا تفترق عن الموانئ المصرية الأخرى كالأسكندرية. أما بالنسبة للسفن التي تلجأ إليها دون أن تتوى عبور القناة ، فلا يكون لأحكام المعاهدة أى أثر عليها . ومن ناحية أخرى فقد إعتبرت موانئ بورسعيد والسويس موانئ محاربة ، على أساس أن مصر أصبحت دولة حليفة لبريطانيا فى الحرب . على الرغم من أنه من الناحية القانونية كانت مصر فى نظر المجتمع الدولى جزءاً من الدولة العثمانية التى لم تكن قد دخلت الحرب ضد بريطانيا . (١٣)

ولم يكن لبريطانيا على الأراضى المصرية أى سلطان ، غير أن هذه الأوضاع تغيرت بمجرد أن أعلنت تركيا إنضمامها بجانب ألمانيا فى هذه الحرب ، وبذلك إنتهزت بريطانيا الفرصة لتعلن سيطرتها على مصر من خلال إعلان الحماية البريطانية عليها ، وبذلك سقطت القبضة التركية على مصر ن وأصبحت بريطانيا هى الدولة الوحيدة المستفيدة من هذا الموقف .

على الرغم من الإجراءات التى إتبعتها الحكومة المصرية تحت إشراف السلطة البريطانية فى منطقة القناة . غير أنه كانت هناك بعض السفن التابعة لدول المحور ، والتى تسببت فى إرتكاب بعض الأعمال العدائية بالقناة ، فقد حجزت الحكومة المصرية على هذه السفن، وذلك لأن السلطة البريطانية لا تقر التمتع بحق حرية دخول وإستخدام القناة لمدة غير محددة . وعلى هذا فقد كان للحكومة المصرية الحق التام فى الخطوات

لتقديمها لمحكمة الغنائم البريطانية . وبالفعل تم عرض هذه السفن على محكمة الغنائم فى أشهر يناير ، وفبراير ، ومارس من عام ١٩١٥ . وبذلك خرقت السلطة البريطانية بنود معاهدة ١٨٨٨ م وتم تفسير بنود هذه المعاهدة من قبل محكمة الغنائم فى ٢٣ أكتوبر ١٩١٥م، على أنها (معاهدة ١٨٨٨) لا يقصد منها إعطاء السفن ملجأ غير محدود داخل القناة أو موانئها. (١١) بل تقصد فقط أن تضمن لها حرية المرور على الدوام عبر هذا الطريق ، وأضافت أن موانئ القناة التى إحتمت فيها سفن دول المحور ليست موانئ كبيرة محايدة ؛ وإنما موانئ مصرية . وبما أن مصر أصبحت حليفة لبريطانيا فى هذه الحرب ، فإن هذه السفن يسرى عليها كما لو كانت فى قناة السويس ، وما يسرى عليها أيضاً كما لو كانت بميناء الأسكندرية . وبذلك قررت محكمة الغنائم أنها ليست حارسة لمعاهدة ١٨٨٨ م ، وليس من واجبها ولا من إختصاصاتها أن تقرر جزاءات على مخالفة أحكام هذه المعاهدة . (١٢)

على الرغم من ذلك فإن كلاً من الحكومة البريطانية ، وكذلك محكمة الغنائم ، إجتهدتا فى التوفيق بين أحكام معاهدة ١٨٨٨م ، ومقتضيات الحرب العالمية الأولى ، أخذة فى إعتباراتها مصلحة بريطانيا أولاً ، وتفسيرها ما نصت عليه هذه المعاهدة ، وما أغفلته بما يتفق مع هذا الصالح . وبصفة بمرابطة السفن التجارية لأجل غير مسمى ، غير ان هذه المحكمة قد جنحت إلى تخريج صفين لموانئ مدخلى القناة بإعتبارها موانئ تخص المرور بهذا الطريق . ومن هنا تم

التي إتخذتها لطرد كل السفن المعادية التي بقيت بموانئ القناة مدة طويلة . (١٤)

وبمجرد أن دخلت بريطانيا الحرب ضد ألمانيا ، فقد إنعقد مجلس النظار المصرى برئاسة رئيس الوزراء حسين رشدى ، وأصدر بيانه فى ١٥ أغسطس ١٩١٤ ، الذى يقضى بمنع أى نوع من الإتصال أو الإتفاق مع الحكومات التى تقف فى الحرب ضد بريطانيا (تركيا وألمانيا) . (١٥) كما نص هذا البيان على أن القوات البحرية والحربية التابعة لبريطانيا ، لها الحق فى مصادرة سفن دول المحور وإحالتها إلى محكمة الغنائم فى الأسكندرية . (١٦)

بينما خرقت بريطانيا حياد القناة فى عام ١٩١٤ ، أثناء الحرب العالمية الأولى، إذ أغلقت القناة فى وجه السفن التجارية التابعة لدول المحور - خاصة ألمانيا وتركيا - ومنعتها من المرور فى القناة ، وأقامت مراكز للمراقبة عند مدخلها ، وأعطت لنفسها الحق فى تفتيش السفن ، وذلك للتأكد من أنها لا تحمل ممنوعات حربية لصالح دول المحور . هذا الأمر الذى دعى تركيا لمساندة ألمانيا ، وإتقت الدولتان - تركيا وألمانيا - على الهجوم على القناة فى ٣ فبراير ١٩١٥ ، ومن ثم تلى ذلك محاولات من هاتين الدولتين لبث الألغام بمنطقة القناة. (١٧)

ففى الثالث من أغسطس ١٩١٤ م ، بعد نشوب الحرب ، وقبيل إشتراك إنجلترا وفرنسا فيها ، فقد أعلن رئيس شركة القناة فى جلسة إدارتها : " أنه من واجب الشركة الأهم وهو ان تعلن وتحمى بوسائلها حرية المرور بالقناة ، وهو من الواجب

الذى تلزمها به نصوص إمتيازها " . وقد صدرت التعليمات بهذا فعلاً لإدارتها بمصر . وبعد دخول بريطانيا الحرب ، بدأت السلطات المصرية فى إتخاذ الإجراءات اللازمة ضد سفن دول المحور - كانت السفن الألمانية على وجه الخصوص - وذلك بإعتبارها تعمل على تعطيل الملاحة فى القناة . على الرغم من إحتجاج أرباب السفن المعادية ن وتوجيه إحتجاجهم لدى شركة القناة ، على الإجراءات التى إتخذتها ضد هذه السفن ، بحجة أن هذا يعتبر إعتداءً على مركز القناة . فأجابت الشركة بأن هذه الإجراءات قامت بها السلطات المحاربة وليس فى إمكانها معارضة هذه السلطات . وبعد أن إتضحت خطة تركيا وألمانيا لمهاجمة مصر من ناحية القناة ، ورأت الشركة أنه من الحكمة أن تغير موقفها المحايد وأن تتفق مع الحلفاء ، وتتخذ الإجراءات الخاصة بحماية القناة ، وذلك من أجل ضمان سلامتها وسلامة الملاحة بها . (١٨) ووضعت جميع مهامها الثابتة والمنقولة تحت تصرف السلطة العسكرية البريطانية ، وتركت لهذه السلطات أن تتخذ الإحتياطات اللازمة تجاه هذه السفن ، كتفتيشها عند وصولها لموانئ ومدخل القناة ، وأن تضع عند اللزوم على ظهر هذه السفن حارساً مسلحاً أثناء عبورها . وقد ظل هذا التعاون بين الشركة وبين السلطات البريطانية مستمراً حتى نهاية الحرب العالمية الأولى . (١٩)

ولم يتوقف هذا الأمر على إتخاذ شركة القناة التدابير اللازمة لرسو السفن التجارية فقط ، وتفويض السلطات البريطانية بحماية القناة . وإنما

تجنب مخالفة القانون الدولي . لهذا فقد كان مركزها شديد التعقيد . (٢٢)

بالإضافة إلى ذلك فقد نشطت الغواصات الألمانية فى تقييد حركة سفن الحلفاء سواء كانت عسكرية أو تجارية ، خاصة التى تعبر منها البحر المتوسط ، وبذلك فقد شلت الملاحة إلى حد ما فى منطقة القناة ، على الرغم من أن هذه الغواصات إتخذت من ميدان عملها خارج منطقة القناة . (٢٣)

بينما أصدرت (وزارة الحرب البريطانية) الأيرالية البحرية البريطانية قراراتها بشأن تسليم السفن التجارية البريطانية أو المصرية ، التى تعبر البحر المتوسط متجهة إلى قناة السويس ، أو التى تخرج منها . مستعينة بذلك ببنود القانون الدولي ، الذى وافق على هذا المبدأ . وتضمنت دول الحلفاء الموافقة عليه أيضاً لما تراه من صالح وأمان لها من خطر هجوم الغواصات الألمانية والطيران الألمانى ، خاصة الموجودة فى منطقة البحر المتوسط . وسار العمل به خلال الحرب العالمية الأولى . ولكن سرعان ما كان رد الفعل الألمانى ، أن إعتبر أن هذه السفن التجارية تقع فى مرتبة السفن الحربية ، أياً كان السلاح الذى تحمله هذه السفن . ولهذا قامت الحكومة الألمانية بإبلاغ الدول المحايدة فى عام ١٩١٦ ، بأن كل سفينة تحمل سلاحاً من أى نوع ، فإنها تعامل معاملة السفن الحربية من جانب الغواصات الطيران الألمانين . على الرغم من هذا ، فقد أجاز القانون الدولي للسفن التجارية المصرية المؤجرة للسلطات البريطانية أن تتسلح لمجرد الدفاع عن

إتخذت الحكومة المصرية أيضاً بعض التدابير اللازمة لرسو السفن فى القناة ، وما إن كانت جنسيتها ، تابعة لدول المحور أو للحلفاء . فقد أصدرت فى بيانها : " بأنه يجب على كل سفينة حربية تابعة لإحدى الدول المتحاربة أن تمر فى قناة السويس فى أقرب ما يمكن من الوقت وبدون أن تقف فيه إلا إذا لجأت إلى ذلك ضرورة أو كان وقوفها بناء على أمر من الجهة التابع إليها القتال " . وأنه يجب على كل سفينة ألا تزيد مدة بقائها فى القناة عن مدة أربع وعشرين ساعة . وأنه لايجوز لأى سفينة تابعة للدول المتحاربة أن تقوم من القناة أو من أى ثغر من الثغور التى فى مدخله قبل مضى أربع وعشرين ساعة على الأقل من وقت قيام السفينة الحربية التابعة للدولة المتحاربة الأخرى من هذا الثغر . (٢٠) فقد كانت هذه الشركة تهدف من وراء هذا التعاون إلى حماية مصالحها والإحتفاظ بالقناة سليمة ، أخذة فى حسابها الإعتبارات القانونية ما دامت لا تتعارض مع مبدأ حماية القناة .

وشجع ذلك بريطانيا ، بأن إحتفظت ببعض التحفظات ، والتى منها حماية مواصلات الإمبراطورية البريطانية فى مصر ، والدفاع عن مصر ضد أى إعتداء أو تدخل أجنبى ، سواء كان مباشراً أو غير مباشر . (١٢)

وفى حال ما إذا أغلقت القناة ، أدى ذلك إلى وجود مشاكل سياسية ودبلوماسية بين الدول . فى الوقت نفسه كان فى إستطاعة شركة القناة التمييز بين أنواع المنقولات ، وكان ذلك من أجل

الوضع متلخصاً فى : أن شركة القناة تحدها كل الرغبة فى السماح ببناء القواعد على شريطة أن تتلقى طلباً كتابياً بذلك من الحكومة المصرية ، توضح فيه أن الغرض من إتخاذ هذه التدابير هو إبقاء القناة مفتوحة للملاحة ، وقد إقترحت الشركة أنه من الأجدى أن تقوم الشركة هى نفسها ببناء هذه القواعد تحت إشراف موظفيها كعمل من الأعمال المطلوبة للشركة نفسها . (٢٦)

وبناء على ذلك فقد صدرت أوامر عسكرية بريطانية (الأمر العسكرى رقم ٣) والذى يقضى بتفتيش السفن التجارية التى ترسو فى مينائى بورسعيد والسويس . وكان ذلك لضمان عدم تعرض القناة لمحاولات التخريب التى يقوم بها أعداء بريطانيا . وتضمن الأمر العسكرى رقم (٤) ذلك أيضاً . فقد كان الغرض من وراء هذا ، هو تسهيل مرور السفن البريطانية وسرعة ذلك المرور وهو أمر ذو تأثير فعال فى حال ما إذا وقعت الحرب العالمية الثانية . (٢٧)

وحاولت كل من بريطانيا وفرنسا إبعاد كل القوى المتحالفة مع الألمان عن مجلس شركة قناة السويس . فقد استعانت بالبلجيكيين ضد الهولانديين ؛ الذين كانت تتخوف منهم بريطانيا وفرنسا من إنحيازهم للجانب الألمانى . خوفاً من أن يزداد نفوذ كل من ألمانيا وإيطاليا بمساندة هذه الدول فى مجلس القناة . ولهذا عملت بريطانيا من خلال مندوبها لدى الشركة وهو إيان مالكولمى E malkolm . فى تقريره رقم ٣ / ١٤٠٣٤ ، الإستعانة بالمندوب البلجيكى ضد المندوب الهولاندى ، حيث أتت هولاندا فى المركز الثالث

نفسها ، وليس فى هذا ما يؤثر على موقف مصر الحيادى فى هذه الحرب . (٢٤)

ومن خلال معاهدة التحالف والصدقة بين مصر وبريطانيا ؛ والتى تم التوقيع عليها رسمياً بين الطرفين فى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ بوزارة الخارجية البريطانية . وإختصت هذه المعاهدة فى بنودها ؛ خاصة ما قرره المادة الثامنة منها ، والتى جاء نصها : " بما أن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر ، هى فى الوقت نفسه طريقاً عالمياً للمواصلات ، كما أنها طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية ، وإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة ، يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والإمبراطور بأن يضع

فى الأراضى المصرية بجوار القناة بالمنطقة المحدودة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة " . (٢٥)

بينما تضمنت المادة السابعة من هذه المعاهدة - الفقرة ٣٧ - وضع قواعد للمدافع فى مينائى بورسعيد والسويس . حيث ذكر السفير البريطانى فى مصر (لامبسون) أن إنشاء هذه القواعد فى بورسعيد ، يعتبر أمراً بالغ الدقة ، إذ أن الأمر هنا يجب أن يجرى على خلاف الحالة فى السويس ، ويجب أن يكون موقعها داخل ميناء الشركة . وبناء على هذا طلب السفير شرح الكومندر سمسون Samsoun ، والذى جاء شرحه لهذا

بباريس ، حتى بادرت الحكومة المصرية بقطع كل صلة لها بالمركز الرئيسى ، ووضعت سائر فروع الشركة تحت تصرف بريطانيا ودول الحلفاء ، وإستخدام كل الوسائل والتدابير التى يرونها مناسبة وفعالة ، وكان هذا من أجل حماية القناة من أذى دول المحور . (٣٠)

بينما أرادت السلطات البريطانية من وراء ذلك ؛ بضرورة فرض رقابتها على شركة القناة طوال مدة الحرب . وتم هذا بموافقة مجلس إدارة الشركة . حيث كان ميناء السويس من أهم ما شغل فكر القادة البريطانيين الذين وكلت إليهم القيادة الحربية فى مصر ، وذلك لأن العتاد والإمدادات التى وصلت عن طريق الولايات المتحدة الأمريكية ، وصلت إلى مصر عن طريق هذا الميناء ، تلك المساعدات التى كانت من أهم عوامل إنتصار ألمانيا على القوات البريطانية فى معركة العلمين . (٣١) فى عام ١٩٤٢ ، عندما كانت الإنتصارات الألمانية فى ذروتها فقد ساعدت الشركة عن طريق الموارد التى تملكها فى بور توفيق . وظلت البضائع والمهمات الحربية تنقل فى بعض الأحيان عن طريق السكة الحديدية بين بورسعيد والسويس . مما دعت هذه الإمتيازات التى تمتع بها الحلفاء فى مصر من خلال قناة السويس إلى لجوء الألمان والإيطاليين فى إتخاذ بعض الإجراءات الحربية ، وذلك من أجل تعطيل حركة المرور فى القناة ، وإفقادها الأهمية التى يعلقها عليها البريطانيون ، وجاء ذلك بإتخاذ الترصد العسكرى على مرور السفن التجارية والعسكرية التى تتبع الحلفاء فى وسط البحر المتوسط ،

بعد بريطانيا وفرنسا ، وجاءت ألمانيا فى المركز الرابع (فى ترتيب أسهمهم فى قناة السويس) . فقد كان نصيب ألمانيا فى أسهم قناة السويس نحو ٢١٣,٦٦٦,٣٣ مقارنة ببريطانيا التى بلغ نصيبها نحو ٦,١٣٦,٨٣٧,٠١ سهم . ولهذا خشيت بريطانيا من إنضمام هولاندا لألمانيا ؛ وبذلك تسيطر هاتان الدولتان على النصيب الأعظم من أسهم القناة . (٢٨)

فى حين لعبت قناة السويس دوراً رئيسياً عند الألمان قبيل نشوب الحرب العالمية الثانية (بالتحديد منذ عام ١٩٣٨) ، حيث كانت هناك تحركات على أعلى مستوى دبلوماسى بين الدول الأوروبية الكبرى . فقد أرادت ألمانيا سد الطريق على كل من بريطانيا وفرنسا ؛ وذلك من خلال إحباط الخطط التى تهدف إلى إبعاد إيطاليا كشريك مساهم فى شركة القناة ؛ وعضواً له تواجد كبير فى مجلس الشركة (الذى يقرر الرسوم التى يجب أن تدفعها السفن العابرة للقناة) . وكان ذلك من خلال إبطال محاولات بريطانيا التى تهدف إلى إبعاد الشريك الإيطالى عن مجلس الشركة . وأرسلت وزارة الخارجية الألمانية أحد كبار دبلوماسيها الذين يعملون لدى الشركة - شركة قناة السويس - إلى السير إدوارد كيرو . E Crowe (ممثل فرع الشركة فى مصر)، وقد إستطاع الحصول منه على وعد بعدم المساس بأعداد الطيارين الإيطاليين المتواجدين بالشركة. (٢٩)

وما أن إحتل الألمان فرنسا عام ١٩٤٠ م ، حتى سيطرت ألمانيا على مركز الشركة الرئيسى

السيطرة على هذا الشريان الحيوى ، الذى يربط الشرق بالغرب . وسعت هذه الدول إلى شراء المزيد من أسهم شركة القناة ، حتى تصبح المسيطرة والمتحكمة بهذه الشركة .

قائمة المصادر والمراجع

(١) عبد الرحمن الرفعى : محمد فريد (رمز الإخلاص والتضحية) ، ص ص ١٥٧ - ١٦١ .

f.o , 371/21981 , Netherlands representation on the Board of the suez canal company(1884 - 1888) , J 27 , 1938 , P . 62.

(٢) عبد الله رشوان : المرجع السابق، ص ١٠ .

* تسمى إتفاقية عام ١٨٨٢ بإتفاقية القسطنطينية ، فقد وقعت فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ . بين المملكة المتحدة والإمبراطورية الألمانية ، والإمبراطورية الروسية ، والإمبراطورية العثمانية وفرنسا وإيطاليا وإسبانيا وهولندا . ونصت هذه المعاهدة على حرية الملاحة فى قناة السويس ، وإعترفت بسيادة مصر على القناة ، كما ألزمت الدول بإحترام سلامة القناة والإمتناع عن عمل أى عمليات عسكرية فيها . فى حين حصلت مصر بموجبها السيطرة الشكلية فقط على القناة . فقد كانت فرنسا أكثر سيطرة عليها ؛ وذلك بسيطرتها على غالبية أسهم الشركة . وقد أعربت عن أملها فى إضعاف السيطرة البريطانية على القناة . وحاولت إقناع الرأى العام الأوروبى بتدويل القناة (جعلها

وجنوب البحر الأحمر ، وذلك من خلال إستغلال مضيق باب المندب من أجل هذا الغرض فقد كانت الممتلكات الإيطالية فى شرق افريقيا تقع بالقرب منه . وكان هذا قبل إستيلاء الحلفاء على هذه الممتلكات . (٣٢)

فى حين تسلحت السفن التجارية المصرية والبريطانية بأسلحة تمكنها من الدفاع عن سلامتها ، فى حال ما إذ تعرضت للقذف بالطائرات الألمانية فى قلب مياه البحر المتوسط . حيث إعتبرت ألمانيا أن أى سفينة تجارية مسلحة يمكن أن تعتبرها سفينة حربية ، لذا فقد هددت ألمانيا بقذف السفن حين عبورها منطقة القناة متجهة إلى مياه البحر المتوسط . (٣٣)

فى حين كانت الملاحة التجارية سواء كانت تابعة للدول المحايدة أو تابعة للدول المتحاربة ، كان ينقطع طريق مرورها من هذا الطريق الذى أصبح متوقفاً على النقل الحربى ، وتحول المرور التجارى بشكل ملحوظ عبر طريق رأس الرجاء الصالح . (٣٤)

وبالرغم من التهديدات الألمانية للسفن التجارية ، فقد كانت لألمانيا تجارة واسعة فيما وراء البحار . حيث إستفادت كثيراً من قناة السويس ، وذلك أنه فى عام ١٩٣٦ ، بلغت حمولة سفنها التجارية فى قناة السويس نحو ١٦,٥ % من إجمالى السفن المارة بالقناة ، وفى نهاية هذا العام بلغت نحو ٨١,٥ من مجموع السفن المارة بالقناة . (٣٥)

وبذلك شكلت قناة السويس أهمية سياسية وتجارية فى زمن الحربين العالميتين الأولى والثانية . لهذا أضحت الدول الإستعمارية الكبرى تسعى من أجل

- (٩) محفوظات مجلس الوزراء : كود أرشيفي رقم / 0075-019479 ، محفظة رقم / ٣٩٦ ، ملف بعنوان / التعليمات الواجب مراعاتها في الموانئ المصرية أثناء الحرب العالمية الأولى ، موضوع / حياد مصر (الموانئ المصرية وقناة السويس) ، ١٧ ، يناير ١٩١٤ .
- (١٠) جريدة الوقائع المصرية : نمرة / ٩٨ غير إعتيادية ، الخميس ٦ أغسطس ١٩١٤ ، السنة الرابعة والثمانون ، موضوع / حياد مصر (الموانئ المصرية وقناة السويس) .
- (١١) جريدة الوقائع المصرية : نمرة / ٩٨ غير إعتيادية ، الخميس ٦ أغسطس ١٩١٤ ، السنة الرابعة والثمانون ، موضوع / حياد مصر (الموانئ المصرية وقناة السويس) .
Douin , George : L"attaque du Canal de Suez , Paris , 1922 , P . 15 .
- (١٢) عبد الله رشوان : المرجع السابق ، ص ٢٠٠ ، ٢٠٢ .
<http://www.ar.wikipedia.org>, Suez Canal , P.1. (2)
- (١٣) عبد الله رشوان : المرجع السابق ، ص ٢٠٣ ، ٢٠٤ .
Douin , George : Op . Cit , P 15,16 . (2) - عبد الله رشوان : نفس المرجع ، ص ٢٠١ .
- (١٤) محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ، رسالة ماجستير ، كلية التجارة ، جامعة القاهرة ، ١٩٥٦ ، ص ١٦٩ .
- دولية) من خلال مرور جميع السفن خلال الحرب والسلام . وكان هذا يتعارض مع المادة العاشرة من هذه المعاهدة ، والتي تسمح للخديو بإتخاذ التدابير للدفاع عن مصر ، والحفاظ على النظام العام . وقد إستخدمت هذه الفقرة كذريعة من قبل بريطانيا في الحرب العالمية الثانية ؛ وذلك بمنع أعدائها (ألمانيا) من غتخاذ القناة (<http://www.ar.wikipedia.org>,P.1).
- (٣) هيو جيه شونفليه : قناة السويس ، ترجمة / أحمد حاكي ، سلسلة الفكر الجديد للطباعة والنشر ، القاهرة ، د . ت ، ص ٩٤ .
- (٤) الليفانت كولونيل أ . كيرزي : العمليات الحربية في مصر وفلسطين ، ص ٢٣ .
- (٥) عبد الله رشوان : المرجع السابق ، ص ١٩٥ .
- (٦) محفوظات مجلس الوزراء : كود أرشيفي رقم / 0075-058363 ، ملف بعنوان / مكاتبة بخصوص زيارة القومندان العام للأسطول البريطاني لقلاع البحر المتوسط ، نظارة الحربية ١٩١٢ .
- (٧) إبراهيم محمد حسن : البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى ، ص ٨٣ .
- (٨) عبد الله رشوان : المرجع السابق ، ص ١٩٥ .
- جريدة الوقائع المصرية : نمرة/٩٦ غير إعتيادية ، الثلاثاء ، ٤ أغسطس ١٩١٤ ، السنة ٨٤ .

- (١٥) إبراهيم محمد حسن : البحر الأحمر فى الحرب العالمية الأولى ، ص ٨١ .
- (١٦) محمد حسين هيكل : ٥٠ عاماً على ثورة ١٩١٩ ، ص ٤٣ .
- (١٧) كارل بروكلمان : تاريخ الشعوب الإسلامية ، ترجمة / أمين نبيه فارس ، دار الكتاب العربى ، بيروت ، ١٩٦٨ ، ص ٧٢١ .
- (١٨) عبد الله رشوان : المرجع السابق ، ص ٢١٧ - ٢١٩ .
- (١٩) جريدة الوقائع المصرية ، نمرة / ٩٦ (غير إعتيادية) ، الثلاثاء ٤ أغسطس ١٩١٤ ، السنه الرابعة والثمانون ، بيان صادر من وزارة الخارجية المصرية بشأن التعليمات الواجب إتخاذها فى قناة السويس (ملحق رقم ١) .
- (٢٠) هيو جيه . شونفليه : قناة السويس ، ص ٩٥ .
- (٢١) الليفانت كولونيل أ . كيرزى : المرجع السابق ، ص ٢٣ .
- (٢٢) جريدة الوقائع المصرية ، نمرة / ٩٦ (غير إعتيادية) ، الثلاثاء ٤ أغسطس ١٩١٤ ، السنه الرابعة والثمانون ، بيان صادر من وزارة الخارجية المصرية بشأن التعليمات الواجب إتخاذها فى قناة السويس .
- (٢٣) محفوظات وزارة الخارجية : كود أرشيفى / 0078-037034 ، ميكروفيلم / ١٦١ ، ملف
- (سرى) ، ملف بعنوان / الحرب الأوربية وتسليح السفن التجارية . (مترجمة عن وثيقة فرنسية) . (ملحق رقم ٤)
- (٢٤) محفوظات مجلس الوزراء : كود أرشيفى / 050407 - 0075 ، ملف بعنوان / تقرير المفوضية المصرية الملكية بلندن عن الإتفاق البحرى بين بريطانيا وألمانيا (ملحق رقم ٦) .
- Chretien , Maxim : Histaire de Legypte Moderne , Paris , 1951 , P . 80 .
- (٢٥) محفوظات مجلس الوزراء : كود أرشيفى / 051158 - 0075 ، ملف بعنوان / المعاهدة بين مصر وبريطانيا العظمى ١٩٣٦ م - تنفيذ المادة السابعة من المعاهدة لعام ١٩٣٧ . (ملحق رقم ٥)
- (٢٦) جريدة المقطم : عدد / ١٥٣٦٠ ، مساء الإثنين ٢٠ مارس ١٩٣٩ ، مقال بعنوان / التحالف المصرى البريطانى ضد المحور ، ص ٦ .
- (27) f.o , 371/21981 , Netherlands representation on the Board of the suez canal company, J 27 , 1938 , Pp . 62-64. (ملحق رقم ٦)
- (28) f . o , 371/21981 , Desire of the German Government for elecation of a German national to the Board of the suez canal Company ,5th October , 1938 , pp . 1-4 .
- (٢٩) جريدة المقطم : العدد السابق ، ص ٧ .
- (30) Jean Lugol : Egypt and World war 11 , Cairo , 1945 , PP . 122 , 265.
- (31) Roberts , Frank : Egypt and the Suez Canal , Washington , 1943 , P . 66 .

- (٣٢) أرشيف وزارة الخارجية : كود أرشيفي /
037034 - 0078 ميكرو فيلم رقم / ١٦١
- (٣٣) عبد الله رشوان : المرجع السابق ، ص
٢٩٩ .
- (٣٤) لوكاز هيرزويز : المرجع السابق ، ص
٣٠ .
- ، ملف - سرى حديث - ، بعنوان /
الحرب الأوروبية وتسليح السفن التجارية .