

الجمهورية العربية السورية
جامعة دمشق
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
قسم التاريخ

الخطوط الحديدية في ولاية مصر 1852-1914

دراسة لنيل درجة الدكتوراه في
التاريخ الحديث والمعاصر
قسم التاريخ

إشراف
أ. د: سمر بهلوان

إعداد
الطالبة: عزة علي آقبيق

?

⏏⑨③⌚⑨◻◆↘💻🌀✂️ 🌀◆☾↘🕒◆⑧⚙️◻📖◆◻)
✂️⑨③⌚⑨⊠▲ ✂️◻◻💡◆📦 ⌚○⑩⌚◻
↘◻🌀◻☾📖⌚ ←↗⌚🗄️🕒◻☆◆👉◆◻
⏏️◆👉 ✨✂️🌀✂️ ⚙️💩■📖↗→◆⑦⌚🕒◆◻
🕒⏏️📖◆✂️←🌀↓⑥◆◻ 🕒←■←③↑🌀☾◆③
▲✂️🌀✂️ ◻🕒🕒① 📄 ✂️📖↘⑦◆↔️↘🕒🌀🌀🕒📦
[الحديد: 25] (🌀✂️🕒↗ ⊠⑧③✂️⑧◆⏏️ = ⑧↗◻◆🔔

U

الإهداء

إلى من شجعتني على متابعة البحث والتعلم
إلى والدتي الأميرة مريم حمدي آغا البديوي

فهرس الرسالة

7	المقدمة
20	التمهيد
20	ظهور الخطوط الحديدية
22	تطور رأس المال الأوروبي وظهور الاستثمارات الأوروبية في الخارج
26	طرق المواصلات في مصر قبل الخطوط الحديدية
26	النقل البحري
28	النقل النهري
30	الطرق البرية
38	الفصل الأول: واقع ولاية مصر سياسياً واقتصادياً واجتماعياً بين ع امي 1852-1914
39	تمهيد
40	التطورات التاريخية في ولاية مصر في ظل السيطرة العثمانية
42	الامتيازات والتغلغل الأجنبي في مصر
45	مشاريع الاستعمار في مصر
64	مصر من الاحتلال البريطاني حتى سنة 1914
69	موقف الاحتلال البريطاني من الشركات الوطنية
72	الفصل الثاني : مراحل إنشاء الخطوط الحديدية في مصر
75	تمهيد
75	المرحلة الأولى من إنشاء الخطوط الحديدية 1834-1848
84	المرحلة الثانية 1848 – 1854
97	المرحلة الثالثة 1854 - 1863
107	المرحلة الرابعة 1863 - 1879
121	المرحلة الخامسة 1879 - 1892
125	المرحلة السادسة لإنشاء الخطوط الحديدية (1892 - 1914)
128	شركة سكة حديد مصر وشركة الخطوط الضيقة
131	شركة سكة حديد مصر الكهربائية
140	الخطوط السودانية المصرية
145	مد الخطوط الرئيسية إلى الجنوب
146	مد خطوط التلغراف في السودان المصري

149	أثار الخطوط الحديدية على مختلف نواحي الحياة في السودان.....
153	الفصل الثالث : الآثار الإيجابية والسلبية لدخول الخطوط الحديدية إلى مصر.....
155	تمهيد.....
155	الآثار السياسية.....
158	الآثار العسكرية.....
159	إسهام الخطوط الحديدية في نقل الجنود والضباط.....
159	إسهام الخطوط الحديدية لحد كبير في الحروب التي شاركت بها مصر.....
163	إسهام الخطوط الحديدية في ظهور وبروز مدن لأهميتها العسكرية.....
165	إسهام الخطوط الحديدية في الخدمات الأمنية.....
167	أثر الخطوط الحديدية على الحياة الاجتماعية.....
172	مدى استفادة الطبقات الاجتماعية المختلفة من الخطوط الحديدية.....
172	ظهور فئة عمال الخطوط الحديدية.....
178	المتغيرات الاجتماعية.....
182	تسخير الخطوط الحديدية لخدمة الأملاك الخاصة.....
184	هيمنة السكك الحديدية على حركة النقل.....
186	تأثير السكك الحديدية على الحراك السكاني.....
187	تنامي النشاط الاجتماعي وإنعاش السياحة الدينية.....
189	أثر السكك الحديدية على قطاعات الخدمات الاجتماعية.....
189	الخدمات البريدية والتغراف.....
193	الخدمات السياحية.....
196	الخدمات الصحية.....
197	الخدمات التعليمية.....
200	أثر سكك الحديد في العمران.....
201	نمو المدن في مصر.....
203	خلق المراكز الجديدة في الوجهين البحري والقبلي.....
205	ظهور مدن المواصلات.....
209	دور الخطوط الحديدية في نشأة الضواحي وتعديل وظائفها.....
214	دور الخطوط الحديدية في تعمير المناطق الصحراوية والتوسع العمراني.....
222	الفصل الرابع: أثر الخطوط الحديدية على الحياة الاقتصادية
223	تمهيد.....
223	إيرادات نقل الركاب على الخطوط.....

225	 دور الخطوط الحديدية في مجال الزراعة
226	 دور الخطوط الحديدية في تحسين الإنتاجية الزراعية
228	 دور الخطوط الحديدية في نقل المحاصيل الزراعية
231	 التوسع باستخدام الخطوط الحديدية
235	 الدور غير المباشر للخطوط بتحسين وسائل الري
236	 دور الخطوط الحديدية في مجال الصناعة
237	 الصناعات التجهيزية
238	 الصناعات التحويلية
244	 دور الخطوط الحديدية بقيام ورشات صيانة
247	 دور الخطوط الحديدية في التجارة
249	 التجارة الداخلية
250	 منافسة الخطوط الحديدية للملاحة النهرية
253	 إسهام الخطوط بتشجيع أسواق محلية وأسواق أسبوعية
255	 دور الخطوط الحديدية بتطوير العلاقة المتبادلة بين المدينة والريف
255	 استخدام التجار وأصحاب رؤوس الأموال القطار كوسيلة للإعلان
256	 التجارة الخارجية
258	 دور الخطوط الحديدية في تطوير تجارة المرور ونقل الركاب
259	 مساهمة الخطوط في خدمة الشركات الملاحية وإنعاشها
265	 خاتمة
271	 الملاحق
343	 قائمة المصادر والمراجع
361	 ملحق باللغة الأجنبية

فهرس الملاحق

الصفحة	الموضوع	الملحق
272	وثيقة عقد الاتفاق بين مصر وبريطانيا	1
280	الخطوط الحديدية في عهد الخديوي إسماعيل باشا	2
281	مشروع ربط سوريا بمصر	3
286	مدة عمل عساكر الجهادية	4
287	نقل الضباط والجنود العائدين من كريت	5
288	شحن أسلحة بالسكة ال حديد وإرسالها للقوات المشتركة في الحرب العثمانية	6
289	قيام المهندسين المصريين بأعمال المهندسين الأجانب	7
290	المراكز التلغرافية	9-8
294	الاهتمام بعمال السكك الحديد	10
296	عمل النساء في السكك الحديد	11
297	استخدام سائق فرنسي في السكة	12
298	تحديد مواعيد لزيارة المقابر	13
299	جدول إحصائيات المدارس 1907-1908	14
301	استخدام السكة لنقل الأخشاب	15
303	حفظ السكة من مياه النيل	16
304	التوصية على شراء فلنكات	17
305	التوسع المعماري في مدينتي القاهرة والإسكندرية	18
307	المهمات والأدوات المطلوب شراؤها لخط سمنود	19
308	إدراك الأهالي لأهمية السكك الحديد	20
309	إضافة عربة مغلقة لشحن الخضروات	21- 22
310	عدم التصريح ببيع أراضي مجاورة للسكك الحديد	23- 24
312	عدم استغلال ال نفوذ الإداري في ركب القطارات مجاناً	25
313	ركوب أعضاء مجلس الشورى بالمجان	26
314	زيادة ميزانية السكك الحديدية	27
316	مرور السكك الحديدية بأمالك الخديوي	28
317	تشكيل وظائف تستلزمها احتياجات المصلحة	29
319	زيادة عدد الأنفار بعد انتهاء موسم الحصاد	30

320	 تصريح لطلب شراء	31
322	 منشآت الخطوط الحديدية	32
331	 وثيقة رسمية	33

المقدمة

شهد الثلث الأخير من القرن الثامن عشر قيام الثورة الصناعية في بريطانيا التي سخرت نتائج بحثها العلمي في تطوير الصناعة بهدف تحقيق زيادة الإنتاج التي فرضت حاجة ملحة لتطوير وسائل النقل الأسرع والأرخص، ونتيجة لاستعمال الآلة البخارية سهّلت حركة نقل المسافرين والبضائع، وتقدمت وسائل المواصلات المائية والبرية، ونجحت بريطانيا بربط أجزائها بشبكة واسعة من الخطوط الحديدية، مما أسهم في سرعة تطور التبادل التجاري الداخلي والخارجي، وبهذا مثل ظهور الخطوط الحديدية مرحلة جديدة من تاريخ التقدم الحضاري كونها أوجدت ظروفاً ساعدت على اختصار الزمن وتحقيق أهداف حضارية مختلفة بما قدمته من خدمات، نتج عنها تطور النظام الرأسمالي الأوروبي الصناعي والتجاري وبات ضرورياً غزو مناطق جديدة لتأمين موارد أولية وأسواق، ولهذا اتجهت الأنظار إلى الدول المتخلفة اقتصادياً، وكان لأملاك الإمبراطورية العثمانية الأولوية، فزاد التنافس بين الدول الأوروبية (فرنسا-وبريطانية-روسيا-ألمانيا) وبدا التفوق البريطاني واضحاً في القرن التاسع عشر في قارة أفريقيا، للحصول على مناطق نفوذ، حيث وجد الأوروبيون في الأملاك العثمانية ضالتهم نظراً لحالة الضعف والتأخر اللذين سادا فيها.

أعطت محاولات الإصلاح العثماني منذ أربعينيات القرن التاسع عشر، والتي تمثلت بالتنظيمات العثمانية (ساوت بنودها بين السكان في الحقوق المدنية)، للأخذ بأسباب التحضر الغربي، فرص كبيرة لتغلغل الاستثمار الأوروبي فيها، وكانت مشاريع الخطوط الحديدية أهم الاستثمارات التي أغرى بها المراقبون الأجانب المصلحين العثمانيين الذين سارعوا إلى الاستعانة بالخبرات ورؤوس الأموال الأجنبية.

ويعد إنشاء الخطوط الحديدية في مصر 1852-1914م نتيجة من نتائج التسابق الاستعماري، حيث استهدفت بريطانيا من وراء تنفيذ هذا المشروع إلى جانب تسهيل مواصلاتها إلى الهند، إيجاد توازن في اقتسام مناطق النفوذ أمام التصاعد المستمر للنفوذ الفرنسي في بلاد الشام، والذي نتج عنه إنشاء خطوط حديدية فيها، وكان من نتيجته تصعيد النفوذ الألماني في الدولة العثمانية لاستعانتها بالخبرة الألمانية 1888-1914م بعد معرفتها بنوايا البريطانيين

الاستعمارية، وكانت النتيجة إنشاء خط حديد الحجاز وخط حديد بغداد - برلين الذي كشف إنشاؤه اللثام عن الصراع الدولي، والذي كان مده من أسباب الحرب العالمية الأولى. وهكذا تنبه البريطانيون إلى أهمية موقع مصر الاستراتيجي، وأهمية إمكاناتها الزراعية وثرواتها الطبيعية وطاقاتها البشرية التي تؤهلها لتكون مورداً للمواد الأولية وسوقاً استهلاكية ضخمة للمنتجات البريطانية بعد الحملة الفرنسية على مصر عام 1798م، وتعود بداية التفكير في إنشاء الخطوط الحديدية في مصر إلى ثلاثينيات القرن التاسع عشر، حيث كان لزيادة الاهتمام بالطريق البري إلى الهند عبر البحرين المتوسط والأحمر أثره في العرض على محمد علي لإنشاء خط حديدي في مصر من الإسكندرية إلى السويس، والذي لم يتردد في قبول عرض بريطاني لإنشائه عام 1845م دعماً لمحاولاته الإصلاحية، فعمل على تسهيل اتصالات سريعة بين إنجلترا والهند عبر مصر، لتوفير عائدات إضافية تدعم الاقتصاد المصري، واستطاعت بريطانيا فيما بعد ونتيجة لضغوط دبلوماسية مكثفة الاستئثار بتوقيع عقد استثمار خط حديد القاهرة السويس عام 1852م، وذلك بعد أن وصلت حركة نقل المسافرين في أوائل القرن التاسع عشر على طريق مصر البري بين أوروبا والهند والشرق الأقصى إلى درجة لا بد معها من ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط.

وبهذا كانت مصر واحدة من أوائل دول العالم وأول دولة أفريقية، أقيم فيها خط حديدي، ففي عام 1854م تم افتتاح الجزء الأول من خط حديد الإسكندرية - القاهرة وفي عام 1856م وصل الخط من القاهرة إلى السويس، وتم افتتاح الخط السويس كاملاً عام 1858م.

إن ما قدمته سكك الحديد السالفة الذكر من فوائد دفعت حكام مصر لإنشاء المزيد منها في مناطق متفرقة من البلاد، في حين لم تتردد مصادر رؤوس الأموال الأجنبية من جهتها في تقديم القروض السخية التي تكفل القيام بهذه المشاريع، وعدت فترة حكم الخديوي إسماعيل باشا (1863-1879م)، العصر الذهبي للخطوط الحديدية المصرية، حيث امتلكت مصر شبكة واسعة من الخطوط الحديدية ونظراً لضعف الموارد المحلية، اشتد التنافس على مد الخطوط الحديدية في مصر بعد إنشاء إدارة الدين العام عام 1881م والتي كان لها الدور المهم في ترويج امتيازات الخطوط الحديدية كجزء من نشاطها المالي، في حين عمل الاحتلال بعد عام 1882 وحتى عام 1914م على زيادة الخطوط الحديدية لتحقيق أهدافه الاستعمارية مسوغاً ذلك بأن تسهيلات نقل أفضل تؤدي إلى زيادة حركة التسويق وبالتالي نمو أكبر للتطور الاقتصادي.

كان للتغيرات التي شهدتها مصر في القرن التاسع عشر الأثر الواضح في اهتمام الكثير من الباحثين بدراسة جوانب الحياة المختلفة فيها، وبخاصة الخطوط الحديدية التي كان لظهورها دور خطير في توجيه أهداف وسياسات الدول الصناعية طوال القرن التاسع عشر، حيث اعتبرت الخطوط الحديدية إحدى أهم هذه المتغيرات لما حظيت به من توثيق، وعليه امتازت الدراسة بالرجوع إلى وثائق منشورة وغير منشورة وأخرى مصورة اعتمدها الباحث للوصول إلى نتائج مهمة حول علاقة الخطوط الحديدية بتطور الحياة في مصر، وذلك بإلقاء مزيد من الضوء على إنشاء الخطوط الحديدية حيث وضح من خلال البحث الوثائقي اتصالها المباشر بالتاريخ المصري العام كونها جزءاً من حياة مصر السياسية والعسكرية والاقتصادية والاجتماعية في مطلع نهضتها الحديثة، وسبباً من أسباب عمرانها، كونها مشروعاً حضارياً متكاملأ، بدأ بالنقل، لينت هي بم أحدثه هذا النقل من آثار سياسية وعسكرية واجتماعية واقتصادية.

وقد تم تقسيم هذه الدراسة وعنوانها " مشاريع الخطوط الحديدية إلى أربعة فصول مع مقدمة وتمهيد وخاتمة.

تناول التمهيد حالة مصر كولاية عثمانية، ووضح الفصل الأول الأحوال العامة في مصر قبل دخول الخطوط الحديدية فيها، بينما اختص الفصل الثاني بإنشاء الخطوط الحديدية، في حين تناول الفصلان الثالث والرابع الآثار المترتبة عن إنشاء الخطوط الحديدية في مصر.

يضع التمهيد القاعدة التي ينطلق منها البحث في دراسة حركة النقل في ولاية مصر العثمانية قبل دخول الخطوط الحديدية ويتضمن النهوض الأوروبي في القرن التاسع عشر وبدء ظهور الخطوط الحديدية في خضم تطور النظام الرأسمالي العالمي وقيام الاستثمارات الأوروبية في الخارج لاسيما بريطانيا وسياساتها في الحفاظ على مستعمراتها في الهند وسعيها للحفاظ على طرق المواصلات البحرية والنهرية والبرية قبل دخول السكك الحديدية .

يلقي الفصل الأول الضوء على الحالة السياسية والاقتصادية والاجتماعية لولاية مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين قبل دخول الخطوط الحديدية إليها. ويركز الفصل الثاني على دخول السكك الحديدية إلى "مصر " وقد جاء هذا الفصل مرتباً حسب إنشاء المشاريع مع الالتزام قدر الإمكان بالتسلسل الزمني لإنشاء الخطوط الحديدية.

في حين ينفرد الفصلان الثالث والرابع بدراسة "آثار دخول الخطوط الحديدية إلى مصر " فنضممت أقسام الفصل الثالث الآثار السياسية والعسكرية الاجتماعية، بينما يركز الفصل الرابع منه على الآثار الاقتصادية.

ولقد اعتمد اختيار الفترة الزمنية للبحث بين عامي 1852-1914 استناداً على أهمية ما تم إنشاؤه من خطوط حديدية، ومدى توسع انتشارها في مناطق مصر المختلفة ، حيث غطت الخطوط الحديدية خلال فترة البحث مصر من الإسكندرية وبور سعيد شمالاً وحتى أسوان والشلال جنوباً مروراً بوسط الدلتا والواحات، ناهيك عن امتدادها إلى خارج مصر. عدت هذه الفترة المبكرة من عمر الخطوط الحديدية المصرية 1852-1914 فترة خصبة لإيجابية جدوى ما ترتب على إنشائها من آثار طالت فئات المجتمع المصري بمجالاته المتنوعة نظراً للمتغيرات التي نجمت عن توفير هذه الخدمة الحديثة ، مما كان له انعكاسه على تطور مصر وقتئذٍ، أما الفترة التي أعقبت 1914 فكانت ذات سمات خاصة تحتاج إلى دراسة مستقلة . ونتيجة لذلك عدت وسائط المواصلات مرآة صادقة تعكس مدى تقدم الأمم ، حيث وفرت الخطوط الحديدية سهولة وسرعة الاتصال في أرجاء العالم، و تبين أن الاهتمام بوسائط النقل يعنى الانفتاح على العالم وتنشيط العمران وزيادة الاتجاه للاستثمار والاستغلال الجيد لموارد الثروة، حيث يدين جانب كبير من التقدم الحالي (في بداية القرن 20) في النواحي الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية إلى الخطوط الحديدية.

اعتمدت الدراسة على الوثائق التاريخية الأصلية، الموجودة في بدار الوثائق القومية في القاهرة، حيث وجدت سجلات المرور والسكة، ودفاتر المعية سنوية عربي، ودفاتر المعية تركي المترجمة، ومحافظ الداخلية ومحافظ الأبحاث، إضافة إلى سجلات ديوان المدارس والجهادية والبحرية، وذلك في إطار ما يحتاج إليه البحث، وبالإضافة إلى المصادر والمؤلفات المعاصرة لفترة البحث، فلقد تم الاستعانة في هذه الدراسة بعدد من الوثائق المهمة باللغات العربية والإنكليزية، حيث تعد وثيقة عقد الاتفاق بين عباس الأول وروبرت ستيفنسون Ropert Stivenson لإنشاء أول خط حديدي في مصر بين القاهرة والإسكندرية من أهم الوثائق المتعلقة بتاريخ الخطوط الحديدية المصرية في القرن التاسع عشر .

ومن المصادر المهمة التي اعتمدت عليها الدراسة ذلك التقرير الذي وضعه عضو الجمعية الجغرافية في مصر السيد أنطون يوسف لطفي عام 1891 م حيث يشرح فيه مشروع خط حديدي يربط بين مصر والشام تقدم به إلى السلطان العثماني بطلب الحصول على حق

امتيازه ، وقد نشر ذلك التقرير في العام نفسه باللغة الفرنسية في مجلة الجمعية الخديوية الجغرافية في مصر مع خارطة مهمة توضح مسار الخط الحديدي المقترح بعنوان :

Projet d'une ligne de chemin de fer reliant Legypt a La syria

وتزودت الدراسة أيضاً ببعض التقارير البريطانية المهمة كتقرير مكتب الحرب البريطاني لعام 1905م عن الخطوط الحديدية المصرية، كما استعانت الدراسة بوثائق الخارجية الأمريكية وهي عبارة عن تقارير القنصلين الأمريكيين في القاهرة وفي الإسكندرية، الأرشيف الأمريكي American Archive، هذا بالإضافة إلى الوثائق البريطانية، كوثائق وزارة الخارجية البريطانية Foreign Office، ومن ثم ألحقت الدراسة بمجموعة من الوثائق منشورة، فضلاً عن عدد من الخرائط الجغرافية والصور الفوتوغرافية التي لها علاقة مباشرة بالبحث.

كذلك اعتمدت الدراسة على عدد من المقالات المهمة المعاصرة لبدايات بعض الخطوط الحديدية، وعلى بعض المصورات الجغرافية كون تلك المصورات المسرح الذي تمت عليه الأحداث التاريخية، حيث أثرت الجغرافية الطبيعية على حركة الإنسان وعلاقاته وقدرته على الإنتاج، والتي توضح امتداد شبكة الخطوط الحديدية المصرية وتفرعاتها. فضلاً عما تقدم اعتمدت الدراسة على عدد لا بأس به من المراجع العامة والخاصة باللغات العربية والإنكليزية والفرنسية أثرت بمعلوماتها المادة العلمية لموضوع البحث .

بعض أهم الدراسات السابقة باللغة العربية (المؤلفة والمترجمة) هي :

ريو ، جان بيير : الثورة الصناعية 1780-1880م ، ترجمة إبراهيم خوري، منشورات وزارة الثقافة والإرشاد القومي ، دمشق: 1970م .

عالجت هذه الدراسة الأسباب والظواهر والنتائج التي أحاطت بالثورة الصناعية في أوروبا في الفترة ما بين 1780-1880 م. وقد حرص المؤلف على استعراض وجهات نظر أشهر المؤرخين الاقتصاديين حول هذا الموضوع من خلال الدراسات التي أنجزت في هذا الصدد، والكتاب يهتم بدراسة الثورة الصناعية في أوروبا بشكل عام ولا يركز على الثورة الصناعية في بريطانيا بشكل خاص ولم يتم تناول موضوع النقل إلا بشكل عرضي ، ويمكن الاستفادة من الكتاب لموضوع البحث عند مناقشة موضوع الثورة الصناعية.

هيز، ج .هـ كارلتون: الثورة الصناعية ونتائجها السياسية والاجتماعية . ترجمة أحمد عبد الباقي، مكتبة المثنى، بغداد : 1962م.

يقدم هذا الكتاب وصفاً موضوعياً ودقيقاً لفترة الثورة الصناعية التي بدلت معالم المجتمع الأوروبي، ويهتم بدراسة أبرز النتائج السياسية والاجتماعية التي خلفتها على المجتمعات الأوروبية، وتتركز أفكار الكتاب حول أثر الثورة الصناعية على تطور وسائل النقل بالرغم من أنه تناولها بشكل مختصر.

عبد الله، أمين مصطفى عفيفي: تاريخ أوروبا الاقتصادي – مكتبة الأنجلو المصرية، ط 2: القاهرة: 1954.

يتتبع المؤلف في هذا الكتاب تاريخ أوروبا الاقتصادي بجوانبه كافة ، ومع أنه تناول موضوعاته بصورة سريعة، إلا أنه أمكن الاستفادة منه في المرحلة الأولى من البحث.

أوين ، روجر : الشرق الأوسط في الاقتصاد العالمي 1800-1914 م، ترجمة سامي الرزاز، مؤسسة الأبحاث العربية، بيروت : 1990.

يركز الكتاب على عملية التحول الاقتصادي التي جرت في الأناضول ومصر والولايات العربية التابعة للإمبراطورية العثمانية في الفترة ما بين 1880 م وحتى الحرب العالمية الأولى 1914 م ويعد هذا الكتاب جزءاً من تاريخ الاقتصاد العالمي وبالتالي فهو خاضع للرأسمالية والإمبريالية، ولكنه أكد على دور العوامل المحلية وتأثيرها على عملية التحول الاقتصادي، ويتميز الكتاب بالعمق والشمولية ويمكن الاستفادة منه في موضوع البحث في الأجزاء المتعلقة بالخصائص العامة للتحول الاقتصادي في الشرق الأوسط .

عيسوي، شارل : التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال أفريقية، ترجمة : سعد رحمة، دار الحداثة، بيروت: 1985.

يقدم الكتاب تحليلاً تاريخياً للتغيرات التي طرأت على فروع الاقتصاد كافة في منطقة الشرق الأوسط في الفترة ما بين 1800-1914 م، ويبين الكتاب مدى الاهتمام الذي حظيت به هذه المنطقة من قبل القوى العظمى وما نتج عن ذلك من محاولات للتغلغل الاقتصادي فيها . ويتسم الكتاب بشموليته وتعدد مواضيعه ولهذا فهو لا يركز على موضوع البحث، يعد الفصل الرابع الخاص بنظام النقل في منطقة الهلال الخصيب أكثر أقسام الكتاب أهمية لموضوع البحث .

دياب ، السيد سيد أحمد توفيق : السكك الحديدية في مصر في عصر إسماعيل 1863-1879 , رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية آداب جامعة طنطا، قسم الفلسفة، طنطا: 1987 .

تعالج الدراسة الخطوط الحديدية في مصر في عصر إسماعيل باشا (1863- 1879) باعتبارها العصر الذهبي للخطوط الحديدية في مصر مع إعطاء لمحة عامة عن تاريخ الخطوط الحديدية في مصر منذ عهد محمد علي باشا حتى عهد سعيد باشا.

وتركز الدراسة على أثر الخطوط الحديدية في مصر في عصر إسماعيل بالنسبة إلى الاقتصاد والعمران والمجتمع، وقد اعتمدت الدراسة على عدد كبير من الوثائق المصرية وهي عبارة عن سجلات تشتمل على المكاتبات الصادرة والواردة على ديوان المرور والسكة وتفتقر الدراسة إلى التزود بالخرائط التي تعد من أهم العناصر للبحوث المختصة بالخطوط الحديدية .
الرافعي، عبد الرحمن: عصر إسماعيل، جزءان، مكتبة النهضة المصرية، مصر: 1948.
يمتاز الكتاب بجزأيه بفيض من المعلومات السياسية لفترة إسماعيل باشا، ولقد أفاد البحث منه في شرحه اهتمام إسماعيل بالخطوط الحديدية.

عبد، سعيد أحمد : الآثار الاقتصادية للسكك الحديدية دراسة في جمهورية مصر العربية، دراسة في الجغرافية الاقتصادية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين الشمس، القاهرة: 1980.

توضح الدراسة الآثار الاقتصادية للخطوط الحديدية في مصر مع إعطاء لمحة عامة عن تاريخ الخطوط الحديدية في مصر منذ عهد محمد علي باشا حتى عهد سعيد باشا، وتركز الدراسة على أثر الخطوط الحديدية على الحالة الاقتصادية في مصر، استفيد منها عند بناء البحث في الفصل الرابع من الدراسة

البراوي، راشد: التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث، مطبعة: النهضة العربية، القاهرة: 1954.

عُني الكتاب في تحليل الأحداث أكثر من سرد الوقائع التاريخية، وبالتالي استطاع الباحث دراسة العوامل المختلفة ذات الأثر الواضح في التطور الاقتصادي في فترة البحث من خلال دراسته للأحداث التاريخية، ابتداءً من أحوال مصر قبل الحملة الفرنسية، و انتهاءً بنشوء مجتمع جديد خاضع للتقييد والاحتكار الاستعماري الاقتصادي، وما تلاه من محاولات جادة للتحرر من الغزو الاقتصادي الأجنبي، وعصر التخصص الاقتصادي، وما تلاه من كساد كبير، تناول الكاتب موضوع المواصلات وبخاصة السكك الحديدية، وأثارها الكبيرة على المجتمع المصري.

رفعت، محمد: تاريخ مصر في الأزمنة الحديثة، المطبعة الأميرية، القاهرة: 1944.

يعد الكتاب مصدراً مهماً في تاريخ مصر الحديث، حيث حقق فيه المؤلف مبتغاه في توضيح أحوال مصر ابتداءً من وقوع مصر تحت النفوذ العثماني 1516-1882م وصولاً إلى عهد الملك فؤاد الأول، وابتداءً من الفصل التاسع استطاع الباحث تسليط الأضواء على تاريخ مصر في فترة الأسرة العلوية، وبخاصة فترة إسماعيل باشا والي مصر وهي الفترة الذهبية للخطوط الحديدية المصرية، ولقد دعمت المعلومات بالوثائق، وهذا ما جعل للكتاب أهمية خاصة.

الحته، أحمد : تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر : مكتبة النهضة المصرية، القاهرة: 1958.

تأتي أهمية الكتاب، من دراسة تطور تاريخ مصر الاقتصادي، وآثار ذلك التطور على الشعب والدولة، حيث تبدأ الدراسة بعام 1801م لتنتهي عام 1900م، حيث يظهر اهتماماً واضحاً في الفترة 1882-1900م، حيث ركز المؤلف على الناحية الزراعية وإيراداتها، وألقى الضوء على المواصلات، ودور الخطوط الحديدية في نقل البضائع والحاصلات الزراعية، وأثرها الإيجابي في حياة الشعب المصري.

الأيوبي، الياس:1- تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا من سنة 1863 إلى سنة 1879 مجلدين، مكتبة مدبولي، القاهرة: 1996.

2- محمد علي سيرته أعماله آثاره، دار الهلال، مصر: 1922.

يعد الياس الأيوبي من كبار الباحثين في تاريخ مصر، استفاد البحث بما ورد في الكتاب الأول بجزئيه من معلومات غزيرة حول الخطوط الحديدية في فترة الخديوي إسماعيل، بينما استفيد من الكتاب الثاني وهو سيرة محمد علي باشا، في تضمين مقدمة البحث حول اهتمامات محمد علي بالتطور والتقدم الحضاري، وبخاصة في تطوير المواصلات والعمل على الانتفاع منها في النقل الاقتصادي.

روثستين، ثيودور: المسألة المصرية 1875-1910م، مطبعة الاعتماد، مصر: 1923.

الكتاب مترجم من اللغة الإنكليزية إلى العربية، وهو كتاب مهم، لتحدث مادته عن الواقع المصري في فترة ندرت فيها الكتابات العربية "هذا ما أورده المؤلف"، لكونه حافلاً بالمعلومات التاريخية، حيث ترجم الكتاب ترجمة حرفية راعا فيها الأمانة العلمية ، مع إضافة بعض الحواشي للشرح، وتأتي أهمية الكتاب من اعتماد الوثيقة للتعرف على ما ورد في الكتاب للتحقق من صحته، كون كاتبه ديلفرد بلنت من المعاصرين للأحداث، استطاع البحث الاستفادة بما ورد في الكتاب عن معلومات تخص السكك الحديدية.

لهيطة، فهمي : تاريخ مصر الاقتصادية في العصور الحديثة ، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، ط1، القاهرة: 1938، ط2، 1944.

يضاهي الكتاب في جمعه لمادته العلمية خيرة ماكتب عن تاريخ الاقتصاد المصري في فترة البحث، ويعد مصدراً أساسياً كونه اعتمد على مصادر متنوعة في تحقيق الغاية العلمية، ولقد استفاد البحث منه، بطرق مختلفة، تبدأ بالمعلومة التاريخية لتنتهي بالجدول المختلفة المواضيع. **كرومر ، أوف:** تقرير عن مالية مصر وحالتها وتقدم الإصلاح فيها، ويأتي على سنين

متتابة 1890-1894م، ترجمة إدارة المقطم، مطبعة المقطم، مصر: 1894م.

تأتي أهمية الكتاب من كاتبه اللورد كرومر، حاكم مصر الفعلي لفترة طويلة من تاريخ مصر، ولقد تناول الكتاب أحوال مصر المختلفة في سنين متعاقبة، ولقد استفاد منه لتناول حالة الخطوط الحديدية المصرية بصورة مفصلة، ولم يستطع الباحث الأخذ من معلوماته خشية أن تكون محرقة، إلا بعد الرجوع إلى مصادر أخرى.

حسونة، محمد أمين: مصر والطرق الحديدية، د: مط، هيوبوليس: 1938.

يورد المؤلف تاريخ اختراع السكك الحديدية، وطرق المواصلات القديمة، وصولاً إلى السكك الحديدية المصرية، والشركات المؤسسة لها لينتهي بمختصر عن الجسور والمباني، ولقد استفاد منه البحث بتتبع تاريخ بناء الخطوط المصرية.

سامي، أمين: تقويم النيل، مطبعة دار الكتب المصرية، 3 مجلدات، القاهرة: 1936م.

تأتي أهمية المؤلف من كاتبه، كونه شغل مناصب رفيعة في الدولة منها ما يخص مصلحة المرور والسكك الحديدية، معتمداً على القرارات التي صدرت عن المعية الخديوية، لذلك جاء الكتاب أقرب إلى الوثيقة، وهذا ماميزه عن غيره من المؤلفات، هذا بالإضافة إلى ملحق، يحوي معلومات مفصلة عن الجسور والقناطر المقامة على النيل في مصر والسودان، ولقد استفاد منه البحث لكثرة ماذكر به من مكاتبات موثقة كونها صادرة عن المعية السنية (الخديوي).

مراجع أجنبية:

Knowles , L.C.A The Industrial and Commercial Revolution in Great Britain during The Nineteenth Century , London : Routledge and Kegan Paul Lid , 1958

الثورة الصناعية والتجارة في بريطانيا العظمى خلال القرن التاسع عشر

يسعى الكتاب بعد توضيح الأسباب التي أدت إلى إدخال الآلة في إنجلترا وإلى تفوق مركزها نتيجة لتطورات النقل الآلية ، إلى التركيز على التغيرات التي جرت في ميدان التجارة العالمية وفي العلاقات الاقتصادية بين الدول نتيجة لإدخال السكك الحديدية والسفن البخارية ، ويحاول أن يدلل على أن تطورات النقل قد تولد عنها الإمبراطورية البريطانية أو ما يسميها " الإمبريالية الحديثة " في الربع الأخير من القرن التاسع عشر . وتعتبر فصول الكتاب المتعلقة بأساليب النقل الحديثة من أجل اختراق القارات وتقصير المسافات مفيدة لموضوع البحث .

Kent , Marian : The Great Powers and the End of the Ottoman Empire

George Allen and Unwin, London , 1984

القوى الكبرى ونهاية الإمبراطورية العثمانية

يسعى الكتاب من خلال مجموعة من الدراسات إلى تفصي دوافع ومصالح الدول العظمى في الإمبراطورية العثمانية ومدى إسهام تلك الدوافع والمصالح في القضاء على الإمبراطورية بعد الحرب العالمية الأولى، حيث اتفقت مجموعة الدراسات على أن مسؤولية انهيار الإمبراطورية العثمانية تنقسمه الدول العظمى والإمبراطورية العثمانية نفسها، ويمكن الاستفادة من بعض أجزاء الكتاب المتعلقة بالامتيازات الأوروبية في الإمبراطورية العثمانية .

Karkar, yaqub Nasif: Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914, and Economic Interpretation , unpublished ph.d. dissertation, indiana university , 1964 .

رؤية اقتصادية حول تطور النقل السككي في الإمبراطورية العثمانية خلال فترة 1856-1914 ، وتهدف هذه الدراسة لإلقاء الضوء على الخلفيات الاقتصادية التي تقف وراء تطور الخطوط الحديدية في الدولة العثمانية بشكل عام من خلال استعراض عام وسريع للمشاريع التي نفذت والتركيز على الآثار الاقتصادية ، كما تحاول الدراسة إعطاء لمحة خاطفة عن عوامل نجاح الخطوط الحديدية في كل من إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية مع محاولة عقد مقارنة مع الدولة العثمانية لدورها في خدمة الاقتصاد العثماني.

Hughes, Hug: Middle East Rail Ways, The Continental Rail Way Circle, Harrow : Middleseey , 1981 .

خطوط حديد الشرق الأوسط، ضمن دائرة خطوط الحديد العالمية.

يهتم هذا الكتاب بدراسة مشاريع الخطوط الحديدية في الشرق الأوسط إلى فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية كما يهتم بإلقاء الضوء على العديد من الجوانب الفنية المتعلقة بنوعية القاطرات وتوقيتها دون التعرض للخلفيات السياسية والاقتصادية التي كانت وراء هذه المشاريع

Wiener, Lionel: L Egypt Et See Chemins de fer , Bruxells, 1932 .

الخطوط الحديدية المصرية ، ويهدف هذا الكتاب (باللغة الفرنسية) إلى دراسة مشاريع الخطوط الحديدية في مصر والسودان منذ بدايتها وحتى الثلث الأول من القرن العشرين مع تتبع الظروف المختلفة التي أحاطت بها، ويتسم الكتاب بالموضوعية والدقة ويضم عدداً من الخرائط والجداول المهمة كما يحتوي على الكثير من التفاصيل الفنية والهندسية .

Papers submitted to a conference held at the School of Oriental and African Studies, in the. studies in the Economic History of The Middle East, M. A. CookPublished, University of London in July 1967

مجموعة دراسات لمؤتمر عقد في معهد الدراسات الشرقية والإفريقية، تدور حول دراسات في التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط، عقدتها جامعة لندن في تموز 1997.

تأتي أهمية الكتاب من تناوله لتاريخ المواصلات العالمي، ومن ثم تحليله لأسباب نشوء الخطوط الحديدية في العالم ليصل البحث إلى أهمية الخطوط الحديدية، وليتناول أخيراً نشوء الخطوط الحديدية المصرية، وأهميتها لمصر والقارة الأفريقية.

Milner, Alfred: England in Egypt, Publisher G. Routledge & Sons. London 1892.

إنكلترة في مصر ، يعطي الكتاب لمحة عن التواجد البريطاني في مصر من وجهة نظر المؤلف، متبنياً وجهة نظر بريطاني تفيد عن مدى أهمية التواجد الإنكليزي في مصر والسودان، وذلك للعمل على رقي البلدين تحت التبعية البريطانية، مستعرضاً لأهم التطورات على صعيد الاقتصاد المصري، والتي تنضوي السكك الحديدية تحت لوائها، ولقد أفاد البحث بمد الخطوط الزراعية الضيقة في محافظات وادي النيل الجنوبية.

Little, Tom: Egypt, Publisher: , E.P. Dutton & Co New York, 1914.

يتناول الكتاب المعنون "مصر"، تاريخ الاستثمارات الأوروبية في مصر، من خلال استعمال البخار في آلات الجر كالسكك الحديدية، وفي السفن البخارية، ويتميز بانفراده بمصر كنموذج للاستثمارات أجنبية، وكسوق للواردات الأوروبية، كذلك يتناول مشاريع السكك الحديدية في

مصر باعتبارها من أوائل البلدان التي مدت فيها الخطوط الحديدية، ومدى النجاحات التي حققتها مصر من خلال تطوير هذه الآلية الحديثة .

Mulhall, Michael George: Great Britain and the East, Published in Great Britain 1955.

بريطانية العظمى والشرق

يعد الكتاب مرجعاً مهماً في تطور تاريخ السكك الحديدية في العالم، حيث تقدم الدراسة أسباب نشوء السكك الحديدية، وتأتي على أهم حقول تجربتها مصر، وأهميتها بالنسبة للاقتصاد البريطاني، وأهميتها للعالم، الخطوط الضيقة، خدمات القطارات فيها.

Taylor, Bayard: Egypt and Iceland in the Year 1874, Published G.P. Putnam's Sons. London 1888 .

كتاب على شكل تقرير سنوي وهو موجود في مكتبة جامعة ديترويت الأمريكية ضمن سلسلة متتابعة، تحت عنوان الكتاب السنوي.

يتناول الكتاب مشاريع السكك الحديدية المصرية، و توزع الخطوط في الدلتا، و تطور خط القاهرة السويس بعد مرور عشرون سنة على بنائه، كذلك يورد المؤلف بعض المعلومات عن دور العمالة الأجنبية في تطور النقل السككي في مصر.

Peacock, James Albert Wells: Light Railways in Egypt, Published 1901, Original Digitized from the University of Michigan 1896 .

يضم الكتاب الكثير من المعلومات التي تهم الباحثين في تاريخ السكك الحديدية، استفيد منه، ببعض المعلومات التي تخص سكك حديد الدلتا في مصر، حيث عاش المؤلف حياة غير مريحة نظراً لعمله كسائق في خطوط الدلتا، كذلك ورد في الكتاب بعض المعلومات التي تخص خط السويس، وخط الواحات.

وأخيراً لا يسعني في هذا المجال إلا أن أتقدم بخالص الشكر والامتنان إلى الأستاذة المشرفة الدكتورة سمر بهلوان على رعايتها للبحث وإشرافها الدقيق على تفصيله وطرق إنجازه، حيث كان لتوجيهاتها الفضل الأكبر في إيصال البحث إلى ما وصل إليه، كما أشكر العاملين في المكتبة الظاهرية ومكتبة الأسد الوطنية في دمشق ودار الوثائق في كلٍ من دمشق والقاهرة وكل من قدم لي معلومة أو توجيه.

المحتويات

20	 التمهيد
20	 ظهور الخطوط الحديدية
22	 تطور رأس المال الأوروبي وظهور الاستثمارات الأوروبية في الخارج
26	 طرق المواصلات في مصر قبل الخطوط الحديدية
26	 النقل البحري
28	 النقل النهري
30	 الطرق البرية

التمهيد:

أولاً- ظهور الخطوط الحديدية

أثبتت الأحداث العالمية، أن النهوض الاقتصادي الأوروبي، ودخوله عالم النظام الرأسمالي الاستعماري كان من أهم نتائج الثورة الصناعية في بريطانيا أواخر القرن الثامن عشر وبدايات القرن التاسع عشر، كونها أسهمت في نهضة أوروبية شاملة، وبخاصة ما أحدثته من انقلاب جذري في وسائل النقل، وذلك بظهور القاطرة البخارية عام 1825م، وما تبع ذلك من انتشار للخطوط الحديدية في أوروبا وخارجها، وما أحدثته من تغييرات اقتصادية واجتماعية وسياسية وعسكرية عالمية، كان لها أكبر الأثر في دفع الحضارة الأوروبية نحو النهوض والتطور، "لأن أهم ما ميز الحضارة المعاصرة هو طابعها الصناعي" ⁽¹⁾، فقد أدى قيام الثورة الصناعية في بريطانيا إلى دفعها للسعي إلى لحصول على المواد الأولية والأسواق في مناطق العالم الأضعف والأغنى بمواردها- ومن ضمنها مصر- ، فاشتدت المنافسة الاستعمارية بين الدول الأقوى، بريطانيا وفرنسا، فكانت (حرب السبع سنوات 1756-1763) ⁽²⁾، ونتيجة لتوقيع معاهدة باريس عام 1763، استولت بريطانيا على ممتلكات واسعة، مما غير مجرى تاريخها، ودعم مركزها التجاري ⁽³⁾، كذلك أدى اختراع الآلة البخارية ⁽⁴⁾ - أعطت مصدراً جديداً للقوة - واستعمالها إلى التوسع الصناعي ⁽⁵⁾، فغدت المحور الذي دارت حوله الثورة الصناعية ومظاهرها في أوروبا ⁽⁶⁾، ومع استبدال العمل اليدوي بالآلي ⁽⁷⁾ وتحول بريطانيا إلى بلد صناعي مصدر

(1) هيريت فيشر، أصول التاريخ الأوروبي الحديث من النهضة الأوروبية إلى الثورة الفرنسية، ترجمة، زينب عصمت راشد - أحمد عبد الرحيم مصطفى، دار المعارف، مصر، ط، 3 القاهرة، 1961، ص 416-417 .

(2) حرب السبع سنوات، خسرت فرنسا بموجبها ممتلكاتها في العالم الجديد و الهند وانتقلت أجزاء من كندا و السنغال وفلوريدا إلى السيطرة البريطانية. فيشر، المرجع السابق، ص 416-417.

(3) كارلتون هيز، الثورة الصناعية ونتائجها السياسية والاجتماعية تعريب أحمد عبد الباقي، مكتبة المثنى، ط، 2، بغداد، 1962 . ص 15-18.

(4) الآلة البخارية، مضخة نارية تحتوي على مكثف لتفريغ المياه يتصل بها جهاز مؤلف من ساعد و مدورة يحولان الحركة المتناوبة إلى حركة مروحية ويصيان البخار على وجهي المكبس فيعطيان حركة مزدوجة العمل. وقد استعملت الآلة البخارية لضخ المياه من المناجم ثم انتقل استعمالها لتشغيل كافة أنواع الآلات في المصانع. هيز، المرجع سابق، ص 75.

(5) ب. م . هولت، صانعوا أوروبا الحديثة، ترجمة موفق شقير، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، 1980، ص 200-204.

(6) عبد العزيز عجمية، التطور الاقتصادي في أوروبا والوطن العربي، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1980، ص 66.

(7) شيركوف، الثورة الصناعية في بلاد المشرق، المجلس العالي للعلوم، د، ترجمة، موسكو، 1968، ص 8.

لمصنوعاته⁽¹⁾، ازدادت حاجتها للأسواق للتخلص من فائض الإنتاج، وبالتالي شهدت نهضة تجارية كبيرة من نتائجها تطور الاقتصاد الإنكليزي، وتوسع النشاط التجاري وبخاصة البحري، بعد إدخال التحسينات على سفن النقل والشحن، واستطاعت بريطانيا أن تقيم علاقات وثيقة مع مناطق متباعدة جغرافياً، وبالرغم من ظهور التنافس الأوروبي التجاري البحري، إلا أن بريطانيا تغلبت على منافسيها فيما وراء البحار، محمية بالقانون البحري التجاري⁽²⁾، كذلك أصدرت الحكومة البريطانية قانوناً لحماية الصناعة الوطنية، "مما ساعدها على بيع كميات كبيرة من منتجاتها المصنعة بأسعار أقل من منافسيها"، وعزز وضعها المالي، فظهرت حركة مصرفية قوية، وتم وضع أساس سليم لنظام الائتمان المصرفي⁽³⁾.

(1) أخضع الإنكليز الموارد المالية لخدمة الميدان العلمي، فكان لها الأسبقية للوصول إلى المخترعات الحديثة التي دفعت بالصناعة إلى الأمام، وبلغها التحول الخطير الذي عرفه القرن التاسع عشر. أمين مصطفى عفيفي عبد الله، تاريخ أوروبا الاقتصادي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1954، ص 351-352. ونتيجة لتوفر الخدمات الصحية في بريطانيا ارتفعت نسبة عدد السكان حتى وصل إلى 10 ملايين نسمة، وكان العنصر الأساسي لهذه الزيادة هو التحسن المستمر لمستوى الحياة بصورة عامة. ومما ساعد بريطانيا على مباشرة الإنتاج الآلي اندثار العبودية والنظام النقابي مما أعطى الحرية للعمال الانكليز في الانتقال من الحقل إلى المعمل، كذلك كان أصحاب المصانع أقل تقيداً في حريتهم بما ييغون عمله، ومن يريدون استخدامه، كما كانت الحكومة الانكليزية في القرن الثامن عشر أكثر استجابة للطلبات الاقتصادية للمنتجين بنطاق واسع أما عن الارستقراطية البرلمانية فقد كرست جهودها باستمرار لتوسيع التجارة، وإنعاش الزراعة. ولم يقتصر تأثير "قوانين تسييج الأراضي" وإحضاع الأراضي "للزراعة العلمية"، واستعمال الآلات في حرث الأراضي، مما ساعد على زيادة المساحات الزراعية وإنتاجها، فأثر ذلك على زيادة سرعة هجرة المزارعين من الريف إلى المدينة أيضاً إن الثورة الصناعية بدأت في بريطانيا بين سنتي 1770 - 1870 وبدأ ظهورها في بلجيكا حوالي عام 1815 وفي ألمانيا عام 1850، وكانت جميع هذه الأقطار زراعية في الغالب عدا بريطانيا العظمى وبلجيكا، فكانت الصناعة الميكانيكية تتوسع على حساب العمل اليدوي كذلك شملت الثورة الصناعية أوروبا وأمريكا

-Frederic Austin, Ogg, *Economic Development of Modern Europe*, The Macmillian Company, 1958, NewYork 1958. p. 63.

(2) القانون البحري التجاري، أصدرت إنكلترا في منتصف القرن السابع عشر قوانين للملاحة تستهدف تنشيط تجارة بريطانية وصناعتها وقد نصت هذه القوانين على أنه لا يجوز نقل المحاصيل الزراعية والمصنوعات من آسيا وإفريقيا وأمريكا إلى بريطانيا إلا على سفن إنكليزية، فازداد الأسطول التجاري من 3300 سفينة سعة 260000 طن إلى 8100 سفينة سعة 590000، وكانت هذه النسب بازدياد مع زيادة قدرتها على النقل بمقدار 5 أضعاف أو ستة.

ليلى الصباغ، تاريخ أوروبا، مطبعة ابن حيان، دمشق، 1981.

(3) هيز، المرجع السابق، ص 94-105.

وأمام هذا النهوض بكل سماته ومتطلباته أصبحت ملحة لوسائل مواصلات سريعة لتأمين نقل المنتجات⁽¹⁾، وهو الأمر الذي أدى إلى ظهور الخطوط الحديدية⁽²⁾، في بريطانية ومستعمراتها وبخاصة مصر 1852-1914م.

ثانيا- تطور رأس المال الأوروبي وظهور الاستثمارات الأوروبية في الخارج استناداً إلى ما سبق ارتبط الزحف الاستعماري الأوروبي بالتطور الاقتصادي الرأسمالي الذي قام في جوهره على الصراع والتنافس حول المستعمرات⁽³⁾، فقد شهد القرن التاسع عشر حركة استعمارية واسعة النطاق، مما دفع بريطانيا العظمى وفرنسا⁽⁴⁾ للدخول في سباق جبار، نحو استعمار أفريقيا⁽⁵⁾ ومناطق من آسيا وجزر المحيط الهادي، ثم تبعها بقية⁽¹⁾ الدول

-
- (1) أحدث استخدام قوة البخار - كعنصر حاسم - في تصنيع هذه الوساطة ثورة في عالم النقل فساعد على سرعة النقل، وأعطى دفعا في تطور الصناعة والتجارة، وحصل التبدل العظيم في القرن التاسع عشر، عندما أدى تطابق فكري القاطرة البخارية والخطوط الحديدية، عبد الله، مرجع سابق، ص 350.
- (2) في عام 1769م صنع مهندس فرنسي أول قاطرة تعمل بقوة البخار، وفي عام 1781م صنع مهندسان إنكليزيان (واط ومردوخ) قاطرة بخارية معدلة عن الأولى، في عام 1802م، صنع مهندس المناجم (ريتشارد تريفيثيك) أول محرك بخاري محمول على عجلات حديدية وصنع له عربة سماها "الحق بي إن استطعت" وقد لاقت استحسان الجماهير وقد سارت على سكة الحديد لمسافة 15 كم وكانت القضبان من الفونت. وكان قد صنع قبلها مركبتين تسييران على الطرق بمحرك بخاري. وفي عام 1804 تم صنع أول قاطرة بخارية تُسير بواسطة سلسلة من الدواليب المسننة، وقد استخدمت في البداية في مناجم الفحم في ويلز، عدل (وليم هادلي) عام 1811م قاطرة بدل العربة وبنفس العام صنع (جون بلنكنسوب) قاطرة ذات عجلات مسننة وتسير على قضبان مسننة واستخدمت بالمناجم، وفي عام 1814م صنع جورج ستيفنسون قاطرة بخارية وبدأت أول تجربة لها في مقاطعة ويلز الجنوبية ببريطانيا وجرت فيها ثلاث عربات مشحونة بسرعة 5 مل في الساعة وقد استطاع هذا المهندس استصدار مرسوم بإنشاء أول خط حديدي في العالم بطول 61 كم بين ستوكتون ودارلنغتون وجرى أول استخدام لهذا الخط في 27 أيلول سنة 1852م وكان وزن القاطرة التي تسير عليه 80 طناً، في عام 1820م ظهرت القضبان الحديدية بأطوال أكبر من الأطوال السابقة مما أدى إلى إنقاص الوصلات فيما بينه ثم أخذ ينتشر الجر البخاري بسرعة فائقة تحت إشراف الإخوة ستيفنسون، حيث اخترع الإنكليزي روبرت ستيفنسون عام 1829 قاطرة بخارية وسماها الصاروخ وكانت تجر وراءها حمولة قدرها 126 طن لمسافة تقدر بـ 50 كم وبسرعة عظمى 39 كم/سا على طريق ليفربول - مانشستر ببريطانيا، ليظهر عام 1832م أول قطار للمسافرين، وبذلك اعتمدت الخطوط الحديدية كوسيلة مهمة للنقل عام 1825م في بريطانيا.
- هيز، مرجع سابق، ص 52..

- (3) محمد أنيس، الامبرطورية العثمانية والشرق العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1993، ص 165.
- (4) ف.أ. لينين، الاستعمار أعلى مراحل الرأسمالية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1954، ص 1.
- (5) أفريقية، تأتي أفريقية في المرتبة الثانية بين القارات من حيث المساحة، وتشغل خمس مساحة العالم وتستأثر بخمس سكانه، وفيها ثروة حيوانية متنوعة، وهي قارة ذات تنوع تضاريسي وعجائب طبيعية عظيمة، وفيها يجري نهر النيل 6400 كم أطول أنهار العالم، تنتمي شعوب أفريقية إلى عدة مجموعات عرقية ذات خلفيات حضارية متنوعة، يسكن حوالي 70% من الأفارقة في المناطق الريفية حيث يمارسون زراعة المحاصيل الزراعية وتربية المواشي. تتمتع أفريقية بثروة معدنية هائلة، ففيها من النحاس والماس والذهب والنفط. بدأ الأوروبيون في إنشاء محطات تجارية في إفريقيا خلال القرنين الخامس

الأوروبية الرأسمالية كل حسب إمكاناته وظروف تطورها، وقد شهد القرن العشرين تعاظم الإمبراطوريات الرأسمالية الحديثة، وسقوط إمبراطوريات قديمة مثل الإمبراطورية العثمانية. تدرجت الهيمنة الأوروبية على المشرق العربي بحكم مميزاته الجيوستراتيجية والاقتصادية المهمة، فتنوعت أشكال التغلغل الاستعماري عبر سياسة الامتيازات، للسيطرة على قطاعاته الإنتاجية الواسعة، بعد أن وصلت الهيمنة الأجنبية إلى الأجهزة الإدارية والتشريعية المركزية⁽²⁾ مما فسخ المجال لأن تصبح معظم الدول المنضوية تحت الحكم العثماني مكاناً مناسباً لإشباع الأطماع الاستعمارية الأوروبية وخاصة البريטانية⁽³⁾ التي وجدت في ولاية مصر قاعدة إستراتيجية لحماية مستعمراتها الآسيوية وبخاصة الهند⁽⁴⁾، ولقد استطاعت بريطانية⁽¹⁾ التوغل

عشر والسادس عشر الميلاديين، وصار الذهب أهم صادرات القارة، ولهذا فقد تنافس الأوروبيون بشراسة للسيطرة على أفريقيا خلال القرن التاسع عشر. وبحلول القرن بداية العشرين، توزعت القارة تماماً إلى مناطق نفوذ استعمارية.

Google Search

(1) دفعت حالة القلق الداخلي التي كان يعاني منها الشعب الفرنسي، الحكومة إلى التفكير في تحويل نظر الشعب عن المشكلات والاهتمامات الداخلية، بفتح مجالات خارجية استعمارية لإبعاد تفكيره عن الوضع الداخلي، وهكذا أسهم حب امتلاك المستعمرات، وشهوة إقامة الإمبراطوريات المترامية الأطراف، المصاحبة لنمو الروح القومية، إلى جانب الصراع السياسي الداخلي في فرنسا وغيرها من الدول الأوروبية ذات القوة البحرية إلى الدخول في زمرة الدول الاستعمارية.

<http://ar.wikipedia.org/wiki>

(2) الفضل شلق، الامبراطورية العثمانية ودمجها في النظام الرأسمالي العالمي، مجلة الاجتهاد، دار الاجتهاد للنشر، العام 11، العددان 45-46، بيروت، 2000، ص 14.

(3) الاستعمار البريطاني، تعود بدايات الاستعمار الأوروبي إلى اكتشاف رأس الرجاء الصالح عام 1498م، وينقسم إلى دورين، الدور الاستعماري التجاري وينتهي بالثورة الفرنسية، والدور الصناعي الرأسمالي الحديث ويبدأ بالثورة الصناعية وقد مر تاريخ السياسة البريطانية في الشرق في دورين مطابقين لدوري الاستعمار يبدأ الأول باتصال الإنكليز بالهند وإيران عن الطريق التجاري الشمالي، الثاني بالثورة الفرنسية وحروب نابليون.

إبراهيم، عبد الفتاح، على طريق الهند، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، 1961، ص 20.

(4) الهند، تعد الهند سابع أكبر دولة من حيث المساحة في العالم، تغطي مساحتها 3.165.596 كم²، تحدها باكستان من الشمال الغربي والصين وأفغانستان وبتان ونيبال من الشمال، وميانمار وبنغلاديش وخليج البنغال من الشرق، وسريلانكا من الجنوب الشرقي عبر مضيق بال، وتشكل جبال الهمالايا التي تعد أعلى جبال العالم حدودها الشمالية. الهند ثاني أكبر دولة في العالم من حيث عدد السكان بعد الصين. عدد سكانها 1.029.99.100 نسمة. يعيش حوالي 28% من سكانها في الحضر، بينما يعيش 72% في الريف.

www.aljazeera.net/in-depth/india/2002/8/8-12-2.htm -

الهند غنية بمواردها الطبيعية، 54.3% من أرضها قابل للزراعة، وتغطي الغابات حوالي 21.6% من مساحتها. ويمثل قطاع الزراعة بما فيه الغابات والصيد 27.7% من الناتج المحلي، ويعمل به حوالي 67% من القوى العاملة. تنوعت محاصيلها الإنتاجية، وأهمها قصب السكر، والأرز، والقمح، والقطن، والجوت، والخضراوات، والتوابل. تعرضت الهند لأحداث جسام كان أبرزها الاستعمار البريطاني وما تلاه من نضال من أجل الاستقلال، في حين كان أعظمها أثراً انفصال باكستان عنها.

في الهند والحصول على المواد الأولية الضرورية لاستمرار نهوض الثورة الصناعية فيها، بعد حصول شركة الهند الشرقية الإنكليزية في أواخر القرن السابع عشر على إذن من الامبرطور المغولي⁽²⁾ بإقامة مصنع للنسيج في سورات⁽³⁾.

وفيما بعد أسست مدينة مدراس⁽⁴⁾، وقدم بعد عام 1662 البرتغاليون جزيرة بومباي⁽⁵⁾ إلى ملك بريطانية فأحالها بدوره إلى الشركة المذكورة، وفيما بعد أسست مدينة كلكتا⁽⁶⁾ عام 1690، وبهذا حصل الإنكليز على موطن قدم في الهند، وبعد معركة بلاسي Balasy عام 1757م⁽⁷⁾، استولت بريطانيا على مساحات واسعة في الهند للمرة الأولى، وفي مطلع القرن التاسع عشر استطاع البريطانيون الوصول إلى دلهي العاصمة عام 1818م وهكذا بدؤوا بالنهج المباشر

(1) بريطانية تقع في غرب أوروبا، يحدها المحيط الأطلسي الشمالي وبحر الشمال ومن الجنوب فرنسا . المساحة الإجمالية، 24482 كم². تتكون من المستعمرات التي استولت عليها كافة، إضافة إلى إنجلترا وويلز واسكتلندا وأيرلندا الشمالية بعد اتحادها عام 1801. هيمنت على الاقتصاد العالمي بعد الثورة الصناعية.

www.darislam.com/home/muslemoon/data/india.htm.

(2) جهانكير ، نبح السير توماس رو سفير ملك بريطانية جيمس الأول عام 1615 في الحصول على الموافقة بإقامة معمل في سورات حيث تأسست مدينة مدراس عام 1639 وبذلك حصل البريطانيون على موطن قدم في الهند. استغل الأوروبيون وبخاصة البريطانيون، سماعة السلطان المغولي (جهانكير) فبدؤوا بالتسلل إلى الهند كتجار . جواهر لال نهرو، اكتشاف الهند، ترجمة، فاضل جتكر، جزاء، وزارة الثقافة السورية ، دمشق، 1989، ج 1، ص 419

(3) سورات، اتجهت نية شركة الهند الشرقية الإنكليزية إلى إنشاء مركز تجاري لها بالهند، يكون بمثابة محطة لجميع للمنسوجات الهندية التي كان يأتي معظمها من منطقة البنغال . ووقع اختيار الشركة على مدينة سورات على الساحل الشرقي للهند حيث نجحت في إقامة مقر لها هناك في سنة 1612.

<http://ar.wikipedia.org/wiki>

(4) مدراس، مدينة أسسها الإنكليز، وتقع على الساحل الشرقي للهند، اشتهرت بمصانع النسيج.

(5) بومباي، العاصمة التجارية للهند وعاصمة ولاية مهاراشترا تقع على الساحل الغربي للهند وتعد من أكثر المدن الهندية حركة ونشاطا، هذا فضلا على أنها تعد واحدة من أكبر المدن الصناعية في الهند . ويقطن مدينة مومباي العديد من أبناء الهند. يختلف سحناتهم وأعراقهم ومعتقداتهم الدينية.

Google Search

(6) كلكتا، من أكثر المدن الهندية سكاناً، وتعد المركز التجاري الأول في مناطق شرق الهند وتوجد بها كثير من المنشآت الصناعية الضخمة والأسواق.

Google Search

(7) بلاسي ، إبان الغزو الصفوي للهند عام 1757م تمكن جيش شركة الهند الشرقية البريطانية، المكون من مائة ألف جندي ، بقيادة ضباط بريطانيين، من هزيمة المسلمين في منطقة البنغال في معركة (بلاسي) التي تعد أول المعارك الحاسمة بين الطرفين، بمساعدة عملاء لهم الذين تم تجنيدهم عبر عشرات السنين، إلا أن احتلال الإنجليز للهند لم يتم إلا بعد قرن من الزمان وبعد معارك طاحنة بين الطرفين، انتهت بعزل (بهادر شاه آخر السلاطين المسلمين ونفيه إلى بورما حيث توفي فيها عام 1862م) وبذلك قامت بريطانيا عام 1858م بضم الهند إلى التاج البريطاني رسمياً، لتصبح دولة التاج البريطاني منذ ذلك التاريخ. خالد بن محمد الغيث جامعة أم القرى - كلية الشريعة قسم التاريخ والحضارة الإسلامية.

Google Search

للهند، وهذا ما ذكره المؤرخان البريطانيان اللذان أَرخا تاريخ الهند إدوارد تومبسون Edward Thomson، وج.ت. غاريت G.T.Garet بقولهما "أن شراً للذهب لا مثيل له، مثل الهيستيريا أحكم قبضته على العقل الانكليزي " ويوضح أيضاً المؤرخ الأمريكي بروك آدمز Brook Adams مدى أهمية الهند بقوله "إن تدفق الثروات الهندية زاد رأس المال البريطاني زيادة كبيرة وأدى إلى تنمية طاقته المخزونة، وذلك بمضاعفة مرونته فبعد معركة بلاسي بوقت قصير بدأت الغنائم تصل من البنغال إلى لندن ويبدو أن تأثيرها كان هائلاً " ⁽¹⁾، ولذلك كرست الحكومة البريطانية جهوداً جبارة للحفاظ على كل ما يتعلق بالهند، كونها قوام الرأسمالية البريطانية في مختلف أدوار نشوئها وهي العامل الأكبر في تفوقها و سطوتها، والسر في قوتها وجبروتها ⁽²⁾.

وبظهور خطط نابليون الاستعمارية للاستيلاء على الطرق المؤدية إلى الهند، أواخر القرن الثامن عشر بات أمر حماية الهند والطرق المؤدية إليها الشغل الشاغل لسلطة بريطانية، وأوضح ذلك بإرسال بعثة تشسني Chesney - عام 1830م لدراسة شؤون العراق الاقتصادية والسياسية، والتي ارتأت ضرورة مد خط حديدي يلائم المصالح الدفاعية البريطانية، وفيما بعد تبين أن مصر بموقعها الاستراتيجي بالنسبة للمستعمرات البريطانية فيما وراء البحار، وغناها بالمواد الأولية التي تحتاجها الرأسمالية البريطانية ستشكل خطراً على الإمبراطورية إذا ما سيطرت عليها دولة أجنبية غير بريطانية ⁽³⁾، ولحماية طريق الهند بات من مصلحة بريطانية السيطرة على القسم الجنوبي من البلاد العربية شواطئ الجزيرة العربية وجعل عدن قاعدة بريطانية، والاستيلاء على الخليج العربي ومصر وجعل البحر الأحمر بحيرة بريطانية، تتنطلق منها لتستولي على جنوب العراق (ولايتي بغداد والبصرة) ⁽⁴⁾ ووادي الفرات، وبذلك

(1) نهر، مرجع سابق، ج/2، ص 19-23.

(2) أدى هب كنوز الهند خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر إلى جمع أكداس الذهب والفضة وغيرها من المواد التي ساعدت على إرساء دعائم الرأسمالية الصناعية البريطانية التي نشأت في بريطانيا والتي اتخذت من الهند مورداً تستنزف منه الرأسمالية الإنكليزية المال والمواد الخام، وسوقاً عظيمة تصدر إليها الفائض من منتجاتها. عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 33-34.

(3) المرجع نفسه، ص 60-155.

(4) اتجهت أنظار البريطانيون نحو الفرات إثر محاولات نابليون التوسعية، لكن اهتمامهم هذا لم يخرج إلى حيز العمل إلا بعد الربع الأول من القرن التاسع عشر، حين تألفت في بريطانيا لجنة لدرس مشروع الفرات، ليظهر فيما بعد مشروع وصل الخليج الفارسي بالبحر الأبيض المتوسط بسكة حديد، وكان أول من اقترح القيام بهذا المشروع أحد موظفي السكك الحديدية في الهند سنة 1830، ولیم اندرو الذي أسس "شركة سكة حديد وادي الفرات" سنة 1856 وعين الجنرال تشسني رئيساً للمهندسين فيها وقد أيدته بالمرسوق و ستراتفوردي بغية مقاومة مشروع السويس.

تحمي طريق الهند من الخطر، وبالتالي تستولي على ال مدن المقدسة (مكة والمدينة وبيت المقدس) الرابط الديني مع العثمانيين وبهذا تفتت عضدهم⁽¹⁾.

وقبل استعراض المراحل السابقة لدخول الخطوط الحديدية إلى مصر لابد للبحث من التطرق إلى واقع مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، نتيجة لتحول الطريق التجاري بين الشرق والغرب إلى طريق رأس الرجاء الصالح منذ مطلع القرن الخامس عشر⁽²⁾ حيث فقدت مصر ضرائب المرور عبر أراضيها أهم موارد ثروتها، ونتيجة لتراجع كمية البضائع المارة عبر أراضيها، انخفض معدل الضرائب الجمركية وأجور النقل، مما تسبب في ركود الأسواق التجارية التي كانت منفذاً لتصريف هذه المنتجات، فعانت مصر من ضائقة اقتصادية، إلا أن تراجع الحركة التجارية، لم يقض قضاء نهائياً على التجارة الخارجية، وإنما قلل من أهميتها لدرجة كبيرة، فبقيت مصر تصدر ما يفيض عن حاجتها وتستورد ما يلزمها من الخارج بالإضافة إلى ضرائب مرور بعض البضائع المنقولة بين الشرق والغرب عبر أراضيها، فقد كان لمصر علاقات تجارية مع أوروبا وبخاصة مع فرنسا، وبلاد الشام والهند واليمن والسودان والحبشة وبلاد أواسط أفريقيا وطرابلس الغرب والمغرب العربي، فكانت السلع التجارية تأتي إما بطريق البحر إلى الثغور المصرية وإما بطري ق القوافل التي كان من مراكزها أسيوط والقاهرة⁽³⁾.

اشتد فرع البريطانيون من روسية لاقتراب خطوطها الحديدية في تركستان من الحدود الهند، لاسيما بعد أن وصلت روسيا تفليس - بياكو بخط حديد فقربت بذلك المسافة بين بطرسبرغ وعشق آباد، وسعيها إلى مد الخطوط الحديدية في بلاد إيران أيضاً مما يقرب المسافة بين روسية وهراباب الهند .

وضح أنصار مشروع خط حديد وادي الفرات مزاي هذا المشروع في جملة منافع: يوصل البحر الأبيض المتوسط بالخليج ولذلك أهمية كبرى من الوجهتين السياسية والتجارية، و يقصر المسافة بين الهند وبريطانيا ألف ميل تقطع بعشرة أيام، كذلك يسهل إحكام السيطرة على الهند، بنقله الجنود من بريطانيا إليها في أربعة عشر يوماً، فيوفر على الحكومة مبالغ طائلة من مصاريف النقل، ويجعل أمر مهاجمتها واقتحامها أمراً عسيراً، يمكن بريطانيا من القضاء على حركات التمرد داخل الهند، ويجعل آسيا الصغرى وإيران منطقتي نفوذ لها، بالإضافة إلى مروره بمناطق غنية بالمعادن والنفط. عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 60-155.

(1) Riechard, Coke, *The Heart of the Middle East*. London, 1926, p.279-280

(2) عد البرتغاليون أول من قام بحركة الكشف الجغرافية، وأول من وصل إلى آسيا أواخر القرن الخامس عشر، عندما تمكن فاسكوداجاما البرتغالي من مواصلة السير شرق رأس الرجاء الصالح حتى وصل إلى الهند في مايو 1498. وبذلك وضع حجر الأساس للاستعمار البرتغالي في آسيا، والذي سبق باقي الدول الأوروبية بأكثر من مئة عام .

http://ar.wikipedia.org/wiki/،

(3) قد يدهش المرء في وسط هذه الفوضى الشاملة أن تحافظ القاهرة على نشاطها التجاري، ويرجع ذلك إلى سببين الأول كونها موطن لكبار الملاكين كالماليك ورجال الشريعة الذين يحصرون فيها جميع ممتلكاتهم، والثاني مركزها الذي يجعل منها ممراً إلى جزيرة العرب والهند عن طريق البحر الأحمر وإلى الحبشة عن طريق النيل وإلى أوروبا عن طريق البحر الأبيض المتوسط وإلى المغرب العربي عن طريق ساحل المتوسط . كذلك كانت القاهرة في كل عام مورد لقافلة الحبشة التي تأتي

ثالثاً- طرق المواصلات في مصر قبل الخطوط الحديدية

1- النقل البحري

تشغل مصر موقعاً استراتيجياً حيث يبلغ إجمالي طول الحدود المصرية 4984 كم، حيث تشكل الحدود البحرية منها 2400 كم⁽¹⁾، وبالرغم من امتداد الحدود البرية، إلا أن جدواها ضئيلة لوقوعها في منطقة صحراوية قاحلة، تقتصر المواصلات فيها على الأقاليم المجاورة، بينما توفر لها إطلالتها البحرية من الشمال والشرق على البحرين المتوسط والأحمر⁽²⁾ واجهة مائية تكفل لها الاتصال بالدول المجاورة وغير المجاورة⁽³⁾، وبهذا تكون مصر بموقعها هذا دولة طريق، بحيث يشكل هذان البحران مع المحيطين الأطلسي والهندي "السلسلة الفقرية في عالم الملاحة والقوة البحرية"⁽⁴⁾، فوصفت بأنها "عين القلب"⁽⁵⁾.

تنوعت المرافئ على السواحل المصرية، وتحولت في غالبيتها إلى موانئ بفضل التدخل البشري، حيث يعد ميناءي السويس والقصور⁽⁶⁾ من أهم الموانئ على ساحل البحر الأحمر، وكذلك الموانئ دمياط والرشيد والإسكندرية على ساحل البحر المتوسط.

ونظراً لبدائية صنع السفن، كان السفر إلى أوروبا محفوفاً بالمخاطر التي تصل إلى حد المغامرة بأرواح المسافرين، إذ كانت السفن التي تقوم برحلات في حوض البحر الأبيض

-
- بالرقيق الذين يتراوح عددهم بين 1000 إلى 1220 والعاج ومسحوق الذهب وريش النعام والصمغ وطيور البيغاء والقردة. عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 45
- (1) طول الساحل الشمالي الممتد بين رفح والسلوم 950 كم، ويبلغ الساحل الشرقي على البحر الأحمر من العقبة حتى الحدود السودانية نحو 1950 كم.
- جمال حمدان، شخصية مصر، جزآن، مطبعة، عالم الكتاب، القاهرة، 1981، ج 2، ص 497.
- (2) محمد عبد العزيز الغني سعودي، الجغرافيا والعلاقات السياسية الدولية، المكتبة النموذجية، القاهرة، 1982، ص 14-29.
- (3) محمد فاتح عقيل، أهمية الموقع الجغرافي لسواحل مصر العربية، تاريخ البحرية المصرية، جامعة الإسكندرية، 1973، ص 15.
- (4) حمدان، المرجع السابق، ص 781-787.
- (5) المرجع نفسه، ص 691.
- (6) القصور، ميناء مصري على شاطئ البحر الأحمر يقابل ميناء ينبع في الجزيرة العربية، تغادره السفن التجارية محملة بالبضائع والمسافرين والحجاج في موسم الحج، ومركزاً لتجمع الحجاج المسلمين القادمين من مصر والمغرب العربي والأندلس لأداء فريضة الحج في الحجاز، كذلك توجد بالمدينة مجموعة من الآثار المسيحية والإسلامية التابعة لعهود مختلفة فعلى سبيل المثال توجد بها قلعة بنيت في العام 1799، كذلك يوجد بها ضريح الشيخ أبي الحسن الشاذلي الذي أنشأ العام 1892 في عهد عباس حلمي الثاني.
- عبد الحميد حامد سليمان، تاريخ الموانئ المصرية في العهد العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995، ص 26.

المتوسط مصنوعة من الأخشاب وتسير بالقلوع،-لم تختلف وسائل النقل سواء أكانت البحرية أم البرية عما كانت عليه منذ مئات السنين ⁽¹⁾، ونتيجةً لتحول طريق التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح⁽²⁾، تضاءلت أهمية بعض الموانئ كالإسكندرية ورشيد ودمياط. كانت السفن العثمانية واليونانية وغيرها تحمل البضائع المختلفة وتمخر عباب البحر الأحمر وتقوم برحلاتها من ثغر اليمن إلى موانئ جدة وسواكن والقصير والسويس تحمل البن اليمني والبضائع الآسيوية لتصل إلى دمياط والرشد والإسكندرية ⁽³⁾، كذلك تم تسيير سفن من خليج السويس حتى الهند⁽⁴⁾، كذلك سير ما يتراوح بين 50 و60 سفينة، حمولة كل منها 200 طن أو أقل بين مدينتي السويس وجدة⁽⁵⁾، ورغم تردي أوضاع الامبرطورية العثمانية في القرن التاسع عشر، إلا أن تجارة مصر البحرية بقيت جيدة، وكان لها علاقات تجارية مع بلدان حوض البحر المتوسط وبريطانية و الامبرطورية العثمانية وشبه الجزيرة العربية والسودان والحبشة والهند و شرق آسيا، وقد قدر السائح الفرنسي فولني Folny قيمة تجارة مصر الخارجية بخمسة عشر مليوناً من الجنيهات، وبالعودة إلى حالة التجارة في تلك الفترة، يتضح أنه من المحتمل أن هذا المبلغ ينم عن جانب كبير من المبالغة في التقدير، كذلك كانت السفن الأوروبية تقوم بنقل البضائع إلى أوروبا وشمال أفريقية، ونصف المتاجر المتجهة إلى الامبرطورية العثمانية- بدأ النقل البحري الحديث يتغلغل في المنطقة مع بداية استخدام السفن البخارية في الثلاثينيات من القرن التاسع عشر-⁽⁶⁾.

(1) وتمقارنة النقل البحري في المتوسط في هذه الفترة والحال التي كان عليها في العصور القديمة، لوجدنا أنه لم يطرأ عليه إلا تحسن طفيف، ولم تتغير أحجام السفن عما كانت عليه منذ القرن الخامس عشر "حيث أنه لم يبدأ استخدام الحديد في بناء السفن الضخمة إلا حوالي عام 1840، وكانت السفينة حمولة 200 طن هي النمط السائد في ذلك الحين. شارل عيسوي، التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ترجمة، سعد رحمي، دار الحداثة، بيروت، 1975 ص 85-86

(2) عبد العزيز محمد الشناوي، الامبرطورية العثمانية دولة إس لامية مفترى عليها، مكتبة الأنجلو المصرية، 4 أجزاء القاهرة، 1977، ج/2، ص 726-727.

(3) الشناوي، المرجع نفسه، ص 731.

(4) راشد البراوي، التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث، مطبعة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1954 ص 26-34.

(5) عيسوي، المرجع السابق، ص 87.

(6) ففي عام 1825 شهدت المنطقة عدداً من "السفن التجريبية البريطانية"، وخطاً ملاحياً فرنسياً منتظماً، وفي عام 1830 أرسلت القيادة العامة للبحرية البريطانية عدداً من السفن البخارية لنقل البريد حتى الإسكندرية في عام 1835. وتم توقيت رحلات سفن البريد البريطانية بحيث تتوافق مع رحلات شركة الهند الشرقية إلى السويس التي بدأت عام 1830.

شارل عيسوي، المرجع السابق، ص 88.

ازدادت أهمية مصر بعد أن أسست شركات الملاحة البحرية مكاتب لها في لندن وبومباي وكلكتا، واستعملت المراكب البخارية، وأنشئت خطوط ملاحية منتظمة بين البحرين المتوسط والأحمر، والمحيط الهندي ⁽¹⁾، كذلك تغلغت المراكب البخارية، حيث وجدت أنهاراً صالحة للملاحة، فوصلت إلى نهر النيل في مصر عام 1840 وإلى السودان عام 1860 ⁽²⁾.

2- النقل النهري ⁽³⁾:

كان للنقل النهري الأولوية في تلك الفترة، لما لنهر النيل من أهمية كبيرة، كونه الطريق التجاري الأكثر أمناً والأقل كلفةً والأيسر مؤونة بين طرق النقل الأخرى، وتأتي أهميته من اختراقه مصر من جنوبها إلى شمالها، كذلك كفلت روافده من الترع استثنائه بالقدر الأعظم من حركة النقل ⁽⁴⁾، فنقلت المراكب الشراعية الركاب والبضائع في داخل مصر وخارجها، حيث مثلت قوص وأسنا ⁽⁵⁾ على النيل منافذ رئيسة لتجارة مصر عبر البحر الأحمر وتجارتهما مع دارفور وكردفان في جنوب السودان ⁽⁶⁾، فكثرت المحطات على طول مجرى النهر حيث نقلت المراكب الشراعية البضائع والركاب بالرغم ماكان يعترضهم من مخاطر، بسبب وجود أماكن صخرية ناتئة في مجرى النهر عند انحسار مياهه . امتدت حرفة الملاحة في نهر النيل على اتساع معناها الذي شمل تصنيع أدوات ووسائل النقل النهري من مراكب وأشرعة وقوارب ⁽⁷⁾ وطرائق ملاحية وموانئ ونظماً وتقاليده عبر تاريخ طويل امتد إلى عصور مصر

(1) محمد أمين حسونة، مصر والطرق الحديدية، د، مط، القاهرة، 1938، ص 53.

(2) دخل النقل الميكانيكي المنطقة لأول مرة عن طريق الأنهار، حيث كانت الزوارق التجارية تستخدم لسحب المراكب في النيل وترعة المحمودية، كمرحلة على الطريق البري الذي يربط الإسكندرية بالسويس. حسونة، المرجع السابق، ص 101.

(3) google search Nile river

(4) ولأهمية تلك الملاحة ودورها في التبادل الاقتصادي داخل مصر، فإنها كانت عرضة للاعتداء والنهب، ومع ضعف الدولة المملوكية تولى أصحاب المراكب حماية تجارتهم، الأمر الذي أدى إلى زيادة تكاليف نقل السلع والبضائع. عبد الحميد حامد سليمان، الملاحة النيلية في مصر العثمانية 1517-1798، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ص 180-181.

(5) مدينة قوص، مدينة قوص من أعظم مدائن الصعيد، تقع على الضفة الغربية للنيل، مركز تجاري وزراعي هام. مدينة أسنا، مدينة كبيرة في صعيد مصر تقع على النيل من أهم مراكز تجمع القوافل البرية، لها أهمية اقتصادية، اشتهرت بالبلح والزبيب.

http://www.coptichistory.org/new_page_1570.htm

(6) Terence Walz، Trade between Egypt and bilad- al-sudan. Caire institute Francais D'archeologie orientale, 1978, pp. 53-57.

(7) تركزت صناعة القوارب والمراكب على اختلاف أحجامها في مراكز تقع على النيل وخصوصاً في دمياط ورشيد وبولاق وكسمند والحلة وزفتي وغيرها.

المختلفة⁽¹⁾، وقد عمل في قيادة المراكب الشراعية النيلية على أنواعها قباطنة تعلموا فنون الملاحة والإبحار وامتلكوا الخبرات العملية التي تؤهلهم للإبحار برحلات تجوب النيل من شماله إلى جنوبه في صعيد مصر⁽²⁾، كان نهر النيل الطريق الأكثر شيوعاً لحركة نقل الركاب بين مختلف المناطق، ولقد اقتضى ذلك وجود أنواع من المراكب عرفت مصر العثمانية تحت اسم مراكب المعاش⁽³⁾، التي انتظمت من خلالها حركة نقل الركاب بين القاهرة والمدن والقرى في صعيد مصر ودلتاها، وهذا ما أشار إليه أبو سالم العياشي في رحلته- الرحلة العياشية، التي أفرد لها ملاحظاته عن البلاد الواقعة على ضفتي النهر- والتي ذكر فيها " أن خطأً لمراكب نقل الركاب كان يربط بين دمياط والقاهرة وفي إطاره كانت المراكب تخرج من وإلى المدينتين يومي الاثنين والخميس من كل أسبوع"⁽⁴⁾، وقد لا يخلو مرفأ دمياط في الربيع من السفن التي تفرغ فيه طرود التبغ اللاذقاني الذي يستهلك في مصر على نطاق واسع جداً، كذلك تصل البضائع عن طريق السويس على ظهور السفن الشراعية التي تنطلق من جدة في شهر أيار عند مؤاتاة الريح الجنوبية، فيما تتوارد إلى ميناء الإسكندرية سفن أخرى⁽⁵⁾دون انقطاع ناقلة إليها من الأستانة الأثواب المزركشة والفراء والأسلحة والأدوات المعدنية فضلاً عن المسافرين، كذلك ترد إليها من مرسيليا والبندقية سفن محملة بالكتان والحريز والورق والحديد والرصاص والخردوات وتنقل هذه السلع إلى الرشيد بحرراً ومنها إلى القاهرة عن طريق النيل⁽⁶⁾.

ولأهمية تلك الملاحة ودورها في التبادل الاقتصادي داخل مصر، فإنها كانت عرضة للاعتداء والنهب، ومع ضعف الدولة المملوكية تولى أصحاب المراكب حماية تجارتهم، الأمر

كارستن نيبور، رحلة إلى بلاد العرب وما حولها سنة 1761-1767 رحلة إلى مصر / ج1، ط1، ترجمة، مصطفى ماهرة، القاهرة، 1977، ص226-227.

(1) صدقي ربيع، المراكب في مصر القديمة، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1922، ص 88-98؛ لمزيد من التفاصيل الرجوع إلى محمد حمدي المنياوي، نهر النيل في المكتبة العربية، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.

(2) James.W. Redhouse, Turkish and English lexicon, new edition, Istanbul;1977, p999.

(3) المعاش مركب بما قمرات لإقامة الركاب من المسافرين، وبها قمرة كبيرة تشغل حيزاً في مؤخرة المركب نيبور، مرجع سابق، ص129-130.

(4) أبو سالم العياشي، ماء الموائد المعروف باسم الرحلة العياشية، جزآن، فاس، 1898، ج2، ص356-357.

(5) كان للموانئ المصرية نظام خاص لتحصيل العوائد الجمركية من السفن الأوروبية ولقد أوردتها المؤرخ الجبرتي بالسفن الفرنجية، حيث كانت البضائع تسجل حسب نظام خاص فتدون مفردات الأمتعة التي تحملها السفن وتأخذ عنها الرسوم، ويتم التحقق من البضائع والمحاصيل التي تحملها السفن في الذهاب والإياب، كذلك فرضت ضرائب باهظة على المحاصيل التي يؤدي تصديرها إلى الإضرار بالمسلمين. وكانت الموانئ مجهزة بعناصر أمنية تتصف بالاستقامة.

(6) راشد البراوي، مرجع سابق، ص 33.

الذي أدى إلى زيادة تكاليف نقل السلع والبضائع⁽¹⁾.

3- النقل البري:

يعد النقل البري التقليدي من أقدم وسائل النقل، حيث عَبَرَت القوافل الطرق الصحراوية والترايبية مستخدمة حيوانات النقل والجر، - كالجمل والحمير والبغال والأحصنة، وكانت السرعة المعتادة للقافلة لا تتجاوز 4-5 كم في الساعة، بينما يبلغ متوسط ما تقطعه في اليوم الواحد من 24-25 كم⁽²⁾.

لم تحظ الطرق البرية في مصر بالاهتمام لسببين : الأول أن نهر النيل، الذي تجمع أغلب سكان مصر على جانبيه، هو طريق المواصلات الرئيس حيث انصبت ال جهود إلى تنظيم الملاحة فيه، وحفر الترعة والقنوات المتفرعة منه، والثاني وجود فكرة قديمة تفيد بأن التوسع في إنشاء الطرق البرية تسهل على الجيوش الأجنبية السبيل لغزو البلاد، وتساعد على نقل الذخيرة، والتوغل في البلاد، لذلك أهمل فتح الطرق البرية، واقتصرت السفر على الدروب الداخلية في معظم الأحيان⁽³⁾.

اشتدت حدة المنافسة بين بريطانية وفرنسا بين عامي 1769-1789 لإيجاد طريق قصير وسريع بين أوروبا وممتلكاتهما فيما وراء البحار، وهذا ما شجع بريطانية على إحياء الطريق البري القديم من السويس عبر الصحراء إلى القاهرة ثم الإسكندرية بينما أثرت فرنسا شق قناة بحرية بين البحرين المتوسط والأحمر⁽⁴⁾ ونجحت كلتاهما في عقد معاهدات مع أمراء المماليك في مصر بهذا الشأن⁽⁵⁾.

اكتسبت الكثير من المدن في مصر أهمية تجارية لوقوعها على طرق القوافل الموصلة للقاهرة، وكان للمنصورة أهمية خاصة لوقوعها على الطريق بين القاهرة ودمياط، وقوص وقنا اللتين تقعان عند نهاية طريق الصحراء بين النيل وساحل البحر الأحمر، كذلك برزت مدينة

(1) عبد الحميد حامد سليمان، الملاحة النيلية في مصر العثمانية 1517-1798، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ص180-181.

(2) أحمد حبيب رسول، دراسة في جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1986، ص67.

(3) عيسوي ، مرجع سابق، ص16-23 - ص94-101 .

(4) حسونة، مرجع سابق، ص38

(5) كان إبرام هذه الاتفاقات سواء من بريطانية أو فرنسا في مقدمة الأسباب التي حملت السلطان عبد الحميد الأول على إرسال حملة عسكرية بقيادة حسن باشا الجزائري عام 1786 إلى مصر لكسر شوكة أمراء المماليك ، كانت هذه الحملة فريدة في تاريخ مصر كونها قد أرسلت من الدولة العثمانية إلى مصر العثمانية لدعم السيادة العثمانية وتقليل أظافر المماليك، فر على أثرها أمراء المماليك إبراهيم بك /ومراد بك إلى الصعيد واعتصموا فيها. Google search. الموسوعة الحرة.

أسيوط التي تبدأ منها وتنتهي إليها قوافل السودان عبر درب الأربعين لتبادل المتاجر بين مصر والسودان⁽¹⁾، وأسنا الواقعة على الطريق الخارج إلى إقليم سنار⁽²⁾، والمحلة الكبرى التي تعد مركز منطقة زراعة الكتان والحبوب وفيها نشاط تجاري ملحوظ مع مدينة فوة⁽³⁾، التي تقع على الطريق المائي المهم بين ساحل البحر المتوسط والقاهرة، التي كانت من المدن الشهيرة في عصر المماليك، ثم تضاءلت أهميتها في العهد العثماني بعد أن طمرتها الترعة التي تصل الإسكندرية بالنيل، والتي تقع على مقربة منها - إذ تصبح البلاد أشبه بجزيرة واسعة، ويتعذر الانتقال من مكان إلى آخر إلا بالقوارب في فترة الفيضان، فإذا ما انحسر ماء الفيضان وجفت الترعة، اقتصر السفر على النقل النيلي، أو عبر الدروب بواسطة دواب الحمل⁽⁴⁾ - حيث انتشر استخدام الجمل⁽⁵⁾ بكثرة، وعرفت بالهجين لخفتها في السير وسرعتها، وذكر كلوت بك في "كتابه تاريخ مصر": أن الجياد الصافنات كانت لركوب الأتراك، والخيول لكبار الموظفين، والبالغ مطية العلماء ورجال الشرع كونها تسير سيراً بطيئاً متزناً، والحمير للطبقة الوسطى وللنساء، واستعملت العجلات لجر الأحمال الثقيلة والحاصلات الزراعية، والمركبات (الحنطور في مصر، والربل في العراق) لأفراد أسرة الوالي وقناصل الدول والتجار الأجانب الأثرياء⁽⁶⁾. أما عن حالة الطرق في أواخر العصر العثماني فقد كانت بدائية مهملّة، شكل انعدام الأمن على الطرق الرئيسية منها عائقاً أمام حركة النقل الداخلي، بسبب هجمات البدو وقراصنة النيل، أما الطرق الخارجية فكانت أكثر خطورة وبخاصة في مناطق الصعيد الأعلى، يصف لنا

-
- (1) عبد العزيز محمد الشناوي، قناة السويس والتيارات السياسية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1975، ص 1-67.
- (2) إقليم سنار، تمتد على النيل الأزرق من مصب نهر الرهد إلى ما وراء فامكة على حدود الحبشة تحدها من الشرق الحبشة، ومن الغرب جبل سحدي وقلبي، سكناها عرب منحضر البادية، معدنها الذهب، تجارة الصمغ والريش والعاج والذهب. نعيم شقير، تاريخ السودان، مطبعة المعارف، مصر، 1903، ص 70.
- (3) مدينة فوة، تقع على النيل في الجزء الشمالي الغربي من محافظة كفر الشيخ العشر، وتبلغ مساحتها 106,19 كم² تتميز مدينة فوة بطراز معماري خاص غير مسبوق بأي منطقة إسلامية بالعالم الإسلامي، هذا وكانت فوة، عاصمة من عواصم الوجه البحري في مصر الفرعونية، شهدت أوج ازدهارها المعماري في العصر العثماني وعصر محمد علي، كمركز للملاحة تتحرك فيه السفن المشحونة بالغلل عن طريق فرع النيل الغربي google search.
- (4) البراوي، مرجع سابق، ص 26-43.
- (5) كانت حمولة الجمل المهجين تتراوح بين 250 و300 كغ، وتعادل هذه الحمولة أربعة أمثال حمولة البغال والخيول والحمير، كذلك اختلفت أحجام القوافل ففي عام 1800 كانت القافلة السنوية التي تخرج من دارفور بالسودان متجهة إلى مصر تتكون في المتوسط من 5000 جمل، تحمل بعض الجمال 300-500 كغ، بلغ حجم القافلة المتجهة إلى السويس عام 1820، 500 جمل والمتجهة إلى سنار 600 جمل. شارل عيسوي، مرجع سابق، ص 101.
- (6) حسونة، مرجع سابق، ص 46.

الرحالة **فردريك نوردن** Nordne⁽¹⁾ عظم الأخطار التي كان يواجهها المسافرون ال متجهون جنوباً بعد تحول التجارة الشرقية البرية إلى الطريق البحري عام 1498م.⁽²⁾

كانت القوافل البرية تتعرض لاعتداءات وهجمات قبائل العربان وعصابات قطاع الطرق⁽³⁾، ولقد حال ضعف الحكومة المركزية وقصور سلطانها دون تطهير الطرق ونشر الأمن فيها⁽⁴⁾، وكذلك لم تكن طرق القوافل المتجهة إلى بلاد الشام والمغرب العربي والسودان أكثر أمناً، قبيل فترة البحث، فلقد ذكر المسيو جيرار Gerar القنصل الفرنسي في مصر في تلك الفترة:

"أن قافلة سنار كانت تسير في حماية فرقة من قبيلة العباددة خوفاً من اعتداء قبائل البشارية الذين كانوا ينزلون فيما بين النيل والبحر الأحمر"، أما بالنسبة لطرق المواصلات الداخلية فلقد كانت بحالة سيئة، لذلك استخدم درب غرب النيل حتى ميناء الرشيد، - فالطريق مابين الموانئ الشرقية والنيل غير ممهدة-، ولكنه لم يكن على قدر كاف من الصلاحية لافتقاره للمستودعات الصالحة لتخزين السلع والبضائع، وكانت القوافل تخرج من دارفور لتصل إلى القاهرة و من ثم إلى "الشرق الأدنى"⁽⁵⁾ لتقطع المسافة من أسبوط إلى دارفور في أربعين يوماً مخرقة درب الأربعين⁽⁶⁾، لتتوقف قبل وصولها إلى القاهرة بعض الوقت في أسبوط و بني عدوي ومنفلوط، حيث تتم المتاجرة، فيباع جانب من حمولتها.

أما قافلة سنار فتسير بحذاء النيل حتى بلدة أبريم بالنوبة ثم تعبر الصحراء إلى سنار و تقطع المسافة بين البلدين في ثمانية عشر يوماً، لتعود بالصمغ و العبيد - وقيمة الأخيرين أعظم من قيمة مثيلهما الواردين من دارفور، وكان الإقبال على اقتنايهما في أسواق مصر أشد و أكبر⁽⁷⁾،

(1) فردريك نوردن Nordne ، رحلة دافركي زار مصر والنوبة (1751-1755) قدم وصفاً لاضطرابات البدو فيها .

عمل في البحرية الدافركية ونشرت رحلاته وطبعت عدة طبعات. Google search

(2) جورج هارب، الموجز في تاريخ الكشف الجغرافي، ترجمة، عبد العزيز طريح، مؤسسة الثقافية الجامعية الإسكندرية 1993، ص 143.

(3) كانت القبائل العربية تقوم بالدور السلبي والإيجابي حسب ما تفرض عليها الميول العصبية والقبلية، فكانت تؤيد أو تعارض أو تقطع الطرق، وكان هذا مظهراً من مظاهر الثورة أو المعارضة ضد السلطة في مصر . ممدوح عبد الرحمن الريطي، دور القبائل العربية في صعيد مصر، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1969، ص 106.

(4) البراوي، مرجع سابق، ص 27-30.

(5) الشرق الأدنى، تسمية أوجدتها بريطانية واستخدمت بحكم الاقتباس وتدل على مناطق المشرق العربي.

(6) درب الأربعين، من أشهر طرق القوافل بين مصر والسودان، فيه استراحة للقافل. راشد البراوي، مرجع سابق، ص 29.

(7) البراوي، المرجع السابق، ص 31-34.

، وقد عمل المماليك على إنشاء الوكالات التجارية⁽¹⁾، التي طورت في القرن الثامن عشر، فكان بناؤها قمة في فن العمارة، ويتضح ذلك في وكالة الغوري، واهتماماً بقافلة الشام، خصصت وكالة قوصون للتجار الشاميين القادمين عن طريق البر، واهتمت الأوقاف العثمانية بخدمة المسافرين على الطرق الخارجية، فخصصت أماكن معينة كمحطات تتوافر المياه فيها لخدمة للقوافل -كسبل الماء للمسافرين والأحواض للدواب⁽²⁾.

تطورت الطرق بعد دخول الحملة الفرنسية الأراضي المصرية 1798م، ففتحت فرق الجيش طرقاً جديدة، وعملت على توسيعها وتمهيد أو تعبيد ما كان موجوداً، حيث عمل مسيو لوبير Lopeer كبير مهندسي الطرق والجسور في عهد الحملة الفرنسية، على ذلك لتسهيل مرور فرق الجيش إلى الوجه البحري سعياً منه لربط أجزاء الدولة بقصد السيطرة على المناطق البعيدة وتيسير وصول الجيش إليها وقت الحاجة⁽³⁾.

وبتولي حكم محمد علي الحكم (1805-1849) شملت إصلاحاته جميع مرافق البلاد، فلم يغفل واحدة منها⁽⁴⁾، وبخاصة عنايته بتحسين طرق المواصلات في البلاد حتى يسهل ربط أجزائها وإحكام السيطرة على مناطقها البعيدة، وكذلك تيسير نقل الغلال الزراعية من مناطق الإنتاج الزراعي إلى الموانئ، فأنعش بذلك البلاد اقتصادياً، كذلك قدم محمد علي وقفان هما "الحوضان الكائنان في جرجا ودمنهوور، حيث يقع الحوض الأول في الوجه القبلي والحوض الآخر في الوجه البحري " كذلك وقف فرشوط- منطقة تابعة لمديرية قنا في الوجه القبلي لمساعدة المسافرين برأ⁽⁵⁾،

كذلك كان درب قافلة الحج المصري من أهم الدروب المستخدمة⁽⁶⁾ : فقد تكونت قافلة الحج

(1) الوكالة مصطلح تجاري، تعني مخازن تجارية كبرى يباع فيها كل شيء، توسعت الوكالات في أواخر الفترة العثمانية في مصر، فخصص مكان لمصلى بوسط الوكالة، كذلك خصص مكان كبائكة للحيوانات، وتألف البناء من عدة طبقات رفعت موسى محمد، الوكالات والبيوت في مصر العثمانية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993، ص53-62.

(2) محمد عفيفي عبد الله، الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1991، ص209-210.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص41.

(4) كريم ثابت، محمد علي، مطبعة المعارف، مصر، 1943، ص261.

(5) عبد الله، مرجع سابق، ص210.

(6) طريق الحج المصري، بدأت في القرن الثالث عشر الميلادي عادة إرسال الحمل من مصر إلى الحجاز مختزلاً السويس، فاتجهت النية إلى تحسين هذه الطريق إلى أن أصبح ممهداً يسير حجاج مصر و من رافقهم من حجاج المغرب والأندلس وأفريقيا من بلادهم متجهين إلى شبه جزيرة سيناء للوصول إلى أيلة العقبة وهي أول محطة لطريق الحج المصري في الجزيرة العربية، وبعد أيلة تمر قوافل الحجاج على حقل، ثم الشرف، ثم مدين (مغائر شعيب - البدع)، سلكت قافلة الحج المصري طريقان بعد مدين، أحدهما داخلي، والآخر ساحلي، وكان الطريق الداخلي هو الأكثر استخداماً خلال القرون

المصري⁽¹⁾ من الحجاج القادمين من المغرب العربي، وشواطئ السنغال، لتسير بمحاذاة المتوسط فينضم إليها حجاج طرابلس الغرب وغيرها لتصل الإسكندرية بركب يتألف من 3000 إلى 4000 جمل لتهبط إلى القاهرة، وتنضم إلى قافلة الحج المصري التي تقصد مكة وتعود منها بعد 100 يوم، محملة بالبضائع المختلفة وأهمها منسوجات الهند وبن اليمن، حيث تستفيد القاهرة من رسوم المرور والمبادلات التجارية، ونفقات الحجاج⁽²⁾.

كذلك اتصلت مع بلاد الشام بدروب تنقل إليها أجود أنواع الحرير والقطنيات والزيت والثمار المجففة، كما أدت الأوقاف دوراً في تأمين رحلتين بحريتين إلى الحجاز، حيث استغلت سفينتين موقوفتين لنقل غلال الوقف، وبعض الحجاج في موسم الحج⁽³⁾.

ما سبق يوضح أنه بالرغم من بدائية الطرق المتوافرة في مصر، إلا أنه كانت تقوم بدور فعال في خدمة النقل، وبخاصة بين القاهرة والمدن المختلفة، وبالرغم من التوسع التجاري، فلقد دار معظم استهلاك البلاد حول أدوات البذخ والترف⁽⁴⁾، بينما صُدرت أكثر منتجات مصر من المواد الخام إلى الخارج، وهذا إن دل على شيء فإنه يدل على أن منافع التجارة المصرية، لم تعد عليها بالرخاء الوفير⁽⁵⁾.

وفيما بعد أبدى محمد علي باشا اهتماماً شديداً بالخطط الرامية لتحقيق اتصال أسهل بين

الثلاثة الهجرية الأولى، ثم زاد استخدام الطريق الساحلية بعد ذلك التاريخ واستمرّ سفر الحجاج على الطريق الساحلية حتى منتصف القرن الخامس الهجري، وطوال العصرين المملوكي والعثماني كانت قوافل حجاج مصر ومن رافقهم تتجمع في بركة الحاج القريبة من القاهرة، ثم تسير على درب السويس، وتمر على البويب، ثم عجروود ثم تعبر شبة جزيرة سيناء وتنتج إلى خليج العقبة وتمر على عدة منازل لتصل إلى مكة المكرمة، بعد شهر كامل، حظي طريق الحج المصري باهتمام الحكام المسلمين حيث أقاموا عليه البرك وحفروا الآبار، وأزالوا العقبات الصعبة، وبنوا المساجد في بعض محطاته.
www.mot.gov.sa/L_HandradBook_First_2_A.asp.

(1) تولى الإشراف على قافلة الحج المصري أمير الحج، وجعلت القافلة واحدة بعد أن كانت قافلتين الأولى تغادر في شهر رجب مع أميرها والثانية في شهر شوال مع أميرها، وكانت القافلة تتعرض للنهب والسلب من قبل العربان التي تنهبها من جميع أطرافها، وتسلبها الكثير من المون والجمال.
عبد الرحمن الجبرتي، عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق، عبد العزيز جمال الدين، 4 أجزاء، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1997، ج1، ص585.

(2) حسين مؤنس، أطلس تاريخ الإسلام، مط، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، 1987، ص150 - ص335.
(3) عبد الله، مرجع سابق، ص183.

(4) نظراً لحياة الترف التي اعتادها أمراء المماليك، عمدوا إلى نقل كميات من الثلج من الشام إلى القاهرة لتبريد مشروباتهم وقد ذكر أبو هلال العسكري في كتابه "الأوائل" أنه لاعتناء ملوك مصر بالثلج قرروا له هجناً تحمله في البر وسفناً تحمله في البحر حتى يصل إلى القلعة المحروسة. أما طريق البر فبواسطة الهجن وخيول تحمله على مراحل من الشام إلى العريش فالقلعة. انظر حسونة، مرجع سابق، ص41.

(5) الجبرتي، المصدر السابق، ج2، ص922-923.

بريطانيا والهند، نظراً لما يجلب ذلك من نفع لبلده ⁽¹⁾، ولهذا حرصت حكومته على العناية بالطريق البري بين القاهرة والسويس- باعتباره جزءاً من طريق الهند التجاري- وذلك بنشر الأمن فيه، وتسيير قوافل الجمال بين المدينتين لنقل الفحم اللازم للسفن، وبالرغم من هذه التحسينات بقي الطريق صعباً وشاقاً⁽²⁾، حيث تكون خط الهند عبر مصر من مسافتين ملاحيتين، الأولى عبر البحر المتوسط إلى البحر الأحمر ومنه إلى المحيط الهندي ⁽³⁾، تتخللها الرحلة بين مدينتي الإسكندرية والقاهرة، والقاهرة السويس، وبالرغم من أن السفن البخارية المتجهة إلى المياه المصرية أصبحت توفر اتصالات مريحة، نظراً لدقة مواعيدها، ومقاومتها للأحوال الجوية، إلا أنه هناك مشكلة كبيرة ينبغي حلها، هي تمكن طريق مصر من منافسة طريق الرجاء الصالح تجارياً، أو تأكيد وجوده كشريان حيوي للاتصالات ⁽⁴⁾، فقد كان الوصول من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر يتوجب قطع المسافة بين الإسكندرية والقاهرة أولاً ثم من القاهرة إلى السويس⁽⁵⁾، وكانت الرحلة بين مدينتي الإسكندرية والقاهرة تمضي بسهولة ويسر، حيث كان المسافرون ينتقلون بواسطة ترعة المحمودية ⁽⁶⁾، إلى فرع رشيد ويستخدمون النيل حتى القاهرة⁽⁷⁾، إلا أن الحال يختلف بين مدينتي القاهرة والسويس بسبب وجود الصحراء بينهما ⁽¹⁾،

(1) Halford Lancaster Hoskin, British Routes To India London; Frank Cass and Ltqm 1966 .p. 330 - 331

(2) أحمد الحنة، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، 1958م، ص220.

(3) Lionel. Wiener, L'Egypt et ses Chemins de Fer, Bruxelles 1932 . p, 52

(4) H. L. Hoskins, op, cit, p, 236

(5) Shereen Kharallah; Railways In The Middle East 1856 – 1948 Politcal And Economic Background Birut; logman And Librairie Du Libanm 1991. p, 108.

(6) Hugh Hughes; Middle East Railways; The Contentental Railway Circle. Harrow Mibblesex, 1981, p,7

ترعة المحمودية، في 8 مايو 1807 أمر محمد علي بحفر ترعة المحمودية لتبدأ من النيل قرب قرية العطف وفتحها لتصل مياه النيل للإسكندرية عبر البحيرة . ولتكون ممراً مائياً للمراكب التجارية بين الإسكندرية والنيل . وكان محمد علي قد أمر كشافي البحيرة بجمع الأنفار وتجهيز العمال والبنائين والحدادين والمساحين والفؤوس والغلقان والمقاطف والعراجين والسلب. وكانوا يسرون مع كاشف كل منطقة بالطل والزمر . وكان كل إقليم تمر به الترعة له حصة من الأقساب ليحفرها، وإذا انتهى من الحفر يساعد الإقليم المجاور . وأثناء الحفر ظهر ببعض الأماكن مساكن مطمورة وقيعان وحمامات معقودة وظروف بها بداخلها قطع نحاس كثرية قديمة وأخرى لم تفتح ولا يعلم ما فيها رفعوها للبasha محمد علي . وفي أبريل 1819 توقف العمل بسبب الطاعون وعاد الناس إلى بلادهم . وكان كل من يموت يدفن في مكانه، ونسب اسم المدينة والترعة المحمودية، إلى السلطان محمود خان سلطان الآستانة .

www.wikipedia.org/wiki/

(7) أمين مصطفى عفيفي عبد الله، تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1954، ص335.

وكان انتقال المسافرين بين المدينتين يتم على ظهور الجمال والعربات وبعدها يستقل المسافرون السفن التي تقلهم وتنقل البريد والبضائع إلى الهند⁽²⁾، عرف هذا الطريق باسم «Over Land Route»⁽³⁾ أو الطريق البري حيث يمضي المسافرون المدة المقررة في القاهرة، ثم يستعدون للسفر إلى السويس لتقلهم عربات أمنيوس Omnibus ذات عجلتين مرتفعتين قليلاً عن الأرض بمقاعد على الجانبين تجرها أربعة جياد، وكانت سرعة سير العربات مخيفة تكاد تذهب بلب الراكب وتصف السيدة جريفز Greafth إحدى السائحات هذا المشهد بقولها : (لم تكن الرحلة مريحة، غير أنه كان في وسع الركاب مغادرة المركبات عند محطات إبدال الخيول وتناول ما يحتاجون إليه من المرطبات)⁽⁴⁾.

و بالرغم من أن تكاليف الرحلة من ساوثمبتون⁽⁵⁾ إلى كلكتا عن طريق السويس كانت مرتفعة، بسبب خدمتها المتميزة في أثناء السفر- 143 جنيهاً إنجليزياً للرجل و 153 جنيهاً للسيدة- إلا أن عدد الركاب كان يتراوح بين ألفين وثلاثة آلاف مسافر سنوياً، وفيما بعد وبعد عام 1838م، كتبت الحكومتان المصرية والعثمانية- كون مصر تابعة للدولة العثمانية- إلى وزارة خارجية إنجلترا رسمياً في أنهما لا تجدان ما يمنع من مرور رجال العسكرية الانكليز عبر الأراضي المصرية بغية تحقيق مصالح إنجلترا في الشرق⁽⁶⁾، وأصبحت المواصلات المحسنة قادرة أن تخدم الروابط التجارية الداخلية والخارجية، بعد أن استخدم محمد علي عدداً كبيراً من الخبراء البريطانيين في تطوير شبكة النقل البري، مما أدى إلى خفض نفقات المواصلات

(1) H. Hughes; op, cit., p, 7

(2) عبد الله، المرجع السابق، ص335.

(3) محمد محمود الصياد، النقل في البلاد العربية، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، 1956م، ص38.

(4) قسم الطريق الصحراوي إلى سبع محطات، محطة رقم 1 على بعد 9 أميال من القاهرة ومحطة رقم 2 على بعد ميلاً منها وبها غرفتان للاستراحة، واحدة للنساء وأخرى للرجال، وغرفتان للخدم ومحطة رقم 3 على بعد 30 ميلاً بها استراحة للركاب وحظيرة للخيول ومحطة رقم 4 على بعد 41 ميلاً، بها صالون كبير وقاعات للسيدات وغرفة للخدم ومطبخ وعدد وافر من غرف النوم الرحبة وخزان مياه واصطبلات ومخزن للمؤونة، ومحطة رقم 5 على بعد 30 ميلاً من السويس بها استراحة للركاب وحظيرة للخيول ومحطة رقم 6 على بعد 20 ميلاً من السويس بها غرفتان للراحة وأخريان خاصتان وخامسة للخدم، ومحطة رقم 7 على بعد سبعة أميال من السويس وبها استراحة للركاب وحظيرة للخيول ووضعت هذه الاستراحات Rest Houses تحت إشراف مستر شبرد Mr sheaperd ليتولى إدارتها.

حسونة، مرجع سابق، ص 61.

(5) ساوثمبتون، مركز تجاري هام يقع في الجنوب من كبرى الجزر البريطانية ويطل على بحر المانش فيه عديد من الأماكن السياحية والجامعات ومركز لصناعة السفن.

http://www.myrtm.com/myrtm/Pack_Display.asp?Pack_ID=197

(6) حسونة، المرجع السابق، ص62.

والنقل، وأقيمت المحطات على جوانب الطرق، ونظمت خدمة نقل العربات إلى جانب خدمة نقل البضائع بالإبل، وبخاصة الفحم من الإسكندرية إلى السويس، وزاد التعاون مع بريطانية، فتلقت بريطانية 49% من صادرات مصر، وقدمت 41% من وارداتها⁽¹⁾، وأخيراً ومن خلال البحث وُجد أن مصر أصبحت في موقف صدام مع النظم الأوروبية، بعد عام 1840م، حيث أدركت الدول الأوروبية أهمية مصر، وهذا ما أوجد طرقاً مختلفة للتدخل في شؤونها⁽²⁾.

وخلاصة القول يُرى أن بريطانية تصدرت الدول الاستعمارية الحديثة، كونها مهد الثورة الصناعية ورؤوس أموالها، حيث شكلت الثورة الصناعية في منتصف القرن الثامن عشر منعطفاً خطيراً في تغيير الاقتصاد العالمي وتطور نظامه بأشكاله المختلفة، وبالتالي انتشار الرأسمالية الأوروبية عن طريق استغلال مناطق العالم المتخلفة استغلالاً تاماً، وكانت بريطانية العظمى في مقدمة الدول الاستعمارية، فبعد أن سيطرت شركة الهند الشرقية الانكليزية على الهند، وظلت تدير شؤونها بين عامي 1600-1857، لانهايار حكمها السابق، بسبب السياسة التي اتبعتها بريطانيا فيها، وفيما بعد اندلعت الثورة ضد الشركة، تحولت الهند إلى مستعمرة " التاج" تبعت التاج البريطاني، وحلّ محلها نائب الملك.

ولغنى الهند حرصت بريطانيا على السيطرة على كل الطرق المؤدية إليها، ونظراً لموقع ولاية مصر العثمانية الاستراتيجي والمهم بالنسبة للمستعمرات البريطانية فيما وراء البحار، كان لابد أن يكون لها شأن في جدول السياسة الاستعمارية البريطانية، ولعل المحاولة الفرنسية لاحتلال مصر 1798م كان لها أصدأؤها في بريطانية، وذلك بدفع عجلة الزمن للسيطرة على هذا الموقع الحيوي والاستفادة منه، بالإضافة إلى محاولات محمد علي التوسعية، التي وضعت مصر في مواجهة مع دول أوروبا، وبخاصة الدولتين الاستعمارييتين المتنافستين بريطانية وفرنسا، اللتين بدأتا بإعداد مشاريع استثمارية كمشروع قناة السويس الفرنسي والخط الحديدي البريطاني، بهدف السيطرة الاقتصادية على موارد المواد الأولية وتسخيرها في خدمة الاقتصاد القومي لبلديهما.

(1) ز.ي. هرشلاغ، مدخل إلى التاريخ الاقتصادي الحديث للشرق الأوسط، دار الحقيقة، بيروت، 1973، ص121.

(2) عبد الستار البدري، المواجهة الأوروبية المصرية في عهد محمد علي، دار الشروق، القاهرة، 2001، ص 228.

الفصل الأول

واقع ولاية مصر السياسي والاقتصادي والاجتماعي

المحتويات

39	تمهيد.....
	التطورات التاريخية في ولاية مصر في ظل السيطرة
40	العثمانية.....
42	الامتيازات والتغلغل الأجنبي في مصر.....
45	مشاريع الاستعمار في مصر.....
64	مصر من الاحتلال البريطاني حتى عام 1914.....
69	موقف الاحتلال البريطاني من الشركات الوطنية.....

الأهمية الإستراتيجية لمصر:

تشكل الجغرافيا عنصراً محورياً في تحديد طبيعة الأدوار الخارجية لأي دولة في العالم، ولا شك أن الدور الجغرافي في فترة البحث كان أكثر حسماً وأهمية، كحامل مكاني في دراستنا التاريخية، حيث لم تكن وسائل النقل والاتصال المتاحة لتقلل نسبياً من أهمية الموقع الجغرافي للدول، ومع ذلك فلا يزال للجغرافية أهميتها الواضحة في أدوار الدول وعلاقاتها بمحيطها الإقليمي والدولي وحدود حركتها في كل منهما.

ولعل الموقع الجغرافي من أبرز العوامل التي حددت أهمية مصر وطبيعة الأدوار الإقليمية والدولية منذ قرون بعيدة، وقد لخص الجغرافي والمؤرخ المصري الراحل جمال حمدان، تلك الأهمية في كتابه «شخصية مصر: دراسة في عبقرية المكان» عندما قال: «الحقيقة العظمى في كيان مصر، هي نقطة البدء لفهم شخصيتها الإستراتيجية، فهي اجتماع موقع جغرافي أمثل مع موضع طبيعي مثالي، في تناسب وتوازن نادر المثال، فالموقع والموضع هنا متكاملان جداً في كل دور، فمصر ليست مجرد محطة طريق، أو صومعة غلال ضخمة بل هي هما على السواء»، فإذا كان مركز العالم القديم هـ و منطقة المشرق العربي، فقد كانت مصر هي مركز ذلك المشرق حيث تجتمع فيها القارات الثلاث، أفريقيا وآسيا وأوروبا، وتغمر البحار الداخلية المهمة سواحلها⁽¹⁾.

ظلت مصر طوال تاريخها سواء كانت دولة إمبراطورية أو دولة مستعمرة من قبل قوى أجنبية. «دائماً مركز دائرة قلت أو كبرت، ضاقت أو اتسعت، لكنها دائماً دائرة لها محيط وأبعاد هي مركز ثقله وجاذبيته، ولها الدور القيادي فيه، بالرغم من ظهور العديد من المتغيرات الكبرى التي شهدتها المنطقة»، ويضيف حمدان «حتى وهي مستعمرة محتلة، ومهما كانت أوضاعها الداخلية، فلقد كانت مركز دائرة وليست على هامش دائرة أخرى»⁽²⁾. وانطلاقاً من أهمية هذا الموقع، سيسعى البحث لدراسة الموضوعات التاريخية المختلفة التي تخص مصر عبر فترات زمنية مختلفة متوالية.

(1) حمدان، مرجع سابق، ص 395

(2) كُتَاب الاقتصاد، صحيفة الاقتصادية الإلكترونية، العدد 5027 - الثلاثاء، 2007/07/17 م.

حسام جاد الرب، جغرافية مصر البشرية، مطبعة، الغد، القاهرة، 2002، ص12

أولاً- التطورات التاريخية في ولاية مصر في ظل السيطرة العثمانية:
 أنشأ العثمانيون دولة مترامية الأطراف عرفت بالإمبراطورية العثمانية ، وكانت ميزانيتها أعظم وأثبتت من مصادر أي دولة أوروبية أخرى ⁽¹⁾، ومع بداية دور الضعف والانحطاط، ظهرت المنافسة الاستعمارية ⁽²⁾، بعد أن وضح ضعف الدولة العثمانية وتدهورها ⁽³⁾، بظهور حركات انفصالية محلية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر في بلاد الشام مثل حركة الأمير بشير الشهابي 1790-1840م، وضاهر العمر 1750-1775م إضافة إلى تمردات ولاية الدولة وعساكرها كأحمد باشا الجزائر، ولاحقاً محاولة محمد علي باشا ⁽⁴⁾ تكوين دولة متماسكة تشمل بعض الولايات العربية المجاورة ⁽⁵⁾، وبخاصة بعد حملة إبراهيم باشا على بلاد الشام عام 1831 ⁽⁶⁾، - حيث وقفت بريطانية وأوروبا أمام مشاريع محمد علي التوسعية في المشرق العربي ⁽⁷⁾، خوفاً على مصالحها في المنطقة -.

ونتيجة للضغط الأوروبي على الحكومة العثمانية لتقوم بالإصلاح الشامل في ولاياتها، وضغط الحكومة البريطانية بوجه خاص ⁽⁸⁾ من خلال سفرائها لدى الباب العالي، - وفي هذا يقول ألبرت حوراني: " إن مجموعات سياسية داخل الحكومة العثمانية، كانت تتطلع أكثر من أي وقت مضى إلى دعم السفراء والقناصل الأوروبيين في صراعها ضد جماعات أخرى، مما زاد

(1) كان امتدادها من مداخل فينا إلى مضيق باب المندب ومن بلاد القفقاس إلى مشارف جبال الأطلس، أحرز العثمانيون سلسلة من الانتصارات دفعت بهم إلى ذروة المجد والقوة، بلغت مساحتها ما يزيد عن 24 مليون كم².

علي حسون، الدولة العثمانية وعلاقاتها الخارجية، مطبعة، المكتب الإسلامي، دمشق، 1980، ص 80.

(2) محمد أنيس، الدولة العثمانية والمشرق العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، د، مطبعة، القاهرة، 1993، ص 165

(3) عزتو يوسف آصاف، تاريخ سلاطين بني عثمان، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1995، ص 140

(4) تولى محمد علي حكم مصر عام 1805، فقام بدعم سلطة الحكومة، وأصبحت الدولة تملك وسائل الإنتاج وتقوم بالتوجيه والتوزيع، كما أدخل زراعة القطن وقصب السكر والتبغ، وكان ذلك نقطة تحول في تجارة مصر الخارجية.

علي عبد المنعم شعيب، التدخل الأجنبي وأزمات الحكم في تاريخ العرب الحديث والمعاصر، دار الفارابي، بيروت، 2005، ص 110.

(5) عمر عبد العزيز عمر، دراسات في تاريخ العرب، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، 1975، ص 110-112

(6) لطيفة محمد سالم، الحكم المصري في الشام 1831-1840، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1999، ص 214

(7) أنيس، المرجع السابق، ص 204.

معاهدة لندن 1840، أحرزت بريطانية مفاوضات مع روسيا والنمسا وبروسيا لتقرير مصير النزاع القائم بين محمد علي والسلطان العثماني، وانتهت المفاوضات بعقد معاهدة لندن في 15 يونيو 1840م بين بريطانية وروسيا والنمسا وبروسيا والدولة العثمانية، ولم تشترك فرنسا فيها وتعهدت الدول بمقتضى هذه المعاهدة بمساعدة السلطان في إخضاع محمد علي. ولم يجد محمد علي مفرّاً من التسليم وخاصة بعد أن تخلت فرنسا عنه فتراجعت قواته من بلاد الشام.

انظر، عمر، المرجع السابق، ص 320

(8) إسماعيل أحمد ياغي، الدولة العثمانية في التاريخ الإسلامي الحديث، مكتبة العبيكان، الرياض، 1996، ص 154.

نفوذهم إلى حد بعيد"⁽¹⁾، وخصوصاً إصرار (ستراتفورد كاننج دي ردكليف)⁽²⁾، على ضرورة الإصلاح، لإنقاذ الدولة العثمانية (لخدمة المصالح الأوروبية)⁽³⁾، مما أدى إلى صدور مرسوم الإصلاح الداعم لمصالح الدول الأوروبية التي طالبت بتوسيع الحقوق و الامتيازات⁽⁴⁾، و صدور قانون الولايات عام 1864م⁽⁵⁾، وإلى انتساب وجهاء البلاد إلى القنصليات الأجنبية بصفة مترجمين⁽⁶⁾ لرعاياها ووكلائها المسيحيين في الدولة العثمانية.

لم تتمكن الدولة العثمانية من التصدي للأطماع الأجنبية، المدفوعة بمتطلبات الثورة الصناعية التي بدأت تواجه سياسة الدول الغربية، وبخاصة بريطانيا وفرنسا في ممتلكاتها⁽⁷⁾، بعدما فتحت الحملة الفرنسية باب التنافس على مصراعيه علناً بين فرنسا وبريطانية⁽⁸⁾. وهكذا حاولت الدولة العثمانية اللحاق بركب التطور الحضاري الغربي، والأخذ بإيجابيات الثورة الصناعية والفكرية، وسمحت به للدول الأوروبية بالاستثمار⁽⁹⁾ في أراضيها، وكانت

(1) ألبرت حوراني، فيليب خوري، ماري ويس. الشرق الأوسط الحديث، طلائع الإصلاح وتبدل العلاقات مع أوروبا 1789-1918. ج4، دار طلاس للطباعة والنشر، دمشق، 1980، ج1، ص80.

(2) ستراتفورد كاننج دي ردكليف، 1786-1880م، شغل منصب السفير في الدولة العثمانية سنوات طويلة، و يعد لكاننج هو الذي وضع أساس السياسة التقليدية القائلة بضرورة الحفاظ على كيان الدولة العثمانية، وهو بذلك يخالف سياسة بالمستون وزير الخارجية البريطانية 1830 - 1841م، التي كانت تقوم على ضرورة تأييد على سلامتها ضد روسيا باستخدام القوة.

The Concise Dictionary of National Biography, Part 1 From The Beginning to 1900, London, Oxford University Press, 1979, p. 198.

السيد رجب حراز، الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب 1840-1909م، معهد البحوث و الدراسات العربية، القاهرة، 1970م، ص11-12.

(3) في عام 1839 تم تعديل مرسوم التنظيمات وعرف «كلخانة خطي» وفي عام 1856 أصدر السلطان عبد المجيد بياناً إضافياً عرف «بنسخ همايون»، منح النصارى حقاً قانونياً في المساواة بالمسلمين.

انظر ألبرت حوراني، تاريخ الشعوب العربية، ترجمة، أسعد صفقر، دار طلاس، دمشق 1997، ص67.

(4) الشناوي، مرجع سابق، ج3، ص1528.

(5) سار نظام الولايات العثمانية على النمط الفرنسي في إدارة المقاطعات، (قام النظام الإداري الفرنسي على أسس جغرافية)، ومنح والي الولاية حرية أكبر في التصرف. إذ أدرك العثمانيون أن الولايات العثمانية تختلف عن بعضها اختلافات جوهرية.

(6) رفعت الإمام، لتوبيخ الجالية الأرمنية في مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ص317.

(7) عبد الكريم رافق، العرب والعثمانيون (1516-1916)، مطابع ألف-باء الأديب، دمشق، 1974، ص415.

(8) جورج كيرك، موجز تاريخ الشرق الأوسط من ظهور الإسلام إلى الوقت الحاضر، ترجمة عمر الإسكندري، مركز كتب الشرق الأوسط، 1957، ص111-112. وانظر أيضاً، محمد أنيس، مرجع سابق، ص170.

(9) التعريف بمصطلح معاهدات الامتيازات الأجنبية، (وتعني المعاهدات المتضمنة للمبادئ القانونية لإقامة المستأمنين من رعايا الدول الأجنبية لممتلكات الدولة العثمانية لممارسة نشاطهم التجاري المشروع فيها و تقرير حق رعايا الدولة العثمانية المقيمين في أراضي تلك الدول وسريان هذه المبادئ عليهم). والمستأمنون مصطلح فقهي إسلامي و هم الرعايا غير المسلمين - الذميون الذين يقيمون في دار الإسلام بأمان مؤبد- فقدت البلاد العربية تحت السيادة العثمانية مركزها في

ساليب هذه المحاولات أكثر من إيجابياتها، وعموماً فشل الإصلاح العثماني الذي يرمي للحفاظ على وحدة الدولة مع تطويرها⁽¹⁾، هذا وتعد فترة النصف الثاني من القرن التاسع عشر نقطة تحول مهمة في تاريخ المشرق العربي الحديث والمعاصر⁽²⁾، فقد دخلت هذه المنطقة في دائرة التجاذب الاستعماري الأوروبي، حيث انعدمت أخلاقية العلاقات الدولية عملياً⁽³⁾، فسيطرت مصالح الدول الأوروبية على معظم الأحداث العالمية، وتسارعت الدول الكبرى نحو السيطرة، لتأمين طرق مواصلات وبخاصة الخطوط الحديدية، والمواد الأولية⁽⁴⁾.

ثانيا - الامتيازات والتغلغل الأجنبي في ولاية مصر العثمانية

كانت قرارات مؤتمر برلين عام 1878م⁽⁵⁾ وما أعقبها من تسويات بين الدول الكبرى، بداية

الجماعة الدولية و التزمت بتنفيذ المعاهدات التي تعقدها الدولة العثمانية مع الدول الأجنبية، و تبع ممثلي (قناصل) هذه الدول دبلوماسيين رؤساء بعثات دولهم في اسطنبول، اقتصر عملهم في بادئ الأمر على الشؤون التجارية وتعهد مصالح رعاياهم، ومع مرور الزمن أصبح لهم نشاط سياسي قوي يضغطون به على الولاة العثمانيين أنفسهم، وهكذا استشرى نفوذ الدول الأوروبية في الشؤون الداخلية والخارجية على السواء واتخذت هذه الدول الامتيازات سنداً لها في هذا التغلغل، استغلت أوروبا ضعف الدولة لتطالب بحقوقها بتتابع تجديد الامتيازات وفي كل مرة يضاف قيد جديد على السلطنة إلى أن أصبح قناصل الدول في الآستانة شركاء للدولة في قراراتها السياسية والاقتصادية والعسكرية، حال نظام الامتيازات بين الدولة والنجاح لاعتمادها على الخبراء الأوروبيين تقدم الأوروبيين بخطوات سريعة مستفيدين من التجديد الديني - البروتستانتية - فهاجموا الشرق وسادوا فيه وانعكست القوة الأوروبية ضعفا على الدولة العثمانية فضغطت هذه الدول عليها للحد من إمكانيات أي تطور عثماني يتم بمعزل عن تدخلاتها.

قيس جواد العزاوي، الدولة العثمانية (قراءة جديدة لعوامل الانحطاط)، الدار العربية للعلوم، ط1، بيروت 1994، ص 18-21.

(1) موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد الوالي مدحت باشا إلى نهاية الحكم العثماني 1869-1917م، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991، ص50

(2) بيير رونوف، تاريخ القرن العشرين، ترجمة، نور الدين حاطوم، مطبعة الجامعة، دمشق، 1991، ص91-92

(3) اتفقت «دول الوفاق» على حل جذري للمسألة الشرقية، ووقعوا اتفاقات لاقتسام ما تبقى من الولايات العثمانية، وباتت «المسألة العربية» محوراً مهماً للسياسة الدولية

مصطفى كريم، المنافسة الإمبريالية الفرنسية البريطانية، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام، جزآن، ج، 2، دمشق، 1978، ص321.

(4) رونوف، المرجع السابق، مرجع سابق، ص 123

(5) انعقد مؤتمر في برلين برئاسة المستشار الألماني "بسمارك" في 13 يوليو 1878م حضرته الدول الأوروبية الكبرى، ولم يعط المؤتمر روسيا إلا النزر اليسير مما نصت عليه معاهدة "سان إستيفانو"، ويعد مؤتمر برلين آخر الاتفاقيات التي عدلت الحدود الجغرافية السياسية لأوروبا في القرن التاسع عشر، وأطال عمر الدولة العثمانية 35 عاماً بدلاً من "سان إستيفانو" التي كانت تسعى لوضع نهاية سريعة للخلافة العثمانية، واستمر مؤتمر برلين 31 يوماً عقدت خلاله 20 جلسة، واحتوى على 64 مادة، أجبرت الدولة العثمانية على إجراء إصلاحات في الأناضول الشرقية لصالح الأرمن، وفي عدد من المناطق في البلقان، غير أن السلطان "عبد الحميد" كان يجيد اللعب على التناقضات والمصالح المتضادة بين الدول الكبرى وفي منطقة البلقان، كانت معاهدة برلين هي المرحلة الثانية بعد معاهدة "كارلوفجة" 1699م، في تصفية الدولة العثمانية في أوروبا، والتي ختمت بمعاهدة لندن 1913، التي اعترفت بالاستقلال التام لثلاث إمارات تابعة لها هي رومانيا وصربيا وقرعة داغ. عبد الفتاح أبو علي وإسماعيل أحمد ياغي، تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، دار المورخ، الرياض، 1993م، ص326-347.

عهد جديد في العلاقات الدولية ⁽¹⁾، ضد مصالح الدولة العثمانية، بعد أن أقر مؤتمر برلين قرارات أعادت رسم خارطة جديدة للتوسع الاستعماري، حيث سعت الدول المجتمعة فيه إلى نهب أملاك الدولة العثمانية ⁽²⁾ بطريقة المساومة والتعويض المتبادل فيما بينها ⁽³⁾. فلقد تنافس الدول الأوروبية على اقتسام ما تبقى من ممتلكات الدولة العثمانية في المشرق العربي ⁽⁴⁾، شجعها ضعف الدولة وتدهور أوضاعها، وعجزها عن التصدي للأطماع الأجنبية في ممتلكاتها ⁽⁵⁾، ولقد رافق التغلغل السياسي الأجنبي رؤوس أموال أجنبية استثمرت في مشاريع مختلفة، عن طريق قروض مقدمة للإسراع في تنفيذ المشاريع الإنمائية التي تقوم بها الشركات الرأسمالية الكبرى، استناداً إلى الاتفاقيات ⁽⁶⁾ والامتيازات الممنوحة من قبل الدولة العثمانية ⁽⁷⁾. (لم يكن منح الامتيازات للأجانب عملاً مذموماً، ولم يكن يفتقر من السيادة العثمانية ⁽⁸⁾)، وكانت اتفاقيات الامتيازات تتجدد مع وصول كل سلطان جديد إلى العرش ⁽⁹⁾، حيث كان الهدف

(1) أميل خوري وعادل إسماعيل، السياسة الدولية في الشرق العربي من عام 1789 إلى عام 1958، الجزء الرابع من فرمان 19 آذار 1866م إلى نهاية الحرب العالمية الأولى 11 تشرين الثاني 1918م، بيروت، دار النشر للسياسة والتاريخ، 1964م، ص 107.

(2) ففي مقابل حماية غير أكيدة للأملاك العثمانية الآسيوية، اقتنصت بريطانيا قبرص، وفتت بريطانيا الطامعة في مصر أنظار فرنسا إلى تونس. نوار، مرجع سابق، ص 202.

(3) ساطع الحصري، البلاد العربية والدولة العثمانية، دار العلم للملايين، ط 2، بيروت، 1960، ص 152.

(4) محمد بديع شريف وآخرون، دراسات تاريخية في النهضة العربية الحديثة، دار اقرأ، بيروت، 1984، ص 567.

(5) فلاديمير لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار الفارابي، بيروت، 1985، ص 62-63.

(6) هذه الاتفاقيات لم تكن في كل بنودها ظاهرة اقتصادية بحتة إلا أنها تبقى جزءاً من فعالية أساسية ألا وهي التجارة، لقد منحت الدولة العثمانية المسلمة قناصل فرنسا المسيحية وسفراءها استقلالاً شبه تام في تقرير شؤون مواطنيهم من الجاليات التجارية وتنظيمهم من النواحي التجارية والحقوقية والقضائية، على أن يتم ذلك وفقاً لقوانينهم الخاصة وفي هذا تنازل من السلطان عن حقوقه وسيادته لمصلحة دولة أجنبية مغيرة له في الدين.

العزاوي، مرجع سابق، ص 18-21.

(7) أنيس، مرجع سابق، ص 204.

(8) عقدها السلطان سليمان القانوني مع ملكة فرنسا - والدة فرانسوا الأول - 1535م حيث لجأت فرنسا إلى السلطان العثماني سليمان القانوني لفك الحصار عنها، وذلك بمحاربة المجر - فتح السلطان المجر في 13 تشرين الثاني 1536 - وبذلك دخلت الدولة العثمانية للمرة الأولى بين دول وسط أوروبا، وحثت الدولة العثمانية حدود فرنسا بكاملها. من مظاهر عظمة السلاطين العثمانيين في عهود القوة أنهم كانوا لا يرضون بنصب سفراء لهم في عواصم الدول على اعتقاد أنهم في غنى عن سائر العالم. إلا أنه بعد أن ضعفت الدولة العثمانية بدأوا في مراسلة أوروبا حسب الأساليب المرعية. في عهد السلطان سليم الثالث تم نصب أول سفارة ثابتة للدولة العثمانية.

محمد جمل بيهم، فلسفة التاريخ العثماني، كيف نشأت وارتقت السلطنة العثمانية وإلى أي حد بلغت عظمتها، مكتبة صادر، بيروت، 1925، ص 292-295.

(9) أنيس، المرجع السابق، ص 206.

الهدف منها تشجيع التجارة الخارجية مع أوروبا⁽¹⁾، وتنظيم الإدارات ليستطيع الأوروبيون من خلالها ممارسة تجارتهم⁽²⁾، وحماية أنفسهم من نظم الشرق وسوء إدارة موظفيه، وذلك بعدم خضوعهم للتشريع المحلي، ومحاكم البلاد⁽³⁾.

وبالرجوع إلى تلك الفترة التاريخية، يتضح لنا أن التفوق الاستعماري في مصر، كان من نصيب بريطانيا، حيث قامت سياستها على مصالح اقتصادية، وامتيازات رسخت بتقادم الزمن، هذا فضلاً عن الصداقة التقليدية التي كانت تصلها بالأقليات الحاكمة، وعليه لم تتمكن الدولة العثمانية من حماية الملكية الخاصة وحرية الأفراد بعد تطبيقها الإصلاحات التي عرفت باسم التنظيمات⁽⁴⁾، بل دفعت على مجتمعات المناطق التابعة لها أن تدفع ثمناً سلبياً باهظاً وذلك

(1) كانت فرنسا من أوائل الدول الأوروبية التي أبرمت اتفاقات مع الدولة العثمانية عرفت بالامتيازات. وفيما بعد عقدت معاهدة بين الدولتين عام 1569م، أباح حرة التنقل للرعيا الفرنسيين بين الموانئ العثمانية وممارسة التجارة فيها، وضمنت لهم الحريات الفردية والدينية والتجارية، كما ضمنت لهم الحصانة في مناولهم، وإعفائهم من الخضوع للقانون المدني وقانون العقوبات العثماني، حذت الدول الأوروبية حذو فرنسا، فحصلت على امتيازات مماثلة، تدوم طوال حياة السلطان المانح لها تتجدد مع قدوم كل سلطان جديد. علي المحافظة، موقف فرنسا وألمانيا وإيطاليا من الوحدة العربية 1919-1945، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1985م، ص 14-15، ويعقب محقق كتاب الدولة العثمانية إحسان حقي (من الغريب جداً أن تعقد الدولة العثمانية، وهي في أوج عظمتها وقوتها، معاهدة مع دولة الغرب. يمثل هذا التسامح الذي بلغ حد الذل والضعف (ص 229 - 230.

(2) تأخرت بريطانيا في تمتعها بنظام الامتيازات، ولكنها انضمت إلى معاهدة الامتيازات عام 1579 وتلتها الدول الأوروبية الأخرى. وبمرور الوقت تحولت الاتفاقيات إلى امتيازات بالفعل. ليلي الصباغ، ملاحظات حول دراسة الاقتصاد العربي في العصر العثماني، ص 112.

(3) محمد متولي، دراسات في تاريخ مصر السياسي والاقتصادي والاجتماعي، دار الثقافة، القاهرة، 1985، ص 385 - 386.

في عام 1937 ألغيت الامتيازات الأجنبية باتفاقية مونترنو عقدتها مصر مع الدول صاحبة الامتياز بحيث طبقت القنصليات التشريع الصادر من سلطات البلاد. متولي، المرجع السابق، ص 386.

(4) بدأت فكرة الإصلاح تتسرب إلى الدولة العثمانية منذ عام 1718-1730 وهي فترة التجديد في كل شيء، وفيما بعد سيطرت فكرة الإصلاح العسكري عندما استقدم السلطان محمود الأول 1730-1758 مستشار فرنسي للشئون العسكرية وهذا تنالت الإصلاحات إلى أن عرفت في عهد السلطان عبد المجيد بن محمود الثاني 1839-1860م باسم التنظيمات أو بـ «حركة تجديد وإصلاح ذات برنامج ملهم من الغرب». أو بأنها «عهد التغيير الثقافي الإجماعي في بلاد العثمانيين». وعرفها آخرون بأنها، "أولاً وقبل كل شيء هي حركة إرضاء أوروبا شملت مناحي الحياة كافة بما فيها الثقافة والحضارة، على حساب الحضارة الإسلامية، في الديار العثمانية. انتقلت فيها سلطة السلاطين إلى الصدر الأعظم والوزراء وتراجعت فيها مشيخة الإسلام، من مكان الصدارة إلى القيام بدور أقل.. " واستمرت طوال عهده وعهد السلطان عبد العزيز 1861-1876م. امتازت بتنظيم أمور الدولة على أسس جديدة في جميع الميادين الإدارية، والمالية، والقضائية، والتعليمية.

محمد حرب، السلطان عبد الحميد الثاني آخر السلاطين العثمانيين الكبار، دار القلم، دمشق، 1990م، ص 29..

بخضوعها لمتطلبات السوق الرأسمالية الخارجية، فحُرمت هذه الشعوب من المردود الاقتصادي الوطني، وفقدت الدولة العثمانية القدرة على حماية الشعوب الخاضعة لها، فكانت المشكلة في السياسة والقدرة على التنظيم والإدارة لا في الإصلاح⁽¹⁾.

ثالثاً - مشاريع الاستعمار في ولاية مصر العثمانية

سلك رأس المال الأجنبي في استغلاله لاقتصاديات مصر طرقاً مختلفة أبرزها الميدان المصرفي، والشركات الصناعية والتجارية، وشركات التأمين⁽²⁾، واتخذت الاستثمارات الأجنبية شكلين رئيسيين الأول هو الاستثمار المباشر في إقامة مشاريع المواصلات لخدمة تجارة التصدير والاستيراد، كمشاريع مد الخطوط الحديدية وتوسيع المرافق⁽³⁾، أما الشكل الثاني فقد تمثل بتقديم القروض بفوائد باهظة، بحيث كانت الدولة تقطع مبالغ كبيرة من إيراداتها بزيادة الضرائب على الفلاحين لسد الديون⁽⁴⁾، وجاء البيان الصادر عام 1856⁽⁵⁾، ليعطي مثلاً على تداخل سياسة الإصلاح العثماني مع الاتجاه الرأسمالي الأجنبي، للسيطرة على المرافق الاقتصادية الرئيسية، فجاء ملائماً لمصالح الدول الأوروبية التي طالبت بتوسيع الحقوق والامتيازات لرعاياها⁽⁶⁾، ووكلائها المسيحيين في ولايات الدولة العثمانية، مما منح الدول

(1) عقدت الدولة العثمانية بين عامي 1854-1874 أربعة عشر قرصاً مع أكبر البنوك الأجنبية ولاسيما الفرنسية والبريطانية، حيث بلغت القيمة الاسمية لهذه القروض أكثر من خمسة مليارات فرنك قبض منها ثلاثة مليارات فقط ولم تكن هذه البنوك تمنح قروضها إلا لقاء وضع اليد على أهم موارد الدولة المالية كضمان لتسديد الفوائد وهذا يعني عملياً وضع الاقتصاد كله تقريباً تحت إشراف الرأسمال الأجنبي. ولم يلبث هذا الوضع أن انتهى بإعلان الدولة إفلاسها بين عامي 1875-1879. وتوقفت منذ نيسان 1876 عن دفع فوائد قروضها، فسمح الوضع بإصدار مرسوم 20 كانون أول عام 1882 "بتأسيس إدارة الدين العثماني".
بدر الدين السباعي، أضواء على الرأسمال الأجنبي في سورية 1850-1958، دار الجماهير، دمشق 1967، ص 27-29.

(2) حامد علي دسوقي، الاستثمارات الأجنبية في مصر بين عامي 1850-1914م وأثرها على حركة المجتمع، رسالة دكتوراه، آداب أسيوط، 1993، ص 103.

(3) وجيه كوثراني، بلاد الشام، السكان الاقتصاد والسياسة الفرنسية في مطلع القرن العشرين، قراءة في الوثائق، مع هدايا الإهداء العربي، بيروت، 1980، ص 123.

(4) تيودور روثستين، تاريخ المسألة المصرية 1875-1910، مطبعة الاعتماد، مصر، 1923، ص 228.

(5) في عام 1856م، أصدر السلطان عبد الحميد بياناً إضافياً عرف بخط همايون.

(6) تنوعت جنسيات الأجانب "فكان منهم الفرنج والسلاف والجرمان والإغريق والطلبيان، وكانت أعظم الحسابات في السياسة والاقتصاد والمصادقة والناجزة بيننا وبين هؤلاء أما أنا فإنني أكتفي بأن آخذ من الواقع، وهو أنه منذ أن وجدت العلاقات العثمانية - الأوروبية لم تقم بين العثمانيين والأجانب مودة حقيقية، وإنما كانت تحدث معاونات من الأجانب أحياناً لهذه الدولة ولكن بأثمان سياسية باهظة جداً.

انظر جودة الركابي، جميل سلطان، الإرث الفكري للمصلح الاجتماعي عبد الحميد الزهراوي، مطبعة الهاشمية، دمشق، 1933، ص 147-151.

الأوروبية فرص إيجاد الذرائع للتدخل بشؤون مصر، حيث سهل على الأجانب امتلاك الأرض، وإقامة مشاريع زراعية⁽¹⁾، والاستحواذ على عقود الخطوط الحديدية والتعدين⁽²⁾. وأصبح الأجانب في مصر لا يخضعون للتشريع والمحاكم المحلية، وإنما يتبعون قناصلهم، وكلما ازداد ضعف السلطة المحلية ازداد اتساع نطاق الامتيازات واعتدت على سلطة الدولة، "ومتى بدأ عمل القنصل انتهى عمل البوليس والإدارة والقانون"⁽³⁾ في ولاية مصر العثمانية. تشابهت دوافع التوسع الإمبريالي، بعد أن وضعت الدول الأوروبية نظاماً جمركياً لحماية اقتصادها⁽⁴⁾، حيث كانت الادعاءات الخاصة بالمصالح المادية المرتبطة بالحالة الاقتصادية في المقام الأول، وهكذا كان لنمو التنافس الأوروبي الاستعماري⁽⁵⁾، أثره على التوازن الدولي⁽⁶⁾، ولكن ظلت بريطانية صاحبة السبق في التيار الاستعماري⁽⁷⁾، بعد أن أوجدت لنفسها نقاط استناد في كل مكان، وأغرقت البلدان المخلفة برؤوس أموال، وكمثال استثمرت في مصر المُتلقية لها في ثلاثة ميادين، اتجهت إلى البنى التحتية للاقتصاد، فاحتل النقل المركز الأول

(1) لوتسكي، مرجع سابق، 159-160

(2) لم تلتفت الحكومة العثمانية إلى تحري المعادن الموجودة في أراضي السلطنة، فبحث السياح وطلاب الثروة، عن طريق الامتيازات، فضلاً عن اهتمام بعض الولاة وتقارير قناصل الدول التي وضحت بعض أماكن تواجد المعادن كالفحم الحجري والنحاس (وهما من أعظم أركان الثروة)، ومعادن كثيرة أخرى مثل الذهب والفضة والزرنيخ والحديد والقار الحجري والسائل والجسرت والرخام، والبترو.

سليمان البستاني، الدولة العثمانية قبل الدستور وبعده، مطبعة، الأخبار، د، م، 1908، ص 161

(3) محمد مصطفى صفوت، الاحتلال الإنكليزي لمصر وموقف الدول الكبرى إزاءه، مطبعة، الاعتماد، القاهرة، 1952، ص 7.

(4) خيرية قاسمية، تاريخ أوربة الحديث والمعاصر، مطبعة الجامعة، دمشق، 1981، ص 158-172

(5) أدى تعاظم النهوض الألماني، إلى نزولها متأخرة إلى ميدان الاستعمار، والتي وجدت في الدولة العثمانية مجالها الحيوي، فباشرت بمد خط حديد بغداد الذي كان بمثابة تهديد مباشر لمصالح إنكلترة في الشرق حيث كُتب عام 1911 "إنه يمكن ضرب إنكلترة في أوروبا، عن طريق واحد هو مصر".

هيئة التدريس بالكلية الحربية، قناة السويس، مط، إدارة الشؤون العامة للقوات المسلحة، 2 ج، القاهرة، 1955، ج 2، ص 48.

(6) كان دخول ألمانيا مجال الحركة الاستعمارية متأخراً، م ع أنها تملك أقوى جيش في القارة بل في العالم، من حيث التنظيم والإعداد والتعداد، ولكن الأطماع الألمانية لاقت بعض العقبات والمصاعب من دول الوفاق الودي (فرنسا

وبريطانية روسيا) لذلك اتجهت نحو الدولة العثمانية، انظر حامد علي دسوقي، النظام الإداري في مصر في عهد إسماعيل 1863-1879، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1979، ص 208

(7) يرجع تنافس الدول الأوروبية على ممتلكات الدولة العثمانية لإدراكها بمدى أهميتها الإستراتيجية، ورغبتها بتوسيع نطاق سيطرتها الاقتصادية، وبالتالي فرض نفوذها على طرق المواصلات المهمة عبر القارات في الأقطار التي تجد فيها مجالاً حيوياً لاقتصادياتها.

محمد صلاح الدين حسين، الحرب العالمية الأولى، إستراتيجية الميدان الغربي 1914-1918، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1951، ص 5.

(وكانت الأولوية لتمديد الخطوط الحديدية)، وتشبيد المرافق العامة، كالجسور والقنوات والموانئ، لربط مناطق الإنتاج، بمختلف أنواعه، بمواقع التصدير المتعددة⁽¹⁾، تمديدات متنوعة تخدم المصالح الاستعمارية.

وأخيراً لا بد من الوقوف عند الولايات المتحدة الأمريكية، ونشاطاتها الدبلوماسية والاقتصادية المبكرة في المنطقة والتي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثامن عشر، حين بدأت الطموحات والتطلعات الاستعمارية الأمريكية تظهر واضحة عام 1819، بوصول البعثات التبشيرية البروتستانتية الأمريكية تبعاً إلى منطقة المشرق العربي، إضافةً إلى نشاط الرحالة والباحثين الأمريكيين ما بين 1834-1835م، ومع بداية القرن العشرين، وظفت رؤوس الأموال الأمريكية في مختلف مجالات الاستثمار، في مصر وبلاد الشام والعراق، إلى جانب الاستثمارات البريطانية والفرنسية والألمانية، وبذلك دخلت الولايات المتحدة الأمريكية حلبة المنافسة والمزاومة لتوظيف رؤوس الأموال الاستثمارية في اقتصاد الدولة العثمانية⁽²⁾.

ومن هذا المنطلق ظلت منطقة مصر هدفاً لأطماع الدول الاستعمارية فترة البحث 1851-1914 وبخاصة بريطانية وفرنسا، لاحتلالها مكاناً مهماً وسط القضايا والمسائل الجيوسياسية لمعظم الدول الكبرى.

وهكذا اتجه البريطانيون اتجاهاً عملياً إلى حماية مصالحهم في مصر منذ وقت مبكر، فبدؤوا بمد نفوذهم في سواحل الجزيرة العربية الجنوبية والشرقية⁽³⁾، ففرضوا على سلطة سلطان القواسم⁽⁴⁾ في ساحل عمان عام 1819م⁽¹⁾، سيطروا على سواحل البحر الأحمر ومداخله⁽²⁾،

(1) ذوقان قرقوط، تاريخ العالم الثالث، جامعة دمشق، دمشق، 1981، ص 34-35
(2) بدءاً من عام 1767م، أقام تجار من ذوي المراس والخبرة من بوسطن ونيويورك علاقات تجارية مع المشرق العربي، الذي كان يخضع للسيطرة العثمانية غير أن جسور الاتصالات الأمريكية الفعلية والمنظمة مع المنطقة بدأت بعد حصول الولايات الأمريكية على الاستقلال في العام نفسه. حبيب صالح، مبادئ الإستراتيجية الأمريكية في المنطقة العربية في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين، مجلة دراسات تاريخية، العددان 83-84، دمشق، 2003م، ص 218-222.

(3) أرسلت شركة الهند الشرقية البريطانية بعثة عقدت مع سلطان مسقط عام 1798م اتفاقاً يقضي بإبعاد الفرنسيين الذين يعملون في خدمته من بلاده وعدم السماح بقيام أية وكالة تجارية فرنسية أو هولندية في مسقط وتوابعها وإنشاء وكالة تجارية بريطانية في بندر عباس التي كانت تابعة لإمام مسقط وقتل موانيه أمام الفرنسيين وعدم السماح لهم أو لسفنهم بالنزول فيها في حالة نشوب حرب بين فرنسا وبريطانية.

عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 171-172.

(4) سكنت الساحل الداخلي لخليج عمان عدة قبائل بزعامة القواسم وكانت مراكزها الرئيسة تقع في الشارقة ورأس الخيمة وقد أطلق الأوروبيون على هذا الجزء من ساحل عمان اسم ساحل القرصنة pirate coast وبقي هذا الاسم حتى عام 1853م حين تم عقد معاهدة السلام البحري الدائم فأطلقوا عليه اسم الساحل المهادن Trucial coast.

و عقدوا اتفاقيات في منطقة الخليج العربي والعراق ⁽³⁾، واحتلوا عدن عام 1839م، لحماية خطوط مواصلاتهم مع الهند ⁽⁴⁾ وتمكنوا في عام 1857 م من السيطرة على ما لم يحتل من المنطقة

بسلسلة من معاهدات الحماية ⁽⁵⁾ مع سائر سلاطين ومشايخ جنوب شبه الجزيرة من حدود الصبيحة ولحج غرباً حتى حضر موت شرقاً ⁽⁶⁾.

أما في مصر فقد فتحت الحملة الفرنسية 1798⁽¹⁾ تاريخ حقبة طويلة من التنافس الاستعماري

أنيس، مرجع سابق، ص 197؛ فؤاد سعيد العابد، سياسة بريطانية في الخليج العربي، الكويت، ذات السلاسل 1984، ج 2، 77.

(1) أعدت بريطانية بالاشتراك مع سلطان مسقط حملة بحرية عسكرية كبيرة للقضاء على القواسم وخرجت الحملة في 3 نوفمبر 1819 من بومباي بقيادة وليم جرانت كير William Grant Keir فقصفت رأس الخيمة ودمرت قلاع القواسم وأحرقت كل سفنهم وبعد قتال مورير استمر ستين يوماً سقطت رأس الخيمة وتبعته المدن الأخرى الواقعة على الساحل العماني.

إسماعيل أحمد ياغي، العالم العربي في التاريخ الحديث، مكتبة العبيكان، الرياض، 1997م، ص 246؛ أنيس، المرجع السابق، ص 197.

شوقي عطا الله الجمل، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1974، ص 5..

(2) عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 171 .

(3) وارتبطت أطماع بريطانية في العراق بأطماعها في الخليج العربي حيث بدأت أطماع بريطانية في شكل مصالح تجارية حين أسست شركة الهند الشرقية البريطانية مركزاً لها في البصرة واتبعتها بمركز تجاري آخر في بغداد وسرعان ما تحولت المصالح التجارية إلى أطماع سياسية واستعمارية وتمكن الإنجليز من توطيد مركزهم في العراق بتوطيد علاقاتهم مع باشوات الدولة العثمانية صاحبة السيادة على العراق ومع زعماء العشائر البدوية التي كانت تقيم على أطراف العراق.

عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 233 - 224 .

(4) رافق، مرجع سابق، ص 418.

(5) رغب زعماء ساحل الخليج العربي في صداقة الإنجليز لإقامة السلم والاستقرار في المنطقة، فعقدت بريطانية معاهدات منفردة مع معظم زعماء قبائل المنطقة ثم فرضتها في شكل معاهدة عامة على كل مشايخ الساحل المهادن في يناير 1820م، ونصت مواد تلك المعاهدة في مجملها على وقف أعمال المقاومة للوجود البريطاني ووقف الحروب والنزاعات المسلحة بين أمراء وشيوخ المنطقة ومنع تجارة الرقيق وتنظيم وتأمين الملاحة في الخليج ومعاقبة المخالفين، وهكذا نصبت بريطانية من نفسها حكماً بين الأمراء والمشايخ العرب في الخليج العربي وفرضت عليهم مزيداً من الفرقة والتجزئة ولقد مثلت معاهدة 1820م الحلقة الأولى من سلسلة المعاهدات التي عقدتها بريطانية مع أولئك الشيوخ والأمراء لإخضاعهم لسيطرتها وفي الحقبة الأخيرة من القرن التاسع عشر ازداد النفوذ البريطاني في الخليج العربي عن طريق فرض الحماية البريطانية على الإمارات والمشايخ العربية الرئيسة المتمثلة في مسقط والبحرين والكويت، وقامت الحكومة البريطانية منذ عام 1772م بإصدار قوانين تحرم الرق في بريطانية ومستعمراتها وعلى هذا الأساس كانت وسيلة محاربة تجارة الرقيق أحد أهم الوسائل التي اعتمدت عليها بريطانية لتوطيد النفوذ البريطاني في الخليج وقد عقدت السلطات البريطانية في هذا الصدد عدة معاهدات مع حلفائها في الساحل المهادن أو في سلطنة عمان. ياغي، المرجع السابق، ص. 248 - 252..

(6) أنيس، مرجع سابق، ص. 203 - 204

الفرنسي البريطاني استمر إلى ما بعد الاحتلال البريطاني لمصر عام 1882م⁽²⁾، تلا خروج الحملة الفرنسية من مصر 1801، ظهور محمد علي باشا عام 1805م⁽³⁾، واتجاهه إلى تكوين إمبراطورية تشمل معظم الأقطار العربية المجاورة للجزيرة العربية والسودان والشام، ولهذا دأب على تحقيق نهضة شملت مرافق البلاد الاقتصادية والاجتماعية والإدارية والثقافية والعسكرية⁽⁴⁾، - وقد نظرت بريطانيا بعين الحذر إلى ازدياد سطوة محمد علي بعد اتخاذه فرنسا حليفة له، كعقبة في طريق فرض السيادة البريطانية في شرقي البحر الأبيض المتوسط، وبالتالي تهديداً لمركز بريطانيا في الخليج العربي، كونه العائق الأساسي أمام تطور المواصلات والتجارة البريطانية بصورة ناجحة⁽⁵⁾، ولهذا ظلت بريطانيا تقف بقوة أمام كل مشروعات محمد علي⁽⁶⁾، فكانت المسؤول الأول عن معاهدة لندن عام 1840م⁽⁷⁾، وفي مقدمة الدول الأوروبية

(1) نزلت قوات نابليون بالقرب من الإسكندرية في شهر يولييه عام 1798م وتظاهرت بأن غرضها الحقيقي القضاء على حكم المماليك وإعادة النفوذ لسلطان آل عثمان ولم يلق الفرنسيون مقاومة تذكر من المماليك وفي ربيع الأول أغسطس عام 1798م تمكن القائد الإنكليزي نلسون Nelson من تدمير الأسطول الفرنسي في موقعة (أبوقير) فأصبح نابليون محصوراً في مصر. وفي شعبان يناير 1799م أبرم اتفاق بين بريطانيا وروسيا والدولة العثمانية على إخراج نابليون من مصر ولما سمع نابليون بتجمع جيش عثماني في سوريا للزحف على مصر أسرع باقتحام فلسطين لملاقاته غير أنه صدم أمام حصن عكا لحسن دفاع حاكمها أحمد الجزار ومساعدته بحراً بأسطول بريطاني وبقي الجيش الفرنسي في مصر إلى أن تم انسحابه منها في نهاية الأمر بالاتفاق مع بريطانيا عام 1216هـ - 1801م.

جورج كيرك، موجز تاريخ الشرق الأوسط من ظهور الإسلام إلى الوقت الحاضر، ترجمة عمر الإسكندري، القاهرة، مركز كتب الشرق الأوسط، 1975، ص 111-112.

عدت مصر في نظر نابليون ومعظم مفكري عصره الجسر بين الشرق والغرب لذا أبدى بها اهتماماً خاصاً من الناحيتين الدينية والعلمية ويرى لافانتين أن الهيمنة الأوروبية على غير الأوروبيين تعد فعلاً عادياً بين جنسين من البشر وهذا يكون على فرنسا أن توقف مصر مصدر الحضارة القديم مرة أخرى. مارتن برنال، أثينة السوداء، ج2، المجلس الأعلى للثقافة، المشروع القومي للترجمة، الإسكندرية، 1985، ج1، ص 684.

(2) الجمل، مرجع سابق، ص 118.

(3) محمد علي وأسرته، أدرك محمد علي قائد الكتيبة الألبانية في الجيش التركي في مصر مدى تأثير العامل القومي فتقرب إلى القوة الوطنية الشعبية وفي يوليو 1805 وصل محمد علي إلى منصب الوالي ولم يجد الباب العالي أمامه إلا إصدار فرماناً بذلك، وهكذا أسس محمد علي حكمه الذي استمر حوالي قرن ونصف من الزمان، وتتابع على حكم مصر 11 من الحكام. اعتمد محمد علي باشا بعد صعوده سدة السلطة في مصر عام (1805م) على السير في نهضة إصلاحية مستفيداً من بعض نتائج الحملة الفرنسية، وبدأ مشروعه في النهوض بها، واستلزم ذلك تحديث عناصر الإنتاج والنهوض بالاقتصاد، والسيطرة على مصادر التمويل، وكانت الأوقاف من أغنى المصادر التي تمكنه من النهوض، فوضع يده عليها وهيمن على إدارتها.

(4) محمد بديع شريف وآخرون، دراسات تاريخية في النهضة العربية الحديثة، دار اقرأ، بيروت، 1984م، ص 567.

(5) لوتسكي، مرجع سابق، ص. 137-138.

(6) أنيس، مرجع سابق، ص 204.

(7) أجرت بريطانيا مفاوضات مع روسيا وبروسيا لتقرير النزاع الدائر بين محمد علي باشا والسلطان العثماني وانتهت المفاوضات بعقد معاهدة لندن في 15 يوليو عام 1840 بين بريطانيا وروسيا والنمسا وبروسيا والدولة العثمانية ولم

التي أجبرت محمد علي على الانسحاب من بلاد الشام⁽¹⁾ وبالتالي تقليص إمبراطوريته إلى حدود مصر والسودان، وإذعانه لتنفيذ المعاهدة التجارية (بالتالي ليمان)⁽²⁾ التي عقدتها بريطانيا مع الباب العالي في عام 1838م، والعمل على تطبيق تسوية لندن فيما يخص حدود الباشاوية المصرية⁽³⁾، وانتظام العلاقة بين الباب العالي وباشاوات⁽⁴⁾ أسرة محمد علي⁽⁵⁾، وبالنتيجة خلقت هذه الظروف فرصة واسعة لتغلغل النفوذ الأوروبي في مصر وبخاصة تلك الشركات الاستثمارية في مجال الخطوط الحديدية.

تشترك فرنسا فيها وتعهدت الدول بمقتضى هذه المعاهدة بمساعدة السلطان فعلاً في إخضاع محمد علي ولم يجد محمد علي مفرّاً من التسليم وخاصة بعد أن تخلت فرنسا عنه وانحزمت قواته في بلاد الشام. عمر، مرجع سابق، ص 320.

(1) رافق، مرجع سابق، ص 419 .

(2) 16 أغسطس 1838 وقعت المعاهدة التجارية (بالتالي ليمان) بين بريطانيا والدولة العثمانية والتي بموجبها تم إلغاء احتكار الخزينة العثمانية لتجارة المواد الأولية مقابل رفع بعض الرسوم الجمركية كما وقعت فرنسا في العام نفسه اتفاقية مماثلة وهكذا حصل المصدرون الإنجليز والفرنسيون على إمكانية ابتياع المواد الأولية بأثمان منخفضة من المنتجين مباشرة أو بواسطة وكلائهم دون توسط الخزينة وقد سعت بريطانيا إلى توسيع هذه المعاهدة لتشمل كل أراضي الإمبراطورية العثمانية بما في ذلك ممتلكات محمد علي في مصر وسوريا والسودان إلا أن محمد علي رفض رفضاً باتاً فرض هذه المعاهدة على ممتلكاته وفي عام 1840م اضطر محمد علي إلى الموافقة على الاتفاقية وقد أدى تطبيق اتفاقية 1838 م إلى تدفق البضائع الأوروبية على البلاد العربية وإلى خروج المواد الأولية لتغذية مصانع أوروبا. لوتسكي، مرجع سابق، ص 137 ؛ وانظر أيضاً ، أمين، مرجع سابق، ص 25.

(3) وهي حدود لم يكن في إمكان الباب العالي ولا باشاوات مصر تعديلها إلا بالرجوع إلى الدول الأوروبية الموقعة على معاهدة لندن، أمين، المرجع السابق، ص 24

(4) إبراهيم باشا ابن محمد علي باشا 1789-1848 عين والياً من 2 سبتمبر 1848 قاد الجيش المصري الذي قمع ثوار اليونان الخارجين على تركيا - قاد جيشاً مصرية فتحت فلسطين والشام وعبر جبال طوروس 1832-1833 انتصر في المعركة الفاصلة بين المصريين والأتراك في نزيب 1839 ولكن الدول الأوروبية أكرهته على الجلاء عن جميع المناطق التي فتحها ، وتولى حكم مصر بفرمان من الباب العالي في مارس 1848 نظراً لمرض والده ، ولكنه لم يعمر أكثر من سبعة أشهر ونصف بعد ذلك وتوفي وهو لم يتجاوز الستين من عمره في نوفمبر 1848.

Google search.

(5) وبالرغم من أن المد البصري لمحمد علي تقلص بعد معاهدة لندن إلا أن مركز مصر قد ارتفع من مجرد ولاية عادية في الإمبراطورية العثمانية إلى ولاية مستقلة استقلالاً شبه كامل ومقيدة بقيود السيادة العثمانية فلقد اعترفت المعاهدة بمركز مصر الدولي وجعلت حكومتها وراثية في أسرة محمد علي أما القيود التي فرضتها المعاهدة على مصر فلم تكن سوى قيود شكلية كالجزية التي تدفع للباب العالي وسريان المعاهدات التي عقدتها إستانبول مع دول أخرى على مصر واعتبار قوات مصر جزءاً من القوات العثمانية واستمر هذا النظام سائداً حتى الحرب العالمية الأولى حينما وضعت مصر تحت الحماية البريطانية .

حجر، مرجع سابق، ص 62.

ترك محمد علي بلشا البلاد خالية من الديون ⁽¹⁾ إلا أنَّ خلفاءه سرعان ما غرقوا في الديون بسبب تبذيرهم ومحاولاتهم مجاراته في مشاريع التنمية ⁽²⁾، وكانت البداية عام 1852م، عندما دفعت الحاجة عباس باشا ⁽³⁾ لعقد قرض بريطاني قيمته 400.000 جنيه إسترليني، لمواجهة الفجوة المتزايدة بين الإيرادات والنفقات ⁽⁴⁾.

وكان سعيد باشا ⁽⁵⁾ الذي خلف عباس باشا أكثر طموحاً، فباشر في السنوات الأولى من حكمه تنفيذ عدد من المشاريع العامة المكلفة ⁽⁶⁾ (خطوط حديدية، ترع، خطوط برق، بالإضافة إلى البدء بشق قناة السويس ⁽⁷⁾) _ التي زادت من الأهمية الإستراتيجية لمصر _ كونها قصرت

(1) ويعود هذا في الواقع إلا أن مشاريعه الإنمائية كانت مبنية على تعبئة مصادر الرأسمالية المحلية رغم أن سياسته في الضرائب والأسعار قد ألقت العبء على الفلاحين وكذلك سياسته النقدية تستهدف من حملة ما تستهدف توفير أرصدة إضافية للخازنة . هرشلاغ ، مرجع سابق، ص 124 .

(2) هرشلاغ، المرجع السابق، ص 128 .

(3) عباس باشا 1813-1854-، هو عباس بن طوسون بن محمد علي ، ثالث الولاة من أسرة محمد علي بمصر ، ولد بمجدة ونشأ بمصر وتولى الحكم بعد وفاة عمه إبراهيم باشا في 1264هـ / 1848م وقد مات مقتولاً واختلف الولاة في حقيقة مقتله ، فمنهم من يقول إنه قتل على يد مملوك اضمحل الجيش والبحرية في مصر وأغلقت كثير من المدارس والمعاهد، بنخ وأنصرف عن التفرغ لشؤون الدولة، ظل في الحكم قرابة الخمس سنوات، واغتيل في قصره في بنها في يوليو 1854 . ين أرسلتهما إليه من الآستانة عمته نازلي بنت محمد علي لخلاف بينه وبينها على ميراث ومنهم من يتهم السلطان عبد المجيد بقتله.

خير الدين الزركلي، الأعلام ، 8 أجزاء ، دار العلم للملايين ، ج/7، ط، 8 ، بيروت ، 1989 ، ج3، ص 261.

(4) أوين ، مرجع سابق ، ص 178 .

(5) سعيد باشا (1237-1279هـ / 1822-1863م) ، هو محمد سعيد بن علي باشا، ولد في الإسكندرية وتعلم في مدارس القاهرة وولى مصر بعد وفاة عباس الأول عام 1270هـ / 1854م وبنيت في أيامه مدينة بور سعيد فسميت باسمه و(القلعة السعيدية) عند القناطر الخيرية ومنع الاتجار بالرفيق وحرر الموجودين منهم بمصر وفي أيامه بوشر حفر قناة السويس وتوفي بالإسكندرية.

الزركلي، المرجع السابق، ج6، ص.ص 140-141.

(6) أوين، المرجع السابق، ص 179 .

(7) قناة السويس ، ترجع فكرة حفر قناة تربط بين البحرين الأبيض والأحمر إلى أقدم العصور، بعد أن تولى محمد سعيد باشا حكم مصر في 14 يوليو 1854 تمكن مسيو دو لسبس - والذي كان مقرباً منه - من الحصول على فرمان عقد امتياز قناة السويس الاول و كان مكون من 12 بنداً كان من أهمها حفر قناة تصل بين البحرين و مدة الامتياز 99 عام من تاريخ فتح القناة و اعترضت بريطانيا بشدة على هذا المشروع خوفاً على مصالحه في الهند . قام مسيو دى لسبس برفقة المهندس لبنان دى بلفون وموجل تقريرهم في ديسمبر 1855 وأكدوا إمكانية شق القناة تساو بمسبب المياه بين البحرين في 5 يناير 1856 صدرت وثيقتان هما عقد الامتياز الثاني و قانون الشركة الأساسي وكان من أهم بنوده هو قيام الشركة بكافة أعمال الحفر و إنشاء ترعة للمياه العذبة تتفرع عند وصولها إلى بحيرة التمساح شمالاً لبورسعيد و جنوباً للسويس و أن حجم العمالة المصرية أربعة أحماس العمالة الكلية المستخدمة في الحفر . في الفترة من 5 إلى 30 نوفمبر 1858 تم الاكتتاب في أسهم شركة قناة السويس و بلغ عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب 400 ألف سهم بقيمة 500 فرنك للسهم الواحد و تمكن مسيو دى لسبس بعدها من تأسيس الشركة و تكوين مجلس إدارتها . في 25 ابريل 1859 أقيم حفل بسيط ببورسعيد للبدء بحفر قناة السويس و ضرب مسيو دى لسبس بيده أل معول في الأرض إيذاناً ببدء الحفر

المسافة بين أوروبا والشرق، إلا أنها في الوقت نفسه زادت من الأطماع الاستعمارية، وبخاصة أن إنشاء القناة صاحبه استخدام البخار لتسيير السفن، الأمر الذي قضى على المصاعب التي كانت تكتنف الملاحة في البحر الأحمر، بحثاً عن المواد الخام للصناعة، وبحثاً عن الأسواق للتصدير، ومن اللافت أن افتتاح قناة السويس قد زاد من أهمية مصر، حيث وصل عدد السفن التي عبرت قناة السويس في العام الأول لافتتاحها إلى عشرة آلاف سفينة، ومنذ ذلك الحين بات الاستيلاء على هذا الممر المائي المهم شاغل السياسة البريطانية، وبخاصة بعد دخول ألمانيا وإيطاليا ميدان المنافسة الاستعمارية، وما ترتب عليه من قلق بريطاني حول السيطرة في حوض البحر المتوسط الذي كفل تحول أطماع بريطانيا نحو مصر والقناة باعتبارهما مفتاح السيطرة في البحر المتوسط والمدخل للتوسع الاستعماري في أفريقيا.

اكتفت بريطانيا في البداية بمرور سفينتين من سفنها المتجهة إلى الهند كل شهر عبر القناة، بهدف التقليل من أهمية المشروع، فطالبت بحقها في إدارة القناة، ومضاعفة متاعب الشركة، وشراء القناة بأقل سعر ممكن- تمكنت فيما بعد من شراء أسهم مصر في القناة في (ذي القعدة 1292هـ- نوفمبر 1875م) وعادت هذا البيع ضربة موجعة شديدة للمصالح الفرنسية- ، ولم

وكان معه 100 عامل حضروا من دمياط ولم يتمكن العمال بعدها من استكمال حفرهم بسبب معارضة بريطانية والباب العالي لذلك واستكمل الحفر في 30 نوفمبر 1859 وذلك بعد تدخل الإمبراطورة أوجيني لدى السلطان العثماني ووصل عدد العمال المصريين إلى 330 عامل والأجانب 80 عامل، وتم الاستغناء عن فكرة الاستعانة بعمال أجانب لعدة أسباب من ضمنها ارتفاع أجورهم واختلاف المناخ واختلاف عاداتهم عن العمال المصريين. في أوائل عام 1860 بلغ عدد العمال 1700 عامل ولم يكن ذلك العدد كافياً على الإطلاق فقامت الشركة بتشكيل لجنة لجمع العمال وخاصة من منطقة بحيرة المنزلة وواجهت كذلك مشكلة مياه الشرب فقامت باستيراد 3 مكثفات لتحلية مياه البحر. في عام 1861 ركزت الشركة على إنشاء ميناء مدينة بورسعيد، فأقام كبيراً مهندساً الحكومة المصرية بزيارة منطقة برزخ السويس في 10 يناير 1855 لبيان جدوى حفر القناة وأصدر المهندس تقريرهما في 20 مارس 1855 والذي أثبت سهولة إنشاء قناة تصل بين البحرين. طلب بعدها مسيو دي لسييس زيادة عدد العمال إلى 25000 عامل شهرياً وقد كان ذلك للوفاء باحتياجات الحفر إلا أن العمال لم يكونوا يحصلوا على مقابل مادي مناسب. وكان الخديوي إسماعيل قد تولى حكم مصر في يناير 1863 وتحمس للمشروع وبسبب كثرة العمال وعدم وجود رعاية صحية كافية لهم فقد انتشر أكثر من وباء بينهم قضى على كثير منهم ومن أشهر هذه الأوبئة وباء الكوليرا وظهر في 16 يونيو 1865 وباء الجدري في أواخر عام 1866، وبلغ عدد الذين ماتوا أثناء الحفر 125 ألف عامل، وفي 18 مارس 1869 وصلت مياه البحر المتوسط إلى البحيرات المرة. وفي 15 أغسطس ضربت القاسم الأخيرة في حفر القناة وتم اتصال مياه البحرين في منطقة الشلوفة، وعليه تم استخراج 74 مليون متر مكعب من الرمال والتكاليف 369 مليون فرنك فرنسي وعدد العمال مليون، لحفر القناة التي بلغ طولها 195 كم وعرضها 190 م، غاطسها (عمقها) 58 قدم. مصطفى الخناوي، قناة السويس، ومشكلاتها المعاصرة، 4 أجزاء، مطبعة، جريدة قناة السويس، القاهرة، 1954، ج1، ص11-46.

ورد في نفس المرجع عن الدكتور الحفناوي أن الأساليب التي استخدمها الخديوي إسماعيل مع الفلاحين المصريين العاملين في الحفر كانت قاسية و"لن يغفر الله له السخرة والسياط".

يمض وقت طويل حتى رأت بريطانية أن مصالحها مرتبطة بالقناة، فاستغلت أزمة مصر المالية أواخر عهد إسماعيل⁽¹⁾، وتدخلت في شؤون مصر.

أعلن في نيسان عام 1876م، إفلاس مصر رسمياً بعد إشهار إفلاس الدولة العثمانية⁽²⁾ بسرعة شهور فقط، نتيجة لكثرة الديون المصرية الخارجية، وتوقفها عن الدفع في 1876م، وإنشاء صندوق الدين العام⁽³⁾، الذي شكل إنشاءه اعتداءً سافراً على استقلال مصر السياسي والمالي، لاسيما بعد تولي الإدارة مندوبون أجانب من جنسيات مختلفة⁽⁴⁾، -بريطاني وفرنسي وإيطالي ونمساوي- تنتدبهم الدول الدائنة⁽⁵⁾.

وتلا ذلك إعلان الرقابة الثنائية البريطانية - الفرنسية في 28 نوفمبر 1876 على إيرادات الدولة، بلغت إيراد الخطوط الحديدية وحدها 361300 ألف جنيه في عام 1863، وأصبح 990200 جنيه في عام 1876⁽⁶⁾، اشتد الخلاف بين إسماعيل باشا والوزراء الأوروبية وانتهى الأمر بتدخل حكومتي لندن وباريس لدى السلطان فأصدر في 25 يونيو 1879م فرماناً بعزله، وتعيين ابنه توفيق بدلاً عنه⁽⁷⁾.

(1) إسماعيل باشا (1830-1895م)، هو إسماعيل بن إبراهيم بن محمد علي باشا، ولد في القاهرة 1830م وتعلم بها ثم تابع تعليمه في فرنسا. تولى الحكم عام 1279هـ/ 1863م وهو أول من أطلق عليه لقب الخديوية من رجال أسرته، كان مسرفاً في الإنفاق على ملاذته وعلى مشروعاته ورضى بالمراقبة الأجنبية وطلبت حكومتا بريطانية وفرنسا عزله، فعزل عام 1296هـ/ 1879م وقضى بقية أيامه في أوروبا وتركيا إلى أن توفي عام 1895م في الآستانة ونقلت جثته إلى القاهرة.

الزركلي، مرجع سابق، ج1، ص 308

(2) ولابد من الإشارة إلى نمط آخر من التدخل الأجنبي أو بالأحرى صورة أخرى منه اتخذت أهمية متزايدة مع تصاعد موجة التنظيمات عند منتصف القرن التاسع عشر فقد وجدت الحكومة العثمانية نفسها بحاجة مستمرة للإنفاق على جيشها وعلى الإدارة وبعض الأشغال العامة التي نفذتها في فترة التجديد والإصلاح. حوراني، مرجع سابق، ص 349.

لوتسكي، مرجع سابق، ص 384..

(3) أوين، مرجع سابق، ص 177.

(4) هرشلاغ، مدخل إلى التاريخ الاقتصادي الحديث للشرق الأوسط، دار الحقيقة، بيروت، 1973، ص 140.

(5) رافق، مرجع سابق، ص 442.

(6) إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل من عام 1863 إلى 1879، مجلدان، مطبعة، مدبولي، القاهرة، 1996، ج1، ص 166.

(7) توفيق باشا (1852-1892)، هو محمد توفيق بن إسماعيل بن إبراهيم بن محمد علي ولد وتعلم في القاهرة وأحسن العربية والتركية والفرنسية والبريطانية تقلد نظارتي الداخلية والأشغال ثم رئاسة مجلس النظار. كان أكبر أبناء الخديوي إسماعيل فلما عزل أبوه عن الخديوية ثم توليته بفرمان سلطاني عام 1879م وفي أيامه أنشئ نظام الشورى وأنشئت المحاكم الأهلية ونشبت في عهده الثورة العراقية عام 1882م وتوفي بالقاهرة.

الزركلي، مرجع سابق، ج6، ص 65؛ أميل خوري مرجع سابق، ص 48-49.

يتبين مما تقدم أن نظام الرقابة الثنائية قد أعطى المراقبين سلطة مطلقة في الإدارة المالية، وهو أشبه ما يكون بالحجر على الأف⁽¹⁾، حيث جعلت الرقيبين الأوروبيين قوامان على الحكومة المصرية، وقد اقترنت هذه الوصاية بتلك الشروط الشديدة الوطأة في أداء ديون الحكومة، ووضعت مصلحة الخطوط الحديدية وميناء الإسكندرية تحت الإشراف المباشر للإدارة المختلطة، ولا شك أن هذا النظام من النظم الاستعمارية الجائرة بحق مصر، فتوقف الحكومة المصرية عن الدفع لم يكن يقتضي هذه الشروط القاسية، بعد أن تبين فيما بعد بأن الشروط المفروضة على مصر لتسوية دينها للماليين الأوروبيين لم تفرض على غيرها من دول لها نفس الموقف.

وهكذا لم تعرف المطامع الاستعمارية حقاً ولا إنصافاً، فاندفعت فرنسا إلى وضع هذه القيود والأغلال في مصر بقصد خدمة مصالحها المالية، في الوقت الذي خدمت فيه مقاصد بريطانية السياسية، كون النظم الثنائية محكوم عليها دائماً بالإخفاق، ومآلها حتماً إلى تغلب أحد الشريكين على الآخر، حيث تحولت مع الزمن إلى انفراد الإنجليز بالسلطة، وفي ذلك يقول المسيو دي فريسنييه Freycinet الوزير الفرنسي المشهور ما خلاصته: "إننا ارتكبنا في هذا الصدد خطأين أولهما أننا جعلنا التدخل في مسألة مصر مقصوراً على أنفسنا وعلى البريطانيين، والعمل الثنائي هو في ذاته عمل متعب، وبخاصة إذا كان بين شريكين يختلفان في الطباع والمناهج ووجهات النظر، مثل فرنسا وبريطانية، ولا بد في هذه الاتفاقات من ضحية، وكان من الواجب علينا أن نشرك معنا الدول الأخرى، ونتخذ من هذه المسألة وسائل دولية، على النحو الذي حدث في إنشاء صندوق الدين والمحاكم المختلطة، أو كما حدث بعد ذلك في قانون التصفية، والخطأ الثاني أننا أسرفنا في جعل سياستنا تابعة للمسألة المالية، ولكن الحالة تختلف إذا كان أصحاب الديون لا يكتفون ما تنطوي عليه أعمالهم المالية من المغامرة، ففي هذه الحالة لا يطلب من الحكومات أن تتدخل في شؤون الدول الأخرى إلى هذا الحد، فنحن لم نحارب الدولة العثمانية أو البرتغال أو البلاد الأخرى التي توقفت عن أداء أقساط ديونها، فلماذا كنا قساة نحو مصر مع أنها كانت أقل إخلالاً بتعهداتها المالية من تلك الدول"⁽²⁾.

(1) تصدر عن المجالس الحسبية قرارات الوصاية أو الحجر على فاقد الأهلية، فتلغ سلطته عن التصرف في أمواله، وتفرض تنصيب وصياً أو قيماً عليه يتولى هذا التصرف .

(2) هرشلاغ ، مرجع سابق، ص165.

وقد بقي نظام الرقابة الثنائية معمولاً به إلى أن تألفت الوزارة المختلطة برئاسة نوبار باشا⁽¹⁾، في آب عام 1878م وفيها وزيران أجنبيان، أحدهما بريطاني والآخر فرنسي، فاستغنى مؤقتاً عن الرقيبين الأجبيين عندما وقعت الأزمة السياسية التي انتهت بخلع إسماعيل. ولم تنقضى أشهر معدودة على ولاية توفيق حتى عادت الأمور إلى ما كانت عليه في أواخر عهد إسماعيل، أعيد العمل بنظام المراقبة الثنائية بتعديل تأليف اللجنة المختلطة الموكلة إليها تلك الإدارة بأن جعلت من ثلاثة مديرين أحدهما بريطاني وله الرئاسة، والآخر فرنسي فتشكل الحكم من سلطة للخديوي، والمراقبين البريطاني والفرنسي اللذان تدخلتا مباشرة في جميع شؤون الدولة وأعمال السوط بالفلاحين لتحصيل الضرائب، وخفضا عدد الموظفين وأرجأ دفع أجورهم⁽²⁾، مما أدى إلى قيام حركة وطنية في ظل هذه الأوضاع السيئة⁽³⁾ للحد من ضعف سلطة الخديوي والتدخل الأجنبي في الشؤون الداخلية، وكان الناطق باسم هذه الحركة ضابط في الجيش هو أحمد عرابي⁽⁴⁾.

(1) بوغوص نوبار باشا (1825-1899) ولد نوبار في كانون ثاني 1825، لتاجر أرمني يدعى موغرديتش الذي كان متزوجاً من قرية لبوغوص بك يوسفیان، الذي كان وزيراً ذا نفوذ في حكومة محمد علي. تعهد بوغوص بك نوبار بالرعاية، وأرسله ضمن بعثات محمد علي إلى فيفي ثم تولوز في فرنسا لكي يتعلم لدي اليسوعيين (الجيوزيت) ، مما أكسبه اتقاناً حاذقاً للغة الفرنسية، أول رئيس لوزراء مصر. شغل هذا المنصب 3 مرات، الأولى في آب 1878 و 23 شباط 1879. وكانت ثاني وزاراته من 10 كانون ثاني 1884 إلى 9 حزيران 1888. آخر وزاراته كانت من 16 نيسان 1894 حتى 12 تشرين الثاني 1895.

Google search.

(2) خوري، وإسماعيل، مرجع سابق، ص 53 .
(3) تحركت البرجوازية المصرية وطرحت نفسها كقيادة لحركة التحرر الوطني في مصر وتبلورت الحركة في الثورة العرابية (1879 - 1882) التي تجمعت ظروف انفجارها منذ أواخر عصر - الخديوي إسماعيل لتطرح كقيادة لها عناصر من البرجوازية الصناعية والتجارية ومتقفيها، ضمن جبهة عريضة تضم، العمال والملاك الصغار وفقراء المدن . وقد طرحت هذه الحلقة مجموعة من الأهداف الوطنية والديمقراطية ذات الأفق البرجوازي، وشكلت تحدياً لعملية احتلال سلمي كانت الاحتكارات الأوروبية قد نجحت فيه بالفعل.

صلاح عيسى، البرجوازية المصرية وأسلوب المفاوضة، ص 214، www.kotobarbia.com
(4) أحمد عرابي، (1841-1891م) ، كان أحمد عرابي من أصل فلاح في مدرسة القرية ثم انتسب إلى الجيش وأثاره احتكار الأتراك والشراكسة والأبانيين الرتب العليا في الجيش وقد عمل إلى جانب الجماهير وأمن بضرورة الحكومة الدستورية وفي عام 1293هـ/ 1876م أنشأ الضباط الناقمين وعلى رأسهم أحمد عرابي وعلي فهمي وعبد العال حلمي جمعية سرية لضباط الجيش أخذت تتسع شيئاً فشيئاً وفي 9 سبتمبر 1881 انتفض القادة الوطنيون و تحركت قواتهم بقيادة أحمد عرابي إلى قصر عابدين لإبلاغ الخديوي بطلبات الشعب وانتهى الأمر بالتدخل العسكري البريطاني ثم محاكمة عرابي وزملائه ونفيهم إلى سيلان.

انظر، رافق، مرجع سابق، ص 442. وانظر أيضاً؛ حوراني، مرجع سابق، ص 350؛ وأنظر صفوت، مرجع سابق، ص 20.

لاحظ البريطانيون استسلام الخديوي توفيق التدريجي للمطالب الوطنية التي جسدها عرابي ورفاقه⁽¹⁾ فبادروا إلى التدخل الدبلوماسي الإنكليزي الفرنسي، ومن ثم إلى غزو عسكري بريطاني عام 1881م مبررة ذلك بتمرد الحكومة ضد السلطة الشرعية وتصديق النظام العام⁽²⁾. وبدأت الجيوش البريطانية بقصف الإسكندرية في 1882م وهزمت عرابي في موقعة التل الكبير في 13 أيلول عام 1882م واحتلت القاهرة⁽³⁾، وهكذا كانت عملية الاقتراض الأجنبي في كل من القاهرة و استانبول متشابهة في إنفاق الأموال بوجه عام، إلا أن نتائج هذه العملية لم تكن متماثلة فعندما وصل الأمر إلى التسوية النهائية مع الدائنين أعلن إفلاس الدولة العثمانية، بينما فقدت مصر استقلالها بالاحتلال⁽⁴⁾، وهكذا بدأ الاستعمار أواخر حكم محمد علي يهيئ التربة المصرية لينظم استغلالها استغلالاً كاملاً، وكانت الاستثمارات البريطانية والفرنسية تطبع المشروعات بطابع مصالحها، وتعبر بها عن أوجه الصراع الناشب بينهما، ودرجة تطوير اقتصاد كل منهما واحتياجاته، سواء ما كان منها عاجلاً أو طويلاً الأجل، اتسمت المشروعات الفرنسية بسمة الاستغلال الربوي أكثر من أي شيء آخر، وهذا مرجعه طبيعة تطور الرأسمالية الفرنسية نفسها⁽⁵⁾، أما بريطانية فاختلقت مشروعاتها عن هذا الاتجاه، كونها مشروعات متكاملة، تخدم إستراتيجية طويلة الأمد، ومهمتها في بحثنا هذا احتلال مصر وجعلها نقطة تنطلق منها إلى باقي مستعمراتها في القارات الأفريقية، وتأمين طريق الوصول إلى الهند بأسهل السبل، لهذا لم تعارض بريطانية في إقامة مشروعات فرنسية أو إيطالية وبلجيكية⁽⁶⁾، ما دامت هذه المشروعات لا تعرقل إستراتيجيتها، كونها تقلل من حدة الصراع بينها وبين هذه الدول، ولكنها عارضت وبصرامة، كل المشروعات التي تهدد هذه الإستراتيجية، كما لحملة الفرنسية على مصر 1798م، وحملة إبراهيم باشا على بلاد الشام 1831م، ولم تهدأ إلا بعد أن أكدت مصر تبعيتها للباب العالي، فلم يكن مد خط سكة الحديد في عهد عباس الأول نتيجة لذكاء هذا

(1) رافق، المرجع السابق، ص 442؛ وانظر أيضاً بيتر مانسفيلد، تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1966، ص 194.

(2) حوراني، مرجع سابق، ص 350 - 351.

(3) رافق، المرجع السابق، ص 443.

(4) عيسوي، مرجع سابق، ص 127.

(5) صفوت، مرجع سابق، ص 74.

(6) اتسمت المشروعات الفرنسية بسمة الاستغلال الربوي في كافة مستعمراتها، بينما اختلفت الإستراتيجية البريطانية اختلافاً كبيراً، وهذا ما وجد أثناء البحث فحاكم الهند مثلاً خطط لإنشاء خطوط حديدية تصل البحر المتوسط بالخليج العربي وبراً عبر آسيا لتصل الهند، بفترة طويلة على ظهور مشروع خط حديد بغداد، ولكن مهما اختلفت الطرق والأساليب بين الدول الاستعمارية، إلا أن هدفها واحد في النهاية هو استغلال موارد الشعوب ونهب خيراتها. الباحث.

الوالي، أو تعبيراً عن احتياجات ملحة في المجتمع المصري، أو دليل تطور، جعل من مصر أول دول أفريقيا في مد الخطوط الحديدية، وإنما كان تعبيراً عن انتصار مصالح الاستعمار البريطاني على مصالح الاستعمار الفرنسي⁽¹⁾.

ومن خلال البحث وجد أن الشركات البريطانية التي أنشئت في مصر في فترة حكم محمد علي باشا هدفت إلى تنظيم شبكة مواصلات برية بين ميناء الإسكندرية وشواطئ البحر الأحمر، لنقل السلع والجنود الإنجليز من وإلى الشرق وبخاصة الهند، وبظهور القاطرة البخارية، استغل البريطانيون نفوذهم على الوالي عباس الأول لمد خط سكة حديد الإسكندرية القاهرة ومنها إلى السويس، تسهياً للنقل العسكري والتجاري، ومساهمة لإحباط الخطة الفرنسية في فتح قناة السويس، وإذا كان الاستعمار الفرنسي قد نجح لدى سعيد باشا في تنفيذ مشروع قناة السويس، فإن بريطانيا تخطت هذا النجاح بسيطرتها الكاملة على الأراضي المصرية باحتلالها عام 1882م، ومشاركتها في أسهم قناة السويس، بشرائها من الخديوي إسماعيل فيما بعد⁽²⁾، على كلٍ فإن مرحلة حكم عباس وسعيد كانت بداية ظهور المشروعات الاستعمارية في مصر ففي عام 1852 تأسست الشركة المصرية للملاحة التجارية، للعمل على سرعة الاتصال بين القاهرة والإسكندرية، ليتم النقل النهري في يوم ونصف بدلاً من خمسة عشر يوماً بالمراكب الشراعية، وتكونت هذه الشركة من رؤوس أموال أجنبية مختلفة ومدة امتيازها 15 عام، كذلك أنشئت الشركة المجيدية عام 1857 لتسيير البواخر من موانئ البحر الأبيض وموانئ البحر الأحمر ومدة امتيازها 30 عام⁽³⁾.

ومن الملاحظ أن معظم هذه الشركات قد تأسست في الفترة التي أعطي فيها دوليبيس⁽⁴⁾ امتياز حفر القناة، وفيما بعد أخذت رؤوس الأموال تتدفق حتى بلغت رؤوس الأموال الأجنبية المستثمرة في الشركات الكبرى التي مركزها بريطانية أو فرنسية 9619000 جنيه عام 1862 و

(1) صفوت، المرجع السابق، ص 28.

(2) صفوت، مرجع سابق، ص 121.

(3) A.E.Crouchley, The Investment of foreign Capital in Egypt Companies and Public Dept, Cairo 1936. , p.29

(4) فردنالد دوليبيس، ولد دوليبيس في مدينة فرساي 1805 لعائلة اشتغلت بالدبلوماسية. كان والده قنصلاً لفرنسا في مصر وساعد محمد علي باشا في الوصول للسلطة، وعمل فردنالد في السلك الدبلوماسي وشغل منصباً في السفارة الفرنسية في البرتغال ثم تولى مهام القنصل الفرنسي في تونس 1832 لينتقل بعدها إلى الإسكندرية في مصر قنصلاً عاماً، وخلال هذه الفترة أقام علاقات وثيقة مع محمد علي الذي عهد إليه بالاعتناء بسعيد باشا وتعليمه ركوب الخيل وممارسة التمارين الرياضية، فنشأت بينهما صداقة قوية. الحفناوي، مرجع سابق، ص 103-116.

تكونت في الفترة ما بين 1864-1879 ثمان شركات برأس مال قدره 2685500 جنيهًا، وبهذا يصبح مجموع رؤوس الأموال الأجنبية التي دخلت مصر 12034500 جنيهًا استغلت في أعمال بعيدة عن التطوير⁽¹⁾.

أما مشروعات الاستعمار البريطاني حيال السودان، فلقد تمت فتوحات السودان في عهد محمد علي⁽²⁾ برضى وتأيد الرقابة البريطانية الكاملة، ولا غرو في القول من تأكد بريطانية من وقوع المنطقة في قبضتها فيما بعد، ففي فترة حكم سعيد باشا وصل رسول استعماري بريطاني في ثياب رحالة ومستكشف، هو السير صمويل بيكر⁽³⁾ ليتبع خطا اثنين من الرسل البريطانيين الاستعماريين هماسبيك وجرانت (GRANT)، (SPEKE) الموفدين من قبل الجمعية الجغرافية

-
- (1) لهيطة، تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة، المطبعة الرحمانية بمصر، 1938، ص 232.
- (2) كان السودان قبل "الفتح" المصري في العصر الحديث يعيش في ظل ثلاث ممالك رئيسية هي "مملكة الفونج" الإسلامية وعاصمتها "سنار"، و"سلطنة الفور" في "دارفور"، و"مملكة تقلي" غرب السودان، وكان بينها حروب ومنازعات. وعلى الجانب الآخر كانت مصر في الشمال تؤسس لبناء دولة حديثة بقيادة محمد علي باشا وحاجته إلى موارد ضخمة لإنجاز بناء هذه الدولة العصرية، ومن ثم كان التفكير في التوسع جنوبًا و"فتح" السودان. وقبل الفتح المصري للسودان، قام محمد علي باشا بفتح "واحة سيوة" في فبراير 1820م وضمها إلى حدود الدولة المصرية لتأمين حدود مصر الغربية قبل التوجه جنوبًا. أما فتح السودان فقد جاء لاعتبارات متعددة ومتداخلة، منها الرغبة في التثشاف مناجم الذهب والماس التي قيل بأنها موجودة بكثرة في "سنار"، إضافة إلى تجنيد السودانيين في الجيش المصري لتنفيذ المشاريع الطموحة لمحمد علي، والقضاء على بقايا الممالك الهاربة للسودان، واكتشاف منابع النيل وتأمينها، وتوسيع حجم ونطاق التجارة المصرية في الجنوب، مع زيادة موارد الدولة المالية من المكوس التي ستفرضها الدولة على التجارة. وبدأ الفتح المصري عام 1820م ولم يلق الجيش المصري مقاومة تذكر أثناء الفتح باستثناء بعض المناطق في بلاد "الشايقية" وهي القبائل التي تسكن جنوب "دنفلة"، وفي "كردفان" التابعة لسلطان "دارفور"، وفي "سنار"، إلا أن العقبة الرئيسية التي اعترضت المصريين كانت الأوبئة والأمراض التي فتكت بكثير من الجنود. وبلغ عدد الجيش المصري الفاتح حوالي (5400) جندي بقيادة إسماعيل باشا ابن محمد علي، إضافة إلى جيش آخر بقيادة "محمد بك الدفتردار" بلغ (4000) جندي. وصحب الحملة بعض علماء الأزهر، إضافة إلى المسيو "فردريك كايو" للبحث عن مناجم الذهب. ووضع "كايو" أهم كتاب يرصد فتح السودان بعنوان "رحلة مروى والنيل الأبيض وفازغلي" في 5 أجزاء. وقد خاض الجيش المصري في السودان معارك مهمة مثل معركة "كورني" في (صفر نوفمبر 1820م)، إلا أن مسيرة الفتح توقفت بسبب الأوبئة التي كادت تقضي على الجيش المصري. وبعد فترة جاء "إبراهيم باشا" بجيش إلى السودان لمساعدة أخيه "إسماعيل"، واقتسم القائدان الزحف، فقام "إسماعيل" بفتح البلاد الواقعة على "النيل الأزرق" حتى منطقة "فازغلي"، أما "إبراهيم" فاحترق جزيرة "سنار" إلى "بلاد الدنكا" على "النيل الأبيض"، وفي هذه الحملة قُتل "إسماعيل بن محمد علي". Google search
- (3) صموئيل بيكر، 1821-1893م هو الرحالة البريطاني الأصل، الوافد عام 1856م، نسبت إليه اكتشافات منابع النيل. اكتشف منابع النيل نهر عطبرة وبعض روافده، وهو الذي أكد أن طمي النيل يأتي من الحبشة، وصل إلى الخرطوم ثم واصل طريقه ليكمل الجولة إلى النيل الأبيض ويكتشف بحيرة ألبرت عام 1860م لحساب مصر ورفع علم مصر أيام الخديوي إسماعيل على هذه المناطق، وأصدر كتابه الشهير نياترا حوض النيل العظيم، وكشف منابع النيل عام 1866م، وفي العام التالي أصدر كتابه روافد النيل الحبشية، أوفده الخديوي إسماعيل إلى أقاليم النيل الاستوائية وقاد بعثة عسكرية للقضاء على تجارة الرقيق. وفتح الباب للتجارة والحضارة مع 1700 جندي مصري.. ومنحه الخديوي إسماعيل لقب باشا ولواء في الجيش المصري، وعينه الخديوي إسماعيل حاكمًا عامًا لمدة 4 سنوات على الأقاليم الجديدة في منابع النيل.

الملكية البريطانية بين عامي 1850-1855م، وكانا قد اكتشفا بحيرة فيكتوريا عام 1652 ليوصل الرحلة ويكتشف بحيرة ألبرت⁽¹⁾، ويؤدي دوراً هاماً في خدمة الاستعمار البريطاني من خلال وجوده في الجيوش المصرية التي سيرها إسماعيل إلى السودان⁽²⁾.

إن المتنبع للصراع الاستعماري على مصر خلال القرن التاسع عشر وحركة الديون العامة⁽³⁾، سيجد أن فرنسا وبريطانية هما طرفا النزاع في السيطرة على مصر، حيث عملت بريطانية على تصفية النفوذ الفرنسي كونها الأكثر نفوذاً وقوة في المجال المصري، ومن هنا جاءت موافقتها على إنشاء المحاكم المختلطة لكي تجعل فرنسا واحدة من هذه الدول الخمس عشرة صاحبة الامتياز، وبهذا تضعف من شأنها كدولة ذات امتياز خاص في مصر، وهي لم تخش سلطة هذه المحاكم، ما دامت السلطة العليا للدولة ستكون في قبضتها لا قبضة أحد سواها، لذلك عارضت فرنسا في إنشاء المحاكم المختلطة⁽⁴⁾ ولم تعين قضاتها إلا بعد أن وجدت أنه لا فائدة ترجى من المعارضة، فاشتركت بنصيبها مع باقي الدول المميّزة، وهكذا وضعت البلاد اقتصادياً وسياسياً تحت السيطرة الاستعمارية، وفقدت استقلالها، قبل أن يدخلها جندي أجنبي واحد، أما الدولة العثمانية فلم تكن إلا وسيلة تستغلها بويطانية لتنفيذ عن طريقها إلى ما تريد. تحولت مصر إلى بلد تابع، وتزامن وقوعها تحت السيطرة الاستعمارية اقتصادياً وسياسياً مع نمو الملكية الفردية للأرض⁽⁵⁾، وأصبحت الزراعة لا تهدف إلى الاكتفاء الذاتي فحسب بل تهدف إلى التصدير، وبخاصة القطن⁽⁶⁾، الذي بلغت حاصلاته في أواخر حكم إسماعيل عام

(1) بحيرة ألبرت، هي منبع آخر من منابع النيل، يبلغ الإيراد السنوي لبحيرة ألبرت 34 مليار متر مكعب سنوياً منها 21.5 مليار من الروافد، 6.3 مليار من الأمطار، 6.3 مليار، اكتشف صمويل بيكر وجود بحيرة ألبرت وفيما بعد وصل غردون ومساعداه الضابط الأمريكي شابل لونج إلى منابع النيل من بحيرة ألبرت إلى بحيرة كيوجا المستنقعية إلى منبع النيل في بحيرة فيكتوريا حيث وجدوا لوحة تذكارية فيها تسجيل لرحلة جون اسبيك وزميله جرانت تشهد لهما أنهم أول أوروبيين يصلان إلى منابع النيل.

http://www.alriyadh.com/Contents/06-06-2002/Mainpage/Thkafa_286.php

(2) فوزي جرجس، دراسات في تاريخ مصر السياسي منذ عهد الماليك، الدار المصرية، القاهرة، 1958، ص 52-55.

(3) في الفترة بين عامي 1885-1914 حصلت مصر على قروض جديدة يبلغ حجمها 14 مليون جنيه. عيسوي، مرجع سابق، ص 129.

(4) المحاكم المختلطة تختص بالنظر بكل الدعاوى التي يرى صندوق الدين إقامتها على الحكومة خدمة لمصلحة أصحاب الديون.

<http://ar.wikipediafoundation.org>

(5) جلال يحيى، تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 1983، ص 245.

(6) حوراني، مرجع سابق، ص 303.

1879، كما قدره شارل عيسوي 3100000 قنطاراً⁽¹⁾، وقد ارتفعت أسعاره في فترة الحرب الأهلية الأمريكية إلى أن وصل سعره 45 ريالاً للقنطار عام 1863 ثم عاد وانخفض إلى 19 ريالاً بعد انتهاء الحرب لنزول القطن الأمريكي إلى السوق العالمية⁽²⁾، وكان لذلك أسوأ الأثر على صغار الملاك ومتوسطيهم الذين وقعوا فريسة المرابين وبنوك الرهانات، فالضرائب الباهظة التي قدرتها الحكومة في سنين الرواج لم تخفها في سنين الهبوط، فأفلس المزارعون وحجز على أراضيهم، مع أن اللائحة السعيدية⁽³⁾ حددت ملكية الأرض، غير أنه في الواقع لم يستفد منها إلا عدد ضئيل من الفلاحين، ولم يصمد منهم إلا كبار الملاك، الذين تكونوا كطبقة منذ أواخر أيام محمد علي، ويكفي أن يعرف أن مساحة الأرض المزروعة قد بلغت 4810.000 فدان⁽⁴⁾ عام 1879، امتلك الخديوي وحده منها 950.000 فدان، أي الخمس تقريباً، وأن شركة قناة السويس قد اشترت من تركة إلهامي باشا أملاكه في الوادي وتقدر بـ 237.80 فدان، ليعرف ملاك الأرض الحقيقيون، فبالإضافة إلى امتلاك الأسرة الخديوية مساحات شاسعة من الأراضي امتلك الأعيان وكبار المسؤولين إقطاعات واسعة فتكونت وتبلورت طبقة من كبار ملاك الأراضي تملك معظم الأراضي، بينما وقع صغار الملاك فريسة في يد بنوك الرهونات والمرابين المنتشرين في الريف المصري، وقد حدد لورد دوفرين⁽⁵⁾، أن الأموال المحددة في قوائم الرهون قد زادت ما بين عامي 1876 و 1882م، من 500.000 جنيه إلى 700.000 جنيه، علاوة على ما ترتب على الفلاحين في الأرياف من ديون للمرابين تتراوح ما بين الثلاثة ملايين والأربعة ملايين جنيه⁽⁶⁾، وهكذا ازدادت الديون على الفلاحين

(1) القنطار الواحد = 100 كغ. أوين، مرجع سابق، ص22؛ عيسوي مرجع سابق، ص 130.

(2) الصياد، مرجع سابق، ص125.

(3) اللائحة السعيدية، صدر قانون 1858 والذي يعد الأساس الذي قامت عليه الملكية الفردية في الأراضي الزراعية، وتمليك الأرض للفلاحين. وقرر أنه في حال تغييبهم عن مزارعهم أثناء خدمة العلم، تقوم الحكومة بالعناية بأراضيهم وزراعتها حتى إذا عادوا عادت إليهم أراضيهم في مديرياتهم، هذه الأعمال استنهضت همم الأمة، مما أثر إيجاباً بالنهوض نحو التحسينات الزراعية المطلوبة.

يعقوب آرتين، الملكية العقارية، مطبعة بولاق، مصر، 1912، ص 195، ص 125..

(4) لهيطة، مرجع سابق، ص289.

(5) اللورد دوفرين، وزير بريطاني ساهم في وضع النظام الاستعماري الانكليزي، وشجع على تغريب اللغة العربية، وتدريسها بالعامية في مصر.

(6) لهيطة، المرجع السابق، ص395.

خلال سبع سنوات ست عشرة ضعفاً، فبدلاً من نصف مليون من الجنيهات أصبحت ثمانية ملايين باعتراف لورد دوفرين نفسه⁽¹⁾.

اتبع الخديوي وكبار الملاك الطرق الرأسمالية في استغلال أراضيهم فالخديوي إسماعيل، وهو أكبر مالك للأراضي كان يوزع أراضي على 51 دائرة متفاوتة المساحة لا تقل أصغرها عن ألف فدان يزرع فيها القطن وقصب السكر وغيرها من المحاصيل التجارية ويستعمل في زراعتها الآلات الحديثة من محاريث وآلات مختلفة، وقد أقام بجانب هذه المزارع مصانع السكر، ومد لها خطوط حديدية لتسهيل النقل والتصدير⁽²⁾.

تحوّل ميل التجار وأصحاب الأموال البريطانيين فيما بعد لاستثمار أموالهم في مصر والسودان، وشرعوا في تأليف شركات برؤوس أموال ضخمة، وأخذوا يبتاعون من الحكومة مصالحها شيئاً فشيئاً، فانهالت الأموال على البلاد وكانت حركة الأعمال مدهشة وغريبة ما رأتها مصر فيما مضى، فكان أصحاب الأموال من المصريين قلما يستثمرون أموالهم بغير الأطماع، فتغير هذا الميل وأخرج معظمهم الأموال للمساهمة في الأعمال.

والخلاصة أن روحاً جديدة نشأت في مصر، عمادها المدارس التبشيرية والاستثمارات الأجنبية⁽³⁾، فوصلت مصر إلى شأن عظيم في التقدم والعمران، حتى ليصح القول عنها "عروس الشرق"⁽⁴⁾، (ومع ذلك لم تكن هذه الاستثمارات في صالح البلاد)، استهدفت الاستثمارات الاستعمارية، وبخاصة البريطانية منها، إنعاش المشايخ الزراعية فجعلت من مصر مزرعة واسعة للقطن، وأولت مشروعات الري والصرف عناية خاصة، حيث شهدت البلاد اتساعاً كبيراً في عهد الخديوي إسماعيل في مشروعات الري والصرف فتم حفر حوالي 112 ترعة مجموع أطوالها 8400 ميل، بلغت نفقاتها 12 مليوناً من الجنيهات، علاوة على نظفت الترعة القديمة وجعلت صالحة لمشروعات الري الدائم.

وأنشئت القناطر على الرياحات والترع وبلغ عددها في عام 1879 /400/ قنطرة، وكذلك أصلحت القناطر الخيرية، وقويت الجسور على النيل والترع وتبعاً للخطة الاستعمارية الكاملة

(1) روثستين، مصدر سابق، ص 267.

(2) عيسوي، مرجع سابق، ص 40.

(3) اتجهت نسبة من الاستثمارات الأجنبية إلى شمال أفريقيا بين عامي 1815-1914م على يد البنوك الفرنسية والبريطانية، ويقدر حجم الاستثمارات الطويلة الأجل عام 1914م بحوالي 44 مليون دولار تدفق نصفها من بريطانيا، وخمسها من فرنسا، وحوالي سدسها من ألمانيا.

عيسوي، المرجع السابق، ص 120.

(4) شارل جيد، مبادئ الاقتصاد السياسي، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1933، ص 240.

ازدادت شبكة المواصلات البرية والبحرية، وبلغ مجموع الخطوط الحديدية التي أنشئت حتى أيام إسماعيل باشا 41 خطاً طولها 1895 كيلو متراً تربط بين مناطق المحاصيل وبعضها وبينها وبين موانئ التصدير⁽¹⁾.

كما ربطت البلاد ببعضها بشبكة من الخطوط التلغرافية⁽²⁾ بلغ عددها 22 خطاً، بطول 3435 كيلو متراً⁽³⁾. ونتيجة لتوسع شبكة المواصلات، وبخاصة الخطوط الحديدية نمت التجارة المحلية نسبياً، خصوصاً بعد إلغاء ضريبة الدخولية فترة سعيد باشا، والتي كانت تقدر بمعدل 12% من قيمة البضائع عند دخولها أية قرية أو مدينة، وبالرغم من أن الهدف الأساسي من إلغاء هذه الضريبة كان لمصلحة الأجانب، إلا أن التجار المصريين أفادوا منها كل بحسب إمكانياته، وظلت الفائدة محصورة في حدود التجارة، ولم تستطع أن تتخطاها إلى مجال الصناعة لعدم إمكانية وجود رأسمال متراكم يُستغل في المشروعات الصناعية، ولهذا فقد ظلت الصناعة المصرية محصورة في مجالها الحرفي باستثناء المصانع التي أنشأها الخديوي إسماعيل، أو التي ما زالت متبقية من أيام محمد علي باشا، مثل صناعة الأسلحة والترسانة البحرية وصناعة السكر والغزل وضرب الطوب⁽⁴⁾.

بلغ عدد العمال الذين كانوا يعملون في كل هذه الصناعات سواء الحرفية أو الرأسمالية الحكومية مائة ألف عامل، وهو عدد ضخم، ونسبته توازي 1:12 بالنسبة للذكور البالغين، وكان من الممكن أن تتطور التجارة والصناعة في مصر تطوراً طبيعياً بعد صدور اللائحة السعيدية وإلغاء ضريبة الدخولية (الجمارك)، إلا أن سياسة الباب المفتوح، والامتيازات الممنوحة للأجانب، أضعفت التجارة والصناعة المصرية، بل وقضت على الصناعة التابعة للدولة مثل صناعة السكر بعد أن بات متعزراً على الدولة دعمها بسبب الإفلاس، فأغلقت الكثير

(1) جورج جندي، جاك تاجر، إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1947، ص 191.

(2) كانت بداية الاتصالات السلكية عام 1859م عندما أنشأت بريطانيا خطاً لربطها بمستعمراتها في شمال وشرق أفريقيا انتهائاً بالهند، حيث بدأ الكيبل البحري من بريطانيا ماراً بجبل طارق بشمال أفريقيا — والإسكندرية ميناء مصر على البحر الأبيض المتوسط مروراً بقناة السويس على البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ثم سواكن ميناء السودان على البحر الأحمر، ثم إلى الهند ثم اسطنبول بتركيا، توسعت خدمات الاتصالات السلكية مع توسع خطوط الخطوط الحديد عبر البلاد.

روستين، مصدر سابق، ص 32..

(3) لهيطة، مرجع سابق، ص 298

(4) الحتة، مرجع سابق، ص 20.

من مصانع السكر أبوابها، باستثناء المصانع المملوكة للخديوي إسماعيل في الصعيد ومصر الوسطى ولكنها تعمل بشكل ضعيف⁽¹⁾.

تبين الإحصائية التالية الانهيار السريع لهذه الصناعة، صادرات السكر بالقنطار⁽²⁾.

العام	1862	1863	1864	1865
الوزن	32750	1000	400	200

واردات السكر الفرنسي بالقنطار (تم استيراد السكر لرخص ثمنه وجودة صناعته).

العام	1862	1863	1864	1865
الوزن	486490	1293598	3921308	4026078

وظلت صناعة السكر متأخرة نظراً لاستيراد السكر، حتى استولت عليها شركة فرنسية عام 1871.

بلغت السيطرة الاستعمارية مداها في آخر حكم الخديوي إسماعيل، وظهرت في المجتمع المصري طبقات اجتماعية جديدة لم تكن موجودة فيما مضى، فهناك طبقة كبار الملاك الإقطاعيين، ثم الملاك المتوسطين والصغار، ثم الفلاحين الأجراء، هذا بالنسبة للريف⁽³⁾، كذلك ظهرت طبقة ملاك أراضي من الأجانب، الذين سمح لهم لأول مرة امتلاك أراضي في مصر⁽⁴⁾، أما بالنسبة للمدينة فظهرت طبقة التجار والحرفيين، والطبقة العاملة، كذلك وجدت فئة شعبية أخرى لم تؤد أي دور في الإنتاج المادي، غير أن أثرها الاجتماعي الفكري كان واضحاً في توجيه المجتمع، وهي فئة المثقفين المصريين التي وجدت من أيام محمد علي، ثم نمت وتطورت في السنوات الأخيرة، ولقد أدى هؤلاء المثقفون دوراً كبيراً في نقل الفكر الأوروبي المتطور إلى مصر⁽⁵⁾، لتعود الدعوة إلى التعليم في الظهور من خلال نشر الفكر الغربي، ولكن اختلفت أهداف التعليم في هذه المرحلة عنها في فترة محمد علي باشا، حيث كان التعليم خاضعاً لإستراتيجيته الحربية، أما في فترة البحث فكان التعليم نابعاً من رغبة الشعب بطبقاته المختلفة في التزود بالعلم والثقافة، ففي فترة الخديوي إسماعيل باشا افتتحت أول مدرسة لتعليم البنات في

(1) أوين، مرجع سابق، ص 210.

(2) أحمد الشربيني، تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية التجارية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995، ص 320.

(3) فاطمة علم الدين عبد الواحد، التطور الاجتماعي في الريف المصري، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة 1984، ص 97.

(4) ذوقان قرقوط، الأسطورة والحقيقة في التاريخ العربي الحديث، محمد علي وجمال عبد الناصر، مكتبة مدبولي، القاهرة، 2005، ص 98.

(5) محمد نور فرحات، التاريخ الاجتماعي للقانون في مصر الحديثة، دار سعاد الصباح، الكويت، 1993، ص 421.

مصر، وكانت مجانية⁽¹⁾، وافتتحت مدارس عديدة خاصة بأبناء الطوائف المختلفة،- أقباط، روم أورثوكس، الموارنة، الأرمن، واليهود⁽²⁾، كذلك طورت جامعة القاهرة⁽³⁾ التي ضمت مدرسة المهندس خانة، والحقوق، ودار العلوم، ومدرسة الطب والولادة، والفنون والصنائع، والمساحة، والألسن، والزراعة، وفرع للخرس والعميان. كما أنشئت المدارس الثانوية، وسبعة وعشرون مدرسة ابتدائية⁽⁴⁾.

وبطبيعة الحال، وفي عصر السيطرة الاستعمارية، ازداد عدد الوافدين الأجانب⁽⁵⁾، ساعد إنشاء الخطوط الحديدية على انتشار التعليم ذو الطابع التبشيري الاستعماري في البلاد، فتأسست أكثر من سبعين مدرسة أجنبية في مختلف أنحاء مصر، وبالرجوع إلى بيانات عن أعداد الطلاب المنتسبين إلى المدارس في مصر في فترة البحث، لوحظ أن عدداً كبيراً من

(1) ولأول مرة في تاريخ مصر تنشأ مدارس لتعليم البنات، واحدة أنشأها الخديوي، ومدرستين أنشأتهما البطيركية القبطية . انظر، مانسفيلد ، مرجع سابق، ص133.

(2) الأيوبي، مصدر سابق، ص 203-215.

(3) جامعة القاهرة هي أقدم الجامعات المصرية و العربية المعاصرة ، تأسست كليتها المختلفة في عهد محمد علي، كالمهندس خانة (حوالي 1820) والمدرسة الطبية عام 1827، ثم ما لبث أن أغلقت في عهد محمد سعيد (حوالي 1850) . بعد حملة مطالبة شعبية واسعة لإنشاء جامعة حديثة بقيادة مصطفى كامل وغيره تأسست هذه الجامعة في 21 ديسمبر 1908، تحت اسم الجامعة المصرية، على الرغم من معارضة سلطة الاحتلال البريطاني بقيادة اللورد كرومر. و تضم عددا كبيرا من الكليات الجامعية . تقع الجامعة في حي الجزيرة غربي القاهرة، و بعض كليتها تقع في أحياء النيل و النيرة والدقي. عليا علي علي فرج، التعليم في مصر بين الجهود الأهلية والحكومية، دراسة في تاريخ التعليم، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1976، ص75.

(4) مانسفيلد، المرجع السابق، ص137.

(5) في عام 1872 بلغ عدد الأوروبيين 80000 منهم 30000 يونانيين و15000 إيطاليين وفي عام 1907 بلغ العدد ذروته ليصل إلى 221000، تمركز غالبيتهم في القاهرة وشكلوا 16% من سكانها، والإسكندرية بنسبة 25% وبور سعيد بنسبة 28%.

عيسوي، مرجع سابق، ص155.

والتي تشرف عليها بعثات تبشيرية، والتي خَرَجَتْ أعداداً من الموظفين ممن تأثروا بالفكر الأوروبي، حيث عمل الكثير منهم في قطاعات الدولة المختلفة، كالبنوك والشركات والمحلات التجارية الأجنبية وعينوا في الوظائف الحكومية بجانب الرؤساء الأجانب الذين سيطروا بالتدريج على جهاز الدولة، فليس من شك في أن من أكبر آفات التعليم في مصر إسناد وظائف التدريس إلى البريطانيين دون المصريين حيث فرضت فئة ضئيلة من الأجانب على أمة عددها أحد عشر مليوناً لغتها وطريقة تفكيرها الأجنبية، ولهذا الغرض اتخذوا من المدارس وسيلة لتحقيق أهدافهم الاستعمارية من خلال القضاء على اللغة العربية وإضعافها، بدءاً من عام 1890م، على يد المستر دنلوب Danlop . MR.. الذي كان مفتشاً للمدارس، وهو اليوم 31 آذار 1910م تاريخ كتابة المذكرات- مستشار نظارة المعارف، حيث عمل على استقدام مواطنيه الإنكليز للعمل في مجال التعليم، ولقد لوحظ من خلال البحث ازدياد عدد التلاميذ في المدارس الأميرية الذين يدرسون اللغة البريطانية من 1063 إلى 3859 تلميذ أي من 26% إلى 67% من المجموع الكلي للتلاميذ، في حين تراجعت نسبة المتعلمين للغة الفرنسية من 74% إلى 33% فقط، ومع أن الحكومة فرضت تعليم اللغة البريطانية، إلا أن متعلميها كانوا يكرهون البريطانيين ولغتهم، بعد أن مارس البريطانيين سياستهم الاستعمارية على جماهير الشعب المصري.

المدارس الأجنبية قد انتشر في صعيد مصر ، وبخاصة في المدن والمراكز ذات الصلة بالنواحي الاقتصادية⁽¹⁾.

كذلك عمل اللورد كرومر على استقدام الإنكليز وتوظيفهم في المناصب الإدارية المهمة، وجعل الإدارة بريطانية، ومثال ذلك العاملين في مصلحة الخطوط الحديدية، ففي هذه المصلحة 36 مراقباً يتقاضى الواحد منهم 600 جنيه سنوياً، من هؤلاء 32 أوروبياً و 4 مصريين لا غير، و 93 مفتشاً يتراوح مرتب الواحد منهم في الشهر ما بين 26 و 48 جنيهاً منهم 74 أوروبياً و 19 مصرياً، وفيها 276 مساعداً ومفتشاً تتراوح مرتباتهم الشهرية بين 16 و 25 جنيهاً، وفيها 5428 عامل شركة حديد يتقاضى كل منهم في الشهر أقل من 16 جنيهاً منهم 5230 مصرياً⁽²⁾.

والخلاصة أن المراحل الأولى من حكم الأسرة العلوية، كانت جديدة في تاريخ حكم الشعب المصري، ولكنها تطورت وتبلورت أكثر خلال حكم الخديوي إسماعيل وتوفيق وعباس حلمي، ففي الغيبة الكاملة للحكم والرأسمال الوطني، تدفقت على مصر أعداد كبيرة من الأجانب إضافة إلى رؤوس الأموال الأجنبية، التي صاحبها عملية تغلغل لرؤوس الأموال الأجنبية التي عملت على تفتيت الاقتصاد في المجتمع المصري حيث نجم عنه تراجع في التطور الطبيعي للرأسمال الوطني، قياساً بتطور الرأسمالية الأوروبية التي فاقت حد المقارنة، فعمدت رؤوس الأموال الأجنبية إلى الحفاظ على مصالحها، لتقف ضد مصالح الطبقات الشعبية المختلفة، وضد الرأسمال الوطني.

وهكذا أقام الاستعمار المشروعات الاستثمارية، وفي مقدمتها الخطوط الحديدية بهدف السيطرة على موارد مصر، فمدت شبكة من طرق المواصلات البرية والنهرية، بالإضافة إلى الاتصالات السلكية - التلغراف⁽³⁾، لربط البلاد ربطاً سريعاً وسهلاً، ولما كانت هذه السيطرة قد تمت في مرحلة تاريخية كان فيها الشعب المصري مضطهداً، نتيجة للضربات العديدة المتلاحقة التي أصابته، لذلك كانت الفرصة مواتية لاستمرار الاستعمار في عرقلة تقدم الشعب المصري سنياً طويلة، وبالتالي حدوث تفتت في البنية الاجتماعية والاقتصادية، ليصبح المجتمع

(1) نجيب فريدة ، تاريخ مصر الاقتصادي، د.م، مصر، 1923، ص 9.

(2) فمن عام 1896 إلى 1906 ازداد عدد الموظفين في الحكومة المصرية من 9134 إلى 13279 موظف، وازداد عدد الموظفين الأجانب من 690 إلى 1252 موظف أي إلى نحو الضعف عام 1906 ولقد تسلم الأجانب وخاصة الإنكليز المناصب الإدارية ذات المسؤولية، في حين شغل أكثر من 13000 موظف مصري وظائف تشمل سعاة البريد وعمال الخطوط الحديدية والتلغراف.

روثستن، مصدر سابق، ص 302-303..

(3) حوراني، مرجع سابق، ص 347.

المصري مجتمعاً تابعاً، بالرغم من تنوع طبقاته الاجتماعية، بين فقر وغنى، وبين ملكيات زراعية شاسعة، إلى جوانب أخرى محدودة، فضلاً عن طبقات اجتماعية متنوعة.

خامساً - مصر من الاحتلال البريطاني 1882 حتى عام 1914م
لم يكن الاحتلال البريطاني في 11 يوليو/تموز عام 1882 خاتمة مطاف السياسة البريطانية في مصر، بل كان خاتمة مرحلة استعمارية، وبداية مرحلة جديدة من مراحل الاستعمار، خلع فيها رجال المال ملابسهم المدنية ولبسوا اللباس العسكري، ورفعوا راياتهم لتنفيذ الأهداف التي جاؤوا من أجلها، وقد لخص كرومر سياسة بريطانية في مصر في كلمة بسيطة : «إن سياسة الحكومة تتلخص أولاً في تصدير القطن إلى أوروبا، على أن يُدفع على ما يصدر من القطن ضريبة مقدارها 1%، وثانياً في استيراد المنسوجات القطنية من الخارج، على أن تدفع ضريبة الواردات وقدرها 8%، وليس في نية الحكومة أن تعمل على غير هذا وأن تحمي صناعة القطن المصري لما في ذلك من ضرر ومخاطر»⁽¹⁾، بهذا حدد كرومر سياسة الاستعمار البريطاني حيال مصر، بجعلها بلداً زراعياً متخلفاً، وبحرمانها من مزاولة الصناعة والتطور فيها⁽²⁾.

وهنا لابد للبحث من التنويه إلى دور بيوت المال اليهودية التي أسهمت في مختلف النشاطات الاقتصادية في مصر في فترة الدراسة، حيث سيطر اليهود على قطاعات الزراعة والصناعة والتجارة والنقل، وتحقيقاً لمآربهم أشركوا بعض الباشاوات⁽³⁾ من المسؤولين المصريين في مشروعاتهم أو في مجالس إدارتها، وقد اهتمت الحركة الصهيونية العالمية بمصر لاعتبارات عديدة، منها جعلها مركز تجمع للهاربين من الاضطهاد في أوروبا كي ينفضوا منها على فلسطين، ونجحت في نشاطها إذ كونت (جمعية بركوخاب الصهيونية في القاهرة عام 1897م،

(1) لهيطة، مرجع سابق، ص304.

(2) وليت الأمر اقتصر على جعل مصر بلداً زراعياً، لمخاضيل تخدم مصالحه في الإنتاج والتوزيع، بل حوله إلى مزرعة قطن واسعة، يشتري إنتاجها منه بالقناطير، لينسجه ويعيد تصديره بالأمطار، وهكذا عمد الاستعمار إلى تحويل البلاد عن تطورها، وفرض عليها التخصص في زراعة القطن الذي تطلبته صناعة النسيج البريطانية، فتوسعت زراعة القطن على حساب المحاصيل الزراعية الأخرى، وفي نفس الوقت فرض الاستعمار رسم على إنتاج جميع المصنوعات القطنية المصرية بدعوى المساواة مع القطنيات المستوردة، وكانت المواد المصنعة تدفع رسماً جمركياً قدره 8%، فانقرضت صناعة المنسوجات القطنية، واكتفي بفرض زراعة نوع واحد من القطن لا يصلح إلا للصناعة البريطانية، كذلك حورت زراعة التبغ المنافسة لزراعة القطن، ففي عام 1888 فرض رسم على الدخان فارتفعت ضريبة فدان التبغ إلى 30 جنهماً، وفي عام 1890 حددت الأراضي التي تزرع الدخان فأصبحت 1500 فدان، وبعد شهور حظرت زراعته ورفعت رسوم الدخان المستورد، وهكذا انقرضت زراعة التبغ تماماً.

فؤاد مرسي، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار المعارف، مصر، 1958، ص73.

(3) ولقد سبقت الإشارة إلى علاقة شخصيات يهودية بكل من الحديوي سعيد والحديوي إسماعيل وفي عهد الملك فؤاد بلغت تلك العلاقة أوجها إذ أحاط نفسه بحاشية بينهم عدد من الشخصيات اليهودية الكبيرة. ومن هؤلاء يوسف قطاوي، الذي عُيِّن وزيراً للمالية، الذي كانت زوجته رئيسة التشريفات لدى زوجة الملك فؤاد، نازلي ثم لدى فريدة زوجة الملك فاروق. كما كان لليهود دور في إدخال الشيوعية إلى مصر فكان جوزيف روزنتال مؤسس أول حزب اشتراكي في البلاد في أوائل العقد الثالث من القرن العشرين كما كان رائد الشيوعية فيها وقد سيطر اليهود على قنوات العمل الاشتراكي من ذلك الوقت إلى أواخر الأربعينيات فيما بعد.

وهو العام الذي عقد فيه أول مؤتمر صهيوني في مدينة بال السويسرية ثم أنشأت تلك الجمعية فرعاً في الإسكندرية وآخر في بورسعيد وأخذت على عاتقها مهمة الدعاية للصهيونية، امتداداً من الجزائر وصولاً إلى المشرق، وكان من أقطاب الشخصيات الصهيونية في مصر جاك موصيري⁽¹⁾، الذي قال: (إن الصهيونية غرست جذورها في تربة مناسبة (يعني مصر)، وفي أمة من أقرب جيران صهيون)⁽²⁾ هنا لابد من الإشارة إلى أنه بالرغم من الامتيازات التي حظي بها يهود مصر، إلا أن انتمائهم للصهيونية العالمية بدا واضحاً في الفترة اللاحقة لفترة البحث. ويرجع نشاط اليهود في هذه الفترة إلى أسباب عدة منها ارتفاع نسبة التعليم بينهم، وإلمامهم باللغات الأوروبية المتعددة، إلى جانب اللغة العربية، وإلى علاقاتهم الوثيقة بالبيوت المالية والمؤسسات التجارية في الخارج، وحصولهم على جنسيات هذه الدول مما أدى لتمتعهم بفرص الامتيازات الأجنبية، وتربطهم كطائفة ودخولهم في مجالات الاستثمار على شكل عائلات⁽³⁾.

(1) جاك موصيري، «موصيري» اسم عائلة يهودية سفاردية من أصل إيطالي استقرت في مصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، واحتفظت العائلة بالجنسية الإيطالية. وحقق يوسف نسيم موصيري ثروته من التجارة. وبعد وفاته عام 1876، أسس أبنائه الأربعة مؤسسة يوسف نسيم موصيري وأولاده. وتزوج الابن الأكبر نسيم (بك) موصيري (1848 — 1897) من ابنة يعقوب قطاوي، وأصبح نائب رئيس الطائفة الإسرائيلية في القاهرة وهو منصب توارثته العائلة من بعده. ولم تحقق عائلة موصيري انطلاقها الحقيقية إلا في أوائل القرن العشرين (1904) عندما أسس إيلي موصيري (1879 — 1940) ابن نسيم (بك)، بالتعاون مع إخوته الثلاثة يوسف (1869 — 1934) وحاك (1884 — 1934) وموريس، بنك موصيري. حقق إيلي موصيري مكانة مرموقة في عالم المال والأعمال في مصر، وكان قد درس الاقتصاد في بريطانية وتزوج من ابنة فليكس سوارس. وكانت تربطه علاقات وثيقة بإسماعيل صدقي، كما كانت له مصالح عديدة في فرنسا وعلاقات وثيقة ببيوت المال الأوروبية اليهودية مثل بيوت روتشيلد ولازار وسليجمان، كما كان يمثل المصالح الإيطالية في مصر. ومن أفراد العائلة الآخرين جوزيف موصيري الذي أسس شركة «جوزي فيلم» للسينما عام 1915 والتي أقامت وأدارت دور السينما واستوديو للإنتاج السينمائي وتحوّلت إلى واحدة من أكبر الشركات العاملة في صناعة السينما المصرية. أما فيكتور موصيري (1873 — 1928)، فكان مهندساً زراعياً مرموقاً وكانت له إسهامات مهمة في مجال زراعة القطن وصناعة السكر. وقد ارتبط اثنان من أعضاء عائلة موصيري بالنشاط الصهيوني، فقد أسس جاك موصيري الذي درس في بريطانية وحضر المؤتمر الصهيوني الحادي عشر (عام 1913) المنظمة الصهيونية في مصر (عام 1917). أما ألبير موصيري (1867 — 1933)، فدرس الطب في فرنسا حيث تعرّف إلى هرتزل ونوردو، وبدأ في إصدار جريدة صهيونية باسم «قديماء» وخدم في الجيش البريطاني خلال الحرب العالمية الأولى كطبيب. وبعد الحرب، ترك الطب وبدأ (عام 1919) في إصدار جريدة أسبوعية في القاهرة بعنوان إسرائيل صدرت في البداية بالعبرية فقط ثم بالعربية والفرنسية بعد ذلك. واستمرت زوجته في إصدار الجريدة بعد وفاته وحتى عام 1939 حينما هاجرت إلى فلسطين. وقد خدم ابنهما مكابي موصيري (1914 — 1948) كضابط في البالماخ وقُتل في إحدى العمليات العسكرية أثناء حرب 1948.

مركز معلومات الوطن الفلسطيني، المكتبة الأليكترونية.

(2) عبد الله الصالح العثيمين، الصحافة الإسرائيلية والدعاية الصهيونية في مصر، مقال من جريدة الصحافة الإلكترونية العدد

12163، 7/6/2006، www.suhuf.net

(3) سعيدة محمد حسني، اليهود في مصر 1882-1948، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1993، ص 36.

وابتداءً من أواخر القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين، كان لعدد من العائلات والشخصيات اليهودية المصرية شأن كبير في أحوال مصر الاقتصادية وفي شؤونها المالية والتجارية والصناعية، وكانت أغلب هذه العائلات من اليهود السفارديم⁽¹⁾ الذين وفدوا إلى مصر خلال القرن التاسع عشر، وانضوا تحت الرعويات الأجنبية، فاستفادوا من الامتيازات القانونية والاقتصادية الممنوحة للأقليات الأجنبية في مصر خلال تلك الفترة، التي أتاح لها هذه الأقليات، في ظل الوجود الاستعماري البريطاني، احتلال مكانة داخل الاقتصاد المصري لا تناسب حجمها الحقيقي، وقد قامت هذه العائلات اليهودية بتمثيل المصالح الأوروبية المختلفة داخل مصر، سواء كانت فرنسية أو بريطانية أو إيطالية أو غيرها، وقامت بدور الوسيط لرأس المال الأوروبي الباحث عن فرص الاستثمار داخل البلاد، أي أنها لعبت دور الجماعة الوظيفية المرتبطة بالاستعمار الغربي ومما يجدر ملاحظته (أن هذا الدور نفسه قامت به بعض الجماعات الأوروبية وشبه الأوروبية الأخرى، خصوصاً اليونانيين الذين حققوا قوة اقتصادية ومكانة اجتماعية مماثلة تقريباً لما حققته طبقة كبار الأثرياء من اليهود⁽²⁾).

لعبت مجموعة عائلات قطاوي وسوارس ورولو ومنسّي وموصيري الدور الأكبر في هذا المجال وفي الاقتصاد المصري بشكل عام، ففي عام 1897، قامت هذه الجماعات المصرفية، بالتعاون مع رأس المال البريطاني، بتأسيس البنك الأهلي المصري بهدف تمويل المشروعات الخاصة بالتوسع الاقتصادي الاستعماري البريطاني في مصر، مثل مشروع بناء خزان أسوان وقناطر أسيوط أو تنظيم شبكة الري في حوض النيل إلى جانب تمويل عمليات شراء ما تبقى من أراضي الدائرة السنية من قبل كبار الملاك، كذلك أسهم أعضاء الجماعات اليهودية أيضاً في إقامة الهياكل الأساسية اللازمة للتوسع الزراعي، وخصوصاً اللازمة لنقل وتجارة القطن وغيرها من المحاصيل الزراعية، فاهتموا بإنشاء خطوط النقل الحديدية مثل شركة سكك حديد قنا - أسوان (1895)، وشركة سكك حديد الدلتا المصرية المحدودة وهما أهم شركتين لنقل الأقطان والسكر من الأراضي ومعامل التكرير، كما ساهموا في تأسيس شركة ترام الإسكندرية (عام 1896) التي كانت تقوم بنقل الأقطان إلى البورصة، واشتركوا أيضاً في إدارة بعض الشركات الملاحية مثل شركة الملاحة الفرعونية، التي احتكرت تقريباً نقل البضائع المصرية بحرياً، إلى جانب مساهمتهم في تأسيس كثير من شركات النقل البري والبحري، أسهم أعضاء

(1) السفارديم، يهود أوروبا الغربية.

(2) يعقوب لاندوا، تاريخ يهود مصر في الفترة العثمانية 1517-1914، ترجمة أحمد الرفاعي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000، ص 160.

الجماعات اليهودية في مصر في عملية التوسع العمراني التي صاحبت إنشاء الخطوط الحديدية لخدمة التوسع العمراني، فأسهموا على سبيل المثال، في تأسيس حي سموحة بالإسكندرية، وحي المعادي بالقاهرة، وفي إدارة العديد من شركات تقسيم وبيع الأراضي وشركات صناعة البناء، ويمكن تقدير مدى مساهمة أعضاء الجماعات اليهودية في مصر في الشركات والقطاعات الاقتصادية المختلفة من خلال عضويتهم في مجالس إدارة الشركات المساهمة التي سيطرت على أهم قطاعات الأعمال في مصر منذ أواخر القرن التاسع عشر، وتشير بعض الإحصاءات إلى أن اليهود احتلوا 15,4% من المناصب الرئاسية⁽¹⁾.

والجدير بالذكر وجود ارتباط أو علاقة تكاملية بين معظم المشروعات التي استثمر فيها اليهود أموالهم، فنشاطهم المصرفي مول وأشرف على معظم المشروعات التي وجدت في تلك الفترة مما حقق لهم الهيمنة على هذه المشروعات، ومن ضمنها تلك التي تخدم صناعة السكر وحلج القطن، وعلى ذلك لم تخرج فكرة الاستثمارات اليهودية في مجال الخطوط الحديدية على هذا المنطلق، حيث أدركوا منذ البداية أهمية الخطوط الحديدية في خدمة التجارة وخاصة تجارة القطن والسكر وهما محور اهتمامهم في ذلك الوقت، حيث ربطت الخطوط الحديدية بين مناطق زراعة القطن ومناطق حلجه وعصر بذره، وبين مناطق زراعة القصب ومناطق استخراج السكر وتكريره وبين موانئ التصدير للخارج، فكان لليهود باع طويل في مجال خطوط الحديدية، تمثل في الدور المباشر في تأسيس الشركات المساهمة، والدور غير المباشر في التمويل والإدارة فكان الثلاثي (سوارس⁽²⁾، قطاوي⁽³⁾، منشة⁽¹⁾) من أشهر العائلات اليهودية

(1) شاهين مكاريوس، تاريخ الإسرائيليين، مطبعة المقتطف، القاهرة، 1904 ص 239.

(2) عائلة "سوارس" عائلة سفاردية من أصل إسباني استقرت في مصر منذ أوائل القرن التاسع عشر، وحصلت على الجنسية الفرنسية. وقد أسس الإخوة الثلاثة، روفائيل (1846 — 1902) ويوسف (1837 — 1900) وفيلكس (1844 — 1906)، مؤسسة سوارس عام 1875. وفي عام 1880، قام روفائيل سوارس، بالتعاون مع رأس المال الفرنسي ومع شركات رولو وقطاوي، بتأسيس البنك العقاري المصري، كما قام بالتعاون مع رأس المال البريطاني الذي مثله المال البريطاني اليهودي سير إرنست كاسل بتأسيس البنك الأهلي المصري عام 1898 وتمويل بناء خزان أسوان. كذلك اشترك سوارس مع رأس المال الفرنسي في تأسيس شركة عموم مصانع السكر والتكرير المصرية عام 1897 والتي ضمتها عام 1905 شركة وادي كوم أمبو المساهمة، وكانت من أكبر المشاريع المشتركة بين شركات قطاوي وسوارس ورولو ومنسّى، وكانت واحدة من أكبر الشركات الزراعية في مصر. وفي مجال النقل البري، أسست العائلة شركة «سوارس لعربات نقل الركاب»، وتعاونت مع عائلة قطاوي في إقامة الخطوط الحديدية.

akhbarelyom@akhbarelyom.org.

(3) يعقوب قطاوي، وكان 'يعقوب قطاوي' أول رئيس للطائفة وأول يهودي ينال لقب 'بك' عام 1880 ثم لقب 'بارون' من إمبراطور النمسا والمجر.. وكان يهود مصر حريصين على كسب ود وعطف حكام مصر.. حيث تمكن 'جوزيف موسي

التي شاركت في فترة البحث في عديد من المشروعات الاستثمارية المختلفة، وكان لهذه المجموعة دور في إدخال الحكومة المصرية في دائرة الديون بما لها من صلات بالدول الأجنبية وبيوت المال اليهودية الأوروبية، والتي انتهت باحتلال مصر.

رابعا - موقف الاحتلال البريطاني من الشركات المساهمة المصرية وضحت جريدة المقطم ⁽²⁾ موقف الاحتلال من شركة سكة حديد الفيوم الوطنية في مقال عبرت فيه عن تجاهل الاحتلال وصحفه لهذه الشركة، وذلك عندما أخذت عليها المقطم بأنها لم تطرح للبيع جانباً من الأسهم، لمشاركة رأس المال الأوروبي لها على أساس أن المصريين أهل فلاحه وليسوا أهلاً للمشاركة في المشروعات المالية ⁽³⁾، كما كان اللورد كرومر دائماً ما يذكر في تقاريره أن حالة الشركة المالية مرتبكة جداً، وكان يعزو السبب دائماً إلى وطنيتها المحضة، على الرغم من أن إيراداتها زادت بنسبة 50% في عام 1903 عما كانت عليه في عام 1902 غير أن اللورد كرومر ذكر في تقريره أن أعمالها ليست على ما يرام رغم زيادة الإيراد وأنه إذا لم تصلح الشركة أمرها ستضطر الحكومة لمصلحة الجماهير أن تستعمل الحق

قطاوي' ذو الثقافة الفرنسية من الارتباط بصداقة عميقة مع الملك فؤاد وكانت زوجته 'أليس سوارس' الوصيصة الأولى للملكة نازلي وهي الوظيفة التي سبقتها إليها 'فالتينا رولو' التي كانت أول امرأة يهودية تحصل على أعلى نيشان مصري!!
[tp://www.akhbarelyom.org...eg/akhersaa/issues/0602/3729.htm](http://www.akhbarelyom.org...eg/akhersaa/issues/0602/3729.htm).

- (1) يعقوب منشة، عائلة منسّى النطق الشائع في مصر هو "منشه". ويوجد شارع في الإسكندرية يُسمّى "شارع منشة". ومنسّه عائلة يهودية سفارديّة جاءت إلى مصر من إسبانيا، ويعود أول ذكر لوجودها في مصر إلى القرن الثامن. عبثاً يعقوب دي منسّى (1807 — 1887) حياته صرافاً في حارة اليهود، وتدرّج في عمله حتى أصبح صراف باشا للخديوي إسماعيل أسس بالتعاون مع يعقوب قطاوي مؤسسة مالية وتجاريّة منسّى وأولادهم أصبح لها أفرع في مانشستر وليفربول ولندن وباريس ومارسيليا وإستانبول، كما اشترك بالتعاون مع الخديوي إسماعيل في تأسيس البنك التركي المصري، وارتبط نشاطه بكثير من شركات ومشاريع عائليّة قطاوي وسوارس وفي عام 1873/72، مُنح يعقوب دي منسّى الحماية النمساوية، وفي عام 1875 مُنح لقب البارونية والجنسية النمساوية المجرية تقديراً للخدمات التي قدمها للتجارة النمساوية المجرية المصرية. وترأس يعقوب دي منسّى الطائفة اليهودية في القاهرة عام 1869، ثم انتقل عام 1871 إلى الإسكندرية حيث أسس معبد ومقابر ومدارس منسّى، وترأس ابنه ديفيد ليفي دي منسّى (1830—1885) رئاسة الطائفة في الإسكندرية وخلفه في رئاستها ابنه جاك (1850 — 1916) الذي احتفظ بها حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى حينما اعتبرته السلطات البريطانية عدواً لأنه كان يحمل الجنسية النمساوية المجرية.
- (2) صحيفة "المقطم" فقد أصدرها "فارس نمر" في مصر عام 1889، جريدة موالية للاحتلال هاجمت الفلاحين والأحرار، واقامت مصطفى كامل بعدم الصواب

(3) Roger Owen, Lord Cromer, Victorian Imperialist, Published By Oxford University; 2004. P.169.

تقرير كرومر، عن المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان لعام 1901، ترجمة وطبع المقطم، ص 23.

الذي لها في الامتياز فتلغي خطوطها⁽¹⁾، وعندما استوعبت الشركة هذا التهديد وباعت أغلبية الأسهم للإنجليز بدأ اللورد كرومر يثني عليها بالرغم من تراجع مركزها المالي⁽²⁾.
والجدير بالذكر أن مصلحة الخطوط الحديدية كانت تنوي إنشاء خط حديد يقع بين الفيوم والغرق، ولكنها تراجعت عندما طلبت شركة الفيوم إقامته وصرحت بأن الخط لا يأتي بالربح الكافي⁽³⁾، ونلاحظ هنا أن الحكومة لم تبد أي مساعدة لشركة الفيوم في مواجهة أزمته المالية كما فعلت مع شركة مصر الغربية، كما أن مصلحة الخطوط الحديدية- التي كان يديرها بؤيطانيون- قد أنكرت على نظارة الأشغال إعطاءها امتيازات للشركات الوطنية الخاصة عندما طلبت امتيازات لمد خطوط حديدية ضيقة، في حين لم تبد أي اعتراض حينما طلبت الشركات الأجنبية ذلك⁽⁴⁾.

كذلك سلك الاحتلال سياسة أشد مع شركات وطنية أخرى، ووقف أمام منحها امتياز لإنشاء خطوط حديدية، ومثال ذلك قيام أفراد " عائلة أبو حسين " - أعيان منوفية- عام 1897 بتقديم طلب إلى نظارة الأشغال بشأن إنشاء خطوط حديدية على الطرق الزراعية في المنوفية، لتسهيل حركة التجارة والعمران مع أشمون والقناطر الخيرية وطنطا ومنها إلى كفر الزيات، إلا أن مصلحة الخطوط الحديدية رفضت هذا الطلب مبررة رفضها، بأن الخط يحاذي خطوطها، ومزاحمتها لها في النقل تعود عليها وعلى صندوق الدين بالضرر⁽⁵⁾.

ومما يجب التنويه إليه أن الخطوط الحديدية في مصر تسايرت مع ماكان موجود من وسائل نقل كمراكب الملاحة النيلية، وطرق برية، إلا أنها تفوقت عليهما، ودليل ذلك ارتفاع نسبة إيراداتها بالمقارنة مع إيراداتهما في أغلب الأحيان، مما أغرى القيمين على صندوق الدين العام برفض أي طلب لشركة وطنية، حيث عمد البريطانيون إلى منح الشركات الوطنية، عطاءات الخطوط الفرعية، كالخط الممنوح لشركة الفيوم، في حين منحت الشركات الأجنبية وبخاصة البريطانية امتيازات الخطوط الرئيسية، وكون مصر تحت الاحتلال البريطاني فمن الطبيعي أن يكون لها الإشراف الكلي على طرق المواصلات وبخاصة الطرق الحديدية، وذلك لأهميتها في

(1) تقرير كرومر، 1903 ، ص 23 .

(2) تقرير كرومر، 1907 ، ص 23 .

(3) لميطة، مرجع سابق، ص 285.

(4) George Ambrose Lloyd; Egypt Since Cromer Published 1933, Original Digitized from the University of California university, Oct 12, 2007,p127.

(5) إسماعيل محمد زين الدين، الزراعة المصرية في عهد الاحتلال البريطاني 1882-1914 الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995، ص 32

نقل موارد مصر إلى الموانئ، وهكذا أثقلت السلطة المصلحة بعشرات الموظفين ال بريطانيين لخدمة مصالحها برواتب مجزية.

عمدت مصلحة الخطوط الحديدية إلى العناية بالخطوط الحديدية، فتم تحسين الشبكة الشمالية، فمد خط حديدي يربط الروضة بالمنيا ومغاغة عام 1907 م، ثم مد الخط الشمالي عام 1909 م حتى محطة بني سويف التي اعتبرت منفذاً هاماً للشبكة في اتجاه القاهرة ومدن الدلتا، لا سيما وأنها قامت بمد هذا الخط على مسافة عشرين كيلو متر إلى ديروط لكي يسهل نقل القصب إلى بني سويف، كذلك قامت بمد خط حديدي بين المطاعنة وإسنا بطول أحد عشر كيلو متر وافتتح في 15 نوفمبر 1910، كما أن المصلحة عملت على ربط هذه الشبكة الفرعية بشبكة الفيوم الضيقة، في الوجه القبلي وامتد خطاً حديدياً من بني مزار على صدفا عام 1910 بطول خمسة عشر كيلو متراً لخدمة مزارع القصب في منطقة بحر يوسف، ونقله فيما بعد إلى المصانع⁽¹⁾، ثم مدت خطاً يربط بني سويف باللاهون بطول ستة وعشرين كيلو متراً ويتفرع عند نزلة شاويش إلى أهناسيا بطول أربعة وعشرين كيلو متراً وذلك عام 1911، وبهذا تعد بني سويف مركز انطلاق للقطارات ما بين الوجهين البحري والقبلي⁽²⁾.

كان النقل على خطوط هذه الشبكة مقتصرًا في البداية على البضائع فقط، ثم طورت مصلحة الخطوط الحديدية استخدامات شبكتها، بالتوسع في نقل البضائع الأخرى مثل نقل المحاصيل المعدة للتصدير، والحيوانات والآلات الزراعية وغيرها، ولكن ظل القطن وقصب السكر يمثل أعلى نسبة في المواد المنقولة⁽³⁾، انخفضت إيرادات الشبكة نظراً للإصلاحات المرتفعة للتكاليف في بادئ الأمر، ولكن سرعان ما بدأت الإيرادات العائدة من تشغيل هذه الخطوط تغطي تكاليف التشغيل، ففي عام 1910 بلغ صافي الربح 281.000 جنيه زادت عام 1912 حتى وصلت 500.000 عام 1913⁽⁴⁾.

وخلاصةً، أسهمت الخطوط الحديدية في تطوير البلاد أينما وصلت، مما سهل عملية توسيع النطاق الزراعي حتى شمل الأطيان البور التي كانت بعيدة عن الضواحي، كذلك بدا أثرها في تحسين الأرض نفسها والاهتمام بها، كأراضي حوش عيسى في البحيرة، التي افترقت إلى وسائل المواصلات الحديثة التي تربطها بالجهات وألأسواق القريبة، حيث أسهم مد الخط

(1) Wiener, Op,Cit., p. 442

(2) Ibid ، p. 443

(3) Ibid , p. 442

(4) Ibid , p. 444

الحديدي إليها في عام 1899 في تحسين أحوالها، وقام أصحابها باستصلاح أراضيها مما أدى إلى ارتفاع ثمنها⁽¹⁾، وبذلك تمكن أصحاب الأتبان من نقل محاصيلهم إلى الأسواق التي تروج فيها، كذلك نقلت الخطوط الحديدية، الأسمدة اللازمة للزراعة ، مما ساعد على تحسين جودة الأرض⁽²⁾ التي تفتقر إلى العناية والاستغلال.

هذا وكان للسياسة الاستعمارية دور كبير في إنجاز الكثير من الخطوط الحديدية الفرعية لاستعمالها في نقل المواد الأولية لخدمة مصالح دولها، وقبل كل هذا عكست السياسة الاقتصادية للدول المستعمرة مدى تحفظها على دور شركات الحديد الوطنية، لاحتكارها وإخضاعها لاستثماراتها الخاصة.

بعد هذا العرض المفصل لموضوع الحياة السياسية والاقتصادية في مصر، ودور الأجانب في تطور الحياة السياسية والاقتصادية فيها، ينتقل الباحث إلى موضوع الدراسة الأساسي، وهو موضوع الخطوط الحديدية في مصر بين عامي 1852-1914م.

(1) زين الدين، مرجع سابق، ص45.

(2) تقرير كرومر ، عن المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان لعام 1901، ترجمة وطبع المقطم ، ص 23. وانظر، زين الدين، المرجع السابق، ص 32.

الفصل الثاني

مراحل إنشاء الخطوط الحديدية في مصر 1834 - 1914

المحتويات

75	تمهيد
75	المرحلة الأولى من إنشاء الخطوط الحديدية 1834 - 1848
84	المرحلة الثانية 1848 - 1854
97	المرحلة الثالثة 1854 - 1863
107	المرحلة الرابعة 1863 - 1879
121	المرحلة الخامسة 1879 - 1892
125	المرحلة السادسة لإنشاء الخطوط الحديدية (1892 - 1914)
128	شركة سكة حديد مصر وشركة الخطوط الضيقة
131	شركة سكة حديد مصر الكهربائية
140	الخطوط السودانية المصرية
145	مد الخطوط الرئيسية إلى الجنوب
146	مد خطوط التلغراف في السودان المصري
149	أثار الخطوط الحديدية على مختلف نواحي الحياة في السودان



مصور الخطوط الحديدية في حوض النيل بين عامي 1854 – 1914⁽¹⁾

(1) google search; Egypton railways.

تمهيد:

تشير الدراسات والوثائق التي اعتمدها البحث إلى أن القرن التاسع عشر شهد بحق تضاعف الاحتياجات البشرية للمواصلات ووسائل النقل، وكان أهمها الخطوط الحديدية، فتكاثف شبكات الخطوط الحديدية في مناطق معينة دلالة مباشرة على نمو النشاط الاقتصادي فيها، حيث مهدت الخطوط الحديدية لأكبر ثورة في النقل البري، بخفضها تكاليف النقل إلى سدس قيمتها السابقة خلال نصف قرن، بعد أن أصبح الاستغلال كاملاً لطاقة الحديد الكامنة في صناعته عام 1861م، مما أدى إلى ازدياد الاعتماد على النقل عبر الخطوط الحديدية، وبذلك شكلت الخطوط الحديدية مرفقاً مهماً من مرافق الدولة، وبحكم طبيعتها الاحتكارية واتصالها بالحياة الاقتصادية كان لابد من تدخل الدولة في شؤونها، كون النقل جزءاً لا يتجزأ من الدراسات الاقتصادية التي تستند على المبادئ الاقتصادية العامة التي تستلزم الوقوف على أنظمة المنافسة والاحتكار بأشكالها المتعددة⁽¹⁾، ومن هنا اشتدت المنافسة بين الدول العظمى على المناطق ذات الثروات غير المستغلة سابقاً⁽²⁾ فظهرت المنافسات الدولية الخطيرة فيما بين الدول المتقدمة صناعياً للحصول على امتيازات الخطوط الحديدية التي تعد من أضخم الاستثمارات الأوروبية في الدولة العثمانية وولاياتها وبخاصة في مصر⁽³⁾.

استهدفت الخطوط الحديدية الأولى التي أنشئت في ولاية مصر العثمانية فتح طرق جديدة للمبادلات التجارية وتحسين مردودها " فمنذ منتصف القرن التاسع عشر لم يبحث البريطانيون والفرنسيون الذين اهتموا بإنشاء الخطوط الحديدية في أرجاء الدولة العثمانية إلا بتوصيل مخرجهم نحو الداخل، حيث كان الخط الحديدي أن يخترق الحزام الساحلي فيحمل البضائع إلى الداخل ويعود إلى الشاطئ بالمحاصيل والمواد المنجمية⁽⁴⁾.

وعليه لا بد للبحث من إلقاء الضوء على بداية مراحل إنشاء الخطوط الحديدية في مصر أولاً، ثم رصد دورها في الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية، وآثارها المختلفة على مرافق البلاد الحيوية.

(1) صلاح الدين الشامي، جغرافية النقل والمواصلات، جزآن، مكتبة الأنجلو المصرية، ط1، القاهرة، 1960، ج1، ص 26-30.

(2) قرقوط، مرجع سابق، ص 156-158.

(3) مالكوم باب، نشوء الشرق الأدنى الحديث، 1792 - 1923، ترجمة، خالد الجبيلي، الأماي للنشر، ط1، دمشق، 1998، ص 47.

(4) الكوثاني، مرجع سابق، ص 123-127.

مراحل إنشاء الخطوط الحديدية في مصر:

استغرق دخول الخطوط الحديدية إلى مصر وتطورها مراحل عدة إلى أن حققت الأهداف الاقتصادية والاجتماعية ، وذلك وفق التسلسل الزمني التالي:

المرحلة الأولى بين عامي 1834 - 1848م:

تعد مصر من أوائل دول العالم في دخولها عصر الخطوط الحديدية بعد بريطانيا⁽¹⁾، حيث يعد الاهتمام الجاد بإمكانية تطوير الخدمات الملاحية ال سريعة والمنتظمة بالسفن البخارية لنقل الركاب والبريد بين بريطانيا والهند عن طريق مصر⁽²⁾، المسبب لظهور الخطوط الحديدية فيها⁽³⁾.

ذلك أن خط الهند عبر مصر تكوّن من مسافتين ملاحيتين عبر البحر الأبيض المتوسط لتصل إلى مصر ومنها براً إلى البحر الأحمر ومنه إلى المحي ط الهندي⁽⁴⁾، وبالرغم من أن السفن البخارية المتجهة إلى المياه المصرية وفرت اتصالات مريحة لدقة مواعيدها ومقاومتها للأحوال الجوية، إلا أن مشكلة كبيرة كان لا بد من حلّها حتى يتمكن طريق مصر من منافسة طريق الرجاء الصالح تجارياً أو تأكيد وجوده كشريان حيوي للاتصالات⁽⁵⁾ حيث يتوجب قطع المسافة

(1) ولقد تأخرت الدولة العثمانية وهي أقوى دول المشرق وقتئذ عن مصر في مد الخطوط الحديدية واستخدام القطارات البخارية، وحينما زار السلطان عبد العزيز مصر عام 1280هـ/1863م، وركب القطار من الإسكندرية إلى القاهرة تملكه العجب، لأنه لم يكن قد رأى القطارات البخارية في حياته من قبل. انظر عبد الرحمن الرفاعي، عصر إسماعيل، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، 1948، ج1، ص16.

(2) أصبحت الهند مدار للسياسة البريطانية وشغلها الشاغل منذ أن سيطر الإنجليز عليها، وكان حجم التجارة المتبادلة بين الهند وإنجلترا، قد تزايد إلى حد كبير في الفترة الواقعة بين أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر، وأدى ذلك إلى زيادة عدد الإنجليز المشتغلين في الهند في مختلف المجالات السياسية، والتجارية، والاجتماعية، فضلاً عن المجالات العسكرية، وقد أصبح هؤلاء الإنجليز في حاجة إلى أن تكون اتصالاتهم مع إنجل ترا وسفاراتهم إليها ومكاتبهم معها سريعة ورخيصة، ولهذا اتجهت الجهود البريطانية — وبمجرد أن خرج اختراع البواخر من حقبة التجربة — إلى العمل على تسهيل استخدام هذه البواخر في النقل السريع بين أوروبا والشرق بدلاً من استخدام السفن الشراعية. وحاول الإنجليز أولاً استخدام البواخر في طريق رأس الرجاء الصالح ولكن أثبتت التجربة أن هذا الطريق لا يصلح كخط للبواخر، ولهذا اتجهت جهود الإنجليز إلى إيجاد خطوط التجربة أن هذا الطريق الطويل لا يصلح كخط للبواخر، ولهذا اتجهت جهود الإنجليز إلى إيجاد خطوط ملاحية لربط الشرق بالغرب عن طريق أحد الطريقين القصيرين عبر الشرق الأدنى مصر أو العراق وبدأت السفن البخارية البريطانية تعمل بانتظام بين الهند ومصر منذ عام 1246هـ/1830م.

عبد الفتاح، مرجع سابق، ص33.

وانظر؛ عبد العزيز سليمان نوار، مصر والعراق، دراسة في تاريخ العلاقات بينهما حتى نشوب الح رب العالمية الأولى، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، 1968م، ص209.

(3) S. Khairallah , O.p. Cit.,. p. 107.

(4) L. Wiener, Op, Cit., p. 52.

(5) Halford Lancaster Hoskins; British Routes To India London 1966 ، p ، 236.

بين الإسكندرية والقاهرة أولاً ثم من القاهرة إلى السويس ثانياً⁽¹⁾، وإن كانت الرحلة تمضي بسهولة ويسر، بين مدينتي الإسكندرية والقاهرة حيث يتم نقل المسافرين عبر ترعة المحمودية⁽²⁾، إلى فرع رشيد وعبر النيل حتى القاهرة⁽³⁾. إلا أن الحال كان مختلفاً بين مدينتي القاهرة والسويس بسبب وجود الصحراء بينهما⁽⁴⁾، حيث يمضي المسافرون في القاهرة المدة المقررة ثم يستعدون للسفر إلى السويس.

وفي إطار اهتمام محمد علي باشا بتجارة الشرق ومحاولته تأكيد طريق مصر كشریان حيوي للاتصالات أبدى اهتماماً شديداً لتحقيق اتصال أسرع بين بريطانيا والهند، نظراً لما يمكن أن يجلب ذلك من نفع لبلده⁽⁵⁾، ولهذا وجه عنايته بالطريق البري بين القاهرة والسويس، وتم تسيير قوافل جمال بين المدينتين لنقل الفحم اللازم للسفن⁽⁶⁾، إلا أنه بالرغم من هذه التحسينات بقي الطريق صعباً وشاقاً⁽⁷⁾، تقدم المهندس البريطاني توماس جيفرسون جالواي⁽⁸⁾ Thomas Jefferson Galloway عام 1834م إلى محمد علي باشا باقتراح إنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس⁽⁹⁾. وكان المهندس جالواي على اتصال وثيق بمديري شركة سكة حديد ليفربول -

(1) S. Khairallah; Op,cit., P. 108.

(2) Hugh Hughes; Middle east Railways; The Contnetal Railway circle Harrow Mibblesex ، 1981 ، p ، 7

(3) عبد الله، مرجع سابق، ص 335.

(4) H. Hughes; Op, Cit., p. 7.

(5) H.L. Hoskins; Op, Cit., p. 330 - 331

(6) الحنة، مرجع سابق، ص 220.

(7) L.Wiener; op, cit, p, 53

(8) كان لأسرة جالواي ارتباط وثيق بالتاريخ المبكر للخطوط الحديدية المصرية، أسس اليكسندر جالواي Alexander Galloway في عام 1800م مؤسسة الأعمال الهندسية في لندن، وفي وقت مبكر من عهد محمد علي باشا، قدم اليكسندر جالواي إلى مصر لتأسيس بعض الأعمال الهندسية فيها. ونجح عام 1826م سلم اليكسندر جالواي أعماله في مصر لأبنة الثاني توماس جالواي 1805 — 1836م. وقد أصبح توماس جالواي المهندس المدني الرئيسي لمحمد علي باشا زهاء عشر سنوات، وأشرف توماس جالواي على العديد من العمال الهامة لمحمد علي، مثل إقامة مصانع القطن البخارية، ورفع الأوحال من مرفأ الإسكندرية وغيرها، وقد كافأ محمد علي المهندس توماس جالواي على مهارته وتفانيه في عمله ومنحه لقب بيه، وتوفي توماس جالواي في 3 يولية عام 1836م وهو في الواحد والثلاثين من عمره، وأعقب توماس جالواي في مصر أخوه الأكبر جون جالواي John Galloway وفي الوقت نفسه كان لجون جالواي أخوان آخران يديران مؤسسة لندن، وقد قامت مؤسسة جالواي في لندن بتنفيذ أعمال كثيرة لمصر حتى عام 1248هـ/1867م عندما تم الاستيلاء على الموقع بواسطة بلدية مدينة لندن التي كانت تقوم بعمل بعض التحسينات في المدينة.

AFC De Cosson; «The Early History of the Egyptian Railway» Egyptian State Railways Magazine No 11, November 1932, p. p 9 – 10.

(9) لهيطة، مرجع سابق، ص 260.

مانشستر، الذين اتجهوا إلى تعميم التجربة في مصر واختاروه لعقد الاتفاق مع واليها⁽¹⁾، الذي أدرك منذ البداية مدى إمكانات الخطوط الحديدية⁽²⁾، وذلك بعد إقناعه بأهمية الخطوط الحديدية بالنسبة للتجارة والعمران والحصول على إيراد جديد يغذي خزانة الحكومة المصرية⁽³⁾، وبالفعل أرسل محمد علي جالواي إلى لندن لاستحضار الأدوات اللازمة لهذا المشروع، واهتم بتحسين المواصلات الداخلية حتى يتيسر له نقل المحاصيل الزراعية من الداخل إلى موانئ التصدير، لرغبته في استعادة مصر لأهميتها التجارية ومنافسة طريق رأس الرجاء الصالح، فاهتم بتقوية الجسور على جانبي النيل حتى تكون صالحة لسيور الدواب وقام بتمهيد الطرق البرية تحت اسم " الطرق السلطانية " وزاد الاهتمام بطريق قنا / القصير - القاهرة السويس، بالإضافة لاهتمامه بالنقل النهري فأقام المشروعات الخاصة بذلك⁽⁴⁾ واهتم أيضاً بنقل البريد⁽⁵⁾ فأنشأ المحطات على طول طريق القاهرة القاهرة السويس لتغيير الخيول وتزويد الركاب وحملة البريد، بما يلزمهم في أثناء سفرهم⁽⁶⁾. إلا أن بريطانية تباطأت بتنفيذ العرض لرغبتها في الحفاظ على علاقاتها الطيبة مع الدولة العثمانية صاحبة السيادة على مصر، فراجع محمد علي بدوره عن هذه الفكرة ليجنب ميزانية البلاد عبء تكاليف بناء الخط الحديدي، بالرغم من اقتناعه بأهمية النقل بالخطوط الحديدية من خلال استغلاله للقضبان الحديدية التي تربط النيل بجبل المقطم لتسهيل والمستخدم في نقل الأحجار اللازمة لإنشاء القناطر الخيرية⁽⁷⁾ وسكة حديد المحمودية في الإسكندرية التي تربط وسط مستودعات الحبوب المعدة للتصدير، بوصيف الشحن البحري - بطول 300 متر ركبت عليها ثلاثون مركبة بضاعة سعة كل واحدة 30 هيكتولتر⁽⁸⁾ والتي تسير بدافع ذاتي حتى تبلغ نهاية الرصيف حيث تفرغ ما بها من الحبوب في السفن -، كذلك وضع محمد علي تصميماً لخط

(1) حسونة، مرجع سابق، ص.ص 76 — 77.

(2) L.Wiener, Op, Cit., p. 59

(3) حسونة، المرجع السابق، ص 77.

(4) A.F.C. De cossou, Op., Cit, p.11.

(5) البراوي، مرجع سابق، ص 82.

تحمس محمد علي باشا للمشروع وعرض على بريطانية فكرة القيام بمد الخط الحديدي على أن يتقاضى ستة بنسات عن كل طن في الميل الواحد وبنسين ونصف البنس عن كل خطاب ينقل في البريد، وقد قدر طول الخط بـ 80 ميلاً.

(6) H. L Hoskins, , p.232

(7) لينان دي بلفون بك، مذكرات من أعمال المنافع العامة الكبرى التي تمت بمصر منذ أقدم العصور حتى عام 1872، المطبعة الأميرية بالقاهرة، 1949، ص 301.

(8) الهيكتولتر=100 لتر، والأردب =184 لتر.

حديدي من غرب الدلتا وحتى المنصورة شرقاً إلا أنه لم يقدر له أن يتم بسبب ارتفاع نفقات الإنشاء⁽¹⁾ وتلخص المشروع بمد خط حديدي تسير عليه عربات تجرها الحيوانات أو القاطرات البخارية، مع إقامة استراحات مزودة بالمياه تبعد الواحدة عن الأخرى بنحو 16 كم، وافق محمد علي باشا مبدئياً على المشروع⁽²⁾، وحصل جالو اي مرة أخرى على تصريح بمسح الطريق الصحراوي، حيث قامت بعثة فنية بمسح الطريق من عين شمس إلى السويس واختبار طبيعة الأرض لمعرفة مدى صلاحيتها للمشروع الذي يقترحه في شباط 1834⁽³⁾، وفيما بعد وضعت تقريراً يفيد بأن من السهل إنشاء خط حديدي طوله 129 كم، بتكاليف قدرها ثلاث مائة ألف جنيه، وعَدَّ التقرير أيضاً فوائد المشروع وفي مقدمتها اختزال مشقة السفر من الإسكندرية إلى السويس في أربع وعشرين ساعة بدلاً من ثمانية أيام، وفي 3 نيسان 1834م أنجز جالو اي المسح اللازم، ورفع تقريره إلى محمد علي في 22 أيار 1834م⁽⁴⁾، مرفقاً بالملا حق كالمقاييسات والتصاميم والتكاليف⁽⁵⁾.

وقد ردّ محمد علي على توماس جالو اي برسالة مؤرخة في أيار 1834م، أكد فيها رغبته في جر العربات بواسطة البخار، وفي 12 حزيران 1834م رد توماس جالو اي على رسالة محمد علي مبدئياً سعادته على قرار الباشا باستخدام البخار بدلاً من ال حيوانات، نظراً للمزايا الكثيرة التي توفرها هذه الوسيلة⁽⁶⁾، وبعد الاتفاق على مختلف التفاصيل، منح محمد علي حق امتياز المشروع إلى مؤسسة جالو اي في لندن⁽⁷⁾، وبناء على ذلك تم تكليف توماس جالو اي من قبل الباشا بالذهاب إلى بريطانيا للحصول على الموافقة الرسمية على المشروع من قبل الحكومة البريطانية⁽⁸⁾، والاتفاق معها على استخدام الخط لنقل بضائعها إلى الهند وبالعكس، مقابل 6 بنسات لكل رسالة يتم نقلها عبر هذا الخط⁽⁹⁾، وكُلف جالو اي كذلك بالبحث عن مساهمين لتمويل المشروع بالمال اللازم لأن موارد الحكومة المصرية وحدها لا تسمح بالإنفاق على إنشاء الخط

(1) الحجة ، مرجع سابق، ص 231 .

(2) لهيطة، مرجع سابق، ص 206.

(3) الصياد، مرجع سابق، ص 38.

(4) AFC De Cosson; Op, Cit., p. 2

(5) السيد سيد أحمد توفيق دياب، الخطوط الحديدية المصرية في عصر إسماعيل 1863 — 1879م، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة طنطا، كلية الآداب، قسم التاريخ، 1987م، ص 10.

(6) AFC, De cosson; Op, Cit., p. 3 - 4

(7) حسونة، مرجع سابق، ص 77.

(8) H. Loskins; Op, Cit, p. 231

(9) الصياد، المرجع السابق، ص 38.

الحديدي⁽¹⁾، وقد كلف جالواي أيضاً بالعمل على شراء القضبان والمهمات اللازمة للمشروع⁽²⁾. للمشروع⁽²⁾.

بدأ جالواي، بتقديم طلبات إلى مؤسسات بريطانية لشراء المواد اللازمة لإنشاء الخط الحديدي، وبدأ شحنها فعلاً في عام 1835م⁽³⁾، حدث هذا في وقت كان جالواي لا يزال يعرض على الحكومة المشروع ويحاول الحصول على الضمانات المالية اللازمة⁽⁴⁾، غير أن العرض واجه معارضة حادة في أوساط الحكومة البريطانية تزعمها في مصر الكولونيل باتريك كامبل⁽⁵⁾، Patrick Campell بحجة أنه «ليس من المحتمل أن تصبح مصر في يوم من الأيام طريق مواصلات تجري عليه حركة ثقيلة بين أوروبا والهند، وأن البضائع يمكن على الدوام نقلها بين السويس والقاهرة في مدة يومين أو يومين ونصف». وقد عزا كامبل حماس جالواي لكون والده من رجال صناعة سباكة الحديد وأنه يخطط لمد المشروع بالقضبان الحديدية، وعد كامبل المشروع كله «أحد المشاريع الخرافية»⁽⁶⁾، وبموت المتعهد الرئيسي توماس جالواي عام 1836م عقلت مفاوضات إنشاء الخط الحديدي⁽⁷⁾. أما مواد الانشاءات التي تعاقد على شرائها توماس جالواي فقد وصلت إلى مصر في صيف عام 1835م وظلت متروكة على الشاطئ حتى علاها الصدا، واستخدمت فيما بعد في غير الغرض الذي تم شراؤها من أجله⁽⁸⁾.

(1) لهيطة، مرجع سابق، ص 206.

(2) الحقة، مرجع سابق، ص 230.

(3) H.L.. Hoskins; Op, Cit., p. 231

(4) دياب، مرجع سابق، ص 11.

(5) باتريك كامبل، 1779 — 1857م، التحق بالجيش، وحصل على رتبة مقدم في عام 1915م، عين سكرتيراً للبعثة البريطانية في كولومبيا Columbia. وفي عام 1833م تم تعيينه قنصلاً عاماً في مصر من قبل اللورد بالمرستون وذلك لكي يعرف نوايا محمد علي باشا وأغراضه وخاصة بعد اشتداد الأزمة بينه وبين الدولة العثمانية. وفي عام 1840م تقاعد كامبل والتحق بالبعثة البريطانية التي كانت تقوم باستكشاف الأهرامات آنذاك.

عمر، مرجع سابق، ص 317.

(6) مارلو، مرجع سابق، ص 47 — 48.

(7) H. L. Hoskins; Op, Cit p. 295.

(8) استخدمت هذه المهمات في إنشاء عدد من الخطوط الحديدية الصغيرة في م صر مثل إنشاء خط حديدي يصل بين محاجر الدخيلة وميناء المكس وهو أول خط حديدي أنشئ في مصر، وقد أنشئ هذا الخط قبل عام 1256هـ/1840م، كما استخدم جزء من المهمات في إنشاء خط حديدي يصل بين محاجر طره والنيل لنقل الأحجار لبناء القناطر الخيرية، كما استخدم جانب من هذه المهمات في بناء القناطر الخيرية نفسها، ومما يجب ملاحظته أن العربات التي كانت تجري على الخطوط الحديدية لم تكن تجرها قاطرات، بل كانت تسير بقوة الانحدار من الجبل إلى المكان المراد تفريغ الحجارة فيه، ويشير البعض إلى أن هذه العملية كانت تسبب في كثير من الأحيان خروج العربات عن الخطوط الحديدية. دياب، المرجع السابق، ص 11.

ويمكن أن تعزى الأسباب التي حالت دون تنفيذ مشروع جالواي إنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس إلى تراجع الحكومة البريطانية عن تأييد محمد علي⁽¹⁾، لكونه رجل ذو أطماع كما يقول البريطانيون، فضلاً عن ميله المعروف إلى الفرنسيين، وخشيته من ارتباطك علاقتها مع الباب العالي الذي ينظر بعدم الارتياح إلى كل مشروع يزيد من إنعاش مصر اقتصادياً⁽²⁾، وهكذا كان موقف الحكومة البريطانية سبباً في تراجع الممولين البريطانيين عن تمويل المشروع⁽³⁾، بالإضافة إلى أن ظروف مصر المالية لم تكن تسمح بتنفيذ المشروع دون الاعتماد على التمويل الأجنبي والخبرة الأجنبية⁽⁴⁾، فاشتدت المزاحمة السياسية في تلك الفترة بين بريطانية وفرنسا للسيطرة على مرافق المواصلات في مصر كونها حلقة تصل أوروبا بالشرق⁽⁵⁾ حيث بدأت فرنسا تفكر بمشروع قناة تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر، و كان نجاح مشروع جالواي يعني القضاء على فكرتها⁽⁶⁾، ويقوي نفوذ بريطانية و يي طد أقدامها في الهند⁽⁷⁾، وعليه أبدت الحكومة الفرنسية رغبتها بلعطاء محمد علي باشا الأولوية لمشروع قناة السويس⁽⁸⁾، لأن مصر كما يقول الفرنسيون لا تصلح لإنشاء خط حديدي فيها⁽⁹⁾، ولم تقتصر خطة فرنسا على تحريض والي مصر لعرقلة المشروع، بل اتجهت إلى إقناع السلطان العثماني وقناصل الدول الأوروبية في الإسكندرية لمعارضة المشروع⁽¹⁰⁾.

لم يمنع فشل تنفيذ الخط الحديدي محمد علي باشا من متابعة الاهتمام بتسهيل وتنظيم النقل عبر صحراء السويس⁽¹¹⁾، وبالرغم تدهور العلاقات بين الحكومة البريطانية ومحمد علي بسبب نزاعه مع السلطان العثماني⁽¹²⁾، إلا أنه تم التعاقد مع شركة الهند الشرقية البريطانية لاستخدام طريق السويس البري في مصر، ومنح محمد علي الشركة حق إنشاء محطات على طول

(1) مارلو، مرجع سابق، ص41.

(2) الجمل، مرجع سابق، ص29.

(3) لهيطة، مرجع سابق، ص206.

(4) دياب، مرجع سابق، ص13.

(5) حسونة، مرجع سابق، ص90.

(6) الصياد، مرجع سابق، ص38.

(7) خلاف حسين، التجديد في الاقتصاد المصري، مطر، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، 1962م، ص468.

(8) وقد قام بيروودو M Perodeaud ممثل محمد علي السياسي في باريس بنقل رغبة فرنسا إلى الباشا.

(9) عمر، مرجع سابق، ص286.

(10) دياب، المرجع السابق، ص12.

(11) خلاف، المرجع السابق، ص468.

(12) مارلو، المرجع السابق، ص47.

الطريق البري بين القاهرة والسويس لمدة عشر سنو ات، وعملت الحكومة المصرية بدورها على إنشاء إدارة للنقل عام 1837م، وتمهيد الطريق البري بين القاهرة والسويس وجعله صالحاً لمرور العربات الكبيرة التي تجرها الخيول لنقل المسافرين وتسهيل نقل الجيوش والعتاد بين أوروبا والهند⁽¹⁾ وهكذا اتصلت تجارة أوروبا بتجارة أسرها عن طريق مصر ثانية⁽²⁾. أدى تزايد استخدام الطريق البري إلى بعث الاهتمام بإمكانية إنشاء خط حديدي⁽³⁾، أعيد تخطيط المشروع السابق من قبل جون جالواي A, J, Galloway الشقيق الأكبر لتوماس جالواي، بزيادة 32 كم عن مشروع توماس جالواي السابق الذي يبلغ 160 كم⁽⁴⁾. دفع ازدياد نفوذ شركة شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية المالي⁽⁵⁾،

The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company في عام 1834م في مصر، محمد علي باشا ففاوضها للإشراف على مد الخط الحديدي على أن تتكفل الحكومة المصرية بجزء من نفقاته⁽⁶⁾، إلا أن مساعيه لم تنجح، ليعيد المحاولة في أيلول من نفس العام مع شركة جالواي في لندن لمد الخط الحديدي، بمجرد موافقة بريطانية على دفع بنسين ونصف النيس ضريبة نقل كل رسالة⁽⁷⁾، وبالرغم من ذهاب مبعوثه جالواي إلى بريطانية مرتين لنفس الغاية، إلا أن الاقتراحات كانت ترفض وحتى عام 1845 من قبل رئيس الوزراء البريطاني روبرت بيل⁽⁸⁾ Rober Peel بإيعاز إبردين⁽⁹⁾ Aberdeen، تحسباً لاستياء الباب العالي⁽¹⁾.

(1) الحقة، مرجع سابق، ص 220 – 221.

(2) لهيطة، مرجع سابق، ص 136.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 90.

(4) L.Wiener; Op, Cit., p. 60

(5) تأسست هذه الشركة عام 1837م، وقد كانت من أهم شركات الملاحة البريطانية في العالم . وقد نظمت هذه الشركة خطاً ملاحياً بين السويس وموانئ الشرق الأقصى. عيسوي، مرجع سابق، ص 92.

(6) L.Wiener; Op, Cit., P. 60.

(7) حسونة، المرجع السابق، ص 91.

(8) روبرت بيل 1788 – 1850، هو زعيم بريطاني برلماني قوي كان في طليعة المناضلين في معركة المحافظين. دخل البرلمان عام 1224هـ/1809م. وفي عام 1257هـ/1841م تقلد بيل زمام السلطة على رأس الوزارة في إنجلترا. وعمل بيل على جعل الحكومة أداة لتنفيذ سلسلة من الإصلاحات الاجتماعية الهامة، حيث أصبحت إنجلترا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر في أفضل حالاتها بفضل قدرات بيل الخارقة ورائه السديدة.

فشر، مرجع سابق، ص 156 – 167

(9) أبردين، وزير خارجية إنجلترا في الفترة من 1257 – 1263هـ/1841 – 1846م. كان الورد أبردين من أشهر المنادين بضرورة تحقيق الإصلاح الشامل في الدولة العثمانية على القواعد الأوروبية من أجل المحافظة على سلامتها، بل أنه أرسل ستراتفوردي كننج إلى القسطنطينية في سفارته الثانية لدى الباب العالي عام 1258هـ/1942م بعد أن زوده بالتعليمات اللازمة لإقامة الإصلاح العام في الدولة العثمانية. حراز، مرجع سابق، ص 21.

تميزت هذه الفترة بظهور عدة متغيرات أهمها،⁽²⁾ تصميم محمد علي باشا على إزالة الإشراف الأجنبي عن النقل في مصر وتحقيق الاحتكار التام خوفاً من انتشار النفوذ الأجنبي في مصر⁽³⁾، ازدياد أهمية طريق مصر بالنسبة لبريطانية بعد سيطرتها على الخليج العربي لكونه حلقة الاتصال الأساسية بين الجزر البريطانية ومستوطناتها في عدن والهند وسيلان وهونج كونج والصين وأستراليا، نتيجة لارتفاع عدد المسافرين البريطانيين عن طريق مصر⁽⁴⁾، الإلحاح الفرنسي على إنشاء قناة السويس⁽⁵⁾، بعد أن تمكّن بروسبير انفانتان⁽⁶⁾ Prosper Enfantin عام 1846م من تأسيس جمعية «دراسة مشروع قناة السويس»⁽⁷⁾، انضم إليها أعضاء من جنسيات مختلفة⁽⁸⁾، أعانوا انفانتان على مناهضة المشروع البريطاني، وتمكنوا من إثارة الصحافة الأوروبية ضده، فاحتجت كل من روسيا وبروسيا والنمسا عليه، بعد أن تبين لكل منها من خلال رعاياها من أعضاء الجمعية، بعد أن تبين لها مدى خطورة المشروع على مصالحها لإعطائه بريطانية امتيازاً في مصر يعرقل مستقبل تلك المصالح⁽⁹⁾، ونتيجة لذلك أيدت الدول الأوروبية مشروع قناة السويس وفضلته على الخط الحديدي، وهذا يدل على تمتع الفرنسيين بدعم معنوي كبير بالإضافة إلى صداقة وثيقة مع الباشا⁽¹⁰⁾.

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 92.

(2) دياب، مرجع سابق، ص 13.

(3) فقد أنشأ محمد علي ديوان المرور عام 1260هـ/1844م لإدارة حركة نقل المسافرين والبضائع عبر مصر، واشترى كافة الأدوات والمحطات التي تمتلكها الشركات في طريق السويس، وسير السفن البخارية في فرع رشيد وترعة الحمودية. الحنة، مرجع سابق، ص 221.

(4) ازداد عدد المسافرين الإنجليز بطريق مصر من 275 مسافر في عام 1256هـ/1840م، إلى 1240 مسافر في عام 1259هـ/1843م، ومن 2300 مسافر في عام 1261هـ/1845م إلى أكثر من 3000 مسافراً عام 1846م. انظر الحنة، المرجع السابق، ص 221؛ انظر عمر، مرجع سابق، ص 285.

(5) حسونة، المرجع السابق، ص 92.

(6) بروسبير انفانتان 1796 — 1864م، قدم للعيش في مصر، أيد الفكرة التي تقول أن شبكة عالمية من الخطوط الحديدية والقنوات يمكن أن تؤدي إلى التعجيل بالتقدم الاجتماعي والاقتصادي، من المهتمين بمشروع القناة التي تربط البحر المتوسط مع البحر الأحمر وأقاموا «جمعية دراسة مشروع قناة السويس»، بغرض جذب اهتمام المستثمرين الأوروبيين. هرشلاغ، مرجع سابق، ص 169.

(7) دياب، مرجع سابق، ص 7.

(8) مارلو، مرجع سابق، ص 56.

(9) الحفناوي، مرجع سابق، ج 1، ص 95.

(10) H. Loskins,; Op, Cit. P 298

وبعودة اللورد بالمرستون⁽¹⁾ palmerston إلى وزارة الخارجية البريطانية عام 1846م، بدأ بمواجهة الخطط الفرنسية بقوة في مصر⁽²⁾، لإدراكه لأهدافها الخفية، ورأى ضرورة العمل بسرعة على حماية طرق المواصلات والتجارة البريطانية من تهديد فرنسا⁽³⁾، التي استخدمت نفوذ موظفيها العاملين في خدمة الحكومة المصرية لتحريض محمد علي على احتكار النقل وانتزاعه من يد البريطانيين⁽⁴⁾، تطابق رأي بالمرستون مع القنصل البريطاني الجديد في مصر تشارلز موري : Charles Murray حيث بعث الأخير خطاباً من القاهرة في نهاية عام 1846م إلى بالمرستون يشرح رؤيته للأحوال في مصر⁽⁵⁾.

أدرك محمد علي حقيقة الصراع بين بريطانيا وفرنسا ومحاولة كل منهما إبراز أهمية المشروع الذي تعرضه عليه، واستطاع أن يخرج من دائرة الضغط البريطاني لتنفيذ الخط الحديدي، وذلك باستغلاله الصراع الدولي الذي دار حول المشروع بين بريطانيا وفرنسا⁽⁶⁾ مبيناً مبيناً للقنصل البريطاني مري بأنه ليس من الحكمة أن يغضب جميع الدول الأوروبية، ليدفع بالمصالح البريطانية قدماً إلى الأمام، وفي الوقت نفسه لم يشجع محمد علي المشروع الفرنسي وأقرّ صراحة للقنصل الفرنسي أنه لا يحبذ إنشاء قناة أو خط حديدي⁽⁷⁾، ولكن إذا وافقت كل

(1) بالمرستون 1784 — 1865م، كان بالمرستون من لوردات إيرلندا، وبصفته تلك أصبح عضواً في مجلس العموم البريطاني من عام 1806م حتى وفاته. كان بالمرستون في بدايته من أعضاء حزب الثوري المخلصين. وشغل منصب وزارة الحرب بين 1809-1828م. وعين وزيراً للخارجية 1830م. ثم عاد إلى الوزارة ثانية 1846 إلى عام 1851م. عمل بالمرستون على مساندة الحركات الثورية التي قامت في بلجيكا وإسبانيا والبرتغال وإيطاليا . تولى رئاسة الوزراء للحكومة البريطانية مرتين الأولى 1855م وحتى 1858م، والثانية من 1859 وحتى وفاته عام 1865م. ومع أن بالمرستون من الأحرار، فقد ظل خلال حياته السياسية الطويلة من الطراز الارستقراطي القديم، وكان متحرراً في آرائه ، غير أنه كان يقاوم كلياً مبدأ الديمقراطية وممارستها. هيز، مرجع سابق، ص 176 — 177.

(2) مارلو، مرجع سابق، ص 52 — 53.

(3) عمر، مرجع سابق، ص 285.

(4) مارلو، المرجع السابق، ص 53.

(5) تشارلز موري، 1806 — 1895م، دبلوماسي ومؤلف، نشر عدة كتب منها «رحلات في أمريكا الشمالية»، عمل قنصلاً عاماً في مصر في الفترة من 1846 — 1853م، وكان موري شديد الحماس لبناء الخط الحديدي في مصر وبذل من أجل ذلك الكثير من الجهد، امتاز موري عن باقي القناصل الذين عملوا في مصر بأنه كان يتكلم التركية بطلاقة ، واستطاع أن يحظى بمكانة كبيرة لدى عباس باشا. شغل منصب سفير في الفترة من 1853م — 1874م في عدد من الدول المختلفة مثل سويسرا، وبلاد فارس .

مارلو، المرجع السابق، ص 53، 64، 76.

(6) دياب، مرجع سابق، ص 8، 14.

(7) وهنا تجدر الإشارة أن مشروع قناة السويس وجد الرفض بسبب إتجاه محمد علي إلى تنفيذ مشروع قناطر الدلتا، وهذه في سبيل تعميم الرأي الدائم في مصر ، وكان الغرض من بناء تلك القناطر رفع منسوب المياه في مجرى النهر لإيصالها إلى الأراضي الزراعية بقنوات ، ولقد وضع محمد علي حجر الأساس لها عام 1847م وتوقف العمل بعد وفاته ولقد أعيد العمل في بناء القناطر وأنشئت رياح المنوفية في عهد سعيد باشا

الحكومات الأوروبية على أحد المشروعات فإنه سيقوم بتنفيذه دون أي تردد⁽¹⁾، وهكذا فقد رفض محمد علي المشروعات معتمداً على بريطانية لرفض مشروع القناة، وعلى فرنسا والنمسا⁽²⁾، لرفض مشروع الخط الحديدي⁽³⁾، ولم يحدث أي تطور بخصوص أحد المشروعات حتى وفاة إبراهيم باشا عام 1848م وأبيه محمد علي 1849م.

المرحلة الثانية 1848 - 1854م : تبدأ تلك المرحلة بتولي عباس باشا⁽⁴⁾ الحكم في 24 تشرين الثاني عام 1848م⁽⁵⁾ الكاره للتدخل الأجنبي في شؤون مصر، لاعتقاده بأن سياسة جده محمد علي هي السبب في بسط السيادة الأجنبية، وبخاصة الفرنسية ذات النفوذ الكبير في السنوات الأخيرة من حكم محمد علي⁽⁶⁾، حيث اعتقد عباس باشا أن استمرار النفوذ الفرنسي قد يؤدي إلى تدهور البلاد المصرية وجعلها بلداً خاضعة للحماية الفرنسية⁽⁷⁾، وهذا ما دفعه إلى الاستغناء عن الموظفين الفرنسيين، مما سبب تأزم العلاقة مع الحكومة الفرنسية⁽⁸⁾، ولكن مايؤخذ على عباس باشا افتقاره إلى حماس جده في التجديد، وإهماله معظم الأعمال مشاريع محمد علي باشا⁽⁹⁾، في وقت انتشرت فيه حمى الخطوط الحديدية في العالم اجمع، وتحقيقها

الرافعي، مصدر سابق، ص 494.

(1) عمر، مرجع سابق، ص 286.

(2) كانت النمسا من أشد الدول الأوروبية تحمساً لمشروع قناة السويس وذلك لكي يمكنها من الظفر بمكانة متفوقة في البحار تساوي مكانتها البرية في ذلك الحين. وكان لأشد الساسة النموسويون عناية بهذا الأمر، كبير ساسة النمسا حينئذ الأمير «مترنيخ» Metternick. وقد أراد مترنيخ أن يعالج أمر بالطريق الدبلوماسي وذلك بالاتصال المباشر بمحمد علي. كما اشتغل سفراء النمسا في القسطنطينية وقناصلها بمصر، في بذل جميع الوساطات الممكنة. الحفناوي، مرجع سابق، ص 74.

(3) دياب، المرجع السابق، ص 14.

(4) عباس باشا الأول 1813-1854 بن طوسون بن محمد علي الكبير، بنى عباس باشا الأول قصراً ليعيش فيه بعيداً عن حياة المدينة، يقع قصره على طريق القاهرة-السويس الحالي، قوض مشاريع الدولة التي بناها محمد علي، أغلق المدارس، وأبطل المصانع، وسحب الامتيازات من الأوروبيين، وأنقص الجيش إلى تسعة آلاف، ونشر العيون في البلاد ضد سعيد؛ إلا أن عباس أنشأ كذلك أول خط سكك حديدية في مصر، وأعتق الفلاحين، وبدأ إصلاح مقام السيدة زينب. كان شديد الانطوائية، وأيضاً شديد الشغف بالفروسية، حتى أن مخطوطاته التي تأصل الخيول العربية لا تزال من المراجع المهمة. لا تزال العباسية الثكنة العسكرية التي أنشأها.

Google search,

(5) الجمل، مرجع سابق، ص 31.

(6) لهيطة، مرجع سابق، ص. ص 196 — 197.

(7) شكري، مرجع سابق، ص 28.

(8) محمد رفعت بك، تاريخ مصر السياسي في الأزمنة الحديثة، القاهرة، المطبعة الأميرية، 1949م، ص 125.

(9) مارلو، مرجع سابق، ص 66.

فوائد فاقت ما تجلبه السفن والقوارب البخارية ⁽¹⁾، بعد أن ازدادت حركة المسافرين والبضائع عن طريق مصر بين أوروبا والشرق إلى درجة كان لابد معها من إنشاء خط حديدي ⁽²⁾، ورغم حماس بريطانية لإنشاء خط حديدي، إلا أنها كانت متفهمة جداً لطبيعة عباس ⁽³⁾، وغير مستعدة تماماً لمؤازرته في خوض هذه المعركة ضد الباب العالي ⁽⁴⁾.

دفع التنافس الفرنسي البريطاني، جون بيرري John Pirie، مدير شركة شبه الجزيرة للملاحة البخارية الشرقية P &O, Peninsular & Oriental Company، عام 1849م لزيارة مصر ⁽⁵⁾، لتهنئة عباس بتنصيبه والياً، ولإثارة مسألة طريق العبور إلى الهند عبر مصر ليتسنى له الدخول في موضوع إنشاء خط حديدي، في حين حذر القنصل البريطاني موري في خطابه إلى وزير الخارجية بالمرستون من أي خطأ يمكن أن يقع فيه بيرري ⁽⁶⁾، قائلاً إن «اقتراح إنشاء خط حديدي يتم تمويله في بريطانية لن يستمتع عباس باشا إليه لحظة واحدة فإن سموه من مؤيدي الرأي الذي يؤمن بأن إنشاء خط حديدي سوف يؤدي إلى ازدياد النفوذ الذي تمارسه بريطانية في مصر بدرجة عظيمة، وهذا الانطباع سوف يقوي لديه بالدليل المادي إذا عرض عليه رأس المال البريطاني لبنائه» ⁽⁷⁾، ومع أن عباس باشا استقبل ممثل شركة

P. And O استقبلاً طيباً لحمله تهنئة الشركة بتوليته حكم مصر، إلا أن موري الذي كان يعرف عباس جيداً، لاحظ عدم رغبته في تنفيذ المشروع ⁽⁸⁾، وهنا بادرت الدبلوماسية الفرنسية بإرسال نائب القنصل الفرنسي في مصر لمقابلة عباس باشا بعد أن علم بوصول بيرري ومطالبته بإنشاء خط حديدي لحثه على رفض المشروع ⁽⁹⁾، وكذلك بعث قنصل فرنسا في مصر بارو خطاباً إلى عباس باشا ذكر فيه: "إن عبور البضائع من عالم الإنتاج في أوروبا إلى عالم

(1) Yaqub Nasif Karkar; Railway Development In The Ottoman Empire; 1856 – 1914 An Economic Interetetation Ph, D, unpublished, Indiana University, 1964, p 109.

(2) سعيد أحمد عبده، النقل بالخطوط الحديدية في الوطن العربي، الكويت، الجمعية الجغرافية الكويتية، 1986م، ص9.

(3) دياب، مرجع سابق، ص14.

(4) محمود صالح منسي، مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفرديناند دي لسييس، العربي للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1971، ص 149.

(5) خلاف، مرجع سابق، ص14 – 15.

(6) دياب، المرجع السابق، ص15.

(7) مارلو، مرجع سابق، ص65 – 66.

(8) إذ أن التعبير الوحيد الذي استعمله عباس وأوحى بأنه يتعاطف مع فكرة إنشاء الخط الحديدي هو بكاليم أي سوف نرى، وهو تعبير تعود الأثر على استخدامه للتخلص من مناقشة مسألة معينة، ولا يدل على الرفض المباشر لها.

عمر، مرجع سابق، ص291.

(9) عمر، المرجع السابق، ص291.

الاستهلاك في المشرق عن طريق مصر، سوف يضع مصلحة أوروبا التجارية والسياسية في هذه البلاد بين أيدي الإنجليز لو ترك العبور بأيدي شركة بريطانية"، وحذر القنصل الفرنسي من مساوئ وأخطار منح امتياز خط القاهرة - السويس الحديدي للبريطانيين كونه سيضع مصر تحت سيطرتهم، ويجعلها تطالب بامتيازات جديدة أ شذ خطورة في المستقبل كالسماح بمرور القوات البريطانية المسلحة عبر هذا الطريق إلى الهند، هذا عدا المؤسسات البريطانية البحتة التي ستصحب تنفيذ المشروع، وأكد بارو في خطابه مستنداً على حسابات دقيقة، على أن الخط الحديدي كمشروع تجاري لا قيمة له⁽¹⁾.

وجاء رد عباس باشا على خطاب السيد بارو مؤكداً أن مصر ليست غنية بالدرجة التي تمكنها من إنشاء خط حديد، وأكد عباس للقنصل الفرنسي أن مصر لن تقوم بتنفيذ المشروع ولن تسمح لغيرها بتنفيذ ذلك، وشجع رفض عباس للعرض البريطاني ممثلي فرنسا لبذل الجهود المنظمة للحيلولة دون تنفيذ هذا المشروع نهائياً، واستبداله بمشروع فرنسا المفضل وهو قناة السويس⁽²⁾.

كان أثر الصراع حول إنشاء الخط الحديدي سلبياً على عباس باشا، وذلك عندما روجت فرنسا بدورها الاتهامات الموجهة ضده في القسطنطينية وفي العواصم الأوروبية، مؤيدة لمساعي أعدائه⁽³⁾، بسبب ولاية العرش⁽⁴⁾، وازدادت المعارضة قوة عندما لجأ بعض الخارجين الخارجين على عباس من أفراد أسرته إلى استانبول⁽⁵⁾، مطالبين بتعيين أحمد بك ابن إبراهيم باشا في باشاوية مصر⁽⁶⁾، بسبب إسراره واستبداده وقلة درايته وعجزه عن إدارة شؤون الحكم،

(1) L.Wiener; Op ,Cit ,.p.p 61 – 62

(2) عمر، مرجع سابق، ص291.

(3) شكري، مرجع سابق، ص28.

(4) كانت ولاية العرش طبقاً لبنود تسوية عام 1257هـ/1841م تؤول إلى أكبر الذكور الأحياء من نسل الوالي . وكان المنصب في حالة وفاة إبراهيم باشا يؤول إلى عباس بن طوسون ثاني أبناء محمد علي باشا ، ويلي مباشرة اثنان من الذكور هما، سعيد بن محمد علي الذي كان عمره آنذاك خمسة وعشرين عاماً، وأحمد أكبر أبناء إبراهيم الذي كان يصغره بعام تقريباً.

مارلو، مرجع سابق، ص63.

(5) وقد وقع اختيار الفرنسيين على أرتين بك — وزير عباس باشا — ليكون عيناً لهم في مصر . إلا أن أرتين بك افتضح أمره وهرب من البلاد في أغسطس 1850م، وفي استنبول أخذ أرتين يحرك الصدر الأعظم مصطفى رشيد باشا ضد عباس باشا. وما زاد الأمر تعقيداً أن عباس باشا أساء في ذلك الوقت إلى كامل باشا أحد أقرباء الصدر الأعظم رشيد باشا أجبره على طلاق زوجته عمة عباس باشا ومغادرة مصر.

عمر، المرجع السابق، ص292.

(6) عمر، المرجع نفسه، ص292.

هذا بالإضافة إلى خسارته مساندة الشعب المصري له، لأنهم وجدوا أنفسهم على الجانب المهمل في هذا النظام الجديد⁽¹⁾.

وعليه تلهف الصدر الأعظم رشيد باشا إلى استخدام القوى المعارضة لعباس كأداة لاستعادة السلطة العثمانية على مصر⁽²⁾، وذلك على أساس أن تشويه الحكم والإساءة إلى سمعة الحاكم في مصر يؤديان إلى ثبوت الاتهام على الباشوية المصرية بالضعف والعجز، فلا يبقى هناك مسوغ لاستمرار تمتع هذه الباشوية بالامتيازات التي تمتعت بها بفضل الفرمانات الصادرة في عام 1841م مما يستوجب إرجاعها إلى حظيرة الدولة العثمانية ولاية عادية تستقيم أحوالها⁽³⁾. واستمع الباب العالي راضياً لخطط خلع عباس باشا⁽⁴⁾، وقرر إخراجه من الحكم نهائياً عندما تسنح أول فرصة، وكان محمد سعيد الذي أزرتة فرنسا، هو المرشح للولاية بعد عزله⁽⁵⁾. وفي ظل هذه الظروف القاسية، شعر عباس باشا بضرورة البحث عن سند قوي يساعده ضد أعدائه في أستانبول⁽⁶⁾، وقرر أن يدعم علاقات الصداقة مع بريطانيا⁽⁷⁾. وفي 18 أيلول 1850م، دعا عباس باشا ألفريد ويلن Alfred Walne القائم بأعمال القنصل البريطاني العام في مصر لزيارته أثناء تغيب مري في لندن وأبدى موافقته على بناء خط حديدي في مصر، مقابل مساندة الحكومة البريطانية له⁽⁸⁾، وقام بالمرستون بعد أن أبلغ بالأمر بإرسال تعليماته إلى ستراتفرد كاننج السفير البريطاني في أستانبول للعمل على منع الباب العالي من إغضاب عباس باشا أو التفكير في عزله وتعيين سعيد باشا أو أي شخص آخر مكانه⁽⁹⁾، في ظل هذه الظروف ازدادت العلاقات توتراً بين عباس باشا والباب العالي لاستمراره في معارضة طلب الباب العالي لإدخال التنظيمات العثمانية في مصر⁽¹⁰⁾ الأمر الذي ترتب عليه خفض مركز الوالي إلى مستوى

(1) - Helen Anne B, Rivlin; «The Railway Question in the Ottoman, Egyptian Crisi of 1850 – 1852» The Middle East Journal, vol, 15, No, 4, 1961, p. 367.

(2) مارلو، مرجع سابق، ص 67.

(3) شكري، مرجع سابق، ص 28 – 29.

(4) H. L.oskins,; Op ,Cit ,p .301.

(5) شكري، المرجع السابق، ص 29.

(6) H. A. B, Rivlin; Op, Cit., p. 368,

(7) عمر، المرجع السابق، ص 293.

(8) H.A. B. Rivlin; Op, p. 368.

(9) عمر، مرجع سابق، ص 294.

(10) كانت وجهة النظر التقليدية التي اعتادت المصادر التاريخية على ترد يدها أن بريطانيا عرضت مساعدتها على عباس في صراعه مع الحكومة العثمانية حول تطبيق التنظيمات العثمانية في مصر ، بشرط أن يوافق على إنشاء الخط الحديدي ، وقد تمثل هذا الرأي على سبيل المثال في رسالة الدكتوراه المقدمة من السيد سيد أحمد توفيق دياب ، الخطوط الحديدية في مصر

الباشوات العاديين وهو ما يتعارض مع تسوية 1841م ولا يتفق مع ظروف مصر وحاجاتها⁽¹⁾، ومع أن بريطانية أظهرت لعباس استعدادها للوقوف بجانبه، إلا أن آراء المسؤولين البريطانيين في لندن والقاهرة واستانبول اختلفت بشأن موضوع تطبيق التنظيمات في مصر وما يتعلق منها على وجه الخصوص بمشروع الخط الحديدي، إلا أن تشارلز موري متمادياً في تأييده لعباس ضد التنظيمات⁽²⁾.

أما ستراتفورد كاننج الذي كان قد ربط نفسه تماماً بالسياسة البريطانية التقليدية في مساندة السلطان ضد تابعه في مصر، لم يكن مستعداً للدخول في تنافس مع فرنسا في الوقت الذي كان يحتاج فيه إلى مساعدة النفوذ الفرنسي في الآستانة لمواجهة التهديد الروسي الدائم⁽³⁾. شعر بالمرستون بتعرض مشروع الخط الحديدي للخطر وسط هذين الرأيين المتناقضين⁽⁴⁾، فسعى إلى إيجاد رأي معتدل يساند حركة التنظيمات في الدولة العثمانية، ويضمن إنشاء خط حديدي في مصر يخدم المصالح البريطانية في الشرق⁽⁵⁾.

وهكذا لم توافق بريطانية على أي تدبير يرمي إلى عزل عباس من باشوية مصر، وفي الوقت نفسه امتنعت عن تأييد عباس في معارضة تطبيق التنظيمات العثمانية في مصر⁽⁶⁾. وكان من الضروري على عباس بعد أن أوفت بريطانية بوعدها له وساندته ضد أعدائه في استانبول، أن ينفذ وعده لها ويسمح ببناء الخط الحديدي⁽⁷⁾، وفيما بع أدت محادثات ألفريد وزيلن

في عصر إسماعيل 1863 — 1879م، ص. 16 — 17، وكذلك في كتاب، محمد فؤاد شكرى، مصر والسودان، تاريخ وحدة وادي النيل السياسية في القرن التاسع عشر 1899 — 1920م، ص. 27 — 35. إلا أن الدكتورة هيلين رفلن Helen Rivlin أكدت في مقالها «Egyptian Crisis of The Ottoman, 368. P» «The Railway Question In The Ottoman, 1850 — 1852 بعد إطلاعها على وثائق هذه الفترة أن عباس باشا كان قد عرض فكرة إنشاء الخط الحديدي مقابل مساندة إنجلترا له، وأنه لم يفعل ذلك لكي يمنع تطبيق التنظيمات في مصر بل ليحمي نفسه من مؤامرات أعدائه في استنبول. وقد تمت موافقة عباس باشا على إنشاء الخط الحديدي قبل محاولة تطبيق التنظيمات، إلا أن ظهور مسألة تطبيق التنظيمات في مصر بعد موافقة عباس باشا على مشروع الخط الحديدي كادت أن تعرض المشروع للخطر. وقد أيد الدكتور عمر عبد العزيز عمر رأي الدكتورة رفلن في كتابه، تاريخ مصر الحديث والمعاصر 1517 — 1919م، ص. 293 مستبعداً الآراء التقليدية التي قيلت في هذا الصدد.

(1) شكرى، مرجع سابق، ص. 29 — 30.

(2) عمر، المرجع السابق، ص. 295.

(3) مارلو، مرجع سابق، ص. 69.

(4) H.A.B, Rivlin; Op, it., p. 368.

(5) عمر، المرجع السابق، ص. 296.

(6) شكرى، المرجع السابق، ص. 31 — 32.

(7) دياب، مرجع سابق، ص. 17.

وعباس باشا، إلى زيارة روبرت ستيفنسون⁽¹⁾ في خريف 1850، بهدف النزهة والسياحة، إلا أنّ الهدف الحقيقي تقديم المشورة إلى والي بشأن الخط الحديدي⁽²⁾، وإقناعه بعدم حفر القناة⁽³⁾، بحجة وجود فرق قدره 30 قدماً في مستوى البحرين الأحمر والمتوسط⁽⁴⁾ مؤكداً له أفضلية بدء الخط من الإسكندرية ثم إلى القاهرة⁽⁵⁾، ويبدو أن أسباباً عدة دفعت بريطانيا إلى هذا القرار، أولها: أن ستيفنسون كان يرى أنه إذا ربطت القاهرة بالإسكندرية بواسطة خط حديدي، فمن البديهي أن يتبعه إكمال الخط الحديدي وبناء آخر بين القاهرة والسويس⁽⁶⁾، وثانيها أن البدء بمد الخط من الإسكندرية يسهل نقل أدوات الإنشاء إلى داخل البلاد، أما خط السويس فيحتاج إلى نفقات أكثر لأنه يقتضي نقل أدوات الخط بواسطة النقل النهري⁽⁷⁾ وأخيراً.

نجحت الدعاية الفرنسية في تشويه مشروع الخط الحديدي بين القاهرة والسويس عندما وصفته بأنه يجسد الأنانية البريطانية لأنه يخدم أغراض بريطانيا، بينما لا يخدم مصر في شيء

(1) روبرت ستيفنسون 1218 — 1276هـ/1803 — 1859م، هو ابن جورج ستيفنسون أبرز الرواد في مجال الخطوط الحديدية. ولد روبرت ستيفنسون في ولنجتون Wellington بالقرب من نيو كاسل Newcastle. سافر روبرت إلى أمريكا ليعمل مهندساً للمناجم. ساعد والده في بناء قاطرة الصاروخ Rocket الشهيرة. اشتهر ستيفنسون بالجسور العظيمة التي قام ببنائها. وساهم في بناء خطوط حديدية في ألمانيا وسويسرا وكندا ومصر والهند. ثم صار مهتماً بالسياسة وأصبح عضواً في البرلمان في الفترة من عام 1847م إلى 1859م.

الموسوعة العربية العالمية، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، ج 23، الرياض، 1996، ج 12، ص 172؛ حسونة ، مرجع سابق، ص 98.

(2) كان ستيفنسون في السابق عضواً من أعضاء جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس وزار مصر أول مرة لدراسة مشروع القناة ولكنه تنازل عن الفكرة لصالح الخط بعد مكتبة توماس واجر الممسؤول عن مهمة تطوير الطريق البري في مصر له يستنكر عليه علاقته بمشروع القناة ويلج عليه بقبول فكرة الخط الحديدي بدلاً منه.

حسونة، مرجع سابق، ص 99؛ إلا أنه انسلك كغيره من البريطانيين عن الجمعية الذين أيدوا الدبلوماسية البريطانية في تنفيذ الخط الحديدي.

أحمد الشربيني، تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية التجارية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995، ص 192.

(3) حسونة ، المرجع السابق، ص 98.

(4) وقد علمت وزارة الخارجية البريطانية على إشاعة هذه الفكرة وترويجها. انظر

H. L. Hoskins; Op ,Cit ,.p.p. 330 – 301

(5) حسونة، المرجع السابق، ص 98 — 99.

وتدفع هذه المشورة التي تحولت فيها بريطانيا عن خططها الأولى ببناء خط حديد من القاهرة إلى السويس إلى خط من الإسكندرية إلى القاهرة إلى التساؤل، فالنقل النهري من الإسكندرية إلى القاهرة كان يتم بسهولة بغض النظر عن طول الوقت الذي تستغرقه الرحلة، هذا في الوقت الذي توجد فيه صعوبات في الطريق البري من القاهرة إلى السويس.

دياب، مرجع سابق، ص 17.

(6) L. wiener; Op, Cit., p. 64.

(7) ومن المعروف أن نهر النيل لا يصلح للملاحة إلا مدة خمسة أشهر، كما أن السفن النهرية التي تجري في عرضه لا يمكن أن تزيد حمولتها عن خمسين أو ستين طناً.

لأنه يمر ببقعة صحراوية جرداء، ولهذا تم تحويل الخطة البريطانية إلى مشروع خط حديدي يمر بأخصب مديريات مصر ويحقق الفائدة لمصر وبريطانيا معاً⁽¹⁾. وبعد مباحثات قصيرة، وافق عباس باشا على وجهة نظر المهندس روبرت ستيفنسون، وكلفه بدراسة المشروع دراسة وافية، وتقديم المقاييسات والرسوم، والوقوف على التكاليف التي يستلزمها تنفيذ المشروع⁽²⁾، وبعد أن اتخذ عباس باشا القرار، أكد للقنصل الفرنسي في مصر لينوان⁽³⁾

Le Nowane، أن إدارة الخط الحديدي وعبور المراسلات والبضائع في مصر ستظل تحت إشراف الحكومة المصرية، لكن هذه التأكيدات لم تكن كافية لإسكات القنصل الفرنسي عن معارضته على إنشاء الخط الحديدي⁽⁴⁾، كونه يعطي بريطانية فرصة السيطرة على الطرق التجارية التي تربطها بمستعمراتها في الشرق، وكان يعجب من عدم تدخل الباب العالي لمنع تنفيذ المشروع، كونه وحده الذي يملك حق الأمر بالتنفيذ⁽⁵⁾.

وعندما أبلغ رشيد باشا الصدر الأعظم خبر مشروع الخط الحديدي⁽⁶⁾، أرسل مبعوثاً إلى مصر لإبلاغ عباس وجوب التقدم بطلب رسمي للسلطان للسماح له في بناء الخط الحديدي⁽⁷⁾. وكان اعتراض عباس باشا أن محمد علي قد قام بإصلاحاته في مصر دون الحصول على موافقة الباب العالي، وهو مصمم على المضي في طريقه بل وأعلن عن عزمه على إرسال وزيره نوبار باشا⁽⁸⁾، إلى بريطانية مزوداً بكل السلطات لإبرام جميع العقود اللازمة لتوريد

(1) الجمل، مرجع سابق، ص32.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص99.

(3) لينوان 1800 — 1891، دبلوماسي فرنسي، عمل قنصلاً عاماً في مصر في الفترة من 1849 — 1852م. غادر مصر عام 1852م ليصبح سفيراً في ليما Lima عاصمة بيرو Peru وتقاعد عام 1862م.

Warren. R. Dawson And Eric P uphill, who Was Who in Egypt, London, The Egypt Exploration society, 1972 p. 173.

(4) L.Wiener; Op, Cit., P. 70.

(5) حسونة، المرجع السابق، ص100.

(6) عمر، مرجع سابق، ص297.

(7) H.A.B, Rivlin; Op, Cit. P. 369.

(8) نوبار باشا 1825 — 1899، أرمني الأصل، كان يجيد عدداً من اللغات وخاصة الفرنسية والتركية. كان يترحم تاريخ الثورة الفرنسية لمحمد علي، وأصبح كاتب أسرار إبراهيم باشا ثم عباس باشا ومديراً للخطوط الحديدية في عهد سعيد باشا. عينه إسماعيل باشا وزيراً في عام 1284هـ/1867م وعهد إليه النظر في المسائل السياسية والمالية وكان نوبار يمثل مصر في المؤتمرات في الخارج، وهو الذي كان يقوم بالمفاوضات الدولية العامة في عهد إسماعيل. استقال من منصبه في 25 صفر 1296هـ/1879م على أثر الأحداث التي رافقت الحركة الوطنية أواخر عهد إسماعيل باشا. عمر، المرجع السابق، ص298.

القضبان والعربات بإرشاد روبرت ستيفنسون⁽¹⁾. وقد حمل نوبار باشا بالفعل إلى لندن ال عقود الرسمية للتصديق عليها وللإشراف على شراء وشحن المهمات اللازمة⁽²⁾. واحتج رشيد باشا على هذا التصرف وهدد بأن يلجأ الباب العالي إلى الدول الكبرى الموقعة على تسوية عام 1841م إذا فشل في تأكيد حقه، وتدخل كاننج لمنع الباب العالي من اللجوء إلى هذا التصرف، وتعهده بأن يطلب من موري القنصل البريطاني في القاهرة إيقاف المشروع⁽³⁾. ولكنه في تعليماته إلى موري طلب حث عباس باشا ليتقدم بطلب رسمي للباب العالي للموافقة على إنشاء الخط الحديدي⁽⁴⁾.

وعندما تسلم مري خطاب كاننج احتج لدى بالمرستون وأعاد موري إلى الذاكرة بأنه في جميع أشغال محمد علي العامة، بما فيها القناطر، لم يجرؤ الباب العالي حتى على تقديم لوم أو عتاب، ولكن يبدو أن الباب العالي هذه المرة برأي موري تحركه غيرة فرنسا⁽⁵⁾، بالفعل كان لممثلي فرنسا في استانبول تأثير كبير على موقف الباب العالي⁽⁶⁾.

واتخذ بالمرستون موقفاً مؤيماً لموري، وأبلغ موزوروس بك Musurus Bey السفير العثماني في لندن، بأن حكومته ترى أن مبدأ ضرورة الحصول على إذن من السلطان، لا ينطبق إلا على المسائل التي يكون لها تأثير سياسي مهم على وضع مصر كجزء من الدولة العثمانية، ولكن يتعذر تطبيقه على مسائل الإصلاحات الداخلية البسيطة كإنشاء خط حديدي، والأمر مختلف بالنسبة لإنشاء قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، لأن هذا من شأنه أن يحدث تغييراً في أوضاع بعض الدول البحرية الأوروبية تجاه بعضها الآخر، ويحمل في طياته إمكانية حدوث نتائج سياسية مهمة ربما تؤثر على العلاقات الخارجية للدولة العثمانية⁽⁷⁾، غير أن عباس رأى

ساهم الأرمن في إدارة الخطوط الحديدية منذ إنشائها عام 1853، لاقى تعيين نوبار في عدة مناصب إرتياحاً شديداً من العثمانيين والأوروبيين كونه من الرعية العثمانية تلقى علومه في أوروبا، ونوبار باشا الخطوط الحديدية باستيراد آلات حديثة، حجم من تسلط الأجنبي على إدارة المصلحة، وقلل من استخدام السخرة، اكتسب نوبار احترام عمال الخطوط الإمام، مرجع سابق، ص 177، 190.

(1) مارلو، مرجع سابق، ص 71.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص 100.

(3) عمر، مرجع سابق، ص 298.

(4) H.A.B. Rivlin; Op, Cit., p. 369.

(5) مارلو، المرجع السابق، ص 27.

(6) ورد في تقارير السفير الفرنسي في استانبول لافاليت La Valette، أنه لم يترك أي فرصة تمر دون تحريض الحكومة العثمانية على معارضة المشروع. انظر عمر، المرجع السابق، ص 299.

(7) مارلو، المرجع السابق، ص 72 — 73.

أنه ليس من حسن السياسة أن يأخذ على عاتقه مثل هذا المشروع الكبير في الوقت الذي لا يزال ملتزماً فيه ببناء القناطر الخيرية - أقيمت عام 1826م - وبعض الأعمال الإنشائية التي بدأت في عهد جده محمد علي، مما قد يضر بمالية البلاد⁽¹⁾.

وهكذا تم توقيع العقد في 13 تموز 1851م، بحضور استيفان بك وزير خارجية مصر نيابة عن عباس باشا، كما وقعه بالنيابة عن روبرت ستيفنسون نائبه المهندس بورثويك Borthwick، ونصت شروط العقد على أن يتم إنجاز الخط الحديدي خلال ثلاث سنوات، وأن يكون ملكاً للحكومة المصرية، وهي التي تقوم بتشغيله، ويعهد إلى روبرت ستيفنسون تصميم وملاحظة هذا المشروع في كل الأعمال والمباني المختصة به، و مراقبة المهندسين والعمال المراد استخدامهم، على أن يقدم على نفقته للمهندسين الفنيين المهمات والآلات والعدد اللازمة، ويُعد مسؤولاً عن صلاحيتها، وقد أعفى ستيفنسون من تشييد الجسور اللازمة للعمل، وكان على الوالي دفع مبلغ 56.000 جنيه بريطاني منها مبلغ 6000 جنيه معجلاً والباقي على أقساط نصف سنوية كل قسط منها 8000 جنيه نظير ما تعهد به ستيفنسون، كما كان على الوالي أن يعد الأشخاص اللازمين للعمل ويقوم بإنشاء القناطر والجسور اللازمة⁽²⁾.

وقد دل توقيع عباس باشا للعقد مع روبرت ستيفنسون بدون انتظار الحصول على موافقة السلطان العثماني على ثقته بمساندة بريطانية له ومدى تأثيرها ونفوذها لدى السلطان العثماني⁽³⁾، وعدت الدول الأوروبية توقيع العقد بمثابة انتصا ر للنفوذ البريطاني على النفوذ الفرنسي⁽⁴⁾.

اتهمت فرنسا عباس باشا على وجه التحديد بأنه خاضع لنفوذ بريطانية وأنه يعتمد عليها في الانفصال عن السلطان بدليل أنه لم يستأذنه بأمر الخط الحديدي رغم أنه من الأمور المهمة التي يجب الاستئذان بشأنها قبل التنفيذ⁽⁵⁾، ولم ينجح عباس باشا في استرضاء السلطان بالرغم من إرساله مخطوط يخبره فيه بنبا توقيع العقد⁽⁶⁾، ودليل ذلك المذكرة جافة اللهجة التي بعثها الباب العالي إلى عباس معترضاً على هذه الخطوة، ومتهماً عباس بأنه يريد التخلص من السيادة

(1) حامد، مصر في القرن التاسع عشر، دار النهضة العربية، 1986، ص 126.

(2) وثيقة عقد الاتفاق بين عباس الأول وروبرت ستيفنسون لإنشاء أول خط حديدي في مصر بين القاهرة والسويس، بتاريخ 13 رمضان 1267هـ/12 يوليو 1851م، القاهرة، متحف الخطوط الحديدية، بدون رقم، انظر ملحق رقم 1.

(3) دياب، مرجع سابق، ص 20.

(4) مارلو، مرجع سابق، ص 74.

(5) الجمل، مرجع سابق، ص 32.

(6) عمر، مرجع سابق، ص 300.

العثمانية وإعلان الاستقلال⁽¹⁾، وهنا بات على الساسة البريطانيين السعي بين الطرفين للخروج من هذا المأزق، من أجل الحصول على فرمان من السلطان العثماني ببناء الخط الحديدي لكي يضيف على المشروع الشرعية اللازمة بحيث لا تترك لأية دولة أوروبية وبخاصة فرنسا فرصة وضع العراقيل التي يمكن أن تعطل المشروع⁽²⁾، فعملت على التوفيق بين وجهات النظر المتعارضة، ونصحت الحكومة البريطانية عباس باشا بالحصول على تصريح من الباب العالي لبناء الخط الحديدي⁽³⁾. فكتب عباس باشا إلى السلطان خطاباً مفعماً بالاحترام يسأله الإذن ببناء الخط الحديدي⁽⁴⁾، وكان لتدخل السفير البريطاني ستراتفورد كاننج في الآستانة أثره في صدور فرمان عثماني في تشرين الأول 1851م⁽⁵⁾، تضمن بعض الشروط التي رآها السلطان ضرورية قبل البدء بإنشاء الخط الحديدي، وفحواها أن لا يُعهد بإنشاء الخط الحديدي إلى شركات أجنبية وأن لا يسخر الأهالي في بنائها، وأن لا تفرض ضرائب جديدة، أو تعقد قروض أجنبية بسببها، وأن يُخصص للإنفاق عليها فائض الإيرادات، بعد تأدية الجزية السنوية ودفع نفقات الإدارة الداخلية العادية⁽⁶⁾، وقد أضفى صدور فرمان من جانب السلطان الشرعية على هذا المشروع⁽⁷⁾.

بدأ العمل في الخط الحديدي في أول أيلول 1851م⁽⁸⁾، حين وقف ستيفنسون، ومعه طائفة من المهندسين الإنجليز، تحيط بهم جموع العمال والفلاحين، وضرب بيده المعول، إيذاناً ببدء

(1) شكري، مرجع سابق، ص 34 — 35.

(2) دياب، المرجع السابق، ص 35.

(3) شكري، المرجع السابق، ص 35.

(4) عباس، مرجع سابق، ص 128.

(5) دياب، المرجع السابق، ص 20.

(6) شكري، مرجع سابق، ص 35.

(7) وبعد أن انتهت مشكلة الخط الحديدي أستؤنفت المفاوضات الخاصة بتطبيق التنظيمات في مصر، وكانت هذه المفاوضات قد توقفت بسبب الصراع بين عباس والسلطان حول بناء الخط الحديدي. وكان عباس قد رفض تنفيذ مطلب السلطان بخصوص سحب «حق الإعدام» إلا إذا عدل بما يلائم مركز مصر. وفي شوال 1268هـ/يولية 1852م أصدر السلطان فرماناً إلى عباس يقضي بترك حق القصاص من غير موافقة الباب العالي لعباس، على أن يكتفي بإرسال إعلام شرعي بهذه الأحكام ومحاضرها بعد تنفيذ الحكم إلى الآستانة، وذلك لمدة سبع سنوات، أما فيما يتعلق بإشراف الباب العالي المباشر على شؤون الإدارة، فإن ذلك لم يتحقق، وظل عباس محتفظاً بكل سلطاته الداخلية كاملة. ولم تلبث أن تحسنت العلاقات بين السلطان وعباس باشا.

عمر، مرجع سابق، ص 308 — 309؛ وأنظر أيضاً، عباس، مرجع سابق، ص 128

(8) حسين محمد حميدة ومحمد توفيق سالم، هندسة الخطوط الحديدية، جزءان، منشأة المعارف، الإسكندرية، د. ت، ج 1، ص 15.

العمل⁽¹⁾، وكان أمام روبرت ستيفنسون لمد الخط الحديدي من الإسكندرية إلى القاهرة، خياران أولهما اجتياز الصحراء من ناحية وادي النطرون، وثانيهما اخترق أراضي الدلتا، ورغم صعوبة الطريق الثاني لقطعه النيل مرتين في كل من فرعي رشيد ودمياط، إلا أن ستيفنسون اختار الطريق الثاني⁽²⁾، الذي يسير من الإسكندرية لمسافة 105 كم ليصل إلى الشاطئ الغربي للنيل عند فرع رشيد ليعبره على معدية بخارية إلى كفر الزيات، ومن هناك يسير لمسافة 18 كم إلى طنطا، ومن طنطا يستمر في السير حتى يعبر التربة عند بركة السبع على جسر معدني، ويصل بعد 42 كم من إلى الشاطئ الشرقي لفرع دمياط فيعبره على جسر معدني إلى بنها، ومن بنها يستمر لمسافة 45 كم إلى القاهرة، ويكون إجمالي الخط 210 كم⁽³⁾.

وهنا أعرب القنصل الفرنسي انتقاده لهذا الخط بحجة أن أمامه عوائق وصعوبات تكلف أكثر من تكلفة الخط الحديدي نفسه وتؤخر تنفيذه على الوجه الأكمل⁽⁴⁾.

ولم يلق هذا الانتقاد صدًى يذكر لأن الهدف الذي حرصت بريطانيا على تأكيده هو أن إنشاء الخط لن يقتصر على تقريب المسافة بين الإسكندرية والقاهرة بل المهم أن يمر الخط بالعواصم والمدن⁽⁵⁾، لأنه لو كان الهدف تقصير المسافة بين الإسكندرية والقاهرة لاختير الطريق الصحراوي⁽⁶⁾، بدلاً من الطريق الذي يمر بالدلتا وتعترضه الكثير من الترع والقنوات ويحتاج إلى إنشاء الجسور والقنوات⁽⁷⁾.

تقدمت الأعمال في إنشاء الخط الحديدي تقدماً ملموساً، وكان المهندسون يجتهدون لفحص طبيعة الأرض وتقدير قوة احتمال الجسور خصوصاً عند هطول الأمطار، وذلك قبل الشروع

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 109.

(2) L.Wiener; Op, Cit., p. 71.

(3) دياب، مرجع سابق، ص 21.

(4) L.Wiener; Op, Cit., P. 71.

(5) حسونة، مرجع سابق، ص 111.

(6) اصطدم اقتراح الخط الحديدي عبر الصحراء بمعوقات أهمها عدم توافر المياه العذبة على طول الطريق مما يؤدي إلى صعوبة العمل بالإضافة إلى وجود الرمال المتحركة ووعورة الطريق وفي النهاية مال الرأي نحو مد الخط الحديدي من الإسكندرية إلى القاهرة وذلك لتسهيل نقل المهمات، لأن مد الخط مباشرة إلى السويس يتطلب مشقة بالغة في نقل مواد الإنشاء.

لهيطة، مرجع سابق، ص 156 .

(7) دياب، المرجع السابق، ص 22.

في وضع القضبان⁽¹⁾. وكان عباس باشا على استعداد لدفع ضعف المبالغ المقررة مقابل إتمام الخط الحديدي خلال عامين عوضاً عن ثلاثة⁽²⁾.

حرص عباس باشا على مقابلة المهندسين والمقاولين بنفسه، ولكنه لم يشأ التدخل في الأعمال الفنية التي يضطلع بها المهندسون الإنجليز، وذلك ليحتفظ بحق الرجوع عليهم بالتعويض في حالة الضرر⁽³⁾.

حرصت بريطانيا في تلك الفترة على إثبات حسن نواياها، لذلك رأيت أن يخرق الخط المناطق المأهولة بالسكان من الإسكندرية إلى القاهرة والمرور على فرعي النيل وإنشاء الجسور بالرغم من تكاليف نفقاتها الباهظة⁽⁴⁾، وبذلك أعطت انطباعاً على أنها ليست المستفيد الوحيد من الخط، بل استطاعت أن تقضي على المعارضين للمشروع، ونُظر إلى الخط في حينه على أنه وسيلة لربط المراكز الإدارية والتجارية في الدلتا.

وعلى ذلك مد الخط في شهر أيلول 1851م على أن يكون خطاً مفرداً بعرض 1.435 متراً وتم تعيين روبرت ستيفنسون كبيراً للمهندسين يعاونه 18 مهندساً بريطانياً يتولى أحدهم تدريب السائقين على القيادة، وكانت هذه أول سكة حديد في الشرق تنفذ بإشراف بريطاني⁽⁵⁾.

استغرق إنشاؤه خمس سنوات بدلاً من ثلاث نظراً للمصاعب - المناخ، والتضاريس - التي واجهت القائمين على الإنشاء⁽⁶⁾، ولم ينفذ منه في عهد عباس باشا إلا الجزء الذي ينتهي عند كفر كفر الزيات⁽⁷⁾، وقد اختير منزل المواتن المصري القبطي تادرس بطرس شلبي من كبار موظفي الخطوط الحديد بالأزبكية ليكون مكتباً للمدير العام، وذلك قبل إنشاء مبنى محطة القاهرة القديمة⁽⁸⁾ في شهر حزيران 1854م الاحتفال بافتتاح جزء من الخط ينتهي عند كفر العيس الواقعة على الشاطئ الغربي لفرع نهر النيل الأيسر فرع رشيد بالقرب من كفر الزيات حيث كان لابد من عبور النيل لاستئناف السفر إلى القاهرة، وفيما بعد تم العمل على مد الخط

(1) حسونة، المرجع السابق، ص 113.

(2) L.Wiener; Op, Cit., P. 72

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 112.

(4) منسي، مرجع سابق، ص 150 .

(5) Dicey, E,C,B, the story of the khedivate, London, 1902. p.21 .

(6) لهيطة، مرجع سابق، ص 157 .

(7) L, Wiener, Op, Cit., p. 84.

(8) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 130 .

ليصل من القاهرة إلى الإسكندرية ⁽¹⁾، وبعد مرور عامين تم افتتاح الخط بأكمله بطول 210 كيلومترات ⁽²⁾.

افتتح الخط رسمياً في كانون الثا ني 1856م، وكان هذا الخط أول الخطوط الحديدية في مصر والقارة الإفريقية ⁽³⁾، بل إنه كان من أوائل الخطوط الحديدية في العالم ⁽⁴⁾. وبذلك تم ربط الإسكندرية على ساحل البحر المتوسط بمدينة السويس على ساحل البحر الأحمر وأصبحت مصر أول من استخدم الخطوط الحديدية في قارة أفريقيا وإحدى الدول العشر الأولى في العالم التي استخدمت هذه الخطوط الحديدية وبذلك تم ربط الهند بأوروبا، كما كانت فكرة هذا الخط هي أساس قيام مصلحة سكك حديد الحكومة، بلغت تكاليف الميل الواحد 6 آلاف جنيه يدخل في ذلك العربات، وبعد إنشاء جسر بنها ⁽⁵⁾ زادت تكاليف الميل الواحد إلى 11 ألف جنيه وذلك لأن التصميم الأول الذي وضع في عام 1850-1851م كان مخططاً له أن يجتاز الخط الحديدي نهر النيل فوق القناطر الخيرية ⁽⁶⁾.

ولاشك أن تلك التكلفة القليلة ترجع إلى رخص العمالة المصرية التي استخدمت في هذا العمل وقد أجمعت المراجع على أن إجمالي تكاليف هذا الخط بلغت 1.5 مليون جنيه ⁽⁷⁾، قسمت المسافة على هذا الخط إلى اثنتي عشرة محطة وهي الإسكندرية، كفر الدوار، أبو حمص،

(1) وزارة المواصلات، بمناسبة عقد الاجتماع الثاني عشر للسكك الحديدية بالقاهرة، مطبعة سكك حديد الحكومة المصرية، دت، ص 26.

(2) عبد العزيز المهني، اقتصاديات النقل، مطبعة، الاعتماد، القاهرة، 1936، ص 111.

(3) Agrton, F, Railways In Egypt, Communication with India, London, 1857. , p. 23

(4) فاطمة علم الدين، تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1989، ص 53.

(5) عندما شرع في مد الخط من الإسكندرية إلى القاهرة كان لابد من إقامة جسرين على كل من فرعي رشيد ودمياط لتسهيل ارتباط الخطوط الحديدية ببعضها ولما كان إنشاء الجسرين يتطلب وقتاً طويلاً رأى المشرفين أن تقل القطارات عبر النيل بواسطة ناقلتين إحداهما في كفر الزيات والأخرى بنها إلى أن يتوفر المال اللازم لإنشاء الجسرين المطلوبين، وقد بدأ بتشيد أول هذين الجسرين في بنها خلال عام 1854م ورسم روبرت ستيفنسون بنفسه تصميماته فسجل بعمله حدثاً عظيماً إلى جانب القطارات التي تعبر الطريق من الإسكندرية إلى القاهرة، كان جسر بنها أعجوبة الصناعة في عصره وقد عهد ستيفنسون إلى مصانع جريسيل بلندن في أمر صنعه تحت إشراف كبير المهندسين جيمس ويلسون الذي سبق أن قام برسم آلات القسم المتحرك لجسر بركة السبع، وبلغ طول الكوبري نحو 264 متر واستخدم نحو 80 طناً من الحديد في صنع الخ لقتين العليا والسفلى وأقيم على الجانبين حواجز من الحديد المنقوش وممر للعابرين على أقدامهم وكان يركز على أعمدة مصنوعة من علب إسطوانية الشكل أما الهيكل المعدني فمصنوع من كمر حديدية على شكل أسطواني وعجلات إدارة هذا الجزء مركبة في مكان خفي وموضوعة بحيث يسهل على اثنين من العمال فتحه وإغلاقه أما جسر بركة السبع فقد شرع في إنشائه في مايو عام 1853 وافتتح للركاب في أكتوبر عام 1855.

(6) مجلة السياسة، نبذة في تاريخ سكك حديد الحكومة المصرية، العام الأولى، العدد الثالث، القاهرة، 1932، ص 20، 21

(7) عبد الله، مرجع سابق، ص 337؛ لهيطة، مرجع سابق، ص 208.

دمنهور، إيتاي البارود، كفر الزيات، طنطا، بركة السبع، بنها، طوخ، قليوب، القاهرة⁽¹⁾، ومما تجدر الإشارة إليه هنا بخصوص إنشاء هذا الخط، إن نسبة كبيرة من أعماله وخاصة الأعمال الفنية، قد قام بها العمال الأجانب، كون هذه الأعمال جديدة على المصريين وليس لهم بها أية خبرة، فالثابت أيضاً أنه تم استخدام المهندسين المصريين إلى جانب المهندسين الأجانب ومن هؤلاء المهندسين سلامة باشا وإبراهيم باشا وثابت باشا ومظهر باشا وبهجت باشا⁽²⁾.

ويقدر البعض عدد العمال الذين استخدموا في إنشاء هذا الخط بحوالي 24000 عامل⁽³⁾، هذا بخلاف الجنود الإمدادية⁽⁴⁾، وبالنسبة لطبيعة العمل في هذا الخط فإنه كان يتم استخدام العمال في ظروف سيئة مما جعل البعض يشير إلى أن أعمال الخطوط الحديدية كان عبئاً ثقيلاً على الفلاح المصري شأنها في ذلك شأن جميع أنواع المنافع العامة⁽⁵⁾.

واستوردت مصلحة الخطوط الحديد قاطرات عدة، قام بصنعها مهندسون من أربعة بلدان مختلفة (بريطانيون وفرنسيون وبلجيكيون وألمان) وروعت في اختيارها الاعتبارات السياسية أكثر من الاعتبارات الفنية، وقد كان الاتصال بين جزأي الخط يتم بمعدية تعبر النيل عند كفر الزيات إلى أن بنيت قنطرة على النيل، وتم الوصل بين فرعي النيل بواسطة منشآت ثابتة حازت رضا الفنيين لخفتها وبساطة تركيبها⁽⁶⁾.

استخدمت في بادئ الأمر زوارق بخارية لفقل الركاب والبضائع بين بلدة كفر العيس وكفر الزيات ثم استبدلت بناقلة بخارية استحضرت من بريطانية وبلغ طولها 24 متراً وعرضها 18 متراً، تدار بواسطة آلتين أفقيتين قوة خمسة عشر حصاناً بحيث كانت تعبر النيل في ست دقائق، أما الجزء الأوسط منها فهو عبارة عن مستطيل متوازي الأضلاع تحمله حمالتان بها لوابل لرفعها وخفضها وضبط مستواها حسب منسوب ارتفاع المياه مدة الفيضان، وركب على سطح الناقل شريط حديدي مزدوج يلتصق طرفه بأحد الشاطئين وترتبط قضبانها بالخط الطوالي ثم

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 117

(2) الرفاعي، مصدر سابق، ص 20 .

(3) m. A. O. Omar, The cover and construction of the first Egyptian railway 1851- 1858 Bulletin of the faculty of arts, Alexandria university, v,I 1982- p. 13.

(4) الجنود الإمدادية، هم الذين أعطوا تذاكر استيداع وأرسلوا إلى بلادهم وكان الجندي يحول إلى الاستيداع في حالات منها اللجوء إلى تخفيض إعداد الجندين .

(5) Omar, Op, Cit., p. 1 .

(6) سكك حديد مصر، مرجع سابق، ص 32.

تنتقل العربات على القضبان ويتم تلجيم العجلات بخوابير خشبية خوفاً من سقوطها في النيل⁽¹⁾.

وبموت عباس باشا الأول أُلقيت مسؤولية إتمام الخط الحديدي بين القاهرة والإسكندرية⁽²⁾، على عاتق محمد سعيد باشا⁽³⁾ 1854 - 1863م الذي تميز عهده بالعودة إلى تحديث مصر⁽⁴⁾. المرحلة الثالثة لدخول الخطوط الحديدية إلى مصر 1854 - 1863م: اتجه محمد سعيد باشا نحو التغريب⁽⁵⁾، فأحب الأجانب وبخاصة الفرنسيين وخالطهم، ومال إلى حياة الترف والبذخ والعظمة⁽⁶⁾، وطالب منذ بداية حكمه بعودة من طرد من الفرنسيين في عهد سلفه⁽⁷⁾، وفي المقابل الحد من استقدام المستشارين البريطانيين، لذلك شهدت فترة حكم سعيد باشا تراجعاً في العلاقات المصرية البريطانية، إلا أن المصالح البريطانية لم تتضرر⁽⁸⁾، بل ظلت محمية من قبل الباب العالي، نظراً لوجود تحالف بريطاني عثماني لمواجهة القوة الروسية⁽⁹⁾، ومع أن العمل في مد الخط الحديدي قد تأخر بسبب ميل سعيد باشا للفرنسيين، وإحياء مشروع قناة السويس، إلا أن المقاولين استطاعوا الحصول على مدد مالي من البيوت المالية في لندن قدر بـ 200.000 جنيه⁽¹⁰⁾، واستؤنف العمل مجدداً في إنشاء الخط حتى وصل بين القاهرة والإسكندرية عام 1856⁽¹¹⁾.

إلا أن هذا الخط أهمل فيما بعد نتيجة للبدء بتنفيذ مشروع قناة السويس التي انفردت بأهمية استعادة مركز مصر الاقتصادي الذي كان لها قبل الكشف عن طريق رأس الرجاء الصالح،

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 121-122.

(2) مارلو، مرجع سابق، ص 76.

(3) الخديوي سعيد، سعيد باشا حكم مصر من 1854 إلى 1863 تحت حكم الإمبراطورية العثمانية اسماً كان الابن الرابع لحمد علي و ذو نزعة غربية حيث تلقى تعليمه في باريس. من أقواله «أمة جاهلة أسلس قيادة من أمة متعلمة» وقال وقال ذلك بعد إغلاق المدارس العليا الكليات التي أنشأها والده. أسس البنك المصري في 1854 م.

<http://ar.wikipedia.org/wiki>

(4) محمد عدنان مراد، بريطانيا والعرب، تاريخ الاستعمار البريطاني في الوطن العربي، دمشق، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، 1989م، ص 127.

(5) هرشلاغ، مرجع سابق، ص 129.

(6) عبد الله، مرجع سابق، ص 421 - 422.

(7) H. L. oskins,; Op, Cit. P. 302.

(8) L. Wiener Op, Cit. P. 74.

(9) H. L. oskins,; Op, cit. P.p. 302 - 303.

(10) L. Wiener, Op, Cit. P. 73.

(11) اشتغلت العساكر البحرية في مد هذا الخط، فتعطلت حركة السفن ودور صناعتها وانحطت البحرية المصرية مانسفيلد، مرجع سابق، ص 81.

لذلك كان الطبيعي أن تعمل الحكومة البريطانية جاهدة بعد انتهاء خط الإسكندرية – القاهرة على بناء خط من القاهرة إلى السويس⁽¹⁾ ولذلك أخذت تحت محمد سعيد باشا على تنفيذه، ولقد بدأ بناء هذا الخط في عام 1856م وانتهى العمل فيه في عام 1858م⁽²⁾.

ويُعدّ الوقت الذي استغرقه تنفيذ هذا الخط زمناً قياسيًّا ولاشك أن السبب في سرعة إنجازه يرجع إلى رغبة محمد سعيد باشا في إتمامه في أسرع وقت ممكن، ويتضح ذلك من خلال متابعته لنظام العمل وصدور أوامره إلى ناظر الداخلية بعدم تسريح العمال الذين يشتغلون في أعمال الخطوط في شهر رمضان⁽³⁾ نيسان 1856 م، وبطلبه إعداد العمال اللازمين لتسوية الطريق بين مصر والسويس⁽⁴⁾، كذلك كان هناك اهتمام بريطاني مكثف حول إتمام المشروع، يتضح ذلك من خلال تتبع الوثائق البريطانية، التي تشير إلى إرسال القنصل البريطاني خطاباً إلى نوبار باشا يعلمه فيه أن إنشاء الخط لا يسير بطريقة جيدة، وهذا يدل على تتبع الخارجية البريطانية كافة مجريات إنشاء الخط، لأهميته الكبيرة بالنسبة لبريطانيا⁽⁵⁾، بالإضافة إلى الفائدة التي حصلت عليها مصر أيضاً⁽⁶⁾، فاستمر في بناء شبكة من الخطوط الحديدية داخل البلاد حتى بلغ مجموع ما أنشئ في تلك الفترة 490 كم⁽⁷⁾، ومن الملفت للنظر ازدياد إنشاء الخطوط الحديدية⁽⁸⁾، كونها درت على البلاد دخلاً ثابتاً مما أدى إلى تعميمها في مختلف أنحاء القطر⁽⁹⁾، لتصل عائداتها ابتداء من عام 1861م إلى 190.000 جنيه رغم سوء إدارة الحكومة المصرية لها⁽¹⁰⁾ وذلك حسب تقدير القنصل البريطاني⁽¹¹⁾ كالكون Calquhou ، وهذا المبلغ ليس

(1) F. O. 78 /1401 ,No .57 John Creen to the Earl of Malesbury, Alexandria, 15 April, 1858.

(2) مارلو ، مرجع سابق، ص 78 .

(3) تعطل جميع المصالح الحكومية في هذا الشهر ما عدا الضابطية والجمركية .

(4) محافظ الداخلية، محفظة 1 أوامر تركي، رقم 99 بتاريخ 23 من شعبان 1273 نيسان 1856 إلى ناظر الداخلية.

(5) F. O, 78 / 1402, No . 196 John Creen to the Earl Of Malmesbury, Alexandria, 5 December 1858 .

(6) وإلى ذلك يشير علي مبارك في "زمن سعيد باشا أنشئت الخطوط الحديد من القاهرة إلى السويس وجرى عليها الوابور فاتبعها التجار والسائحون وازدادت حركة المرور بالطريق البري زيادة كبيرة، واستعملت محطات الخطوط الحديد وبهذه الوسائل ازداد ورود التجارة على ميناء السويس وكثر التردد عليها والسكن فيها". علي مبارك، الخطط التوفيقية لمصر ومدنها وبلادها الشهيرة، 14 ج، الهيئة العامة المصرية للكتاب، القاهرة ، 1994، ج12، ص 71 .

(7) Wiener, L , Op, Cit., P . 38 .

(8) M . Rifat, op . Cit., p . 96 .

(9) لهيطة، مرجع سابق، ص 234 .

(10) مارلو ، المرجع السابق، ص86.

(11) مارلو ، المرجع نفسه، ص 81 .

باليسير، إذا ما وضع في الاعتبار أن إجمالي إيراد مصر حتى قرب نهاية حكم محمد سعيد باشا لم يزد عن ثلاثة ملايين جنيه إلا قليلاً⁽¹⁾، لذلك حرص على عدم التنازل عن إدارتها للشركات الأجنبية الطامعة فيها، و يوضح ذلك ما كتبه كالكون Calquhoun إلى المستشار البريطاني رسل Russel يشير فيه إلى أن شركة بريطانية عرضت على سعيد باشا، مليون جنيه إسترليني، على أن تتولى الإشراف على إدارة الخط الحديدي من الإسكندرية إلى السويس، ولكن الوالي رفض العرض سواء بالتخلي عن إدارة الخطوط⁽²⁾، أو تأجير خط الإسكندرية السويس لشركة بريطانية لمدة عشر سنوات⁽³⁾.

وهكذا تم تحت إشراف سعيد باشا والي مصر إنشاء خط رئيس، والعمل على بناء بعض الخطوط الفرعية أدت إلى ربط عواصم المديريات وخدمة المناطق الزراعية والتجارية . أدى ازدياد النفوذ الفرنسي في مصر في عهد سعيد باشا إلى عودة مشروع قناة السويس إلى الظهور، بإلحاح فرديناند ديليسبس⁽⁴⁾ De lesseps الصديق المقرب لسعيد باشا، حيث لم يجد صعوبة في التأثير عليه⁽⁵⁾، وتم توقيع عقد الامتياز في 30 تشرين ثاني عام 1854م⁽⁶⁾. عادت المعارضة البريطانية للظهور خوفاً من ازدياد النفوذ الفرنسي في مصر من جهة، وخوفاً من خسارة الخط الحديدي الذي كان يؤمل أن يصبح الطريق الرئيسي بين الشرق والغرب⁽⁷⁾، وعاد بروس القنصل البريطاني في مصر إلحاحه على سعيد باشا إنهاء مد خط حديد الإسكندرية - القاهرة إلى السويس، مع إقناعه بضرورة رفض مشروع القناة⁽⁸⁾، بحجة أن

(1) أحمد صادق موسى، تاريخ الدين العام المالي والسياسي، نشأته وتطوره منذ عهد الخديوي إسماعيل حتى الوقت الحاضر ، د،م، القاهرة، 1944، ص 90 .

(2) F. o. 78/ 1523, No . 131 Colquhoun to lord johon russel, Alxandria, 13 September, 1860.

(3) F.o . 78 / 1523, No . 28, F.o to Colquhoun, 20 September, 1860 .

(4) فرديناند ديليسبس، ولد في فرساي 19 نوفمبر 1805م، شغل والده ماثيو دي لسيس Mathieu De lesseps منصب قوميسيراً عاماً لفرنسا في مصر خلال وجود الحملة الفرنسية في مصر، وفيما بعد عام 1801م بقي ماثيو يؤدي وظيفة القنصل الفرنسي في مصر. كسب ثقة محمد علي باشا وصدافته. أما فرديناند فقد عين وهو في الثانية والعشرين من حياته نائب قنصل في البرتغال لمدة عامين، ثم أرسل إلى تونس ليشغل مع والده في قنصلية واحدة . وفي عام 1832م تم تعيينه نائب قنصل بمدينة الإسكندرية وقد ظفر فرديناند بعطف محمد علي باشا الذي كان يبدي صداقته لفرنسا . ولما شب محمد سعيد باشا، عهد محمد علي إلى فرديناند بالاعتناء به وتعليمه ركوب الجياد وممارسة التمارين الرياضية فنشأت بينهما صداقة قوية.

الحفناوي، مرجع سابق، ص 103 — 116.

(5) رفعت بك، مرجع سابق، ص 136.

(6) محمد طلعت حرب، قناة السويس، مطبعة الجريدة، القاهرة، 1910م، ص 31.

(7) مراد، مرجع سابق، ص 128.

(8) S.Khairallah, Op, Cit., p.109

الخط الحديدي سوف يكون تحت السيطرة المصرية، بينما تكون القناة مضيّقاً تحت النفوذ الفرنسي⁽¹⁾، إلا أن بروس لم يفلح في تحويل سعيد باشا عن رأيه رغم تحذيره بعدم موافقة الحكومة البريطانية على مشروع القناة لكونه مشروعاً خيالياً⁽²⁾، وقد بذل السفير البريطاني ستراتفورد كاننج قصارى جهده في التأثير على القوى الرئيسة في الحكومة العثمانية، وتجلت نتائج مساعيه في تلك الرسالة السرية التي بعث بها الصدر الأعظم رشيد باشا إلى سعيد باشا في شباط 1855م مبيناً فيها مزايا بناء الخط الحديدي لمصر، كونه أقل تكلفة من القناة، ونظراً لأن رشيد باشا لا ينصح بعمل المشروعين سوياً، يرى وجوب التخلي عن مشروع القناة⁽³⁾. ويبدو أن حالة الوفاق التي كانت تسود العلاقات الفرنسية الب - ريطانية خلال هذه الفترة، وضعت حداً لما يوجب النفور في العلاقات بين الدولتين⁽⁴⁾، فلم تشأ الحكومة البريطانية تقديم إنذار لسعيد باشا ضد مشروع القناة حتى لا يؤثر ذلك على علاقاتها الطيبة مع فرنسا⁽⁵⁾. ولكنها أخذت تعمل سراً لإحباط المشروع في كل من الأستانة والقاهرة⁽⁶⁾، حيث بدأت مساعيها لعرقله المشروع لدى الباب العالي صاحب السيادة الرسمية في مصر، والذي يملك الموافقة النهائية على منح الامتياز⁽⁷⁾.

وكان على سعيد باشا أن يضع حداً لمعارضة بريطانية لمشروع القناة، فمنح ستيفنسون عقد خط القاهرة - السويس⁽⁸⁾ في أيار 1855م، وعقد اتفاقاً مع شركة بريجز⁽⁹⁾ Briggess البريطانية

(1) L.Wiener, Op, Cit., p.74.

(2) محمد مصطفى صفوت، بريطانية وقناة السويس 1854 — 1951م، مطبعة رمسيس، الإسكندرية، 1952م، ص38 — 39.

(3) H. L.oskins, Op, Cit. P.p307 — 308.

(4) كانت القوات الفرنسية البريطانية تحارب كثفاً لكثف في حرب القرم 1854 — 1856م مع الدولة العثمانية ضد روسيا.

(5) عمر، مرجع سابق، ص322.

(6) حرب، المصدر السابق، ص38.

(7) صفوت، المرجع السابق، ص20.

(8) وبعد أن منح ستيفنسون امتياز خط حديد القاهرة — السويس ، رفعت عائلة جالواي دعوى تطلب تعويضاً من الحكومة المصرية، على أساس أن شركة جالواي قد حصلت على امتياز لبناء الخط من محمد علي . وبناء على تدخل القنصل البريطاني في مصر بروس حصلت شركة جالواي على تعويض قدره 110.000 جنيه بريطاني، وفضلاً عن ذلك تلقت عائلة جالواي أمر توريد مهمات للخط الحديدي بمبلغ 100.000 جنيه بريطاني. مارلو، مرجع سابق، ص95.

(9) خلال الحروب النابليونية، أدت الحاجة إلى توفير المؤن لقوات الحملات المختلفة التي ترسل إلى البحر المتوسط، بالحكومة البريطانية إلى تعيين وكلاء تجاريين لها في مصر لشراء القمح ، وبعد انتهاء الحرب بقي عدد الوكلاء التجاريين الإنجليز في مصر للتجارة لحسابهم الخاص. وكانت إحدى تلك الشركات التجارية البريطانية الأولى هي شركة بريجز وتيريرين

على توريد القضبان اللازمة⁽¹⁾، وبعث سعيد باشا في 2 كانون أول 1855م كتاب مجاملة إلى الباب العالي بسط فيه مشروع قناة السويس طالباً موافقة الدولة العثمانية على التصديق على إنفاذ العمل، وأشار سعيد باشا إلى موافقته على إنشاء الخط الحديدي بين القاهرة والسويس وهو المشروع الذي تلح بريطانيا في طلبه منذ عهد محمد علي ولم يغفل سعيد باشا في رسالته تلك بيان سوء الحالة المادية التي ترك عباس مصر عليها، وتفكيره في وسائل لجلب الأموال من أوروبا لعمل مشروعات مفيدة في مصر مثل مشروع اتصال البحرين الأحمر والأبيض المتوسط⁽²⁾.

تم تدبير الاعتمادات الضرورية بشكل رئيسي من أرباح إدارة النقل⁽³⁾، ويعود السبب في سرعة تنفيذ الخط إلى رغبة الحكومة البريطانية الانتهاء من الخط بأسرع وقت ممكن، ويتضح ذلك من خلال تتبع الرسائل المتبادلة من أجل متابعة بناء الخط الحديدي مرحلة بمرحلة، كما أن سعيد باشا من جهته كان حريصاً على إتمام المشروع والانتهاء منه في أقرب وقت ممكن، ويتضح ذلك من خلال متابعته لنظام العمل والعمال ومع ذلك، فقد اتهم الإنجليز سعيد باشا بإصداره الأوامر الخفية لعرقلة العمل في الخط لخدمة المصالح الفرنسية التي ترمي إلى تنفيذ مشروع حفر القناة⁽⁴⁾.

تم افتتاح خط القاهرة - السويس بعد مرور عامين من بدء العمل، وانتعشت حركة العمران في السويس وكثر ورود السفن إليها، وزاد دخل الدولة السنوي نتيجة لاستغلال الخطين الإسكندرية - القاهرة - السويس⁽⁵⁾.

Brigges and Thurburn وكان أحد أطرافها ويدعى صمويل بريجز Samauel Brigges قد عين وكيلاً قنصياً لإنجلترا في الإسكندرية عام 1803م ثم غادر الإسكندرية مع حملة فريزر الفاشلة عام 1807م. وبعد انتهاء الحروب النابليونية عاد إلى الإسكندرية ليقوم مشروعاً لحسابه الخاص مع روبرت تيربيرن Robert Thurburn حيث استطاعت شركتهما أن تكون ثروة كبيرة من تصدير القطن المصري. وفي منتصف عام 1820م أقام صمويل بريجز في إنجلترا تاركاً الطرف المصري من التجارة في يد روبرت تيربيرن، وأصبح وكيل محمد علي في لندن. وبهذه الصفة كان يقوم بشراء احتياجات الحكومة المصرية من المعدات العسكرية وغيرها من إنجلترا، ويقضي بعض المهام السياسية، ويعمل كهمزة وصل غير رسمية بين الوالي والحكومة البريطانية.

مارلو، المرجع السابق، ص 27-29.

(1) حرب، مصدر سابق، ص 50.

(2) حرب، المصدر نفسه، ص 35 - 36.

(3) مارلو، مرجع سابق، ص 78.

(4) حسونة، مرجع سابق، ص 135.

(5) الصياد، مرجع سابق، ص 39.

عمت الخطوط الحديدية منطقة الدلتا ، ووضعت رسومات لتوصيل الخطوط الحديدية إلى الوجه القبلي لإنشاء خط حديدي بولاق - بني سويف على الشاطئ الغربي للنيل⁽¹⁾، وأهمل المشروع لنقص الدعم المالي من خزانة الدولة، ومع كل العوائق المالية إلا أن إدارة الخطوط الحديدية عملت على إنشاء الأعمال المصاحبة للخطوط من الجسور والقناطر والمحطات على طول الخطوط الحديدية. فمرور خط الإسكندرية- القاهرة في قلب الدلتا المصرية على فرعي النيل رشيد ودمياط وما يعترضه من الترعرع والقنوات التي تخدم الزراعة المصرية، يوجب بناء بعض الجسور كي تمر القطارات فوقها ففي بداية إنشاء الخطوط الحديدية استخدمت (معدية) ناقلة لنقل القطار وعرباته بين شاطئ النيل ولكن عدل عن استخدامها لانعدام عامل الأمان فيها- والذي أدى إلى وقوع كارثة انتهت بالعرش إلى إسماعيل⁽²⁾، ولما كانت هذه المعدية غير وافية بالغرض المطلوب بالنسبة لحركة المرور استبدلت بجسر معدني أنشئ في المدة من 1857 إلى 1859م⁽³⁾، جعل المواصلات بين الإسكندرية والقاهرة متصلة⁽⁴⁾، واستبدلت فيما بعد بجسر كفر الزيات بتكلفة قدرها نحو أربعمئة ألف جنيه⁽⁵⁾.

كذلك أنشئ كوبري بنها بطول 264 متراً، عمل تصميماته روبرت ستيفنسون الذي عهد إلى مصانع grisale جريسلي في لندن لتصنيعه⁽⁶⁾، الذي ترافق بناؤه مع بناء القناطر في الأماكن التي التي تمر فيها الخطوط، ففي حزيران 1854م كتب مدير ناحية روضة البحرين إلى كاتب ديوان الخديوي بأن جسر طنطا قد تم مده سمود.

كذلك أنشئت محطات في عواصم المديریات⁽⁷⁾ التي يمر فيها الخط الحديدي وفي بعض

(1) حسونة ، المرجع السابق، ص 145؛ وأنظر أيضاً،

James Albert Wells Peacock, Light Railways in Egypt, University of Michigan 1901, p123.

(2) حادثة غرق الأمير أحمد شقيق الخديوي إسماعيل عام 1858 وتفاصيل ذلك أن بعض أفراد الأسرة المالكة كانوا عائدين من حفل أقامه محمد سعيد باشا في الإسكندرية مستقلين قطاراً خاصاً فانقلبت إحدى عربات في النيل أثناء نقل القطار وعرباته على معدية كان ينقل عليها القطار عبر فرع رشيد عند كفر الزيات وطول هذه المعدية 224 متراً عرضها 18 مترأس والجزء الأوسط منها عبارة عن مستطيل ركب على سطحه شريط مزدوج يلتصق طرفه بأحد الشاطئين وترتبط قضبانها بالخط الطولي ثم تنطلق العربات على القضبان تسبب دفع العربة بقوة إلى خروجها عن القضبان وسقوطها في النيل، ومقتل الأمير، ولقد استعوض عن هذه المعدية بإنشاء كوبري تكلف أربعمئة ألف جنيه، انظر حسونة ، المرجع السابق ، ص 123 - 125؛ مارلو ، مرجع سابق ، ص 96 .

(3) أمين سامي، ملحق تقويم النيل عن الجسور والقناطر والجسور والخزانات على النيل وفروعه بمصر والسودان من فجر التاريخ إلى الآن، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1936، ص 115 .

(4) F. Agrton, Op, Cit., p. 16.

(5) حسونة ، مرجع سابق، ص 123 .

(6) شبشير قرية من مديرية المنوفية بمركز اشمون ويقال لها شبشير طملاي، انظر علي مبارك، مصدر سابق، ج 12، ص 26.

(7) انظر الفصل الثالث.

المراكز ذات الكثافة السكانية المرتفعة والتي تقع بالقرب من الخط الحديدي، وأنشئت المحطات التي تخدم مراكز الخطوط الفرعية والقرى القريبة منها وكانت عبارة عن أكواخ من الخشب أو اللّبن – أي الطوب النيء حيث يطلب إعداد العمال اللازمين لعملية الإنشاء عند بنائها⁽¹⁾، أما بالنسبة لمهمات إنشاء الخطوط والقاطرات⁽²⁾ فكان يتم التعاقد على شرائها من الخارج وتسدد قيمتها بعد وصولها واستلامها⁽³⁾ يقوم التجار الأجانب بتوريد ها بعد التعاقد على المهمات المطلوبة ومن أمثلة ذلك ما صدر إلى المرور والخطوط با ستلام المهمات التي صار التعاقد عليها مع الخواجة يادسي Yadsy⁽⁴⁾، وكانت عبارة عن رواكر⁽⁵⁾ وقضبان⁽⁶⁾ وقصع⁽⁷⁾ وخوابير حديد⁽⁸⁾ ولم تكن هذه المحطات مجهزة بالتجهيزات الفنية⁽⁹⁾.

أما بالنسبة للتذاكر فيتم شراؤها من المحطات، أما الأفراد التابعين للدواوين و المصالح الحكومية فيصرح لهم بركوب القطارات بناء على ما بأيديهم من إفادات أو شهادات من الجهات التابعين لها، يقومون بتسليمها للمحطات ويتم تحصيل قيمتها فيما بعد من الدواوين

- (1) محافظ عابدين , محفظة 321, دفتر 498 تركي, تاريخ 22 من جمادى الأولى 1272 شباط 1856 ص 98 إلى ناظر الإمارة ومما نجد الإشارة إليه أنه طلب من مديري مديريات الغربية والقلوبية الإسراع في إرسال الأفراد المرتبة لإشغال محطات بنها وبركة السبع وكفر الزيات وقلوب . حسونة , مرجع سابق, ص 191 .
- (2) أما فيما يخص شراء القاطرات والعربات, فلقد كان من الطبيعي أن تتجه مصر إلى بريطانيا لشراء ما تحتاج إليه منها وكانت أولى القاطرات من طراز ميدلاند midland وردت في عام 1855, ولقد تم تنوع المصادر التي تحصل منها مصر على احتياجاتها فيما بعد, حيث تم شراء 35 قاطرة من فرنسا عامي 1863, 1864 . حسونة , المرجع السابق, ص 124 .
- (3) صدر من المعية إلى قلم الشبارسات أحد أقلام الحسابات بالمالية أمراً بدفع مبلغ 254.000 قرش ثمن أربعة عربات وردت لمصلحة الخطوط الحديد من جملة أربع وخمسين عربة سبق التوصية عليها . دار الوثائق القومية, محافظ الأبحاث , محفظة 38, دفتر 1894, أفادة رقم 53 بتاريخ 11 من ذي القعدة 1272 آذار 1856 .
- (4) دار الوثائق القومية , معية سنية عربي , دفتر 1901 صادر الأوامر العلية, وثيقة رقم 15 بتاريخ 13 من جمادى الأولى 1279 نوفمبر 1862 ص 25 إلى المرور والخطوط .
- (5) الرواكر , قطع من الحديد بها ثقب توضع فوق الفلنكات يثبت بها القضيب, ويتم ربطها بمسمار.
- (6) هي التي تحمل العربات استعملت في مصر قضبان الفنيول بطول 8, 10 أمتار ثم استعملت قضبان بأطوال وأوزان كثيرة أهمها قضبان ديسمترك بطول 8, 12 متراً ولقد أنشئت خطوط الخطوط الحديدية المصرية باتساع داخلي بين القضيبين 1.435 م. انظر مصطفى أمين , تطورات الخطوط الحديدية بالقطر المصري , مجلة سكك حديد الحكومة المصرية, العام الأولى, العدد التاسع, أيلول 1932, ص 4.
- (7) القصع , الفلنكات التي تحمل القضبان, وهي حديد الزهر على شكل غطاء طبق مقلوب وبأعلاه قاعدة يركب عليه القضيب حيث يثبت عليها بواسطة خوا بير خشبية أو معدنية بوضع بين القضيب وجانب القاعدة وتربط كل قصعتين متقابلتين بسبخ من الحديد المسطح لحفظ اتساع الخطوط .
- (8) سكك حديد مصر في 125 عاماً من 1852 – 1977, المرجع السابق, ص 39.
- (9) الخابور الحديد , مسمار من الحديد الصلب يستخدم في ربط الأجزاء بعضها ببعض ويعمل على تثبيت القضيب من فوق الفلنكات .
- (9) حسونة , مرجع سابق, ص 148 – 150 .

لحساب مصلحة المرور والخطوط.⁽¹⁾ ولم تقف جهود سعيد باشا في بناء الخطوط الحديدية بعد استكمال خط الإسكندرية - القاهرة - السويس بل استمر في بناء خطوط حديدية داخل البلاد ⁽²⁾، تم تمديد خط حديدي من طنطا إلى محلة روح ومنها إلى سمنود على مسافة 53 كم عام 1857م ⁽³⁾. وهو خط هام يمر بقرى غنية، وبمدينة المحلة الكبرى أكبر مدن الدلتا، ويصل النيل عند سمنود ⁽⁴⁾ عن طريق فرع دمياط حيث ترد البضائع بكثرة من الشام، والأناضول ⁽⁵⁾. وأخذت شبكة الخطوط الحديدية تتسع وتم تمديد خطين من بنها أحدهما إلى الزقازيق عاصمة الشرقية وطوله 36 كم⁽⁶⁾، ويعد هذا الخط من أهم الخطوط التي أنشئت في عهد سعيد باشا لأنه يربط الإسكندرية والقاهرة بمدينة زراعية هامة هي الزقازيق، وقد افتتح للمرور في عام 1860م⁽⁷⁾. أما الخط الثاني فقد امتد من بنها إلى ميت برة وطوله 8 أميال 13 كم وافتتح في عام 1861م⁽⁸⁾، وكان الهدف من إنشاء هذا الخط هو خدمة الأراضي الزراعية والقرى التي يملكها الوالي في هذه المنطقة ⁽⁹⁾، هذا بالإضافة إلى وجود محلج للقطن بها، وقد أنشئ عام 1860م كذلك خط الإسكندرية مريوط بطول 29 كم، لم يكن له أية أهمية اقتصادية أو حربية⁽¹⁰⁾، وإنما كان الغرض من إنشائه، انتفاع سعيد منه في نزاهاته الخاصة⁽¹¹⁾، إنشاء خط قلوب القناطر وأهميته ترجع إلى وجود القلعة السعيدية ⁽¹²⁾، وإنشاء خط طنطا سمنود وهو خط مهم لاتصاله بالمحلة أكبر من

(1) دار الوثائق القومية، معية سنوية عربي، دفتر 1894، وثيقة رقم 129 بتاريخ 10 محرم 1278 يولييه 1864 ص 189 أمر كريم إلى نظارة المالية.

(2) دكليم، مرجع سابق، ص 27.

(3) L.Wiener, Op, cit., p83.

(4) لبنان دي بللون، مذكرات عن أهم أعمال المنافع العامة الكبرى التي تمت بمصر منذ أقدم العصور حتى 1872م، ترجمة علي شافعي، القاهرة، د.م 1949م، ص 341.

(5) L.Wiener, Op, Cit. p83

(6) الصياد، مرجع سابق، ص 40.

(7) L. Wiener, Op, Cit., p84.

(8) وكان الغرض من إنشائه خدمة الأراضي الزراعية التي يمتلكها سعيد باشا في تلك الأنحاء. الصياد، مرجع سابق، ص 40.

(9) بلفون، مرجع سابق، ص 341.

(10) وما يدل على ذلك اتعدام الكثافة السكانية في مريوط، ومع ذلك لم يدفع سعيد باشا نفقات الخط من ماله الخاص كما ينبغي بل دفعه الدولة. انظر، حسونة، مرجع سابق، ص 144؛ وانظر أيضاً، الصياد، مرجع سابق، ص 40.

(11) لهيطة، مرجع سابق، ص 234؛ وانظر، حسونة، مرجع سابق، ص 144.

(12) القلعة السعيدية، أنشأها محمد سعيد باشا بالقناطر الخيرية وكان يقيم بها أحياناً أحياناً وحصنها بحيث تستطيع صد هجمات الأعداء إذا جاءوا عن طريق النيل، انظر، الرفاعي، مصدر سابق، ص 36.

مدن الدلتا⁽¹⁾، وبدأت حركة النقل تزداد على الخط الرئيسي الإسكندرية - السويس، وأصبح من الضروري ازدواجه⁽²⁾ حتى يخفف الضغط الواقع عليه وبدئ في ذلك في عام 1859م. ولم تتم عملية الازدواج هذه دفعة واحدة بل كانت على مراحل⁽³⁾، ففي عهد سعيد باشا تم ازدواج خط قليوب - القاهرة عام 1861م وفي عهد إسماعيل باشا تم استكمال ازدواج بعض أجزاء الخط المهمة⁽⁴⁾.

إدارة الخطوط الحديد في عهد محمد سعيد باشا:

أدى سوء إدارة الخطوط الحديدية إلى استخدام الباشوات و قناصل الدول الأجنبية القطارات لأغراضهم الشخصية مما أدى إلى تأخير مواعيد سير القطارات لساعات طويلة⁽⁵⁾. بالإضافة إلى قيام مفتشي مزارع الوالي في مواسم الزراعة باحتكار القطارات وتعطيل نقل البضائع مما أصاب التجار بخسائر فادحة لارتباطهم مع الشركات بمواعيد محددة للشحن⁽⁶⁾، مما أدى إلى تخلي التجار عن استخدام القطارات في نقل بضائعهم، وبالتالي دفع التجار الأجانب الذين تعرضت بضائعهم للتلف إلى المطالبة بتعويضات كبيرة لتمتعهم بامتيازات داخل الأراضي المصرية وليس أدل على ذلك من نجاح أحد النبلاء النمساويين واسمه كاستلاني casallani من انتزاع مبلغ 70000 فرنك من الحكومة المصرية لتلف ثمانية وعشرين صندوقاً من شرائق الحرير بسبب تعرضها للشمس عندما تأخر إقلاع قطار السويس القاهرة⁽⁷⁾ نظراً لعدم وجود جداول منتظمة لمسير القطارات⁽⁸⁾، كما أن قلة عدد عربات القطارات⁽⁹⁾، اضطر الأهالي إلى تسلق عربات الدرجة الثالثة والسفر على أسطحها حاملين أمتعتهم خاصة في مواسم الحج

(1) بلفون ، المرجع السابق، ص 341 .

(2) الخطوط المزدوجة تعني أنه يمكن إرسال قطار من المحطة أ إلى المحطة ب وآخر بالعكس من ب إلى أ في نفس الوقت ، بينما لا يمكن ذلك في الخطوط المنفردة . عبد الكريم الحلي ، الخطوط الحديدية ، حلب ، جامعة حلب ، 1981م، ج1، ص، 230 – 231.

(3) الصياد، المرجع السابق، ص40.

(4) انظر المرحلة الرابعة 1863 – 1879م .

(5) حسونة ، مرجع سابق، ص 147 – 148 .

(6) حسونة ، المرجع السابق، ص 150-151.

(7) عمر ، مرجع سابق، ص 256 .

(8) ولم تظهر الحاجة إلى وضع جداول منتظمة لمسير القطارات إلا بعد أن ازدادت كثافة الحركة على الخطوط مما جعل الوالي يصدر أمراً عام 1863 بوضع هذه الجداول ، ولم تكن معلنة للجمهور في بادئ الأمر.

سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص162.

(9) بدأ تشغيل هذا الخط بمعدل قطارين اسبوعياً ، وبالتالي لم يكن عدد الرحلات يكفي لنقل أعداد المسافرين المتوجهة إلى اتجاهات مختلفة، سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص162.

وأوقات الموالد معرضين أنفسهم للأخطار⁽¹⁾، ولكن على الرغم من تلك الصعوبات إلا أن خطوط الحديد قدمت حركة المواصلات في مصر خطوات مهمة إلى الأمام. كذلك أدى فصل الوالي سعيد باشا عام 1861م لعدد كبير من الموظفين الأوروبيين العاملين بالخطوط الحديدية في وقت كانت فيه إدارة الخطوط الحديد في حاجة إلى خدماتهم ، إلى إحداث أثر سلبي على حركة الخطوط فمن بقي من المستخدمين المصريين لم تكن لديهم الخبرة الكافية للقيام بالمهام كما يجب، فأهملت صيانة الخ طوط وبالتالي تعطل خط الإسكندرية – القاهرة خريف عام 1861م بسبب اجتياح مياه الفيضان للجسور⁽²⁾، وكذلك تلف خط حديد الإسكندرية – القاهرة عند كفر الزيات وإيتاي البارود بسبب ارتفاع منسوب مياه النيل⁽³⁾، مما أثر على المصالح البريطانية فتعطل نقل البريد والمسافرين، ف طلبت وزارة الخارجية البريطانية من قنصلها في مصر التدخل عند المسؤولين المصريين وحثهم على الإسراع لإصلاح الإعطاب حتى لا يتأخر المسافرون والبريد⁽⁴⁾.

أما حالة الورش فكانت سيئة جداً فلم تتوافر كوادر العمال المؤهلة للقيام بالإصلاحات، كذلك لم تكن المعدات كافية لإصلاح ما تعطل من أجزاء الخطوط، فلجأت الخطوط الحديد إلى تخزين الأجزاء الخربة في المحطات أو إرسالها إلى الخارج للإصلاح مما كان يكلفها من النفقات الباهظة⁽⁵⁾.

كان مجموع الخطوط التي أنشئت في عهد سعيد باشا حوالي 490كم⁽⁶⁾ والملاحظ أن كل الخطوط الحديدية التي أنشئت في عهد سعيد باشا، اقتصرت على الدلتا المصرية أي في الوجه البحري ولم يتم بناء أي خط في الوجه القبلي، وكان سعيد باشا قد فكر فعلاً في مدّ خط حديدي في الوجه القبلي⁽⁷⁾، فرسمت المخططات لمد خط من بولاق إلى بني سويف على الشاطئ الغربي الغربي للنيل، ولكن طويت هذه المشروعات وعُدل عنها بسبب قلة المال⁽⁸⁾.

(1) حسونة ، مرجع سابق ، ص 150.

(2) مارلو ، مرجع سابق، ص 139 – 140 .

(3) F.o. 78 / 1591, No / 97 Robert Colquhoun to earl russel Alexandria, 4, October, 1861 .

(4) F.o 78 / 1589, No, 26 to Robert Colquhoun 31, October, 1861 .

(5) حسونة ، المرجع السابق، ص 149 – 150 .

(6) L.Wiener, Op, Cit. p83.

(7) دياب، مرجع سابق، ص 31.

(8) حسونة، المرجع السابق، ص 145.

يبين الجدول الأول الخطوط الحديدية التي مدت في عهد سعيد باشا، بينما يبين الجدول الثاني الخطوط البرقية التي تبع مدنها نفس المدة الزمنية للخطوط.

العام	المسافة	الخط	
		إلى	من
1854	107 كم	كفر الزيات	الإسكندرية
1855	18 كم	طنطا	كفر الزيات
1856	86 كم	القاهرة	طنطا
1857	14 كم	محلة روح ⁽¹⁾	طنطا
1858	144 كم	السويس	القاهرة
1859	21 كم	سمنود	محلة روح
1860	13 كم	مريوط	الإسكندرية
1860	37 كم	الزقازيق	بنها
1861	10 كم	ميت برة ⁽²⁾	بنها

المصدر: محمد فهمي لهيطة، مرجع سابق، ص 173⁽³⁾.

من	إلى	عدد الأسلاك	طول الخط بالكيلو متر
القاهرة	الإسكندرية	6	223
القاهرة	ضواحيها	2	80
القاهرة	السويس	4	144
دمنهو	العطف و رشيد	2	90

وأخيراً يمكن القول أنه بالرغم من العقبات التي واجهت إنشاء الخطوط الحديدية إلا أنها استطاعت أن تؤثر إيجاباً في حياة المصريين، فساعدت على الاندماج السكاني، وأصبح بإمكان

- (1) محلة رَوَح، قرية من مديرية الغربية بمركز محلة منوف، انظر، علي مبارك، مصدر سابق ج 15، ص 29 .
- (2) ميت برة قرية صغيرة من مديرية الغربية بمركز الجعفرية على الشط الشرقي لبحر رشيد، شيد شملها محطة للسكة الحديد بالقرب من سراي والددة الخديوي إسماعيل باشا، التي بناها محمد سعيد باشا وكان ينزل بها أيام ولايته بعساكره للنزهة، وحولها بستان نحو أربعة عشر فداناً وبجوارها من قبلي قصر مشيد تابع لها ويفصل بينها وبين البلد جسر الخطوط الحديد، انظر علي مبارك، مصدر سابق، ج 16، ص 60.
- (3) الرافعي، مصدر سابق، ج 2، ص 20؛ حسونة، المرجع السابق، ص 145، 146؛ لهيطة، مرجع سابق، ص 234.
- (3) الرافعي، المصدر السابق، ص 20؛ حسونة، المرجع السابق، ص 145، 146.

L . Wiener op . Cit., p .84.

المسافرين الانتقال مباشرة بين الإسكندرية والسويس، فازدادت حركة المسافرين مما سهل حركة التبادل التجاري الداخلي، فتطورت تجارة المرور المصرية، لتحقيق أعلى نسبة من إيراداتها التجارية بين الشرق وأوروبا عن طريق مصر والبحر الأحمر.

المرحلة الرابعة عصر إسماعيل 1863 - 1879:

يُعدُّ عصر إسماعيل من أزهى العهود ⁽¹⁾ في تاريخ الخطوط الحديدية المصرية، فقد بلغت أطوالها ثلاثة أضعاف ما كانت عليه عند توليه الحكم، لتُكوّن حلقة اتصال بين المدن الرئيسية في الوجهين البحري والقبلي، بعد أن عمل الخديوي إسماعيل بجد على إنشاء شبكة من الخطوط الرئيسية وأخرى فرعية لمعرفته بفوائدها الإيجابية المتنوعة ⁽²⁾.

وقبل التوسع في الإصلاحات والمنشآت التي تمت في عصر إسماعيل لا بد من تقديم صورة واضحة عن حالة الخطوط الحديدية عند توليه سدة الحكم، هذه الصورة كتبها علي باشا مبارك في الجزء السابع من الخطط التوفيقية، قائلاً: " حفني العزيز بأنظاره السنية، وشملي بإحساناته البهية، وقلدني نظارة هذه المصلحة مع ما كان مُحالاً على من لدن سدته من المصالح، فأعملت في ذلك جل أفكاره وصار الاهتمام ببناء جميع المحطات وما يلزم ح تى ظهرت في أقرب وقت، وكان أول ما حصل به الاهتمام على الخطوط القديمة والجديدة التي حدثت في الوجه البحري والقبلي ومحطة إسكندرية لأنها مجمع المتاجر الواردة والصادرة فمتى استوفت لوازمها وسهل الشحن والتفريغ بها وأمن التجار على بضائعهم من التلف أقبل الناس على استعمال الخطوط الحديدية خصوصاً إذا قلت الأجرة بها عن أجرة البحر "، بعد هذا الموجز يعود مبارك ليصف أحوال محطات الخطوط الحديدية، وافتقارها لمخازن تخزين البضائع التي رميت على أرضية المحطة بين المقطورات حتى أنه امتزجت براميل الزيتون والمائعات والدهان مع الأخشاب وطرود الأقمشة والمنسوجات وأكياس القطن وزناجيل الحبوب ، بشكل تعتذر معه على المستخدمين نقلها، لينتقل إلى وصف معاناة التجار فيقول " وتكرر من أصحاب البضائع الشكوى لما كان يلحقهم من المصروف الزائد في أجر العتالين والعربات لأن الأجرة إذ ذاك كانت كبيرة وكانت العرب لا تحمل الأتربة إلا نصف حملها الآن بسبب عدم استواء أرض المحطة مع كثرة الأتربة الموجودة، الموجب كل ذلك لتعب الحيوانات وتعطيل السير لا سيما في فصل الشتاء ".

(1) ملحق رقم 2- الخطوط الحديدية في عهد إسماعيل باشا .

(2) حسين كفاي، الخديوي إسماعيل ومعشوقته مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1997، ص 144.

ليستعرض لاحقاً ماهو أهم من المحطات والمخازن والبضائع، وهي تراجع أعمال الصيانة في المحطات، التي أدت إلى وجود أعطال دائمة مسببة الخراب لكثير من العربات، هذا التراجع في الخطوط الحديدية أدى إلى عدول المسافرين عن السفر على متنها، ليستطرد الحديث فيقول "واشتهر هذا الأمر وكثر لغط الناس به واستوجب زيادة النفرة عن الخطوط الحديدية وعدلوا إلى ركوب البحر، فرأيت أن الواجب علينا لتحقيق ما أملتة الحضرة الخديوية أن نبذل غاية الجهد فيما يقوم بشعائر هذه المصلحة ويزيل النفرة عنها ويجلب الرغبة فيها فشمرت عن ساعد الجد وشرعت في عمل الطريق الجالبة للتقدم".

وكان الخديوي إسماعيل قد بذل جهوداً لإصلاح نظام الخطوط الحديدية إصلاحاً تناول تنقيتها من الشوائب والعيوب الفنية، فازدادت حركة الإصلاح والتجديد عقب رحلاته المتعددة إلى أوروبا ووقوفه على الأنظمة والقواعد التي تسير عليها الخطوط الحديدية هناك⁽¹⁾، وهذا ماجاء في جريدة الوقائع المصرية نقلاً عن إسماعيل قوله "إن وسائل النقل فرع من فروع الإدارة، ماقتنئ أوجه إليه عناية فائقة، وسينتهي عما قريب إنشاء خطوط جديدة للسكة الحديدية مما يقصر المسافات، ونأمل أن البلاد ستجني من فوائدها ما يعوض عن التضحيات التي تحملتها⁽²⁾.
رسم الخديوي إسماعيل برنامجاً واسع النطاق للنهوض بمستوى الخطوط الحديدية فأولاها عناية فائقة، حيث بدأ بترتيب مواعيد سفر القطارات ووصولها إلى المحطات، فبعد أن كان خط "إسكندرية- القاهرة منحصراً في قطارين ي نطلقان من الإسكندرية ومثلهما من القاهرة في الأسبوع، تحول إلى رحلة صباحية ينطلق فيها القطار من محطة القاهرة إلى الإسكندرية وبالعكس ويتقابل القطاران في محطة طنطا، فيعود قطار الإسكندرية إلى الإسكندرية، وقطار القاهرة إلى القاهرة.

عمل الخديوي إسماعيل على إنقاص الأجور وتحسين العربات وتوفير وسائل الراحة في السفر، بالإضافة إلى الاهتمام بمنشآت المحطات، فتم في عصره بناء محطة الباب الجديد بالإسكندرية بعد أن ازداد الضغط على محطة القباري القديمة، التي خصصت فيما بعد لنقل البضائع، وتم بناء أرصفة للشحن لتسهيل على التجار نقل وتصدير بضائعهم.
كذلك وجه عنايته إلى تعميم صيانة المحطات، و تعديل أرصفتها وتجديدها ، وتشبيد مساكن للملاحظين وافتتاح مدرسة باسم " مدرسة العمليات" بقصد إعداد الشبان للقيام بوظائف سائقي ومهندسي قطارات، بهدف التقليل من العمالة الأجنبية، وعمد إلى ابتياع مئات القاطرات

(1) مبارك ، مصدر سابق، ج7، ص 122.

(2) جورج جندي، جاك تاجر، إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1947، ص191.

وعربات الركاب والبضاعة وإنشاء سجلات يثبت بها تاريخ شراء القاطرات وبيان المصانع التي جلبت منها وكذلك تاريخ إصلاحها ومقدار المسافات التي تقطعها , ليصل طول الخطوط الحديدية في عهده إلى 1355 كم.

وهكذا تعد فترة حكم الخديوي إسماعيل باشا 1863- 1879م من الفترات المهمة التي شهدت مصر خلالها تحقيق الكثير من الإنجازات وبخاصة في مجال النقل بالخطوط الحديدية ⁽¹⁾ من خلال محاولات الخديوي إسماعيل النهوض بمصر بطريقة أوروبية، بالرغم من قلة رؤوس الأموال الوطنية⁽²⁾.

اتسعت شبكة الخطوط الحديدية في منطقة الدلتا، حيث ربطت مدنها وأرجاؤها المختلفة برباط من المواصلات السريعة⁽³⁾، وامتدت الخطوط الحديدية إلى الصعيد خلال السنوات القليلة الأولى من حكم إسماعيل ⁽⁴⁾ وكان المقصود وصل مصر بالسودان من إنشاء خطوط الوجه القبلي.

تبع إنشاء الخطوط الحديدية خطة مدروسة حققت الفوائد ⁽⁵⁾، فمثلاً بعد افتتاح قناة السويس للملاحة البحرية عام 1869م، تحولت حركة نقل المسافرين والبضائع والبريد بين الشرق والغرب من خط حديد القاهرة - السويس إلى القناة ⁽⁶⁾، فتوقف الخط عن خدمة الهدف الرئيسي الذي أنشئ من أجله ⁽⁷⁾، لأن افتتاح قناة السويس نزع سبب وجوده، وانخفض دخله بصورة مفاجئة⁽⁸⁾، وفقدت مصر الأرباح التي كانت تحصل عليها من ذلك الخط⁽⁹⁾، وقد لوحظ حتى قبل قبل افتتاح القناة أن القطارات التي تجتاز الصحراء بين القاهرة والسويس تتعرض لخطر نفاذ

(1) سعيد أحمد عبده، الآثار الاقتصادية للخطوط الحديدية في جمهورية مصر العربية. دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس بالقاهرة، قسم الجغرافيا 1980م، ص12.

(2) صالح رمضان، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر إسماعيل 1686 — 1876م، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1977م، ص15؛ لهيطة، مرجع سابق، ص28.

(3) خلاف، مرجع سابق، ص269.

(4) مارلو، مرجع سابق، ص81.

(5) دياب، مرجع سابق، ص50.

(6) عبده، مرجع سابق، ص12.

(7) L'Egypt Contemporaine, «The Construction Development And Organization The Egyptian State Railways, Telgraphs, And Telephones System», Le Caire, Imprimerie Nationale XXIV Annee No, 189, Janvier 1933, p. 87.

(8) L. Wiener; Op, Cit., p. 75.

(9) عبده، المرجع السابق، ص12.

الماء⁽¹⁾ ولذا أنشئ عام 1867م خط رئيسي من الزقازيق إلى الإسماعيلية⁽²⁾، بطول 76 كم⁽³⁾، مخترقاً وادي الطليمات بالإضافة إلى خط بطول 88 كم على بعد 4 كم من الإسماعيلية إلى نفيشة ليتجه الخط جنوباً ليصل إلى السويس على شاطئ البحر لترعة الإسماعيلية، وافتتح للمرور عام 1870م⁽⁴⁾، وبذلك اكتمل الخط الرئيسي القاهرة - السويس متتبعاً أحسن المنحدرات ومتجنباً أسوأ المناطق الصحراوية التي كان يخترقها الخط القديم⁽⁵⁾.

وبالرغم من زيادة طول خط حديد القاهرة - السويس عن طريق الزقازيق إلى 247 كم بدلاً من خط الصحراوي القديم 144 كم، إلا أنه حقق تعمير المنطقة الكائنة بين الزقازيق والإسماعيلية⁽⁶⁾، وفيما بعد تم الاستغناء عن الخط القديم والسير في أشق رحاب الصحراء⁽⁷⁾ ونتج عن هذا المسار الجديد تأمين المواصلات للمنطقة الخصبة التي تمتد من الزقازيق إلى الإسماعيلية، حيث خصص هذا الخط للمسافرين الذاهبين مباشرة من السويس إلى الإسكندرية⁽⁸⁾، وكان عدد المحطات في بداية إنشاء الخط اثنتي عشرة محطة هي، بنها ومنيا القمح والزقازيق وفيها يتناول السائحون طعامهم ليتجهوا إلى ثم أبو حماد والتل الكبير والمحسسة ونفيشة والسرابيوم وفليد وجنيفة والشلوفة وأخيراً السويس ومدة السفر المقررة عشر ساعات⁽⁹⁾.

حرص الخديوي إسماعيل كذلك على إنشاء خطوط عديدة تؤمن وسائل نقل المحاصيل الزراعية لسكان مديريات الوجه البحري ذات الأراضي الخصبة، بدل (الجمال والحمير)، وأيضاً أتاحت الخطوط الحديدية فرصة التنقل بالقطارات لأولئك الذين كانوا لا يغادرون ديارهم⁽¹⁰⁾، ففي عام 1865م تم مد خط دسوق - زفتي الذي يصل فرع رشيد بفرع دمياط⁽¹¹⁾،

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 159.

(2) L"Egypt Contemporaine, Op, Cit. P. 87.

(3) L. wiener; Op, cit. P. 89.

(4) وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 26.

(5) كان السفر بخط حديدي ضيق تابع لشركة قنال السويس واستمر الحال حتى عام 1904. المهني، مصدر سابق، ص 112.

(6) L.Wiener, Op, Cit. P. 90.

(7) توقف هذا الخط عن العمل وتم رفع أجزائه عام 1879م، واستعملت في بناء خطوط حديدية أخرى.

(8) بلفون، مرجع سابق، ص 342.

(9) حسونة، مرجع سابق، ص 158-159.

(10) حسونة، المرجع السابق، ص 342.

(11) حسونة، المرجع نفسه، ص 162.

ويخترق أغنى منطقة زراعية من مناطق الدلتا ⁽¹⁾ - خط قليوب - الزقازيق عن طريق بلبيس، أنشئ هذا الخط في عام 1865م وطوله 62 كم وهو يبدأ من قليوب ب إلى شبين القناطر فبلبيس فالزقازيق ثم مد 69 كم ليصل المنصورة عن طريق أبو كبير والسنبلاوين وفي العام نفسها أنشئ خط قليوب - القناطر عام 1865م بطول 12 كم ماراً بقلعة السعيدية، كما أنشئ خط آخر من قليوب إلى شبين القناطر فبلبيس فالزقازيق ⁽²⁾، ومد الخط من الزقازيق إلى المنصورة مروراً مروراً بأبي كبير والسنبلاوين، وفي عام 1869م أنشئ خط بطول 34 كم من أبي كبير إلى الصالحية عن طريق أكباد ، وقد انتفع بهذا الخط في خلال الحرب العظمى ووضحت أهميته كمرحلة من الصالحية إلى القنطرة فميدان فلسطين ⁽³⁾ .

ومما يلاحظ أن خط قليوب - القناطر - وخط قليوب - الزقازيق، قدم خدمات إلى بعض المديریات كالحليوبية والشرقية التي كانت تستخدم فيها دواب الحمل كوسائل للنقل، زادت أهمية هذا الخط عندما امتد من الزقازيق إلى المنصورة ماراً بأبي كبير والسنبلاوين وهي مناطق غنية بالزراعة والتجارة ⁽⁴⁾، وقد أحيا هذا الخط القرى التي كانت بعيدة عن خطوط المواصلات ⁽⁵⁾. كذلك أنشئت بعض الخطوط لخدمة كبار رجال الدولة، وربط أراضيهم بطرق المواصلات، لتسهيل نقل محاصيلها الزراعية إلى داخل البلاد أو إلى أماكن التصدير ⁽⁶⁾، ومثال ذلك، إنشاء خط نشرت - سخا - كفر الشيخ، إلا أن مثل هذه ال خطوط لم تظل حكرًا لأصحاب الأراضي الكبيرة واستخدمت فيما بعد لصالح أهالي المنطقة ⁽⁷⁾، ويذكر أن بعض الخطوط قد أقيمت لخدمة مشاريع إسماعيل الاقتصادية الخاصة ⁽⁸⁾، لتنمية زراعة القصب في إقطاعياته في الصعيد

(1) بلفون، المرجع السابق، ص 342.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص 160 - 161.

(3) L.Wienerm Op, Cit., p. 91.

(4) حسونة، المرجع السابق، ص 161.

(5) بلفون، مرجع سابق، ص 342.

(6) الخطوط الحديدية الشمالية الإضافية 256 كم تسير على الضفة الغربية للنيل محاذية للخطوط الحديدية الرئيسة ومتصلة بها، وتسير الخطوط الجنوبية 61 كم على الضفة الغربية للنيل ولكنها لاتصل بالخط العام الذي يسير على الضفة الشرقية، ولقد أنشأت الدائرة السنية هذه الخطوط خلال المدة 1870-1878م لنقل قصب السكر من المزارع إلى المصانع ثم استولت عليها شركة تكرير السكر عام 1903م واستردتها الحكومة عام 1906م بمبلغ 390000 جنيه مصري .

المعنى، م صدر سابق، ص 115.

(7) دياب، مرجع سابق، ص 50.

أنفق إسماعيل أموال طائلة على إنشاء سكك حديدية لخدمة أطيانه، فلم يكن هناك نظام ثابت للعطاءات ولا إشراف مناسب على المقاولين والمستخدمين. انظر، مارلو، مرجع سابق، ص 171.

(8) مارلو، مرجع سابق، ص 51.

لتعويض أرباحه المتدهورة في القطن، مدت الخطوط الحديدية من ال قاهرة إلى أسيوط في الصعيد، لنقل قصب السكر⁽¹⁾، وقد بدأ إسماعيل باشا في مد هذا الخط الحديدي عام 1867م، ووصل الخط إلى أسيوط عام 1874م⁽²⁾، ثم توقّف العمل به بسبب الأزمة المالية التي كانت الحكومة المصرية تعاني منها في ذلك الوقت⁽³⁾. ثم مد خط من الفيوم إلى أبي كساه، حيث مزارع الخديوي الكبيرة، إلا أنّ الفائدة أخذت تعود أيضاً على القرى التي يمر فيها⁽⁴⁾. وقد أنشئ عدد من الخطوط الحديدية القصيرة لأغراض محدودة ومؤقتة، فمثلاً، أقيمت في ضواحي القاهرة بعض الخطوط لتأمين المواصلات إلى المحاجر⁽⁵⁾، أو لتشديد المباني. وتبدأ هذه الخطوط من محطة القاهرة إلى حي الإسماعيلية الجديد ومن قصر النيل إلى القبة والعباسية والمحاجر⁽⁶⁾، وفي عام 1870م أنشئ خط حلوان⁽⁷⁾، الذي افتتح للحركة في عام 1872م⁽⁸⁾، وكان الهدف منه خدمة مصانع البارود على النيل بالمعادي⁽⁹⁾ - خط الخطاطبة، في عام 1872 مد الخط من بولاق الدكرور إلى بشتيل ومنها إلى إيتاي البارود وفي عام 1896 أنشئت مواصلات إلى محاجر الخطاطبة⁽¹⁰⁾.

-
- (1) مارلو، المرجع السابق، ص 180.
 - (2) بعد أن تم حفر ترعة إبراهيمية في أسيوط، ضمت معظم الأراضي على جاني الترعة إلى دائرة الخديوي، ولأجل زيادة العمران، تم البدء بوضع الخطوط الحديدية بين أسيوط وبولاق الدكرور، حيث قام الخديوي ببناء تسعة عشر مصنعاً للسكر في نقاط مختلفة، في فشن، المغاغة، ومطاوي، والمنيا، وأرمنت.
 - رفعت بك، مرجع سابق، ص 171.
 - (3) حسين، مرجع سابق، ص 270.
 - (4) بلفون، مرجع سابق، ص 342.
 - (5) خط المحاجر وطوله 8 كم، استخدم في نقل الأحجار، مدة امتياز هذه الخطوط خمسين عام ابتداء من 10 ديسمبر عام 1897، تأسست سكك حديد فوسفات البحر الأحمر في 3 سبتمبر عام 1910 لاستغلال مناجم أم الحويطات، يبدأ الخط الحديدي من أم الحويطات في الوادي الأبيض وينتهي عند بحري وادي سفاجة ثم يتجه إلى الشمال الشرقي حتى البحر الأحمر ويسير محاذياً البحر على مسافة 12 حتى يبلغ ميناء سفاجة وطوله 50 كم.
 - حسونة، مرجع سابق، ص 267.
 - (6) بلفون، المرجع السابق، ص 342.
 - (7) استمر خط حلوان ضمن سكك الحكومة الحديدية حتى عام 1888 ثم آل بعد ذلك حق استغلاله إلى شركة متروبوليتان وشركة سكك حديد القاهرة - حلوان اخوان سوارس ثم انتقل الحق إلى شركة سكك حديد الدلتا الضيقة واستعادته الحكومة عام 1914م مقابل دفع مبلغ 90000 جنيه مصري.
 - وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 26.
 - (8) مهني، مصدر سابق، ص 113.
 - (9) عبده، مرجع سابق، ص 5.
 - (10) حسونة، المرجع السابق، ص 160-162.

وكذلك أنشئ فرع صغير إلى أبي الوقف، حيث وجد ضريح لولي من أولياء الله الصالحين، يحتفل بذكره سنوياً⁽¹⁾.

وتم إنشاء خطوط قصيرة بضواحي الإسكندرية رغبة في استغلال موارد المدينة وتسهيل الانتقال فيها، كخط سيدي جابر رشيد عام 1875م، ليصل أبي قبر في عام 1876م⁽²⁾، كما أنشئت بعض الخطوط لتسهيل إرسال البضائع والتجارة إلى الإسكندرية كخط إمبابة - إيتاي البارود⁽³⁾.

كذلك بأمر من الخديوي إسماعيل مد خط حديدي من بر الجيزة إلى الأهرام، بأقل من ثلاثة أسابيع، بمناسبة زيارة الإمبراطورة أوجيني⁽⁴⁾: Eugenie للبلاد المصرية في عام 1869م. وغرست على جانبي الخط الحديدي الأشجار الباسقة مما جعل المنطقة من أهم منتزهات القاهرة وأبهاها⁽⁵⁾.

وأبدى الخديوي إسماعيل اهتماماً بازدياد بعض الخطوط⁽⁶⁾ التي أنشئت من قبل، وذلك لمواجهة الضغط المتزايد عليها، والعمل في الوقت نفسه على تقليل الحوادث، لأن الحركة على الخط المفرد تحمل الكثير من الصعوبات وتزيد من احتمالات الأخطاء البشرية التي تؤدي إلى حالات التصادم بين القطارات، كما أنها تزيد طول الرحلة للقطارات حيث يتوجب على القطارات الانتظار بالمحطات حتى يسمح لها بالمرور، بالإضافة إلى استيعاب عدد أكبر من القطارات وتسهيل مرونة الحركة⁽⁷⁾.

(1) بلفون، المرجع السابق، ص342.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص163.

(3) دياب، مرجع سابق، ص51.

(4) أوجيني 1242 — 1339هـ/1826 — 1920م، نبيلة أسبانية تزوجها نابليون الثالث عام 1270هـ/1853م. أدت دوراً نشطاً في الحياة السياسية الفرنسية، وعرفت بتفانيها في الدفاع عن عقيدتها الكاثوليكية. وكان إسماعيل باشا على صلة قوية بالإمبراطور نابليون الثالث فقد كان إسماعيل معجباً بنابليون وكان يحاول محاكاته دائماً في مظاهر الأبهة والعظمة. وقد بلغ الإعجاب مداه في حفلات افتتاح قناة السويس عام 1286هـ/1869م، عندما دعا إسماعيل باشا الإمبراطورة أوجيني لرأس حفلات الافتتاح، متقدمة ملوك أوروبا وأمرائها وأقطابها في السياسة والفن والعلوم. وقد اتسمت هذه الحفلات بالفخامة.

الموسوعة العربية العالمية، مرجع سابق، ج3، ص312؛ انظر أيضاً، الرافعي، مصدر سابق، ج1، ص84.

(5) الأيوبي، مصدر سابق، ج1، ص95.

(6) جندي، وتاجر، مصدر سابق، ص193.

(7) دياب، المرجع السابق، ص52.

واستكمالاً لازدواج خط الإسكندرية - السويس والذي بدأ في عهد سعيد باشا، تم في عام 1864م ازدواج الخط من القباري إلى دمنهور، ثم من دمنهور إلى كفر الزيات ⁽¹⁾. وفي عام 1866م تم ازدواج الخط من طنطا إلى قليوب ⁽²⁾، كما تم في عام 1876م ازدواج الخط من طنطا إلى محلة روح ⁽³⁾، وفي العام نفسه انتهى العمل من ازدواج خط القاهرة - الإسكندرية ⁽⁴⁾، وأدى ذلك إلى تخفيف الضغط على الخط المفرد الأصلي ⁽⁵⁾.

طورت الخطوط الحديدية في فترة حكم الخديوي إسماعيل ⁽⁶⁾، فانتعشت التجارة وحركة العمران وازدادت الحالة الاقتصادية رخاء- اتسعت صناعة السكر في الوجه القبلي بسبب الخط الحديدي من بولاق الدكرور إلى أسيوط - استمر هذا الخط حتى عام 1891م منفصلاً عن نهاية خطوط الوجه البحري عند القاهرة لعدم وجود جسر على النيل يصل بينهما ⁽⁷⁾، وبالرغم مما حققه إسماعيل باشا في الخطوط الحديدية، إلا أنه يؤخذ عليه إسرافه وتبذيره واندفاعه في الاقتراض والذي كان له أسوأ الآثار على مرفق الخطوط الحديدية ⁽⁸⁾، وبعد عام 1876م وازدواج الخط من طنطا إلى م حلة روح توقفت الأعمال بسبب سوء الحالة المالية، وانتهى العمل من ازدواج خط " القاهرة - الإسكندرية " في عام 1876م وبذلك خف الضغط على الخط المفرد الأصلي.

استقلت الخطوط الحديدية الكائنة قبلي القاهرة استقلالاً تاماً عن الخطوط البحرية، ويرجع امتداد الخطوط الحديدية إلى الشمال والجنوب إلى طبيعة تكوين مصر الجغرافي فحيثما وجدنا النيل ألفينا إلى جانبه الخطوط الحديدية الضرورية لخدمة المناطق القابلة للزراعة فلا غرابة إذا وجدت خريطة الخطوط الحديدية المصرية، مطابقة تماماً لخريطة النيل والترع المتفرعة منه، وتعد خطوط الوجه القبلي أسهل وصفاً من خطوط دلتا النيل، لمسايرتها للنيل بخط عمودي حسب اتجاهه، كون الأراضي الزراعية تشغل حيز ضيق يحيط بالنيل على كلا الجانبين، باستثناء مديرية الفيوم. لذلك وضع الخديوي إسماعيل برنامج تسيير خط حديدي واحد محاذياً

(1) حسونة، المرجع السابق، ص145.

(2) الصياد، مرجع سابق، ص40.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص163.

(4) حميدة، مرجع سابق، ج1، ص16.

(5) حسونة، المرجع السابق، ص145.

(6) عبده، مرجع سابق، ص10 - 11.

(7) الحتة، مرجع سابق، ص234.

(8) سيرد تفصيل ذلك في الفصل الثالث.

للنيل، مع توصيلة فرعية إلى الفيوم وإنشاء خط إضافي على مقربة من الخط الأصلي، في حال اتساع الأراضي الزراعية في منطقة الماء، أنشئت الخطوط الإضافية على نفقة الدائرة السنوية لأغراض خاصة في بادئ الأمر، ثم ابتاعتها الحكومة وأطلقت عليها خطوط الوجه القبلي الإضافي، أنشئ الخط على شاطئ النيل الأيمن مسائراً للنيل مستقيماً من أسوان حتى أرمنت دون تعريجات تذكر، ليتحول قليلاً عند أرمنت متجهاً إلى الأقصر وقنا، ويعود إلى نجع حمادي الكائنة على بعد 67 كم من أرمنت بخط مستقيم بطول 138 كم⁽¹⁾، وبدئ إنشائه عام 1867م وكانت نهايته في الروضة على بعد 276 كم من بولاق، ثم مد الخط إلى ملوى في عام 1870م وافتتح للاستغلال في 17 أغسطس / آب عام 1874م وأنشئ خط آخر تفرع إلى الفيوم وفي أواخر عام 1874م وصل الخط إلى أسيوط وهي أهم مدن الصعيد ، وقفت الأعمال في عام 1883 واكتفى بإنشاء عدة خطوط إلى المحاجر⁽²⁾.

يبلغ طول الخط الحديدي من القاهرة إلى الشلال 1300 كم ويمكن تقسيمه إلى ثلاث مناطق، المنطقة الأولى من بولاق إلى جرجا وطولها 405 كم، الثانية من جرجا إلى قنا على بعد 612 كم، الثالثة من قنا إلى أسوان وطوله 270 كم، ولقد أنشأ من قبل الحكومة ، وهناك 10 كم من أسوان إلى الشلال أنشئت في بادئ الأمر لأغراض عسكرية ثم ضمت أخيراً إلى خط قنا-أسوان.

وكانت المحطة الأولى لخط " القاهرة- قنا " في منطقة بولاق على شاطئ النيل الأيسر وظلت كذلك مدة 20 عاماً، فكان سكان القاهرة يقصدون محطة بولاق بالعربات أو غيرها من وسائل النقل، أما السبب في إنشاء الخط على الشاطئ الأيسر فيعود إلى وجود مناطق مهمة تحتاج خدمات الخطوط الحديدية كالواسطى والمنيا والروضة.

يبين الجدول الأول الخطوط الحديدية التي مدت في عهد الخديوي إسماعيل بينما يبين الجدول الثاني طول الخطوط البرقية التي أنشئت.

العام	من	إلى	طول الخط بالكم
1863	سمنود	طلخا	17
1864	دمنهور	القبارى	14
1865	بنها	طنطا	41

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 164.

(2) حسونة، المرجع السابق، ص 163 - 165 .

43	دمنهور	كفر الزيات	1865
7	سراي القبة	القاهرة	1865
13	المحطة	القاهرة	1865
10	القناطر الخيرية	قليوب	1865
52	دسوق	محلة روح	1865
63	الزقازيق	قليوب	1865
70	المنصورة	الزقازيق	1865
32	زفتى	محلة روح	1865
31	بنها	قليوب	1866
28	طنطا	شبين الكوم	1866
238	المنيا	بולاق الدكرور	1867
78	الإسماعيلية	الزقازيق	1868
91	السويس	نفيشة	1868
38	الفيوم	الواسطى	1868
24	أبو كساء	الفيوم	1869
66	دمياط	طلخا	1869
34	الصالحية	أبو كبير	1869
48	ملوى	المنيا	1870
39	بنها	الزقازيق	1870
16	محاجر الدخيلة	المكس	1870
116	ايناي البارود	بشتيل	1872
4	بشتيل	بولاق الكروور	1872
25	حمامات حلوان	باب اللوق	1872
82	أسيوط	ملوى	1874
17	كفر الشيخ	قلين	1875
66	رشيد	سيدي جابر	1876

1876	المعمورة	أبي قير	3
------	----------	---------	---

الخطوط البرقية التي أنشئت في عهد الخديوي إسماعيل

من	إلى	عدد الأسلاك	طول الخط بالكم
القاهرة	قليوب والقناطر	2	28
القاهرة	غزة فلسطين	2	455
القاهرة	بنها والسويس	1	242
القاهرة	قليوب والمنصورة	2	154
بنها	ميت بره	2	14
بنها	الزقازيق والسويس	2	197
طنطا	طلخا ودمياط	2	115
طنطا	زفتى	2	53
طنطا	دسوق	2	74
طنطا	شبين الكوم	2	30
الإسماعيلية	بور سعيد	1	74
القنطرة	بور سعيد	1	41
القاهرة	المانيا	2	276
المنيا	أسيوط	2	144
أسيوط	قنا	2	225
قنا	أسوان	2	257
قنا	القصير	2	188
أسوان	وادي حلفا	2	337 ⁽¹⁾

الجدول التالي يبين تزايد الصادرات والواردات المصرية خلال الفترة 1850-1865م وخلال دراسة الجدول يتضح دور الخطوط الحديدية في زيادة نسبة معدل الارتفاع في موارد مصر في الفترة التالية لإنشاء الخطوط الحديدية⁽²⁾.

(1) لهيطة، مرجع سابق، ص 216-218.

(2) البراوي، مرجع سابق، ص 183.

العام	الصادرات (بالجنيه)	الواردات (بالجنيه)	العام	الصادرات (بالجنيه)	الواردات (بالجنيه)
1850	2043579	1.621.369	1866	9.723.564	4.662.210
1851	2155420	1.681.630	1867	8.613.497	4.399.097
1852	2270333	1.1575.274	1868	4.094.974	3.282.969
1853	1148779	2.01.913	1869	9.089.866	4.021.601
1854	2087938	2.141.964	1870	8.680.702	4.502.969
1855	3286436	2.527.123	1871	10.152.021	4.512.143
1856	4029543	2.568.692	1872	13.317.825	5.005.995
1857	3104948	3.143230	1873	14.208.882	6.127.664
1858	2534907	2.715.215	1874	13.424.000	5.070.000
1859	3565625	2.394.143	1875	11.333.324	5.619.467
1860	2535651	2.604.933	1876	13.651.286	4.263.191
1861	3422959	2.568.539	1877	12.750.132	4.493.441
1862	44545435	1.991.020	1878	8.097.277	4.844.342
1863	9014435	5.063.487	1879	13.439.059	5.002.163
1864	14416661	5.301.297	1880	12.983.204	6.549.933
1865	1345662	5.863.174			

ويلاحظ من الجدول السابق:

1 لطراد الزيادة في كل من الصادرات والواردات الأمر الذي يدل على الأثر أحدثته إصلاحات محمد على الزراعية، كما ينم عن مبلغ التقدم المنتظم في الفترة التي يشملها الإحصاء المذكور .

2 لارتفاع قيمة الصادرات فبعد أن تراوحت قيمتها مبلغ 4.2 مليون جنيه بين عامي 1850-1864م، قفزت بخطوات سريعة إلى نحو أربعة أمثال في السنوات التالية 1864-1865م، وهذا يرجع إلى شدة الإقبال على القطن المصري بسبب إغلاق موانئ تصدير القطن في الجنوب في أثناء الحرب الأهلية الأمريكية، وبالتالي ازداد الطلب على القطن المصري في الأسواق الأوروبية.

3 حدوث هبوط كبير بين عامي 1866-1869م بسبب انتهاء الحروب، والأزمة التي حلت بالبلاد مما سبب اضطراب حال الفلاحين⁽¹⁾.

4 لبتداء من عام 1870 م أخذ رقم الصادر في الارتفاع وتراوحت قيمته بين 12 و 14 مليوناً من الجنيهات إلى نهاية الفترة، ويرجع هذا إلى ما قام به الحكومة من إصلاحات في مجالي الري والمواصلات الحديدية، كما يُلاحظ ازدياد في صناعة السكر، وبالتالي زيادة قيمة صادراته، مع أنه سجل هبوطاً كبيراً عام 1878م يرجع إلى انخفاض منسوب مياه النيل ومما سببه من تراجع في المحصول المعد للتصدير.

5 لزيادة قيمة الواردات في عهد إسماعيل نحو ضعف ما كانت عليه من قبل، ليعم الرخاء الناتج عن نمو الإنتاج الزراعي وازدياد عدد السكان وتحسن مستوى المعيشة وكثرة الأعمال العامة التي قامت بها حكومة ذلك العهد.

6 ومن الظواهر البارزة الفرق الكبير بين قيمة الصادرات والواردات، مما يدل على أن الميزان التجاري كان في صالح مصر، بالرغم تعادل القيمة مع الأموال الكثيرة المسحوبة خارج البلاد، وبخاصة في فترة تولي إسماعيل الحكم بصفة أقساط وفوائد وسمسرة عن الديون الكثيرة المعقودة في تلك الفترة، وهكذا تكون الزيادة التي نلاحظها من مراجعة جدول التجارة الخارجية زيادة لم تؤد إلى النتائج الطيبة المنتظرة.

يوضح الجدول التالي أهم الصادرات والواردات⁽²⁾.

الصادرات	النسبة المئوية	الواردات	النسبة المئوية
قطن وبذرة	72	منسوجات	31
مواد غذائية	19.1	مواد غذائية	15
عقاقير و عطور و مواد صباغة	4.3	عقاقير و عطور	2
منسوجات	0.7	مواد البناء	10
محاصيل صناعية أخرى	0.2	وقود	6
بضائع أخرى	3.7	محاصيل صناعية	13
		بضائع أخرى	23
المجموع	100	المجموع	100

(1) مارلو، مرجع سابق، ص 181-182.

(2) لهيطة، مرجع سابق، ص 226؛ نقلاً عن تقرير لجنة التجارة والصناعة الصادر عام 1916 وهو خاص بعام 1870

يتضح من الجدول أن القطن والبذرة احتفظا بأكبر نسبة في الصادرات، ولا ريب أن ازدياد العناية بالري بعد 1870 ساعد على الاحتفاظ بهذه النسبة ومما يجدر ذكره أنه بعد هذه العام يصبح السكر من الصادرات المهمة ويظل محتفظاً بمكانته حتى نهاية عصر إسماعيل ويدل بيان الواردات على أهمية المنسوجات ومواد البناء لمواجهة حركة الإنشاء الكبيرة، وهنا لابد من الإشارة إلى الدور المهم الذي قامت به الخطوط الحديدية في مجال نقل المواد والبضائع من وإلى أهم الموانئ والمدن المصرية.

وبالتالي ظلت بريطانية أكبر عميل لمصر خصوصاً بعد أن زاد إنتاجها من القطن، بسبب السياسة التي انتهجتها بريطانيا في الاتجاه نحو التوسع في زراعة القطن المصري، لتغطية متطلبات المعامل البريطانية المصنعة لهذه المادة المستوردة من مصر.

ويبين الجدول التالي علاقات مصر مع الدول الأجنبية وهو خاص بالصادرات من القطن بالقطار⁽¹⁾.

الدولة	عام 1870	عام 1871	عام 1872
بريطانية	996.798	1.109.472	1.667.385
النمسا	58.151	116.867	91.150
فرنسا	78.035	135.954	186.416
إيطاليا	98.400	167.073	143.964
تركيا	2.532	4.806	-
روسيا	-	11.130	62.676
الشام	-	150	-

يتضح أن بريطانية فاقت فرنسا كثيراً بعد أن كانت النسبة بينهما متقاربة نوعاً في عهد محمد علي، في الاستيلاء على أكبر نسبة من محصول القطن، ويلاحظ ازدياد العلاقات مع إيطاليا ليقترب ميزان الصادر إليها ما يرسل إلى فرنسا، في الوقت الذي تضاءلت فيه الصادرات إلى تركيا، كذلك دخول النمسا وروسيا في ميدان المنافسة التجارية، حيث أخذت العلاقة المصرية معهما تنمو باطراد⁽²⁾.

(1) C. roux , ,Op, cit., p ,102 .

(2) البراوي، مرجع سابق، 108.

كذلك نجد أن هناك أرقاماً من الأرشفة المصري في الأشغال العامة تطابق التقديرات التي نشرت عام 1882 في إحدى النشرات البريطانية وهي أكثر شمولية ومنصبة على فترة ممتدة بين (1863- 1879) وهذه الأخيرة تحتوي فوق ذلك على بعض أوجه الإنفاق الرئيسة التي نغطيها في الجدول التالي والذي يبين فيها قيمة المصروفات المتعلقة بالأشغال العامة في ظل حكم إسماعيل كانت عبارة عن 5 مليون إسترليني⁽¹⁾.

مجموع نفقات الدولة في القطاعات العامة 1864- 1875 (الأرشفة) / آلاف إسترليني	
خطوط حديدية (1463) كم	13361
خطوط تلغرافية (8367 كم)	853

وهكذا شهدت مصر خلال فترة تولي الخديوي إسماعيل نهضة شاملة، إلا أن مرفق النقل وبخاصة الخطوط الحديدية، كان له النصيب الأوفر من هذه العناية، ورد في تقرير كيف لعام 1875 أن تكاليف قروض الخطوط الحديدية بلغت 26.9% من الميزانية العامة في حين بلغت فوائد الدين 29.570.994 جنيهًا لنفس العام⁽²⁾.

هذا ولقد أجمعت المراجع على أن تكاليف إنشاءات الأشغال العامة في عهد إسماعيل كانت 13361000 جنيهًا⁽³⁾، كان نصيب الخطوط الحديدية 29%، إضافة إلى 4 ملايين جنيه مجموع ما أنفق في الأعمال الهندسية في عصر إسماعيل⁽⁴⁾.

المرحلة الخامسة : تولى توفيق باشا (1879 - 1892) سدة الحكم بعد والده إسماعيل بتاريخ 26 حزيران 1879م، وكانت مصر تترشح في ظل أوضاع عامة بالغة السوء، بعد أن أرهاقتها الديون المستوجبة ومنعت عنها كل نمو اقتصادي، بالإضافة إلى نفاذ السيطرة الأجنبية إلى مختلف نواحي الحياة الاقتصادية والإدارية والاجتماعية⁽⁵⁾. حيث هيأت تلك الظروف لقيام حركة عرابي⁽⁶⁾، التي انتهت بالاحتلال البريطاني لمصر في 15 أيلول 1882م⁽⁷⁾، في ظل تلك الظروف الصعبة تأثرت الخطوط الحديدية وأصابها الكثير من الإهمال الذي أصاب بدوره مرافق البلاد كافة.

(1) J. Ducruet, Op, Cit.,p. 28-29

(2) جندي، وبتحر، مصدر سابق، ص 230.

(3) لهيطة، مرجع سابق، ص 321.

(4) عبدة، مرجع سابق، ص 12.

(5) مراد، مرجع سابق، ص 133.

(6) لهيطة، المرجع السابق، ص 381.

(7) لهيطة، المرجع السابق، ص 370.

وعند صدور قانون تصفية الديون ⁽¹⁾، في مصر في 17 تموز 1880م اضطرت الخطوط الحديدية إلى تخفيض مصروفاتها وعجزت بالتالي عن القيام بنفقات الصيانة والإصلاح ⁽²⁾. وفاق بالخطوط الحديدية خلال الثورة العربية الكثير من الخسائر والتلف، فقد أخضع زعماء الثورة الخطوط الحديدية لأوامرهم العسكرية، ووضعوها بأيدي الموظفين العسكريين، وأبعدوا الفنيين الأجانب العاملين فيها، ورفعت الخطوط بقصد استخدامها في الأعمال العسكرية، كما احتكرت العربات والقاطرات لنقل المهمات والمؤن وإحضار أنفار للانضمام إلى الجيش وتحولت ورش الخطوط الحديدية إلى مصانع للسلاح، وتهدمت مباني المحطات ونهبت محتوياتها، كما تراكمت الأقطان والبضائع والمحاصيل الزراعية على أرصفتها لقلة وجود عربات الشحن ⁽³⁾.

تطور مصر بين عامي 1863 – 1880 ⁽⁴⁾:

1880	1863	قياس	
5818	4833	السكان	آلاف السكان
2197	1641	أرض مزرعة	آلاف الهكتارات
4817	185	مدارس عامة	وحدات
5410	1991	مقدار الواردات	آلاف الإسترليني
13810	4454	مقدار الصادرات	آلاف الإسترليني
8468	4937	عائدات الدولة 1864	آلاف الإسترليني
1913	440	خطوط الخطوط الحديدية	كيلو متر
9372	1015	خطوط تلغرافية	كيلو متر
83840	71400	قنوات الري	كيلو متر

(1) أرادت الحكومة المصرية أن تحدد علاقتها مع دائنتها على أساس محدد فصدر في 12 أبريل عام 1880م قرار بتكوين لجنة لتصفية الديون برئاسة البريطاني ريفيرز ولسون Rivers Wilson وعضوية مندوبي الدول الأربع في صندوق الدين بالإضافة إلى مندوب الحكومة المصرية بطرس غالي، وانضم إليهم مندوب فرنسي آخر ليوازن العضوين البريطانيين وكذلك مندوب لألمانيا. وفي 17 يولية 1880م أعلنت اللجنة قراراتها. وقسمت الديون بموجب قانون التصفية إلى قسمين، الدين الموحد وتضمنه مصلحة الجمارك وضريبة التبغ وضرائب مديريات الغربية والمنوفية والبحيرة وأسيوط بعد خصم 7% للمصروفات، والفائدة 4%. والدين الممتاز وتضمنه إيرادات الخطوط الحديدية والتلغرافات وميناء الإسكندرية وسعر فائدته 5%، وديون الدائرة السنوية الخاصة، وقرض روتشيلد. ويقوم صندوق الدين بخدمة الدينين الأوليين وجمع المال اللازم لهما ولا يجوز القيام بأي قرض دون موافقة لجنة صندوق الدين. رفعت، مرجع سابق، ص 204-212.

(2) دياب، مرجع سابق، ص 248.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 179 – 180.

(4) J.Ducruet, Op, cit p.27.

يبين الجدول تراجع ملحوظ في إنشاءات الخطوط الحديدية، تقابله زيادة وتوسع في مد خطوط التلغراف لتغطية الأعمال العسكرية قبل الاحتلال البريطاني لمصر.

وبعد الاحتلال البريطاني لمصر عام 1882م تسلم الإنجليز في تشرين الأول 1883م إدارة الخطوط الحديدية أسوة بسائر المرافق في البلاد ⁽¹⁾ فعملوا على تسيير نظمها على قواعد اقتصادية⁽²⁾. واقتصرت جهود سلطات الاحتلال في الفترة ما بين 1883 - 1888م على معالجة الأوضاع القائمة للخطوط الحديدية⁽³⁾، إذ لم تكن الظروف تسمح ببناء خطوط جديدة⁽⁴⁾، وعملت تلك السلطات على إعادة الخطوط التي رفعت في فترة الثورة العربية إلى مكانها السابق، وشرعت في استحضار مهمات جديدة من الخارج، وبناء مخازن جديدة وتنظيم محتوياتها وفق الطرق الحديثة مع تجديد العربات والقاطرات والمهمات الموجودة في ورش القباري وبولاق، وأمكن تحويل بعض العربات القديمة إلى عربات نوم للسائحين⁽⁵⁾.

ولم يخل الأمر من بعض المحاولات الوطنية لإنشاء خط حديدي، كمحاولة يوسف مطران⁽⁶⁾ مطران⁽⁶⁾ إنشاء خط عبر سيناء يصلها ببلاد الشام، غير أن السلطة العثمانية تعمدت الرفض وذلك خوفاً من تدرج الهيمنة البريطانية على بلاد الشام علماً بأن إنشاء هذا الخط كان يتوقف بالدرجة الأولى على موافقة السلطان العثماني عبد الحميد الثاني⁽⁷⁾، وكان أحد الآراء المهمة

(1) حسونة، المرجع السابق، ص 180.

(2) دياب، مرجع سابق، ص 248.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 166-241.

(4) L. Wiener; Op, Cit., p. 93.

(5) حسونة، المرجع السابق، ص 180.

(6) ملحق رقم 3- مشروع لربط خط سكة حديد مصر بسوريا .

(7) وقد علق نجيب عازوري (1916 - كاثوليكي سوري، عمل موظفاً عثمانياً في القدس، ذهب إلى باريس وأسس عام 1904 م منظمة قومية باسم "عصبة الوطن العربي" La Ligue de la Partie Arabe اقتصر نشاطها على إصدار النشرات ضد الدولة العثمانية، أصدر عام 1905 كتاباً باللغة الفرنسية تحت عنوان "يقظة الأمة العربية" La Reveil de La Nation Arabe أصدر عام 1907 مجلة شهرية بعنوان "الاستقلال العربي" بالفرنسية L independence Arabe وكان شعارها "الأقطار العربية"، خصص عازوري مقالاته الصحفية لتحليل مواقف الدول الأوروبية من المسألة الشرقية. انتقل من باريس إلى القاهرة وبقي فيها حتى وفاته) أحد الناشطين ضد السلطان عبد الحميد الثاني على المشروع بمائلي، «يشجع الأتراك المشاريع التي تخدم نواياهم بقدر ما يبعدون المشاريع التي يمكن أن تنفع البلاد. فلا شيء أنفع للبلاد العربية، من بناء خط يصل مصر بسوريا على شاطئ المتوسط. لقد التمس أحد أثرياء مصر، السيد انطوان يوسف لطفي، وهو سوري، الحصول على امتياز هذا الخط طوال عشر سنوات. فكان عبد الحميد، الذي لا يجرؤ أبداً على الرفض قطعياً، خوف انكشاف نواياه الحقيقية، يمدح هذا المواطن الشريف بالوعود الكاذبة، بينما كان حجابهم يستثمرون بلا رحمة أملهم الوهمي الذي حرصوا على تغذيته. أوقف انطوان يوسف لطفي بك مراجعاته، بعد أن تعب من الوعود الكاذبة، وهو ينتظر بصبر موات السلطان الحالي وتغيير النظام حتى يستثمر حقوقه الأكيدة...».

للسلطان عبد الحميد الثاني، في سياسة الخطوط الحديدية أنه بالرغم من الحاجة الشديدة إلى المزيد من الخطوط الحديدية التي تفتح طرقاً جديدة بين مختلف الولايات، إلا أنه : «في بعض الأحيان تسفر عن نتائج تضر بالبلاد والعباد، لذا فمن الواجب أخذ الحيطة والحذر، ومن حيث الأهمية الإستراتيجية، فإن للخطوط الحديدية أهمية كبرى في سرعة تأمين التحرك العسكري، وقد تكون سلاحاً ذو حدين إذا استولى الأعداء عليها، فإنها تسهل على الأعداء الاستيلاء على كافة المناطق التي تمر منها، ولهذا السبب أعارض مد هذه الخ طوط في مناطق الحدود ..»⁽¹⁾، ويذكر المؤرخ محمد كرد علي⁽²⁾، أن الإنجليز كانوا يحبذون هذا المشروع ولكن لم يتسنى لهم تنفيذه ولم تعرف الأسباب التي حالت دون إخراجها إلى حيز العمل⁽³⁾.

بدأت حالة الخطوط الحديدية تسوء بين عامي 1877-1879م، لارتفاع نفقات أعمال الخطوط الحديدية من 33,5 % إلى 42%، من إيراداتها المرهونة لحاملي سندات الدين الممتاز الذي أنشئ عام 1876م، حيث تم تحصيل فائدة هذا الدين من إيرادات الخطوط الحديدية، مما أدى إلى إهمال أعمال صيانتها، وبالتالي تراجعت أحوال الخطوط وإنشاءاتها العامة، حيث تم بعد اتفاق 1885م حصر نفقات أعمال الخطوط الحديد بهذا القانون، وقيدت على أن لا تزيد الفائدة عن 45% من إجمالي الإيرادات، وبالنظر إلى قيمة الفائدة، يلاحظ أنها تقارب نصف الأرباح، وبهذا لم يترك أي مجال لتطوير الخطوط الحديدية من خلال الأرباح، أو لزيادة رأس المال⁽⁴⁾.

توفي الخديوي توفيق في مدينة حلوان مساء الخميس في 7 كانون ثاني 1892م، إثر إصابته بالحمى، في حين كان ولده عباس في النمسا، ونقلت الخطوط الحديدية جثمانه في عربة خاصة أعدت لهذه الغاية، وفيما بعد وصل ابنه عباس إلى الإسكندرية، وقصد القاهرة بقطار مخصوص ليصلها في الساعة الثانية بعد الظهر، وبهذا أصبحت الخطوط الحديدية المصرية الوسيلة الأكثر

نجيب عازوري، يقظة الأمة العربية، ترجمة أحمد بو ملحم، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1978م، ص 214 — 215

ألبرت حوراني، الفكر العربي في عصر النهضة 1798-1939، ترجمة، كريم عزقول، مطبعة نوفل، بيروت، 2001، ص 284.

(1) عبد الحميد الثاني، مذكراتي السياسية 1891 — 1908م، ترجمة مؤسسة الرسالة، بيروت، مؤسسة الرسالة، ص 124.

(2) محمد كرد علي 1876 — 1953م، مؤرخ وأديب سوري. من مؤسسي الجمع العلمي في دمشق. أنشأ جريدة «المقتبس» عام 1908م. من مؤلفاته، «خطط الشام»، «الإسلام والحضارة العربية»، «أمراء البيان»، المنجد في الأعلام، مرجع سابق، ص 460.

(3) محمد كرد علي، خطط الشام، مكتبة النوري، 6 أجزاء، دمشق، 1983، ج 5، ص 196.

(4) المهني، مصدر سابق، ص 120.

شيوعاً واستخدماً في أوساط المجتمع المصر على اختلاف فئاته ⁽¹⁾، إلا أنها شهدت ركوداً واضحاً خلال فترة الخديوي توفيق، نظراً للمعاناة التي كانت تعيشها مصر في ظل الاحتلال البريطاني.

المرحلة السادسة : خلف الخديوي توفيق ابنه الأكبر عباس حلمي الثاني ⁽²⁾ (1892-1914 م) :

الذي اتفق مع اللورد إفلين بارينغ كرومر ⁽³⁾ Evelyn Baring Cromer المعتمد البريطاني في مصر، حول منافع الخطوط الحديدية، لتبدأ المرحلة السادسة في إنشاء الخطوط الحديدية . وبوصول الخديوي عباس مصر، أخذت الخطوط الحديدية المصرية في النهوض والتوسع، فمنذ عام 1893م، وضعت مصلحة الخطوط الحديدية منهجاً واسعاً للتطوير ⁽⁴⁾، يتضمن ازدواج بقية الخطوط الرئيسية من القاهرة المحافظات بدايةً من الإسكندرية، بالإضافة إلى بناء أربع جسور مهمة، اثنين منها على النيل، والثالث على ترعة شبين، والرابع على المحمودية ⁽⁵⁾، وفي عام 1893م أخذت الخطوط الحديدية المصرية طريق التوسع والامتداد، فوضعت مصلحة الخطوط الحديدية منهجاً واسع النطاق بين عامي 1896 - 1898م يتضمن ازدواج بقية الخطوط الرئيسية من القاهرة إلى الإسكندرية وإلى غيرها، وافتتحت خط منوف - اشمون للاستغلال في عام 1896م، وأتم خط البراري في عام 1896م. ⁽⁶⁾

(1) محمد سيد كيلاني، عباس حلمي الثاني أو عصر التغلغل البريطاني في مصر 1892-1914م، مط ، دار الفرجاني ، طرابلس، 1991، ص9، ص13.

(2) عباس حلمي الثاني 1874 - 1944م، عباس حلمي توفيق بن إسماعيل، ولد بالقاهرة وتعلم بمدرسة عابدين، ثم في فينا، وولى الخديوية بعد وفاة أبيه عام 1892م بإرادة سلطانية من الآستانة ، وفي عام 1914م، سافر إلى أوروبا، فالآستانة مصطفاً، ونشبت الحرب العالمية الأولى ، وهو في الآستانة، فتأخرت عودته، فاتخذت الحكومة البريطانية تأخره سبباً لخلعه وتعين غيره وبسط حمايتها على مصر ، واستقر عباس في لوزان بسويسرا إلى أن ولي أحمد فؤاد فاتصلت بينهما الرسل ، فتنازل عباس له عن حقه في العرش، وقضى بقية حياته مغترباً. الزركلي، مرجع سابق، ج3، ص260 - 261.

(3) إفلين بارينغ كرومر 1841 - 1917م، عينت الحكومة البريطانية كرومر في 1883م معتمداً في البلاد، وكان كرومر أحد بناء الإمبراطورية البريطانية، وقد استمد قوته من قوة شخصيته وثقة حكومته فيه وتأيدتها له ، وكانت له مبادئ استعمارية وخطة سلكها في خدمة بلاده . وكان كرومر بالنسبة لدعاة الإمبراطورية والإمبريالية الرجل الذي أدى رسالة الحضارة الغربية خير أداء في مصر . أما من وجهة النظر المصرية ، فكان ممثلاً للاستعمار ومنفذاً لسياسة الغرب الاستبدادية المتسلطة. عمر، مرجع سابق ، ص329.

(4) لهيطة، مرجع سابق، ص570 - 571.

(5) L.Wienerm Op, Cit., p. 99.

(6) حسونة، مرجع سابق، ص182.

كما أتم خط منوف - أشمون، وافتتح للاستغلال عام 1896م⁽¹⁾، ومد خط كفر الزيات إلى قلين على فرع رشيد، ثم ألغى هذا فيما بعد⁽²⁾، وكذلك مد خط من دمنهور إلى الملاحه، ثم ألغى فيها بعد، واستبدل خط الفيوم الغرق بخط ضيق فيما بعد، وقد أجبرت الحكومة المصرية على إهمال مد خط كفر الزيات رغم أهميته بسبب المبالغ الكبيرة التي طلبها ملاك الأراضي التي يجتازها الخط⁽³⁾.

أخذت الحكومة المصرية برأي كبير المهندسين البريطانيين بمصلحة الخطوط الحديدية وبدأت في تجديد المهمات الثابتة والمتحركة، كما عملت على مد الخطوط التي تفيد بعض الجهات الزراعية فسعت إلى توصيل زفتا بالزقازيق عن طريق ميت غمر، كما وصلت القناطر الخيرية بأشمون وكذلك تم وصل زفتا بالزقازيق على فرع دمياط في عام 1911م وافتتح في عام 1914م مما كان له الأثر الكبير في ترقية الإنتاج التجاري الزراعي⁽⁴⁾. منحت الحكومة المصرية امتيازات لأربع شركات أجنبية بلجيكية لإنشاء خطوط حديدية ضيقة⁽⁵⁾، بمقياس قدره 75 سم، لربط قرى الدلتا مع المراكز الرئيسة للتجارة⁽⁶⁾، حيث أقامت هذه الشركات حوالي 1400 كم من الخطوط الحديدية الريفية الضيقة⁽⁷⁾، وكانت أول تلك الشركات، "شركة خط حديد الوجه البحري"، التي منحت حق امتياز لاستغلال مديرتي الدقهلية والشرقية في عام 1896م⁽⁸⁾، ومنحت الحكومة كذلك امتيازاً في العام نفسه إلى "الشركة المصرية للخطوط الحديدية الضيقة" لاستغلال مديرتي البحيرة والغربية⁽⁹⁾، وفي حزيران 1896م منحت الحكومة امتيازاً إلى "شركة الخطوط الحديدية الاقتصادية لشرق مصر" لاستغلال مديريات الشرقية والدقهلية والقليوبية⁽¹⁰⁾، فتأسست شركة الدلتا المصرية للخطوط

(1) تم إلغاء بعض الخطوط التي ظهرت قلة فائدها، وتم استبدالها بخطوط زراعية والتي كانت أهم لحاجات البلاد وأقل تكلفة. Lionel Weiner, Op, Cit., p. 104.

(2) حسونة، المرجع السابق، ص 182.

(3) L, Weiner, Op, Cit., p. 99.

(4) حسونة، مرجع سابق، ص 184.

(5) الصياد، مرجع سابق، ص 43؛ استعملت الخطوط العادية باتساع 1.435م، وسككل ضيقة باتساع 75سم. محمد حافظ، الخطوط الحديدية وهندستها، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1975، ص 46.

(6) L, Weiner, Op, Cit., p. 139.

(7) عيسوي، مرجع سابق، ص 107.

(8) عبده، مرجع سابق، ص 9.

(9) J. Ducruet, Op, Cit., 298.

(10) حسونة، المرجع السابق، ص 243.

الحديدية الضيقة عام 1896م، برأس مال بريطاني لتندمج عام 1900م مع "شركة الخطوط الحديدية الاقتصادية للشرق المصري" التابعة لسيطرة الرأسمال الألماني⁽¹⁾. انتهزت الحكومة المصرية فرصة تدفق الأموال الأجنبية البلجيكية⁽²⁾، والسويسرية، والفرنسية، والألمانية، والبريطانية إلى مصر، فاتجهت إلى تشجيع الشركات الأجنبية في إقامة الخطوط الحديدية⁽³⁾ على أمل أن تشتريها الحكومة من القائمين بها فيما بعد، وكانت سياسة الحكومة المصرية في هذا السبيل ناجحة بشراء المؤسسات على أساس التقسيط ذي الدفعات المتكافئة مع قدرة الميزانية المصرية على تحمل مثل هذه الأقساط وفوائدها في الوقت الذي تستغل فيه الخطوط الحديدية⁽⁴⁾.

الجدول يوضح القيمة الاسمية بالآلاف الجنيهات المصرية لرؤوس أموال الشركات المغفلة الأوروبية في مصر⁽⁵⁾.

القيمة الاسمية بالآلاف الجنيهات المصرية من رأس مال الشركات الأوروبية			
1914	1902	1897	أسهم والتزامات
54569	10252	5968	شركات وقروض عقارية
5552	2174	681	بنوك وشركات مالية
12332	2395	360	شركات عقارية ريفية ومدنية
5733	3645	1968	شركات نقل وري
13405	5903	2935	شركات تجارية وصناعية
91591	24642	11912	مجموع الشركات برؤوس الأموال الأوروبية
100302	26943	13885	مجموع الشركات المؤسسة في مصر

وكذلك اهتمت الحكومة المصرية بالخطوط الحديدية في الوجه القبلي فأتمت عام 1892م توصيل خط قصير بين شبرا وبولاق⁽⁶⁾، لأهميته في نقل البضائع وفي استغلال بقية الخطوط على الوجه الأكمل⁽⁷⁾، وشرعت في مد خط إلى سوهاج بمسافة 470 كيلومتر ومنه إلى جرجا التي تبعد 505 كم، والذي افتتحه الخديوي عباس في أواخر عام 1893م، كذلك تم توصيل الخط

(1) J. Ducruet Op, cit p.298.

(2) في ذكر للرؤوس الأموال البلجيكية التي عملت في مصر في نهاية القرن التاسع عشر والتي كان لها نشاطات منها في المجال المصرفي العقاري كشركات زراعية وعقارية و مشاريع نقل وبطخصة النقل المدني.

وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 29.

(3) وزارة المواصلات، المصدر السابق، ص 29.

(4) لهيطة، مرجع سابق، ص 572 — 573.

(5) J. Ducruet , Op, Cit., 298.

(6) لهيطة، المرجع السابق، ص 50.

(7) حسونة، مرجع سابق، ص 185.

عام 1895م إلى البلينا⁽¹⁾، وعملت على توصيل قنا بأسوان في العام عام 1897م وافتتح خط قنا – أسوان عام 1898م.

كذلك تكونت إحدى الشركات الأجنبية برأس مال أجنبي ألماني ومصري⁽²⁾، وأنشئت في عام 1898م شركة خط حديد الفيوم، ومركزها مدينة الفيوم⁽³⁾، وفي نفس العام وضعت الحكومة الحكومة يدها على الخط نظير تعويض سنوي قدره 24750 جنيهاً يدفع للشركة الأجنبية⁽⁴⁾، كذلك أنشأت مديرية الفيوم خطوطاً ثانوية ضيقة منح امتيازها لبعض الشركات الأجنبية، وقد قامت الشركات الأجنبية بتوصيل المدن بالقرى بخطوط ضيقة في أكثر أجزاء القطر المصري، ومنحت الحكومة المصرية امتيازات إلى شركات أربع لمد الخطوط الضيقة وكان من أهم هذه الشركات بالترتيب : شركة سكة حديد الوجه البحري وشركة سكة حديد الفيوم الضيقة وشركة سكة حديد الدلتا التي حلت محل الشركة المصرية، ك ما أدمجت فيها شركة الخطوط الحديدية الاقتصادية للشرق.

وتم توحيد "الشركة المصرية للخطوط الحديدية الضيقة "، و"شركة الخطوط الحديدية الاقتصادية للشرق"، وتحول اسمها إلى «شركة خط حديد الدلتا الضيقة» واتحدت الشركة البلجيكية للمواصلات بدورها مع شركة بريطانية للنقل، فتوحدت الخطوط الضيقة في أنحاء الوجه البحري، وتلقت دعماً من اتحاد الشركات الألمانية التي كانت مبعثرة في أنحاء المصري لإتمام عملية الدمج⁽⁵⁾، لتصبح "شركة خط الدلتا الضيقة" أهم شركات الخطوط الحديدية في مصر⁽⁶⁾، وحصلت على امتيازها المجدد في آذار 1897م، وامتدت خطوط هذه الشركة في كل مديريات الوجه البحر باستثناء المنوفية، وبلغ طول خطوطها 224 كم في غرب الدلتا و389 كم في وسط الدلتا و336 كم في شرق الدلتا⁽⁷⁾.

وتدل ميزانية 1913-1914م على أهمية الخطوط الحديدية وعناية الحكومة بأمرها وما وصلت إليه من الكمال إذ أن غالبية مصروفات الحكومة وضعت في قيود وزارة الأشغال العامة فكانت موجهة إلى الري ورفع شأن طرق المواصلات الحديدية، بحيث بلغت زيادة مصروفات

(1) لهيطة، المرجع السابق، ص570.

(2) لهيطة، مرجع سابق، ص575.

(3) عبده، مرجع سابق، ص10.

(4) J. Ducruet , Op, Cit., 299.

(5) لهيطة، المرجع السابق، ص576.

(6) حسونة، مرجع سابق، ص249.

(7) الصياد، مرجع سابق، ص44 – 45.

الحكومة السنوية على الخطوط الحديدية 279.249 ألف جنيه مصري في عام 1913م مقابل ما بلغت زيادة المصروفات السنوية على الداخلية 71.241 ألف جنيه، والحربية 36.159 ألف جنيه، والتعليم 17.779 ألف جنيه ولقد ورد في تقرير كتشنر عن عام 1913 م ما اعتمد صرفه على الخطوط الحديدية في عام 1914م كالآتي ⁽¹⁾:

100.000 جنيه على خطوط جديدة	24.000 جنيه لتحسين خطوط الإسكندرية
100.000 على جسور جديدة	19.000 لإقامة مساكن خدمة الخطوط الحديدية
7.000 لشراء أراضي جديدة	32.000 لشراء المعدات المطلوبة
44.000 لتمهيد الطرق	30.000 لشراء المعدات المطلوبة
34.000 لتحسين المحطات ونظام الإشارات	32.000 مصروفات عامة وخلافه
21.000 على تحسين محطات مصر وما	433.000 المجموع

بحيث بلغت تقديرات المصروفات على الأعمال الجديدة في الخطوط الحديدية في نفس العام مالا يقل عن 443.000 ألف جنيه بينما كانت المصروفات على مشروعات الوزارات الأخرى قليلة الأهمية ما عدا المصروفات على الأعمال الحديثة بوزارة الأشغال العمومية بحيث لا تقل عن 1.428.197 جنيه.

اهتم عباس حلمي وكتشنر باستكمال الخطوط الحديدية مثل خط زفتا- الزقازيق، وبتشييد الجسور كجسر ترعة الإبراهيمية بأسسيوط وإقامة المحطات الإسكندرية وجسر الليمون وصيانة الطرق وزيادة العربات والقطارات وإضافة خطوط جديدة واستغلال الخطوط الحديدية استغلالاً مفيداً للبلاد ⁽²⁾.

اتضح من خلال الفقرات السابقة، توسع نشاط الاستثمارات الألمانية في مجال الخطوط الحديدية في مصر، وربما يعود ذلك إلى تحسن في العلاقات البريطانية الألمانية بشكل عام. وهكذا شجعت الحكومة المصرية الشركات على إقامة الخطوط الحديدية في الوجهين البحري والقبلي على أمل أن تشتريها الحكومة منها فيما بعد ، مثال - تكونت شركة خط قنا - أسوان برأس مال مصري الألماني، في 30 نيسان عام 1895م ⁽³⁾، وعندما تم الخط واستقامت مالية

(1) لهيطة، مرجع سابق، ص572.

(2) لهيطة، المرجع نفسه، ص572.

(3) افتتح هذا الخط للاستغلال في مارس عام 1898 وكان امتيازه لمدة 80 عام بعدها يصبح الخط ملكاً للدولة وقد قامت بإنشاء هذا الخط شركة مؤلفة من كبار المالين أمثال سوارس وشركاه ومنشه وولده وشركاهم وولهم بلزواس وروبير ورشور وشركاهم وقد تسلمت الحكومة هذا الخط لاستغلاله لحساب أصحاب الامتيازات مع احتفاظها بحق شرائه بعد

الحكومة اشترت هذا الخط من الشركة مقابل قسط سنوي قدره 32 ألف جنيه تدفع حتى 31 كانون الأول عام 1920م، يزداد هذا القسط فيما بعد إلى 42.750 ألف جنيه حتى آخر امتياز الشركة، كذلك عملت الحكومة المصرية على شراء خط بور سعيد- الإسمايلية من شركة قنال السويس⁽¹⁾ التي بدأت العمل في مدة عام 1891 م ثم اشترته الحكومة منها في عام 1904م مقابل قسط سنوي قدره 19.930 جنيه تدفعه الحكومة للشركة حتى عام 1968 م⁽²⁾.

كذلك سكة حديد مريوط، والتي أنشئت نزولاً عند طلب الخديوي عباس الثاني، رغبةً منه في ربط أرض زراعية له غرب الإسكندرية بالإسكندرية، وعندها قدمت المصلحة الأدوات المستعملة اللازمة للإنشاء بثمن قليل، و أرسلت نظارة الداخلية بعض المحكوم عليهم بالسجن للمساعدة في مد الخط، بالإضافة إلى حرسه الخاص، وفيما بعد قرر الخديوي بيع الخط إلى شركة إيطالية، إلا أن معارضة كتشنر أجبرته على بيعها للحكومة المصرية نظير 376 ألف جنيه دفعتها للخديوي على دفعات⁽³⁾.

وبالرغم من التطور والتوسع الكبير في مد الخطوط الحديدية في مصر والسودان، إلا أن النقل اعتمد في بعض جهات مصر على الدواب، لعدم استغلال النقل المحلي بالطرق الاقتصادية الواجبة، وخصوصاً وأن نقل الحاصلات الزراعية بالسفن النيلية، لم يتوفر كون النيل غير قابل للملاحة في أغلب أوقات العام⁽⁴⁾.

تكللت سياسة الحكومة المصرية بالنجاح ، عندما تبين للحكومة الفرق بين الاستدانة لإقامة الخطوط الحديدية⁽⁵⁾، وبين شراء المؤسسات على أساس التقسيط والاستثمار ذي الدفعات

عشرين عام على إحدى طريقتين وهما إما احتساب 3/1.2 - فوائد على عدد السنوات الباقية من العقد على أن تؤخذ متوسط إيراد أحسن خمس سنوات وأما دفع مبلغ 20805 جنيه مصري قسطاً سنوياً مع تقديم رهن لصالح أصحاب الامتياز ولما كانت مصلحة الخطوط الحديد هي التي تقوم باستغلال الخط فقد أصبح من الواجب عليها دفع إيجار سنوي لأصحاب الامتياز وقد تحدد هذا الإيجار السنوي بمبلغ 16670 جنيهاً للسنوات الخمس الأولى و17870 جنيه في كل من الـ 75 عام الباقية وقد استولت الحكومة على الخط بأكمله من قنا إلى أسوان في يونيو عام 1925 م قبل قسط سنوي قدره 24750 جنيه حتى عام 1978 وهو تاريخ انتهاء الخط.

لهيطة، مرجع سابق، ص 575.

(1) توفيق حامد المرعشلي، صفحات في تاريخ مصر، مطبعة، مصر، القاهرة، 1929، ص 214.

(2) لهيطة، المرجع السابق، ص 572 - 573.

(3) كيلاني، مرجع سابق، ص 177.

(4) لهيطة، مرجع سابق، ص 575.

(5) لهيطة، المرجع نفسه، ص 575.

المتكافئة مع قدرة الميزانية المصرية على تحمل مثل هذه الأقساط وفوائدها في الوقت الذي تستغل فيه الخطوط ذات الإيرادات من جهة أخرى⁽¹⁾.

المفردات	1911	1912	1913
الإيرادات الكلية / جنيه مصري	3.691.000	3.916.000	3.819.000
المصروفات	2.031.000	2.291.000	2.190.000
الإيرادات الصافية	1.660.000	1.625.000	1.629.000
الإيرادات الكلية عن كل كيلو متر	1549	1637	1597
الإيراد الصافي عن كل كيلو متر	697	679	681
نسبة المصروفات المئوية للإيرادات	%55.02	%58.5	%57.35
عدد الركاب	27941187	28782736	2857300
البضائع بالطن	637716	6904937	6521976
قيمة رأس المال المستثمر في الخطوط الحديدية	26093077	26703405	27291943
الفائدة على رأس المال	%6.36	%6.08	%5.97

شركة سكة حديد مصر الكهربائية يرجع الفضل في إنشاء هذا الخط إلى الممول البلجيكي ادوارد إمبان الذي شيد ضاحية هليوبولس بحدائقها وقصورها وفنادقها، بحيث لم يكن لينقصها إلا وسائل المواصلات، ولعل الذي دفعه إلى الاضطلاع بهذا المشروع الضخم م رغبته في استثمار ثروته في تطوير مدينة القاهرة، عهدت الشركة إلى المهندس جاسبار Gasper ببناء فندق هليوبوليس والكاتدرائية الكبيرة المعروفة باسم البازليك والقصر الهندي وبعض العمارات المشيدة على الطراز العربي. تقدمت شركة إمبان بإعمار هذه الضاحية الجميلة، واستطاع إمبان بالتعاون مع بوغوص نوبار باشا من تكوين شركة سكة حديد مصر الكهربائية ووحدات عين شمس وفي 23 مايو عام 1905 وقعت الشركة عقداً مع الحكومة بإنشاء خط ترام وخط حديدي يصل كوبري الليمون بالأراضي التي كانت قبلاً معروفة باسم واحة العباسية وحددت مدة الامتياز بسبعين عام يعود الخط بعدها إلى الحكومة، ومنحتها الحكومة فيما بعد امتياز استغلال قطعة أرض عرضها ثمانية أمتار على ألا تشيد فيها مباني و ألا تنشئ محطات صغيرة إلا بعد 500 متر من غمرة. مجاناً في محاذاة ترعة الإسماعيلية من كوبري الليمون إلى غمرة، وصرح للشركة بمقتضى عقد الامتياز أن تمتد خطين إضافيين أحدهما من كوبري الليمون إلى شارع بولاق فؤاد الأول بمحاذاة شارع جلال باشا ومواصلة من نهاية خط ترام العباسية إلى واحة عين شمس، ونص العقد على أن يكون عدد القاطرات والعربات ذات المحركات 24 عربية والعربات الخلفية 48 عربية ونص أيضاً على أن يكون الخط الحديدي مزدوجاً بعرض متر واحد مع جواز توسيعه 435 ملليمتر في المستقبل وجواز إنشاء خط ذي ثلاثة قضبان من

(1) يبين الجدول التالي، حجم الإيرادات بين عامي 1911 - 1913. لهيطة، مرجع سابق، ص 572.

كوبري الليمون وأن تحدد سرعة القطارات بسبعين كيلو متر في الساعة, وفي 14 فبراير عام 1906 صدر مرسوم خديوي بتأسيس الشركة برأس مال قدره خمسة عشر مليون فرنك موزعة على 60.000 سهم قيمة كل منها 250 فرنكاً و 60.000 سهم حصصاً, وقد زيد رأس المال فيما بعد إلى 2.03.009 جنيه و 375 مليوناً⁽¹⁾.

وهنا تجب الإشارة إلى أن رؤوس الأموال البلجيكية التي استثمرت في مصر في نهاية القرن التاسع عشر كان لها نشاطات في كافة المجالات الاقتصادية مصارف عقارات شركات زراعية ولكنها وجهت اهتمامها إلى النقل وبخاصة النقل المدني، فتكونت شركة الترام في القاهرة في 5 كانون الثاني 1894 برأس مال بلجيكي⁽²⁾ وحصلت الشركة على امتياز لمدة 52 عام، وأعطيت حق مد خطوط كهربائية داخل مدينة القاهرة في طرق معينة لتسيير عليها قاطرات كهربائية لنقل الركاب من جهة إلى أخرى، وبعد عامين قامت شركة مشابهة حصلت على امتياز لشركة ترامواي الإسكندرية والرملة المغفلة⁽³⁾, وفيما بعد مددت المدة إلى 22 تموز 1905م وذلك بمناسبة الترخيص للشركة بإنشاء تعديل على خطوط ساحل روض الفرج وغمرة وشبرا ومصر القديمة والجيزة، ثم مددت فترة الامتياز بالاتفاق بين وزارة الأشغال والشركة في 17 أيلول 1908م فجعلت نهاية الامتياز في 30 حزيران 1978م وبالمقابل فرضت الحكومة على الشركة إتاحة تدفع لوزارة المالية قدرها 5% من جميع إيرادات الشركة⁽⁴⁾.

الشركات المساهمة في إنشاء الخطوط الحديدية المصرية : لا بد للبحث من التعرض إلى رؤوس الأموال الأجنبية التي شاركت في التمويل لإنشاء الخطوط الحديدية المصرية.

الهيمنة	فرنسية	إنكليزية	بلجيكية	سويسرية أو إيطالية
شركات قروض عقارية	39102	13493	1974	-----
بنوك وشركات مالية	1485	3788	386	341
شركات عقارية	1237	2765	8330	
شركات تجارية وصناعية	4443	7480	1109	373
شركات نقل وري	----	2724	2415	514

(1) حسونة, مرجع سابق, ص 264 - 265 .

(2) J. Ducrue , Op,Cit.,1960,,289.

(3) تأسست عام 1895 في بروكسل شركة مغفلة حصلت على امتياز ترامواي القاهرة وبعد عامين قامت شركة مشابهة حصلت على امتياز ترامواي الإسكندرية والرملة المغفلة.

J.Ducrue, Op,cit., p. 299.

(4) في نهاية الامتياز تصبح جميع ممتلكات الشركة من أي نوع ملكاً للحكومة ,من مبان ومصانع كهربائية وعدد متحركة في حيازة الشركة شرط أن لا يقل عدد العربات عن خمس عربات لكل ثلاثة كيلو مترات . انظر , المهني, مصدر سابق ,ص 228.

المجموع	46267	30250	14294	1228
---------	-------	-------	-------	------

رؤوس أموال الشركات الأجنبية المشاركة في إنشاء الخطوط الحديدية، "شركة الخطوط الضيقة" البلجيكية تكونت شركة الخطوط الضيقة بين المطرية على بحيرة المنزلة والمنصورة عام 1895 برأس مال بلجيكي واستمرار الشركة في إدارة حركة هذا الخط الذي لا يتجاوز طوله 65 ميلاً إلى ما بعد عهد عباس حلمي 1914، ومع ازدياد عدد الشركات البلجيكية في مصر بدأت تتحد فيما بينها مما أدى إلى ظهور شركة لمد الخطوط الضيقة في الوجه البحري في عام 1896م، -مؤشر على دخول الاستثمار الألماني بقوة في السوق المصرية- وبعد حركة الاندماج بين شركة الخطوط الحديدية الاقتصادية للشرق والشركة المصرية تحول اسمها من "شركة سكة حديد الدلتا" ⁽¹⁾ إلى شركة "سكة حديد الدلتا للخطوط الضيقة" ⁽²⁾ - يلاحظ أن الحكومة المصرية منحت فيما بين عام 1896م وعام 1898م امتيازات إلى ثلاثة شركات ⁽³⁾ لإنشاء خطوط ضيقة وهذه الشركات كانت أولاً - شركة سكة حديد الوجه البحري ثانياً- الشركة المصرية للخطوط الحديدية الضيقة التي تحولت عام 1900م إلى شركة "سكة الخطوط الحديدية الاقتصادية للشرق المصري"، والتي سيطر عليها الرأسمال الألماني ⁽⁴⁾ ثالثاً - شركة سكة حديد الفيوم المصرية الخطوط الحديدية الضيقة ⁽⁵⁾، والتي لم تستطع استغلال هذا الخط، فألت إدارته إلى شركة مصر الأنجلو - بلجيكية التي تأسست في لندن عام 1906م .

(1) J. Ducruet, Op, Cit., p.297.

(2) لهيطة، مرجع سابق، ص 576.

(3) الدول صاحبة الامتيازات في مصر هي بريطانيا وفرنسا وإيطاليا وبلجيكا وهولندا والسويد والنرويج واسبانيا والدانمارك والولايات المتحدة وألمانيا قبل الحرب العالمية الأولى، وهذا ولقد وضع قانون للمحاكم المختلطة مستمد من القانون الفرنسي، هذا ويمثل الدول صاحبة الامتيازات قضاة تعينهم الحكومة المصرية بالاتفاق مع دولهم عا القضاة المصريين الذين يتم تعيينهم من قبل الحكومة. المرعشلي، مصدر سابق، ص 174.

(4) J. Ducruet, Op, Cit., P. 297.

(5) شجعت الظروف الحكومة على منح امتياز إلى إحدى الشركات البلجيكية فأنشأت خطاً حديدياً عرضه متر وخطاً آخر بعرض 75 سم، وبلغ عدد الامتيازات الممنوحة أربعة وهي: امتياز 29 يونيو عام 1895. بمرسوم حديوي صادر في 29 يناير عام 1896 إلى شركة سكك حديد الوجه البحري لاستغلال مديريتي الدقهلية والشرقية. ص 242. امتياز 27 مارس عام 1896. بمرسوم حديوي صادر في 12 أبريل عام 1896 إلى الشركة المصرية للخطوط الحديدية الضيقة لاستغلال مديريتي البحيرة والغربية. امتياز 29 يونيو عام 1896. بمرسوم حديوي صادر في 8 يونيو عام 1897 إلى شركة الخطوط الحديدية الاقتصادية لشرق مصر لاستغلال مديريات الشرقية والدقهلية والقليوبية .

أدى ميل الخديوي عباس حلمي إلى تنفيذ إنشاء الخطوط الحديدية، إلى تشجيع الأهالي والأجانب، على المشاركة في مشاريع إعمارية، وبخاصة في الواحات⁽¹⁾، وعليه تم منح منحت امتياز خط الواحات⁽²⁾، الخارجية إلى سكة اتحاد تبدأ غرب مصر، ومد الخط بين النيل والخارجية⁽³⁾ ولكن الشركة لم تتمكن من إتمام الخط، فاشترته الحكومة المصرية في عام 1909 بمبلغ 12500 جنيه⁽⁴⁾، ويتفرغ هذا الخط من الخط الرئيسي عند مواصلة الواحات، جنوب القاهرة بمسافة 540 كيلومترا، ويسير إلى الواحة الخارجية مسافة 195 كيلو⁽⁵⁾. وعليه تشجع بعض الأغنياء في استغلال أراضي الواحات الخارجية⁽⁶⁾، فتكونت شركة في 29 تموز 1904م باسم " اتحاد غرب مصر"، برأس مال نصف مليون جنيه، على أن تكون

امتياز 5 مايو عام 1879. مرسوم خديوي صادر في 17 فبراير عام 1898 إلى شركة سكك حديد الفيوم الضيقة لاستغلال منطقة الفيوم .

وينص هذا الامتياز على أن الحكومة تصرح لشركات الاحتكار باستغلال خطوط زراعية في مناطق معينة مع احتفاظ الحكومة بإنشاء خطوط حديدية في تلك المناطق وفي حالة عدم وجود سكة زراعية في المنطقة المرغوب إنشاء خط حديدي بها فإن للشركة الحق في مطالبة وزارة الأشغال بإنشاء سكك زراعية . ويلاحظ مما تقدم أن مديرية المنوفية وهي أغنى المديريات ثروةً وسكاناً، لم تمنح خطوطاً حديدية ضيقة وذلك بالنسبة إلى شبكة الخطوط الحكومية الممتدة بين أجزائها . حسونة، مرجع سابق، ص 242-243.

(1) الواحة هي منخفض في الصحراء بها عيون وأبار وأشجار تعكس جمال الطبيعة وسحرها محتضنة الصحراء والوديان الخضراء وينابيع المياه والهضاب المرتفعة. ويوجد منها في مصر عدد غير قليل في الصحراء الغربية أهمها الفيوم - الخارجة - الداخلة - باريس - الفرافرة - البحرية - وسيوة . http://aips-school.com/up/_travel25823.jpg .

(2) أعطى حق إنشاء هذا الخط عام 1906 إلى اتحاد مصر الغربية، فقام بمخطوطه وابتدأ العمل به عام 1907، واستولت عليه الحكومة بعد عامين من فتحه مقابل مبلغ 125000 جنيه قيمة تكاليف إنشائه. ويتفرغ هذا الخط من الخط الرئيسي عند مواصلة الواحات جنوب القاهرة بمسافة 540 كيلومترا ويسير إلى الواحة الخارجية مسافة 195 كيلو . وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 27.

(3) إبراهيم أحمد رزقانة، الجغرافية البشرية لحوض المنيا، المطبعة النموذجية، القاهرة، 1945، ص 258.

(4) لهيطة، مرجع سابق، ص 577.

(5) وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 27.

(6) واحة الخارجة كانت المحطة الأخيرة والوحيدة في طريق الأربعين لتجارة العبيد بين شمال أفريقيا والجنوب الاستوائي . هي أكبر واحة في الوادي الجديد وتقع على بعد 232 كم جنوب أسيوط وتتميز بالعديد من الآثار والعيون والمزارات السياحية مثل بركة السمك وتقع في جنوب قرية بولاق والآبار والعيون الجسرية الباردة والساخنة التي تصل درجة إحداها إلى 43° درجة وتستخدم في علاج أمراض الروماتيزم والمعدة والبرد والحساسية تمتاز الواحات بمناخها الجاف حيث لا تتعدى درجة الرطوبة 9.5 % في أغلب فترات العام وبجوها المشمس الدافئ مما يؤهلها لكي تكون مشقياً عالمياً صحياً. العيون والآبار، أشهرها أبار بولاق التي تصل درجة حرارتها إلى 39 درجة مئوية وبها استراحة مجهزة بالخدمات، أبار ناصر السياحية التي تقع جنوب الخارجة ويوجد بها مخيم بئر جناح وجميع هذه الآبار صالحة للاستشفاء من الأمراض الروماتيزمية . <http://aips-school.com/up/travel25833.gif>

مدة امتيازها سبعين عاماً تبدأ من أول كانون الثاني 1906م نتج عن عمليات الاندماج ظهور شركات الخطوط الضيقة وهي:

- 1- شركة سكة حديد الوجه البحري .
 - 2- شركة سكك حديد الدلتا شركة سكك حديد الفيوم .
 - 3- يضاف إلى هذه الخطوط خط شركة القاهرة وهليوبوليس الكهربائي⁽¹⁾.
- كذلك تم مد خطوط حديدية ضيقة على جانب كبير من الأهمية، كونها خدمت التجارة والصناعة في آن واحد، هي خطوط المناجم الواقعة خارج المدن، كخطوط المناجم الخاصة بشركة الملح والصودا بوادي النطرون ويبلغ طول الخط نحو 50 كم وعرضه 75 سم ويصل الخطاطبة ببئر هوكر عن طريق اتياي البارود ، وملحق به خطان إضافيان ، خط البحيرات وطوله 15 كم ويستعمل لنقل المواد الأولية وخطوط استغلال مناجم الفوسفات بالبحر الأحمر، وخطوط استغلال مناجم المنغنيز بشبه جزيرة سيناء⁽²⁾.
- وخلاصة يوضح ماسبق إسهام الخطوط الحديدية الضيقة، والخطوط الحكومية، في نقل الركاب والبضائع، مما كان له الأثر الإيجابي في وضع الأسس السليمة لنمو التجارة المصرية وتوسع المبادلات التجارية المصرية الخارجية في عهد عباس حلمي الثاني⁽³⁾، يشير اللورد كرومر إلى نتائج تقدم طرق المواصلات في مصر ويستشهد بالزيارة في عدد الركاب من 9.827.813 مسافراً في عام 1894 إلى 10.742.546 في عام 1897، ويبين أن 72.000 ركباً من هذه الزيادة نقلتهم عربات الدرجة الثالثة ، ولم تفتأ الحكومة تميل إلى حصر الطرق الحديدية في يدها وتعمل على الإشراف الكلي على طرق المواصلات البرية والبحرية بما لها من سلطان ونفوذ لتتمكن من رفع شأن الإنتاج الأهلي عامة والحاصلات خاصة وتعويد الأهالي على النشاط والهمة والحركة والانتقال في هذا المضمار⁽⁴⁾.

(1) هي الشركة المصرية المغفلة ذات الرأسمال البلجيكي أنشأت في القاهرة في 23 كانون الثاني عام 1906 برأسمال الشركة البالغ 2 مليون جنيه مصري، وكان هدفها تقييم وقسيم قطع أراضي تبعد عن القاهرة 4 كم، ومن ناحية أخرى استثمار لطريق حديدي كهربائي وخط للترامواي يصل القاهرة بهليوبوليس .

J.Ducruet, Op, Cit., p. 297.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص 266.

(3) يذكر اللورد ملنر في كتابه " بريطانية في مصر " صفحة 387 أن الخطوط الضيقة والطرق الزراعية بلغت عهد عباس حلمي 1700 كم ساعدت على تخفيض أجور نقل الحاصلات الزراعية إلى الأسواق العامة وإنه لولا انخفاض تكاليف النقل لتأثرت الحاصلات التجارية تأثيراً سيئاً من جراء انخفاض أسعارها. نقلاً عن لهيطة، مرجع سابق، ص 577.

(4) كرومر، مصر الحديثة، مطبعة، الوطن الجديدة، مصر، 1908، ص121.

انتشرت الخطوط الضيقة انتشاراً كبيراً وبالأخص في البحيرة والغربية بادئ ذي بدئ ثم في الشرقية والدقهلية وأنحاء الدلتا والفيوم ⁽¹⁾، وقد كثرت الخطوط الخصوصية في الوجه القبلي مثل خط مريوط ⁽²⁾ وخطوط الدائرة السنية ⁽³⁾، التي كانت تستغل لنقل القصب، فعمدت الحكومة على شرائها في عام 1906م وفتحتها للاستغلال والاستثمار باسم " خطوط الوجه القبلي الإضافية" ⁽⁴⁾

وشرعت الحكومة في استغلال هذه الخطوط في عام 1906م وعهدت إلى مصلحة الخطوط الحديدية المصرية أمر الإشراف عليها وأطلق عليها اسم " خطوط الوجه القبلي الإضافية" وقد أنشئت هذه الخطوط الإضافية لخدمة الزراعة المحلية ثم اتسع نطاقها فأصبحت صالحة للركاب والبضائع، - بعد أن كان إسماعيل باشا يستغلها لزراعته الواسعة ومصانعه للسكر - وكانت هذه الخطوط ضيقة وخفيفة لا يتجاوز عرضها 60 سنتيمتراً، تأسست شركة بريطانية بلندن في 11 تشرين الثاني باسم شركة اتحاد السكر للدائرة السنية لغرض شراء أملاك الدائرة بما فيها خطوطها الحديدية ثم حلت الشركة المصرية العامة لمصانع السكر محل الشركة البريطانية وابتاعت الحكومة هذه الخطوط في 21 حزيران عام 1906م بمبلغ 400.000 جنيه بريطاني، اتبع عباس حلمي خطة الخديوي إسماعيل فاهتم بخطوط الواحات وكان أهمها خط مريوط الذي تم إنشاؤه في 2 نيسان عام 1900 ⁽⁵⁾، الذي كان جزءاً من شبكة الخطوط الحديدية المصرية، وعندما فكر عباس حلمي في تعمير المنطقة المار بها، اشترى حوالي 26000 فدان بين سيدي

(1) يعود الاسم "الفيوم" إلى الكلمة الهيروغليفية "بايوم"، التي كانت تعني "البحر"، وهي واحة خضراء تقع في الصحراء الغربية في الجنوب الغربي من القاهرة إحدى محافظات إقليم شمال الصعيد وتبلغ المساحة الكلية 4549 كم² تتصل الجنوب الشرقي بمحافظة بني سويف؛ تبلغ مساحة الريف 4459 كم² بنسبة 99% من إجمالي المساحة.

http://aips-school.com/up/_travel25823.jpg

(2) أنشأ الخديوي عباس حلمي هذا الخط وشغله لحسابه وهو يمتد من الوردان إلى أبي حجاج مسافة 239 كم، منها 168 كم من الوردان إلى الضبعة باتساع عادي و 71 كم من الضبعة إلى أبي حجاج خط ضيق، ورغب الخديوي في بيع هذا الخط إلى شركة أجنبية ولكن الحكومة المصرية اشترته عام 1914 بمبلغ 376000 جنيه مصري.

وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 26.

(3) تبعت مصلحة الخطوط الحديدية لولاة مصر حتى عصر إسماعيل - امتلك محمد علي باشا جميع طرق المواصلات واستمر عباس الأول وسعيد باشا بالاعتقاد بحقوقهم في منح امتيازات مد الخطوط الحديدية، واستغلال الخطوط الضيقة عن طريق الشركات، ونجح إسماعيل المنهج نفسه فكانت خطوط الدائرة السنية تمتد من: أسنا إلى الأقصر ويشمل الخط الموصل من الضبعة إلى أرمنت فمعامل الطعنة، ومن أسيوط إلى بني سويف إلى معامل بيا ومغاغة ومطاي والمينا وأي قرقاص والروضة حسونة، مرجع سابق، ص 266.

(4) المرعشلي، مصدر سابق، ص 214.

(5) لهيطة، مرجع سابق، 571.

عبد القادر وسيدى عبد الرحمن، وأخذ في استغلالها وأنشأ الخط الحديدي الضيق أولاً، ثم حوله إلى خط عادي، وكان لهذا الخط أهمية كبيرة، لاحتمال مده إلى حدود طرابلس الغرب خصوصاً وأنه يختصر الطريق بين الإسكندرية وخليج السلوم، مما يسهل أيضاً الرحلة إلى أوروبا بحراً، وقد قام بإتمام هذا الخط في 2 نيسان عام 1900 م " جوستاف قيصر " المهندس الألماني، وقد افتتح هذا الخط من الحضرة بالإسكندرية، ليتجه إلى بحيرة مريوط ويمر بمستنقعات المكس، ثم يصل إلى العلمين على مسافة 118 كيلو متر، وقد أرادت شركة أجنبية إيطالية شراء الخط في أوائل شباط عام 1914م ولكن الحكومة اشترته بمبلغ 376.000 جنيه مصري ⁽¹⁾، ونزعت أجزاء من هذا الخط فيما بعد بين الحمام وأبي حجاج، لاستخدامها في جهات أخرى حربية في أغسطس/ آب عام 1914م لنشوب الحرب العظمى ⁽²⁾.

كذلك عُدَّ خط بور سعيد- الإسماعيلية من أهم الخطوط، حيث نالت شركة القناة امتياز مده في 3 كانون الأول عام 1891 وافتتح الخط في 2 كانون الأول عام 1893م، وفي أول شباط عام 1902م استأجرته الحكومة حتى انتهاء مدة الامتياز، وتصبح مالكة له، في 17 تشرين الثاني 1986م، وقامت الحكومة بمعرفتها بمد قضبان الخطوط الحديد فوق أرض الدولة، وأنشأت المحطات ومخازن لعربات الخطوط الحديد، وكل ما يلزم لاستغلال الخط، بقاطراتها وعرباتها وأضحت هذه المنشآت في عداد أموال الدولة، بمجرد تنفيذ المشروع ⁽³⁾، الذي أبرم بشأنه اتفاق أول شباط عام 1902م، وفي عام 1904م رفعت الخطوط الضيقة، وحل محلها خط واسع تديره مصلحة الخطوط الحديدية، بمقتضى اتفاق تنتهي مدته في عام 1968م، تحدد فيه أن تدفع مصر للشركة قسطاً سنوياً قدره 19.930 جنيهاً مصرياً ⁽⁴⁾.

انتهزت الحكومة المصرية فرصة كثرة الأموال الأجنبية، من بلجيكية وسويسرية وفرنسية وألمانية وبريطانية فاستغلته في إنشاء طرق المواصلات، وفي تحويل الأراضي البور إلى أراض زراعية، وفي توصيل المياه والنور والتليفون إلى الجهات التي تحتاجها، كون الموارد الأهلية المصرية، لا تستطيع سد حاجة هذه المشاريع، نظراً لانصراف المصريين إلى الزراعة دون غيرها، فكان من الطبيعي أن يتقدم رجال الأعمال وأصحاب رؤوس الأموال لتأسيس شركات في مصر، وقد كان لحفلة قناة السويس في عام 1869م وما أحاطها من مظاهر ودعاية

(1) وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 26.

(2) المهني، مصدر سابق، ص 113.

(3) الحناوي، مرجع سابق، ص 222.

(4) لهيطة، مرجع سابق، ص 572 — 573.

أثر كبير في جذب رؤوس الأموال الأجنبية إلى مصر، وبالتالي زاد انتقال رؤوس الأموال إليها بعد أن استتبت الأحوال المالية، على أثر الاتفاقات النهائية في عام 1904م، فانتشرت شركات المساهمين في مصر انتشاراً كبيراً بعد عام 1904م حتى قيل في عهد وزارة مصطفى باشا تكونت شركات لا تقل عن 187 شركة بين 1895 - 1908م⁽¹⁾، ويبين الجدول التالي نمو الخطوط الحديدية في تلك الفترة غير أن هذا النمو يظل غير متكافئ مع زيادة عدد السكان واستثمار مناهل الثروة في البلاد⁽²⁾:

ويظهر الجدول التالي درجة تطور سكك حديد الحكومة المصرية في موضعين الأول نسبة الخطوط للمساحة، والثاني نسبتها لعدد سكان العالم، وعلى ذلك تعد مصر من الدول التي بلغت شأنًا عظيمًا من حيث انتشار الخطوط الحديدية⁽³⁾.

اسم البلد	طول الخطوط بالكم	المساحة بالكيلو متر	السكان بالآلاف	نصيب كل مائة كيلو مربع	نصيب كل عشرة آلاف من السكان
بلجيكا	11.093	30.000	7.666	36.5	9.6
بريطانيا	39.262	246.000	44.517	16.5	8.8
ألمانيا	57.642	471.000	59.853	12.2	9.6
فرنسا	53.561	531.000	39.010	9.7	13.7
إيطاليا	20.666	309.900	38.756	6.7	5.3
اليونان	3.192	130.000	5.056	2.5	6.3

(1) منها شركة السكر والتكرير المصرية العمومية في عام 1892 وشركات أقطان كفر الزيات ليمتد في عام 1894 وشركة ترام القاهرة عام 1895 وشركة البنك الأهلي المصري في عام 1898 وشركة بواخر البوستة الخديوية والأحواض في عام 1898 وشركة اللوكاندات المصرية " ننجوفتش " في عام 1899 وشركة الملح والصودا في عام 1899 وشركة السيكتوات الأهلية المصرية في عام 1900 وشركة توحيد الأراضي المصرية في عام 1905 وشركة أراضي الشيخ فضل العقارية في عام 1905 وشركة كوم امبو في عام 1905 وشركة اللوكاندات في الوجه القبلي في عام 1905 والشركة البريطانية المصرية لتجزئة الأراضي في عام 1905 والشركة البريطانية البلجيكية المصرية ليمتد في عام 1906 وشركة المطبوعات المصرية في عام 1906 وشركة الكهرباء والتلج في عام 1906 وشركة سكة حديد مصر الكهربائية ، وواحات عين شمس " مصر الجديدة " 1906 وسليم وسمعان صيدناوي وشركاهم ليمتد في عام 1907 وكل هذه الشركات الأجنبية مالياً وإدارياً إذ أنها أجنبية برؤوس أموالها وإدارتها وموظفيها وقد اكتسب بعضها الجنسية المصرية بمقتضى أمر عال وفقاً لأحكام القانون المصري وكلها أحاطت مشاريعها بسياج من الضمانات قبل المغامرة بأموالها وجهودها في القطر المصري حيث كانت عرضة للمضاربات السياسية والمالية فكثيراً ما أمنتها الحكومة المصرية بالفوائد الضرورية على رؤوس أموالها

لهيطة، مرجع سابق، ص 573

(2) المهني ، مصدر سابق، ص 119.

(3) المهني ، المصدر السابق، ص 119.

مصر	3.134	34.090	15.000	9.2	2.9
-----	-------	--------	--------	-----	-----

اتجهت عناية مؤسسي المشروعات إلى الاستعانة بمبادئ شركات المساهمين لتحديد من مسؤوليتهم المادية وبالحصول على امتيازات خاصة تؤمنهم مخاطرة المنافسة وبالاقتصاد في النفقات الإدارية بما يتناسب مع الأرباح واستجماع الاحتياطات في سني الرخاء لتوطيد دعائم مركزها المالي في الرخاء والكساد على السواء ⁽¹⁾ فقد تدرجت الطرق بالبر والبحر تدرجاً مطرداً ⁽²⁾.

وفيما بعد قامت مصلحة الخطوط الحديدية بتعديلات كثيرة لإصلاح الخطوط الحديدية المصرية وابتداءً من عام 1904م بدأ قلم الأملاك بمصلحة الخطوط الحديدية في رسم وتحديد جميع خطوط الخطوط الحديدية وجمع مستندات ملكية عقارات المصلحة من جميع الجهات الحكومية، وهكذا أنشئت الخطوط الحديدية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وحتى عام 1914 أسهم الخط الرئيسي الذي يخترق البلاد طولاً في ظهور الكثير من مراكز التجمع البشري والإنتاج ⁽³⁾.

وأخيراً ارتبطت الخطوط الحديدية بخطوط التلغراف بغرض تسهيل الاتصالات بين المحطات، التي اعتمدت السعاة في تنفيذ الأوامر، عمم الخديوي إسماعيل الخطوط التلغرافية التي بدأ إنشاؤها في عهد سعيد باشا، لتصل مصر بالمدن المهمة في الأقاليم السودانية وبلغ طول الخطوط التلغرافية عام 1872 كم في مصر، والسودان 5582 كم، وبلغ عدد مكاتب التلغراف في مصر والسودان عام 1878، 151 مكتباً، 86 بالوجه البحري و 44 بالوجه القبلي و 21 بالسودان، وأنشأت الشركة البريطانية الشرقية في عهده خطاً تلغرافياً بحرياً من الإسكندرية إلى مالطة و صقلية فأوروبة، وخطاً آخر من الإسكندرية إلى السويس إلى عدن فالهند، الذي يتصل بخط الشرق الأقصى وأستراليا، فاتصلت مصر بأوروبا بخط الشركة البريطانية وبالخط الذي أنشأته الحكومة المصرية إلى غزة ومنها إلى الأستانة.

وبالعودة إلى المرجع أدناه وجد التالي " استمر التقدم في ميدان المواصلات حتى عشية الحرب العالمية الأولى، وفي ظل تحول مكثف إلى الزراعة التجارية، و منذ نهاية السبعينات وحتى عام 1914 اتسعت شبكة الخطوط الحديدية من حوالي 2000 كم إلى حوالي 4600 كم،

(1) لهيطة، مرجع سابق، ص 573.

(2) لهيطة، المرجع السابق، ص 574.

(3) الحقة، مرجع سابق، ص 237-238.

و زادت شبكة خطوط التلغراف من 9300 كم إلى 11000 كم ، و في نفس الوقت ازدادت نسبة استخدام الخطوط الحديدية في مصر ، عن نسبة استخدامها في عدة دول أوروبية، وتحقق مستوى مرتفع من الربحية"⁽¹⁾.

يتضح مما سبق أن الخطوط الحديدية المص رية بالرغم من نتائجها الإيجابية في مصر ارتبطت بالتطور الاستعماري في القارة الأفريقية ، فازدياد إنشاء الخطوط يعني ازدياد تطور واتساع الحركة الاستعمارية في منطقة ما ، وهذا بالتالي يعطي الدول صاحبة الامتياز ات الأولوية في النهب الاستعماري ، الذي يعود بآثاره السلب ية على المنطقة المستثمرة وعلى المناطق المجاورة لها.

عائدات الخطوط الحديدية بأرباح لا بأس بها على الحكومة المصرية كما يدل على ذلك الجدول الآتي من تقرير كتشنر عام 1914 ⁽²⁾				
الخطوط الحديدية والشركات الأجنبية العام	طول الخط بالكيلو متر	عدد المسافرين	البضائع بالطن	ملاحظات
1877	1.519	4265377	687613	بجانب هذه الخطوط أنشئت ثلاث
1881	1.519	3599281	1275548	شركات في جهات مختلفة للنقل الضيق
1885	1.519	3421610	1376538	خطوطاً منها:
1891	1.865	5612562	2147258	1 - شركة الدلتا المصرية 965 كيلو متر
1897	2.157	10742546	2796096	وعدد الركاب 6546626 والبضائع
1904	2.701	17724546	3000000	530217 طناً .
1913	2.953	28573705	6521976	2 - شركة مصر السفلى بالدقهلية
1914	3.256	28975818	6216740	والشرقية 247 كيلو متر وعدد الركاب
1915	3.280	31691323	7804875	1225149 والبضائع 105216 طناً .
				3 - شركة الفيوم 164 كيلو متراً وعدد
				الركاب 623802 والبضائع 108536

(1) هرشلاغ، مرجع سابق، ص165.

(2) هرشلاغ، مرجع سابق، ص165.

طنأ .				
-------	--	--	--	--

الخطوط الحديدية السودانية المصرية:

تأخر إنشاء الخطوط الحديدية السودانية بسبب النفقات الباهظة التي يتطلبها مد خط في صحراء قاحلة، ولكن ذلك لم يثن من عزم الخديوي إسماعيل عن إنشاء شبك ة من الخطوط الحديدية، تربط مصر بالسودان، وهذا ما ورد في حديث بين الخديوي والمسيو جارنيه Garneir من رجال القنصلية الفرنسية في مصر في تشرين الأول عام 1864م يقول فيه : "كل أمنيته أن أربط السودان بمصر بسكة حديد تخترق الصحراء الممتدة بين كورسكو إلى أبي حمد ⁽¹⁾"، حيث عد وادي حلفا المحطة التي تبدأ منها الخطوط السودانية، واعتمد إنفاق مليون جنيه لمد الخط الحديدي من أسوان إلى وادي حلفا ⁽²⁾.

وعليه قامت بعثتان لاختبار الطريق من كورسكو إلى أبي حمد ثم إلى الخرطوم بين عامي 1864 و 1865م ضمت العديد من المهندسين برئاسة المهند سين البريطانيين براي Bray و وكر Walker حيث قامت باختبار طبيعة الأرض وفحص الطريق ، واقتרכת إنشاء طريق حديدي بين أسوان والخرطوم وقدمت تقريرها إلى الخديوي إسماعيل في 2 آذار/ مارس 1865م ⁽³⁾ أما البعثة الثانية فكانت برئاسة البريطاني هوكشو Hawkshaw وقد قدمت تقر يرها إلى الحكومة في نفس العام ⁽⁴⁾، اقترح فيه إنشاء خطين بتكلفة أربعة ملايين جنيه للخط الواحد ⁽⁵⁾. ونظراً لتطور العلاقات الاقتصادية أصبحت فكرة مد الخطوط الحديد ية بين الخرطوم وسواكن الشغل الشاغل للخديوي إسماعيل ⁽⁶⁾ مما دعا الخديوي إلى الاقتراح على " عدم بقاء التجارة السودانية على ما هي عليها لحين مد الخطوط المذكورة " لذلك طلب من الحكمدار موسى حمدي باشا إحداث سفريات على شكل قوافل بين الخرطوم وسواكن بصفة مؤقتة مع

-
- (1) محمد فؤاد شكري، الحكم المصري في السودان، مطبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1947، ص108.
 - (2) كان محمد علي أول من أراد ضم مصر إلى السودان وأول من فكر في مشروع إنشاء خط مواصلات سريعة من القاهرة إلى شندي حيث تتجمع القوافل الوافدة من الخرطوم والنيل الأبيض وأراد الباشا أن يعمل على هذا الخط إلى ما وراء ذلك عن طريق كسلا حتى ميناء مصوع على البحر الأحمر . حسونة، ص 274 - 275 .
 - (3) السيد يوسف نصر، الوثائق التاريخية للسياسة المصرية في القرن 19، دار المعارف المصرية، القاهرة، 1980، ص185.
 - (4) شكري، المرجع السابق، ص109.
 - (5) وزارة المعارف العمومية، إسماعيل بمناسبة مرور أربعين عاماً على وفاته، مطبعة، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1945، ص159.
 - (6) المصدر نفسه، ص 112.

تعيين مواعيد محددة لقيامها وتحديد الأجرة المترتبة على الركاب المسافرين والبضاعة المنقولة، شرط أن تكون الجمال العاملة في هذا الطريق تحت التزام العرب، و القوافل تحت حراسة عسكرية، إما بإقامة مراكز للجنود في المحطات التي تمر القوافل عليها، أو بإرسالها تحت حراسة مسلحة ⁽¹⁾، وهكذا بات ضرورياً إنشاء طرق حديدية تصل بين القطرين ⁽²⁾ وعُهِدَ بدراسة هذا المشروع إلى المستشار الفني المهندس فولر John Foler ⁽³⁾، الذي سافر في أيلول عام 1871 م إلى وادي حلفا ومنها إلى السودان - وبرفقته جماعة مسلحة - حيث قضى نحو عامين في جس واختبار طبيعة الأرض ودراسة مشروع تخطيط سكك حديدية في السودان ⁽⁴⁾. رفع فولر في شباط عام 1873م تقريراً عن مهمته إلى وزير الأشغال العمومية وكان رأيه أن البضائع التجارية يحسن أن تنقل بواسطة النيل المسافات السهلة، ثم تنقل على الخطوط الحديدية، فيما عدا ذلك، واقترح مد خط حديدي من وادي حلفا على الشاطئ الأيمن إلى أسوان ، بطول خمسمائة وخمسين ميلاً، وبذلك يصبح الخط شمال وادي حلفا إلى أسوان وجنوباً مرتبط بخط حديدي من شندى إلى كسلا فمصوع وطوله 1100 كم، أما المسافة بين وادي حلفا والمتممة فاقترح تقسيمها إلى أربعة أقسام الأول في وادي حلفا، والثاني عند كوشة، والثالث في ناحية أبي عاقول، والرابع في شندى ⁽⁵⁾، وقدرت نفقات الخط الأول 4 ملايين جنيه منها 2.5 مليون ثمن المهمات الثابتة والمتحركة وتكاليف بناء جسر حديدي على النيل عند كوشة والباقي لإنشاء المباني الثابتة والمحطات، ومكافآت للمهندسين والعمال الأوروبيين وأجور نقل الأتربة والرمال ⁽⁶⁾، - يلاحظ عدم ذكر العمال المصريين العاملين في المشروع- حالت الأزمة المالية في مصر دون تنفيذ مشروع فولر بحذافيره وقدر إنجاز العمل في ثلاث سنوات على أن يكون الخط

-
- (1) مكي شببكة، السودان في نصف قرن 1819-1919، لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1947، ص 68؛ إنظر حسونة، مرجع سابق، ص 212.
 - (2) كانت سكة حديد السودان موضع دراسات بدأت في عام 1864م بإجمال تكلفة مائة مليون فرنك وبالتالي ستكون الفائدة تفوق الحصر، وستكون نسبة المسافرين عالية، ناهيك عن حركة الترانزيت الدولية في مصر . كفاقي، مرجع سابق، ص 147-148.
 - (3) في شباط 1871 أبرم الحديوي إسماعيل مع المهندس فولر fowler لمدة 5 سنوات وكانت مهمته وضع التصميمات لسكة حديد تربط السودان بالوجه البحري ثم دراسة الوسائل الناجحة لتحسين الملاحة في النيل وتمكين البواخر والسفن الكبيرة من احتياز الجنادل في أسوان. شكري، مرجع سابق، ص 109.
 - (4) حسونة، مرجع سابق، ص 276 .
 - (5) أبرم الحديوي إسماعيل في شباط عام 1871 عقداً مع المهندس البريطاني فولر مدته خمس سنوات لوضع التصميمات اللازمة لإقامة سكة الحديد وتحسين الملاحة النهرية في السودان. نصر، مرجع سابق، ص 271-290.
 - (6) عبد الله حسين، السودان من التاريخ القديم إلى رحلة البعثة المصرية، المطبعة الرحمانية، مصر، 1935، ص 442.

الحديدي بالموصفات العالمية، أما نفقات الخط الثاني من شندي إلى مصوع فقدرها فولر بأربعة ملايين على الرغم من أن الخط أقصر من الخط الأول وذلك لو عورة المسلك ولبعده عن مصادر الأدوات وهذا يقتضي زيادة في النفقات ⁽¹⁾.

اعتمد الخديوي إسماعيل تقرير المهندس فولر وشرع في عام 1873م في مد الخط الحديدي على الضفة اليمنى من النيل وهذا الخط يسير في منطقة جبلية من كوشة ليجتاز النيل على جسر طوله 608 متر، ليصل الضفة اليسرى ومن ثم إلى الحانك على مسافة 80 ميلاً بتكلفة 400 ألف جنيه⁽²⁾ ومنها إلى أوردة عاصمة النوبة السفلى ثم ينقل الركاب والبضائع على الإبل إلى دارفور وكردفان، ليبدأ الخط الثاني من أبي جوزي إلى الخرطوم ويجتاز 320 كم في أرض صحراوية عند بهيوضة، وفيما بعد عدل عن تكملته إلى مصوع واستعاض عن ذلك بخط ينتهي عند سوار غبة في إيجاد منفذ طبيعي للسودان على البحر الأحمر ⁽³⁾، استؤنفت الأعمال عام 1875م وأنشئ خط طوله 200 كم من الشلال الثاني إلى الخامس أي من وادي حلفا إلى المتمة ولكن أبطل المشروع فجأة بسبب توقف الدائنين عن مد الحكومة المصرية بالمال ⁽⁴⁾.

مما سبق يمكن تقسيم تاريخ الخطوط السودانية إلى ثلاث مراحل وهي:

1 منذ نشأتها إلى نشوب الثورة المهدية بزعامة محمد المهدي ⁽⁵⁾.

2 منذ حملة كتشنر ⁽⁶⁾ حيث اتسع نطاق الخطوط الحديدية اتساعاً شاملاً .

(1) وعند ما كانت احتمالات ربط الخرطوم بالخارج عن طريق الشمال قائمة لم يغفل إسماعيل احتمالات ربطها بطريق سواكن والشرق ولذلك عهد عام 1867 إلى المهندس إسماعيل الفلكي بدراسة المشروع سكة حديد الشرق وأن يوازن بين الطريقتين المحتمل مد الخطوط الحديد عليهما وهم طريق سواكن - شندي وقد قدم الفلكي بك تقريره مفضلاً طريق شندي لأن طريق بربر تعترضه الجبال المرتفعة والأدوية المنخفضة.

شبيكة , مرجع سابق ,ص75

(2) وزارة المعارف العمومية, مصدر سابق, ص159.

(3) شقير, مصدر سابق, ص176.

(4) حسونة, مرجع سابق, ص276-278.

(5) هو محمد المهدي بن عبد الله بن فحل 1843م - 1885 قائد الدعوة والثورة المهدية بالسودان, التي انتصرت على جيوش الحكم التركي المصري, والجيوش البريطانية التي ساندته, وقد حققت أول حكم وطني سوداني يستند على الشريعة الإسلامية كمرجعية أساسية, باجتهادات فقه التنزيل على الواقع السوداني, اشتهر في الغرب بأنه قاتل الجنرال غوردون الشهير بغوردون الصين والذي أحمده الثورة الصينية بضراوه, كان يود الاحتفاظ بغوردون حياً ليبادل به القائد المصري أحمد عرابي الذي كان في الأسر حينها, ولكن بعض أتباعه لم يستمع لتعاليمه وقاموا بقتل غوردون في يوم تحرير الخرطوم في 26 يناير 1885م وهو في شرفة قصر الحاكم العام, توفي بالجدري في أم درمان عام 1885م.

<http://ar.wikipedia.org/wiki>

(6) هوراشيو هربرت كتشنر أو اللورد كتشنر 1850 - 1916, كان القائد الأعظم Field Marshal للجيش البريطاني ورجل دولة, بدأ كضابط بسلاح المهندسين الملكي ثم عين حاكماً على المستعمرات البريطانية بمنطقة البحر الأحمر في عام

3 - إعادة إنشاء خط وادي حلفا ساراس والعكشة، لاندلاع حرب الدراويش عام 1884-1885م ، لم يبق من هذا الخط إلا الجزء الذي يبتدئ من وادي حلفا وينتهي عند ساراس ، لسقوط الخرطوم في يد المهديين وجلاء الجيوش المصرية عن السودان.

في عام 1896م بدأ البريطانيون بإنشاء خطوط الخطوط الحديدية، لتسهيل حملة الغزو ضد الثورة المهدية ووضعت الإدارة البريطانية في اعتبارها إمكانية استغلال الخط بعد انتهاء الغزو، فلم يكن حجم الجهد المالي والبشري لمجرد تشييد خط حديدي من أجل معركة أو بضعة معارك، ولكن لاستخدام الخط في ظروف الحرب والسلام⁽¹⁾.

وفي عام 1897 قامت الجيوش المصرية- البريطانية لإخماد ثورة المهدي⁽²⁾ وكان من الضروري إنشاء خطوط حديدية في جميع المناطق التي تتقدم فيها الجيوش فاكثفت في بادئ الأمر بالخط الحديدي القصير الكائن بين أسوان والشلال واستخدمت البواخر النيلية بين الشلال ووادي حلفا وكان من الضروري تموينها بالذخائر والمؤن والمهمات، ثم أنشئ الخط من وادي حلفا إلى الكرمة على مسافة 170 ميلاً⁽³⁾ واستؤنف السير في النيل بالبواخر من الكرمة إلى دنقلة، وكان للجنود المصريين الفضل في إنشاء هذا الخط وكانت أعمال الإنشاء تتم بسرعة، فساير الخط ضفة النيل مستقيماً عدا المنحدرات، ويعدّ الخط من أهم الخطوط السودانية.

وأثناء حملة استرداد السودان 1898م أنشئ خط آخر بعيد عن النيل يخترق الصحراء من وادي حلفا إلى أبي حمد وفي الحملة الثالثة أنشئ خط على شاطئ النيل من أبي حمد إلى عطبرة

1886 م ومن ثم أصبح القائد الأعلى للقوات المسلحة بالجيش المصري في عام 1892 م، قاد كتشنر حملة الغزو الثاني البريطاني - المصري على السودان عام 1898م والتي تصدت لها قوات المهدية في موقعة كرري الشهيرة والتي أسفرت عن نهاية الدولة المهدية ، عاد إلى بريطانيا 1902م وأنعم عليه بلقب "نبيل" وعين قائداً أعلى للقوات في الهند ، وهناك انضم لتنظيم الماسونية العالمية ، غادر الهند في عام 1909م وحاز على لقب مارشال وعمل قنصلاً بمصر وعند اندلاع الحرب العالمية الأولى استدعي إلى بريطانيا ليعمل سكرتيراً لشئون الحرب ، يؤثر عنه قوله لمستشاريه، "لا يجرء أحدكم على تذكيري باللوائح والأعراف فهي إنما وضعت لإرشاد الأغبياء". توفي عام 1916 إثر تحطم السفينة كانت تقله إلى روسيا وغرقها بواسطة لغم ألماني.

<http://ar.wikipedia.org/wiki>

(1) محمد سعيد القدال ، تاريخ السودان الحديث 1830-1955 ، مركز عبد الكريم ميرغني للنشر ، الخرطوم، 1992. ص 362- 364 .

(2) قررت بريطانية احتلال دنقلة منذ عام 1896 فأرسلت كتشنر على رأس جيش يتألف من 17600 جندي مصري وسوداني و 8200 من الجنود البريطانيين، هذا عدا قوات البدو و عددها 2500. و قد بدأت هذه القوات سيرها في مايو 1898 فسقطت دنقلة في قبضة كتشنر في 7 أغسطس و بعد أسبوعين بدأ الزحف على أم درمان .

محمد فؤاد شكرى، مصر والسيادة على السودان، مطبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1936، ص 65.

(3) شقير، مصدر سابق، ص 175.

ثم مد إلى الخرطوم، وهو الأمر الذي ساعد على جعل الخرطوم مخزناً لكل م تاجر هذه الجهة⁽¹⁾، ساعدت الخطوط الحديدية السودانية في نقل البريد حيث أنشئت مكاتب للبريد بالقرب من المحطات⁽²⁾.

وبذلك أصبحت أطوال الخطوط الحديدية السابقة الإنشاء والخطوط النيلية الجديدة الآتي : من القاهرة إلى نجع حمادي 556 كم وهو خط حديدي عادي، من نجع حمادي إلى أسوان 335 كم بالبواخر في النيل، من أسوان إلى الشلال 10 كم خط ضيق، من الشلال إلى وادي حلفا 338 كم في النيل، من الكرمة إلى دنقلة ومروي 327 كم في النيل لغاية الشلال الرابع . ويوجد على هذه الخطوط 24 جسراً مقامة على النيل، وعلى أثر معركة أم درمان ودخول كشنر الخرطوم في عام 1898م اتخذت التدابير اللازمة لتمام الخطوط الحديدية فأنفق مبلغ ثلاثمائة ألف جنيه من الاحتياطي في إنشاء 301 كم ومن الخطوط الحديدية، ووصلت هذه الخطوط إلى شندي في نهاية العام المذكورة ثم سارت في الصحراء بين وادي ابن النجا ووادي رملة على مسافة 78 كم وذلك لاجتناب المناطق الصخرية المجاورة للنيل عند شلال شهلوكة ثم انتهت عند النيل الأزرق بجهة حلفاية تجاه الخرطوم على بعد 931 كم من وادي حلفا، أنجزت هذه الأعمال في 31 كانون الأول عام 1899م وافتتح الخط للاستغلال واستكملت الأعمال بتشديد جسر على النيل، وتسلمت الإدارة المدنية شؤون الخطوط الحديدية السودانية من السلطات العسكرية ابتداء من عام 1900 فأعادت تنظيمها وتوسيعها وتابعت سياسة إنشاء خطوط جديدة وأهمها⁽³⁾:

أولاً - مد الخط الرئيسي إلى الجنوب :

(1) حدث التفكير لأول مرة في مد خطوط حديد السودان بتولي سعيد باشا حينما أمر مؤجل بك بدراسة وسائل اختصار الوقت اللازم لقطع الرحلة بين وادي حلفا والخرطوم والحديد في نتائج دراسة هذا المهندس اقترحه مد خطه للسكة الحديد بالسودان بين هاتين النقطتين ومد هذا الخط سيجعل من الخرطوم النقطة التي تلتقي عندها أوروبا بوسط أفريقيا البكر بكافة مكنوناته كما سيجعلها على بعد أربعة أيام فقط من أسوان وسيوفر على المسافرين بينها وبين مصر مدة تتراوح بين خمسة عشر يوماً وعشرين يوماً أما المتاجر فسوف تكسب من الوقت ستة شهور كاملة لأنها تحمل عادة ثلاثة شهور أو أربعة في أبو حمد وكروسكو في انتظار الجمال اللازمة لنقلها إلى وجهتها ، ولم يوضع مشروع الخطوط الحديد موضع التنفيذ أيام سعيد لفداحة تكاليفه فلما جاء إسماعيل اهتم بالأمر وحصل على فرمان من السلطان بالموافقة على ربط الخرطوم بخارج البلاد بالخطوط الحديد ومنح امتيازها للشركة العيزرية المصرية.

الجميل، مرجع سابق، ص 216، ص 229.

(2) وزارة المعارف العمومية، مصدر سابق، ص 160.

(3) المصدر نفسه، ص 161.

شرع في مد الخط الحديدي على الجنوب عام 1905م عن طريق القصارف رغبة في استغلال موارد البلاد الطبيعية ونظراً لصعوبة السير على شاطئ النيل حيث تكثر المستنقعات رأى مدها بجوار الحدود الحبشية وعلى ذلك شرع في مفاوضة بين الحكومتين وعقدت معاهدة في 15 أيار عام 1902م الغرض منها التصريح لبريطانية بوصل السودان إلى أوغندا بخط حديدي يسير على النيل الأزرق ويجتاز الأراضي الحبشية عند منطقة إيتاج التي أعطيت إلى البريطانيين بامتياز طويل الأجل ثم يسير الخط إلى بحيرة فكتوريا بعد أن يجتاز الجزء الغربي من بحيرة رودلف.

وتم إنشاء الخطوط الحديدية بجوار النيل الأزرق من الحبشة إلى سنار ثم على النيل الأبيض إلى كوستي والأبيض بلغت أطوال الخطوط الحديدية الجديدة كالاتي :
واد مدني عند الكيلو 174 في عام 1909 م، سنار عند الكيلو 369 في عام 1910 م، كوستي عند الكيلو 278 في 31 كانون الأول 1910م، الأبيض عند الكيلو 687 في 25 شباط عام 1912م⁽¹⁾.

ثانياً - خط عطبرة على البحر الأحمر :

رغبة في توسيع نطاق تجارة الصادات رأى تحويل الخطوط المصرية القديمة الضيقة بين الأقصر والشلال إلى خطوط عادية وإلغاء النقل في النيل عند الأقصر، لكن المسافة من السودان إلى البحر الأحمر كانت أطول مما يؤدي إلى زيادة النفقات في نقل البضائع ذلك لأن المسافة كانت توزع كالاتي:

-545 كم ببواخر الحكومة السودانية من وادي حلفا إلى الشلال .
- 889 كم بالخطوط الحديدية من الشلال إلى القاهرة، يضاف إلى ذلك 209 كم من القاهرة إلى الإسكندرية.

وعندما زاد سعر طن الفحم في الخرطوم بمقدار ثلاثة أضعاف بسبب مصاريف النقل من الخطوط الحديدية إلى البواخر وبالعكس - إذ كان ينقل خمس مرات - تقرر إنشاء خط حديدي من الخرطوم إلى سواكن بطول 509 كم ليسهل النقل بطريق البحر الأحمر، وفي عام 1906 م أنشئت وصلة بطول 29 كم من تقاطع سلوم إلى بور السودان كون الموقع الجغرافي للثغر الجديد

(1) القدال، مرجع سابق، ص 362-364 .

أصلح من موقع سواكن على البحر الأحمر، وفي عام 1912م أنشئ خط آخر من عطبرة إلى بور سودان، تسير معظم سكك حديد السودان على أرض منبسطة إذا استثنيا خط بور سودان فهو يسير في مرتفعات ومنخفضات يصل أعلاها إلى ثلاثة آلاف قدم عن سطح البحر ركبت معظم قضبانها على فلنكات من الصلب و الخ طوط مفردة باتساع 75سم، باستثناء خط خزان مكوار الأقل اتساعاً⁽¹⁾، كما أنشئت أربعة جسور رئيسة : الأول في عطبرة والثاني في الخرطوم والثالث في كوستي والرابع بور سودان، وبلغ عدد المحطات نحو 125 محطة مشيدة على طراز بسيط غير مزودة بالأرصفة، استعملت إدارة الخطوط الحديدية لنقل الركاب نوعين من القطارات بسرعة 68 كم في الساعة مقسمة إلى أربع درجات: الأولى خاصة بكبار موظفي الحكومة والسائحين، الثانية والثالثة للموظفين والتجار والأجانب الرابعة لا يسمح بالسفر فيها إلا للأهالي⁽²⁾.

هذا وفي أثناء الحملة النيلية مدَّ الجيش البريطاني⁽³⁾ خط حلفا وسرس إلى عكاشه فخر به الدراويش بعد إخلاء السودان وبقي طريق الصحراء هو المعول عليه وكانت الحربية المصرية قد باشرت مد خط حديدي من كورسكو إلى المرات عام 1895م وذلك قبل تصميم الحكومة على استرجاع السودان فلما صممت على استرجاعه أوقفت العمل في هذه الجهة وشرع الجيش في مد خط من سرس جنوباً إلى الكرمة فأتمه في عام 1897م وكان طوله 326.6 كم وهذه هي محطاته الرئيسية:

حلفا، سرس، عكاشه، أبي صاري، دلقو، الكرمة⁽⁴⁾، وقبل أن يتم هذا الخط بدأ الجيش بمد خط حديدي يخترق الصحراء من حلفا إلى أبي حمد ثم مده على محاذ النيل إلى الأتبره فبني عليه جسراً من حديد على يد شركة أمريكية كان افتتاحه في 26 آب عام 1899م ، ثم مدَّ الخط

(1) وبالنظر إلى امتياز الشركة الفرنسية التي تستغل الخطوط الحديدية الحبشية المؤرخ في 9 مارس عام 1894، حظر على النجاشي منح امتيازات بخطوط أخرى سواء على شواطئ المحيط الهندي أو البحر الأحمر أو من الحبشة إلى النيل الأبيض . وقد أوضحت هذه النقطة القانونية فيما بعد فأبرم اتفاق بين بريطانية وإيطاليا وفرنسا وقع عليه في 13 ديسمبر عام 1906، ونصت المادة الثامنة من هذا الاتفاق على أن الحكومة الفرنسية - مع احتفاظها بجميع حقوق امتياز الخط الحديدي إلى أديس أبابا- لن تتدخل في شؤون الخط البريطاني الجديد وتعهدت الدول الثلاث بالتعاون لإنشاء الخطوط الحديدية التي تهما .

حسونة، مرجع سابق، ص 281-282 .

(2) القدال، مرجع سابق، ص 362-364 .

(3) عهد إسماعيل إلى الشيخ حسين خلفه متعهد الخطوط في العمور ليكون دليلاً للمهندسين البريطانيين في الصحراء ، شبيكة، مرجع سابق، ص75.

(4) الصياد، مرجع سابق، ص142.

جنوباً فوصل الخرطوم في 1 كانون الثاني عام 1900م وكان طوله 925.3 كم وهذه هي محطاته الرئيسية: حلفا، نمره 6، أبو حمد، العبيدية، بربر، الأتبره، الدامر، الزيداب، الكبوشية، شندي، ود رملي، الحلفاية.

هذا وكان خط سكة الحديد من أسبوط إلى أسوان قد تمَّ قبل ذلك بقليل فأصبحت سكة الحديد ممتدة من الإسكندرية إلى الخرطوم بلا فاصل إلا بين أسوان وحلفا، وقد صممت حكومة السودان على إنشاء خط حديدي من بربر إلى سواكن ⁽¹⁾، وهي تفكر الآن في إنشاء خط بين الدويم والأبيض وخط بين الخرطوم والقضارف عن طريق أبي حراز . وقد ولّجت إدارة الخطوط الحديدية كلها إلى رجلها الهمام القائم مقام مكولي بك، وأعوانه الأكفاء والأمل بالنجاح على يدهم وطيد ⁽²⁾.

ساعدت الخطوط الحديدية في إحكام السيطرة على مد ن السودان، فلم يكن من اليسير حكم السودان الشاسع حكماً مركزياً واستغلال خيراته استغلالاً رأسمالياً وفرض التواجد العسكري على كافة مناطقه جائزاً دون العمل على إدخال تغيير جذري على أساليب المواصلات فيه ⁽³⁾. وأخيراً يوضح البحث أن صعوبات النقل وأخطاره برّاً وبحراً، حملت الحكومة المصرية منذ الفتح الأول على الاهتمام بمد خطوط حديدية إلى السودان، لإحكام السيطرة عليه، وتسهيل المواصلات بين البلدين، ولقد عبر كرومر عن الحاجة الملحة لتطوير وسائل المواصلات، وأكد في تقريره السنوي عام 1903 على أهمية المواصلات، فقال "إن مستقيل السودان يعتمد على عدة أشياء من ضمنها تحسين المواصلات والري وزراعة القطن" ⁽⁴⁾.

دعى امتداد الخط عبر 3218.5 كم في مناطق تنوعت فيها وسائل النقل مما جعل تكاليف النقل مرتفعة، نسبة لارتفاع أسعار الفحم الحجري ⁽⁵⁾ لذلك بدأ التفكير في إنعاش الفكرة القديمة

(1) جاء في مجلة المقتطف، ج/9، م/31، فبراير، 1906، ص183، تحت عنوان سكة حديد النيل والبحر الأحمر، تم إنشاء خط حديدي من بورت سودان قرب سواكن على البحر الأحمر إلى بربر على النيل، بطول 331 كم، عد 25 كم، طول المزلقانات، وكانت نفقات الإنشاء 1375000 جنيه مصري، وكان العمل قد بدأ عام 1904.

(2) شقير، مصدر سابق، ص175-178؛ إنظر أيضاً، ضرار، مرجع سابق، ص98.

(3) القدال، مرجع سابق، ص362-364.

(4) شقير، مصدر سابق، ص178.

(5) توقف العمل في الخط الحديدي ثلاث سنوات ثم بدأ التفكير لإتمامه، شكلت لجنة عام 1881 لمناقشة تكاليف مد الخط بين حلفا ودنقلة في حزيران 1883 بينت اللجنة فيه أن هناك ثلاث مشروعات لربط الخرطوم بالخارج بالخطوط الحديد وتمتد الخطوط الحديد في المشروع الأول على طول النيل حتى شندي بالشكل الذي يجعل سكة حديد السودان امتدادا لسكة حديد مصر التي كانت آخر محطة لها في ذلك الوقت عند أسبوط فإذا تعذر القيام بهذا المشروع لضخامة تكاليفه فلتتم تد الخطوط الحديد فقط في المناطق التي تتعذر فيها الملاحة في النهر وتمتد الخطوط الحديد في المشروع الثاني بين سواكن

بمد الخط من عطبرة إلى البحر الأحمر ووصل الخط إلى سواكن عام 1905 م، انتقلت ورشة الخطوط الحديد من حلفا إلى عطبرة عام 1907 م، وبدأت مدينة جديدة بالظهور معتمدة على الخطوط الحديد وعلى النشاط المرتبط بها، كان قسم الهندسة بقيادة الملازم راسل Russell من المهندسين الملكيين أول أقسام الخطوط الحديد وصولاً إليها في شتاء 1905م، حيث كل المحطة عبارة عن ظل صغير لقوائم مسقوفة مثبتة في الرمل، لم تكن هناك منازل أو سوق وكان السكان يعتمدون في احتياجاتهم على القطارات القادمة من حلفا و بورسودان، سكن موظفو الخطوط الحديد في الخيام إلى أن تم بناء المساكن لهم ، وفيما بعد تم تكليف قسم الهندسة بتصميم وبناء المباني الإدارية وكذلك رسم خارطة إسكانية لمدينة، قام راسل برسم هندسي لمحطة جديدة وورش ومكاتب إداريه ومباني سكنيه و ناد و مستشفى، تم تبع ذلك وصول أقسام الحركة و الميكانيكا و الرئاسة و الكادر ا لإداري وباكتمال المباني الإدارية بحلول عام 1914م بدأت عطبره تأخذ شكلها كمركز للسكة الحديد و كمدينه على نمط المستعمر.

في تلك المرحلة من تطورها كان لعطبرة طابع المدينة العالمية Cosmopolitan. حيث كان المستخدمون للعمل ينحدرون من أصول مختلفة بينهم إغريق، مالطيون، ن. بولنديون، ألبان، سوريون، إثيوبيون، هنود، و سودانيون. كانت الجالية الإغريقية كمثال تتكون من 100 أسرة، حسب التقرير السنوي لحكومة السودان للعام 1914م، بلغ عدد سكان منازل الخطوط الحديد حوالي 1975 شخص، منهم 85 مدني من البريطانيين، 36 بريطاني من العسكريين، 132 من الأوروبيين، 731 من المدنيين المصريين، 653 من الكتيبة المصرية بالخطوط الحديد، 36 من السوريين، 5 من الهنود، و 230 من السودانيين 80 منهم كانوا من المقاتلين السابقين في جيش

وكسلا وقوز رجب على نهر عطبرة وبعد ذلك إما أن تستمر إلى الخرطوم مباشرة في خط مستقيم وإما أن تنتهي عند أبو حراز على النيل الأزرق وفي الحالة الأخيرة يتم الاتصال فيما بينها طوال العام وتمتد الخطوط الحديد في المشروع الثالث من سواكن إلى بربر على النيل ثم ترتبط بربر بالخرطوم بحراً . وبعد استعراض اللجنة لمزايا وعيوب كل من المشروعات الثلاثة من النواحي المالية والفنية والاقتصادية أوصت - بلا تردد- بأن أنسب هذه المشروعات للبلاد وللخزانة هو المشروع الثالث وحجتهم في ذلك أنه يخترق أقصر طرق بين النيل والبحر الأحمر وتتوافر المياه فيه ولا تقوم في وجه صعاب هندسية لا يمكن تذليلها ويمكن الانتهاء منه في عامين فقط وسوف يوفر عند تنفيذه الكثير من التكاليف والوقت في نقل الجند والمهمات العسكرية من البحر الأحمر إلى داخل البلاد كما أنه إذا ما ذلت مواصلات النيل عند شلالات سبلوكة فسوف يصبح رأس الخطوط الحديد عند بربر على اتصال سهل بالخرطوم طوال العام .

- Hill, R , A Biographical, Dictionary of the Anglo, Egyptian Sudan, London, Oxford 1951., p 214.

المهدي⁽¹⁾، ومن الواضح انه بالرغم من العدد القليل للسكان في ذلك الوقت إلا أنهم شكلوا نواة لمدينة بالرغم من اختلاف أصولهم.

وفي عام 1906 امتد الخط من أبو أحمد إلى كريمة بهدف شد منطقة النوبة إلى أواسط السودان بعيداً عن مصر.

وحكمت الاعتبارات الاقتصادية مد الخط الحديدي إلى بقية أنحاء السودان فتم عام 1909م تشييد جسر النيل الأزرق ليمتد الخط الحديدي بعده إلى الخرطوم عام 1910م وكان الخط من الخرطوم قد وصل واد مدني عام 1909م ومنها إلى سنار ثم كوستي ، وتم تشييد جسر في كوستي على النيل الأبيض وأصبحت كوستي المدينة الرابعة بعد عطيرة وبور السودان والخرطوم بحري التي ارتبطت نشأتها بالخطوط الحديد وفي عام 1911م وصل الخط الحديدي منطقة الأبيض – أهم سوق للصبغ في العالم - ليربط مناطق الإنتاج الزراعي والحيواني في الغرب بالأسواق الخارجية واشتملت المرحلة الأخيرة على مد الخط ليربط مناطق الإنتاج في شرق السودان بميناء بورسودان، فامتد الخط عام 1914م بين كسلا وبورسودان عن طريق هيا، وفيما بعد امتد من كسلا إلى القضارف واتصلت القضارف مع سنار فبلغ طول الخطوط الحديدية في السودان 2050 ميلاً تربط كردفان والجزيرة والقضارف ومنطقة القاش بميناء بورسودان وبمصر . ظلت الخطوط الحديدية السودانية دون تجديد وكان استعمال العربات محدوداً وبطيئاً حتى عام 1908م سيرت العربات عام 1909م بسرعة اثني عشر ميلاً في الساعة⁽²⁾.

آثار الخطوط الحديدية على مختلف نواحي الحياة في السودان : أثرت الخطوط الحديدية تأثيراً عميقاً على الحياة الاقتصادية والاجتماعية في السودان فلقد ربطت تجارة السودان بالعالم الخارجي وبالسوق الرأسمالية بروابط ثابتة فتدفقت المحاصيل النقدية والمواشي إلى الأسواق الخارجية ، ووصلت البضائع المستوردة إلى مناطق مختلفة.

وأصبحت الخطوط الحديد أحد المصادر الأساسية لدخل الحكومة، الذي بلغ عام 1912م نصف مليون جنيه وارتفع عام 1919م إلى مليون، وأصبحت الخطوط الحديد من مقومات الأمن والاستقرار، كذلك أسهمت الخطوط الحديد في توفير فرص العمل، وانتشار التعليم،

(1) Ahmad Alwad Sikainga, City Of Steel And Fire –Sudan's Railway town, ASocial Historyof,Atbara1906-1984,Heinemann,USA,2002,p131.

(2) الصياد، مرجع سابق، ص143-144.

والامتزاج القومي لسهولة الانتقال من منطقة إلى أخرى في أواسط السودان، فأصبحت المسافة بين كسلا والخرطوم تقطع في يومين بعد أن كانت تستغرق أكثر من اسبوعين بجمال، كذلك نشأت مدن جديدة ارتبطت بالخطوط الحديد، مثل عطبرة وبورت سودان والخرطوم بحري وكوستي وسنار التقاطع.

كما انتعشت مدن أخرى من امتداد الخط إليها مثل الخرطوم والأبيض وكسلا والقضارف وواد مدني، وقد ساعدت الخطوط الحديد إلى دفع الطبقة التجارية المتوسطة إلى موقع التأثير فلم تعد تسيطر على تجارة التجزئة فحسب بل على النشاط الاجتماعي والسياسي⁽¹⁾، ونشأت حول مراكز الخطوط الحديد الأساسية طبقة عمالية جديدة، ارتبطت بالعمل المشترك في مجال الإنتاج الواحد.

ولعل من أهم دلائل عمق تأثير الخطوط الحديد على حياة الناس واستشعر أثرها عليهم أنها أصبحت من المواضيع المطروقة في الغناء والأدب الشعبي⁽²⁾.

وعليه شكلت الخطوط الحديدية في السودان، مؤسسة اقتصادية مهمة، لاعتمادها واسطة مهمة لنقل محاصيل التصدير والاستيراد، والإمداد والتموين، فلم يكن الاهتمام البريطاني بإنشاء الخطوط الحديدية المصرية والسودانية إهتماماً عابراً، ولكن أهميته بالنسبة للاقتصاد البريطاني فاقت كل الحدود.

يوضح الجدول التالي تاريخ الخطوط الحديدية في السودان⁽³⁾:

المرحلة	العام	كيلو متر	المنطقة
1899-1878 السودان الشمالي	1885	108	وصل الخط السابق بعكاشة
	1878	53	خط وادي حلفا-سرس
	1897	693	وادي حلفا -كرما عن طريق سرس 325 كم ومد خط وادي حلفا -أبو حمد 368 كم
	1899	1245	ومد خط وادي حلفا -أبو حمد - الخرطوم 920 كم

(1) عثمان السيد محبوب، الآثار الاقتصادية والاجتماعية والسياسية لإنشاء وتطور سكك حديد السودان 1896 - 1970؛

صحيفة الأيام، العدد رقم 8854 الثلاثاء 10-7-2007

(2) القدال، مرجع سابق، ص 362-364.

(3) عبد الله فكري أباطة، بحوث اقتصادية عن السودان، د، مطبعة، القاهرة، 1933، ص 144-145.

1-ربطت بور السودان مع سواكن مع الخرطوم عن طريق عطية 2-أزيل خط وادي حلفا - كرما 3-مد خط أبو حمد - كريمة	1696	1907	1907-1900 شمال شرق السودان ضرورة التجارة الخارجية
مد خط الخرطوم - الأبيض 688 كم	2384	1911	1911-1908

كذلك أسهمت الخطوط الحديدية في سرعة نقل البريد ⁽¹⁾ وسأيرت خطوط التلغراف ، فمدت شبكة واسعة من أسلاك البرق لتسهيل مهام مأموري المحطات، فابتداءً من عام 1863 مد خط البرق من مصر العليا إلى الخرطوم بطريق أسوان ووصل هذا الخط إلى حلفا عام 1866 وإلى الضفة الشمالية للنيل الأزرق في مواجهة الخرطوم في كانون الثاني 1870م ولم يلبث أن مد فرع في قاع النيل إلى الخرطوم نفسها عام 1874 وفي خلال ذلك مد خط الخرطوم نفسها عام 1874 ومد خط آخر بين سواكن وكسلا انتهى منه في أيار عام 1871 م⁽²⁾، ولقد عد القصر المعروف بقصر راسخ بك، على الضفة الشمالية للنيل الأزرق، محطة للإرسال البرقي، وانتشرت في الخرطوم، مكاتب البريد والبرق، بإدارة اثنان من الأجانب، فعمل جيسبورن Jessborn مديراً بين عامي 1864-1874م وخلفه جيجلر Jijler الألماني مديراً حتى آخر العهد المصري، ولقد كان لربط البلاد بأسلاك البرق أثره الكبير في تحسين إدارة البلاد وحل مشاكلها الإدارية في سرعة ويُسر كما كان له الأثر الطيب في نفوس المستوطنين الأوروبيين بالبلاد، ويتضح ذلك في مقولة ال مبعوثين البريطانيين ولسن وفلكن المقيمين في الأبيض

(1) حملت الهجن البرقي من السودان إلى مصر بصورة منتظمة، وكان الرسم الذي يؤخذ على المكاتب المرسلة من القاهرة إلى الخرطوم سبعة قروش ونصف تصل في خمسين يوماً. وفيما بعد عهد 1865 أنشئت وظيفة "مفتش عام البوستان السودانية" على أن تكون مهمته الإشراف على سرعة العمل ومع تقدم خدمة البريد في كل من مصر والسودان نقل بين مصر والسودان مرتين في الأسبوع وأصبحت المراسلات والنقود تنقل من الخرطوم إلى مصر في ثمانية وعشرين يوماً - وذلك بعد أن امتدت سكة حديد مصر إلى أسيوط عام 1874 وإلى الأبيض في أربعة أيام ونصف وإلى الفاشر في أحد عشر يوماً.

شقيتر، مصدر سابق، ص 175-178؛ انظر أيضاً، ضرار صالح ضرار، تاريخ السودان الحديث، مط، الدار السودانية ، الخرطوم، 1974، ص 98.

(2) ربط الخديوي إسماعيل السودان ومصر بخطوط تلغرافية فطلب الأعمدة من غابات السودان وعندما ثبت عدم صلاحيتها استعاض عنها بأعمدة حديدية طلبت من بريطانيا ومد الخط من أسوان إلى الخرطوم التي اتصلت بالقاهرة. ومد الخط إلى بقية أنحاء السودان حتى تم الاتصال بدارفور عند نقطة الفوجة واتصل السودان الشرقي كالفصارف وكسلا بسواكن ومصوع وحتر الجنوب في فلزوغلي وكان هذا الإتصال فعالاً في الناحية العسكرية وخاصة في طلب النجندات عند فتح دارفور بخاصة.

شبيكة، مرجع سابق، ص 75.

Wilsson&Filkon - أننا أقرب ما نكون إلى الوطن ونحن هنا في مقامنا في الأبيض مادمنا

قادرين على الاتصال البرقي بلندن⁽¹⁾.

عطلت الثورة المهدية هذه الخطوط ولم يبق إلا خط إقامة التعايشي بين أم درمان والخرطوم، وفي أثناء الحملة لاسترجاع السودان بوشر بمد تلغراف، مع تقدم القوات حتى وصل الخط إلى الخرطوم بعد فتحها بقليل، ثم مدّ جنوباً على النيل الأبيض إلى الدويم فالرنق ومن الدويم إلى الأبيض ومد على النيل الأزرق إلى الرصيرص وسمد على النيل إلى فامكه وعلى النيل الأبيض إلى آخر حدود السودان.

وهذه هي خطوط التلغراف التي مدّت إلى الآن ويعني ذلك أن هذه الخطوط قيد الإنشاء في أثناء كتابة المصدر:

- 1- حلفاء، كوشه، الكرمة، دنقلة الدّبة، مروي.
 - 2- حلفاء، أبو حمد بطريق الصحراء العبيدية، بربر شندي، الحلفاية، الخرطوم، أم درمان.
 - 3- بربر، سواكن، طوكر، كسله، القصارف، ود مدني.
 - 4- الخرطوم، ود مدني، سنار، سنجه، الرصيرص.
 - 5- أم درمان، الدويم، الأبيض.
 - 6- سنار، قوز أبو جمعة بطريق الجزيرة الرنق. ومركزها العام الخرطوم والأساس حلفاء، ومازال الخط الذي مده الطليان بعد فتح كسلا إلى مصوع يعمل به حتى الآن⁽²⁾.
- وأخيراً سخر النقل بالخطوط الحديدية لخدمة المصالح البريطانية، منذ البدء في إنشائه، حيث حمل ألوف الجند المتوجه إلى الهند، والمستعمرات البريطانية المتفرقة في أنحاء من أفريقيا وآسيا، كذلك حملت الخطوط الحديدية خيرات مصر والسودان إلى بريطانيا، فنقلت إليها المواد الأولية، التي سخرت لخدمة الاقتصاد البريطاني على مدى مئة عام، وهكذا عملت بريطانية على جعل مصر والسودان تعتمدان على منظومتها الاقتصادية لتنفيذ المنهج البريطاني الاستعماري.

(1) شقير، مصدر سابق، ص 175.

(2) محمد محمود الصياد، دراسات في اقتصاديات السودان، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، 1957، ص 140-145.

الفصل الثالث

الآثار الإيجابية والسلبية لدخول الخطوط الحديدية إلى مصر

المحتويات

155	تمهيد.....
155	1- الآثار السياسية.....
158	2- الآثار العسكرية.....
159	إسهام الخطوط الحديدية في نقل الجنود والضباط.....
159	إسهام الخطوط الحديدية لحد كبير في الحروب التي شاركت بها مصر.....
163	إسهام الخطوط الحديدية في ظهور وبروز مدن لأهميتها العسكرية.....
165	إسهام الخطوط الحديدية في الخدمات الأمنية.....
167	أثر الخطوط الحديدية على الحياة الاجتماعية.....
172	مدى استفادة الطبقات الاجتماعية المختلفة من الخطوط الحديدية.....
172	ظهور فئة عمال الخطوط الحديدية.....
178	المتغيرات الاجتماعية.....
182	تسخير الخطوط الحديدية لخدمة الأملاك الخاصة.....
184	هيمنة الخطوط الحديدية على حركة النقل.....
186	تأثير الخطوط الحديدية على الحراك السكاني.....
187	تنامي النشاط الاجتماعي وإنعاش السياحة الدينية.....
189	أثر الخطوط الحديدية على قطاعات الخدمات الاجتماعية.....
189	الخدمات البريدية والتغراف.....
193	الخدمات السياحية.....
196	الخدمات الصحية.....
197	الخدمات التعليمية.....
200	أثر الخطوط الحديدية في العمران.....
201	نمو المدن في مصر.....
203	خلق المراكز الجديدة في الوجهين البحري والقبلي.....
205	ظهور مدن المواصلات.....
209	دور الخطوط الحديدية في نشأة الضواحي وتعديل وظائفها.....

دور الخطوط الحديدية في تعمير المناطق الصحراو
العمراني.....

ية والتوسع 214

أولاً - أثر الخطوط الحديدية على الحياة السياسية والعسكرية

تمهيد:

عدت الخطوط الحديدية في الدولة العثمانية وولاياتها في المشرق العربي عنواناً للتحضر والمدنية، بالرغم من أنها وسيلة استعمارية غربية، استغلت لنهب خيرات الب (1)، فمن المعروف أن المشاريع الغربية المنفذة في المشرق العربي حملت احتياجات رأسمالية وطموحات استعمارية توسعية، تمولها رؤوس أموال وثقافة غربية (2) غايتها فرض الهيمنة الأوروبية، لأسباب سياسية واقتصادية تميزت بها المنطقة، لضمان الحصول على المواد الأولية (3)، وبالتالي ما تناله الحكومات والشعوب من الرفاهية والثمار لا يعادل تبعيتها وخضوعها لدول استعمارية مختلفة، تهدد استقلالها وحريتها، لتسيطر على اقتصادها وتتحكم في سياستها فيما بعد (4).

1- الآثار السياسية :

وهكذا دخلت مصر عصر الخطوط الحديدية نزولاً عند الإصرار البريطاني، لتيسير حركة النقل إلى الهند بربط الإسكندرية بالقاهرة في عام 1856م، وبالسويس في عام 1858م (5)، إلا أن الثابت أن ولاية مصر أدركوا أهمية الخطوط الحديدية، ولم يدخروا جهداً في سبيل ربط البلاد بشبكة واسعة من الخطوط الحديدية، ولكون مشروع الخطوط الحديدية مشروعاً فنياً جديداً في مصر، لذا كان لابد من الاستعانة بالخبرات الأجنبية (6)، لبناء الخطوط واستيراد الأدوات اللازمة من الخارج، لعدم توفرها في مصر، بدءاً من الفلنكات التي توضع عليها القضبان، وانتهاءً بالعربات والقاطرات التي تقوم بسحبها (7).

وبحصول بريطانيا على امتياز إنشاء أول الخطوط الحديدية في مصر، احتكرت توريد ما تحتاج إليه الخطوط الحديدية من مواد الإنشاءات، ولكن كسر هذا الاحتكار بعد أن تنوعت

(1) Ali Akyildiz, Op, Cit., S. 120.

(2) كوثراني، مرجع سابق، ص 163.

(3) شلق، مرجع سابق ص 7-13 . 9.

(4) صالح رمضان، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر إسماعيل من 1863 — 1879م، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1977م، ص 297 — 298.

(5) Cyril Black, Op, Cit., p. 88.

(6) دياب، مرجع سابق، ص 246.

(7) دياب، المرجع السابق، ص 92.

المصادر التي حصلت الخطوط الحديدية منها على احتياجاتها⁽¹⁾، وبالرغم من ذلك ظلت بريطانيا المتفوقة في نيل الصفقات التجارية لتزويد الخطوط الحديدية المصرية بما يلزمها من مواد الإنشاء، ويعود السبب الرئيسي في استثنائها بعقود الاستيراد إلى تقدمها في صناعة الخطوط الحديدية، وبهذا ظلت بريطانيا أكبر مورد لمهمات الخطوط الحديدية، حتى بعد التقلبات السياسية التي مرت بها مصر بعد وفاة عباس باشا وميل سعيد باشا للفرنسيين. وكان من الضروري الاعتماد على الخبرات الأجنبية لكون مشاريع الخطوط الحديدية جديدة على المجتمع المصري، لاحتياجها الصبغة الفنية⁽²⁾، وعلى ذلك تقاضى الفنيون الأجانب مرتبات ضخمة فاقت رواتب أمثالهم من المصريين العاملين في المصلحة، الذين كانوا يحرمون من مرتباتهم عدة أشهر بسبب عجز في الميزانية⁽³⁾.

وفيما بعد شهد عهد إسماعيل باشا تسارعاً في إنشاء الخطوط الحديدية، كأحد مظاهر اندفاع الخديوي لتحقيق المشاريع⁽⁴⁾ والإصلاحات التي تهدف صلب مصر بالصبغة الأوروبية⁽⁵⁾.

وإذا كانت تحسب لإسماعيل خطواته الجادة في التوسع في إنشاء الخطوط الحديدية، وتنظيم إدارتها، ونظراً لاتساع نفوذ مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر⁽⁶⁾ إلى جنوب السودان وسواحل أفريقيا الشرقية، وضرورة تدعيم وإحكام السيطرة على تلك المناطق، كان من الضروري ربط هذه المناطق بمصر بإنشاء شبكة خطوط تلغرافية، تساهمت مع الخطوط الحديدية، لتسهيل عمليات الاتصال، حيث استخدمت الخطوط الحديدية لنقل المعدات الخاصة بهذه الإنشاءات من الإسكندرية إلى السويس، تمهيداً لشحنها فيما بعد بالسفن إلى المناطق المطلوبة⁽⁷⁾.

(1) في الفترة من 1852 — 1878م كان إجمالي القاطرات التابعة للخطوط الحديدية المصرية 24 قاطرة تم تصنيعها لدى 16 بيتاً من بيوت الصناعة في خمس دول هي، بريطانيا، وفرنسا، وبلجيكا، وألمانيا، وأمريكا.

L, Wiener, Op, Cit., p. 225.

(2) دياب، مرجع سابق، ص 160.

(3) رمضان، مرجع سابق، ص 294.

(4) نقل تيودور روثستين، في مؤلفه تاريخ المسألة المصرية 1875 — 1910، عن مقالة بريطانية مايفيد على غش المقاولين والبنائين الذين تولوا أعمال الخطوط الحديدية في مصر بالقول، إن الخطوط الحديدية التي ذكر في الحسابات أنها كلفت 13.000.000 جنيه لم تكن تساوي غير 3.000.000 جنيه؛ أنظر، روثستين، مصدر سابق، ص 47.

(5) مراد، مرجع سابق، ص 131.

(6) ملحق رقم 4 مدة عمل عساكر الجهادية المشتغلين في إنشاء الخطوط الحديدية

(7) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1871 صادر الإفادات، رقم 16 بتاريخ 12 من رمضان 1290/ يولييه 1873 ص 17 إلى قومندان سفارين السويس.

كما استخدمت الخطوط الحديدية كوسيلة لضمان القروض،⁽¹⁾ فوضعت الخطوط الحديدية تحت الرقابة الدولية، بعد إعلان الخديوي إسماعيل في عام 1876م إنشاء صندوق الدين العام⁽²⁾، وأقرت لجنة الدين العام في 6 تشرين ثان 1876م تسليم إدارة الخطوط الحديدية إلى لجنة مختلطة مؤلفة من خمسة مديرين بريطانيين، وفرنسي، واثنان من رعايا الحكومة المصرية، لتتولى تسليم إيرادات الخطوط الحديدية⁽³⁾ وهذا دليل على التدخل الأجنبي في الشأن المصري الداخلي.

ولا شك أن الأزمة المالية الشديدة وما تبعها من إجراءات قد أدت إلى توقف المشروعات التكميلية والضرورية لتشغيل مرفق الخطوط الحديدية، وزيادة أجور الشحن بالخطوط الحديدية، مما زاد في توجيه العناية إلى تحصيل الديون وترك صيانة الخطوط الحديدية في الفترة 1877 - 1879م⁽⁴⁾.

والحقيقة إن استخدام رؤوس الأموال الأجنبية في مشاريع الخطوط الحديدية المكلفة ساعدت كغيرها من المشاريع الأخرى على التقدم، ولكنها جلبت في ركابها التبعية الاقتصادية والسياسية، الذين توجوا بالاحتلال العسكري الذي عانت منه مصر طويلاً، حيث سيطر البريطانيون في تشرين الأول 1883م، على مرفق الخطوط الحديدية تماماً مثل بقية المرافق الأخرى.

وقد سرى خبر التطورات المأساوية للخطوط الحديدية في مصر إلى بعض مناطق المشرق العربي وسرى معه التخوف من تكرار مأساة مصر، وقد سرد شارل عيسوي، قصة المعارضة التي لقيتها مشروعات الري المقدمة من السيد وليام ولكوكس⁽⁵⁾ William Willcocks في مطلع القرن العشرين في العراق وما يتبعها من إقامة خطوط حديدية، ويعني ذلك في نظر المعارضين لهذه المشاريع «المزيد من الهنود، عشرة آلاف أو خمسة عشر ألفاً مثلاً كمستخدمين في

(1) ضمنت إيرادات الخطوط الحديدية لحوالي 35 مليون من الديون الخارجية، حيث سدت إيرادات الخطوط الحديدية دين مصر لعام 1866م ومقداره ثلاثة ملايين جنيه، وكذلك دين عام 1873م ومقداره 32 مليوناً.

مهن، مصدر سابق، ص78.

(2) هرشلاغ، مرجع سابق، ص136.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص168.

(4) دياب، مرجع سابق، ص186.

(5) وليام ولكوكس 852 - 1932م، مهندس مدني بريطاني، ولد في الهند، قام بالإشراف على بناء سد أسوان المنخفض الأول على نهر النيل بمصر، وقد اكتمل بناء السد في 1902م وكان ذلك في الوقت أعظم عمل فردي ينجزه المقاولون البريطانيون.

الموسوعة العربية العالمية، مرجع سابق، ج27، ص200.

الخطوط الحديدية وغيرها، ثم تأتي مشكلة المال، لأن الحكومة العثمانية معسرة، عندئذ يحصل السير ولیم ولكوكس على إذن بتدبير قرض من بريطانية، وتقدم الحكومة البريطانية أو الشعب البريطاني المال، ويتم تدبير القرض وإنجاز مشروعات الري والخطوط الحديدية، لتبدأ مشروعات جديدة في الظهور، ولا يسد القرض أبداً، ويصبح التدخل العسكري ضرورياً، والهند تقع على مقربة من العراق، ويصبح العراق مصراً أخرى⁽¹⁾، كذلك عارض السلطان عبد الحميد الثاني، مشروع إنشاء خط حديدي يصل مصر بفلسطين⁽²⁾.

وأخيراً يمكن القول: إن منافسات القوى العظمى على اقتسام أقاليم الدولة العثمانية عبر عنه في نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين في التنافس للحصول على امتيازات الخطوط الحديدية، حيث إن البناء والإدارة والتحكم في شبكة خط حديد رئيسية، كان في العادة عاملاً حاسماً في إقامة مجال لنفوذ اقتصادي وسياسي في تلك المنطقة⁽³⁾، ولقد أدى التقسيم لمناطق الخطوط الحديدية بين الدول العظمى الذي اكتمل في أوائل القرن العشرين إلى إقامة مناطق نفوذ اقتصادي، ولم تكن نية المشتركين في التسابق على اغتنام امتيازات الخطوط الحديدية في الدولة العثمانية تقتصر على الأرباح المادية فحسب، كما كتب بول كامبون Paul Cambon السفير البريطاني في استانبول 1906م سوى «أنصبة مستقبلية»⁽⁴⁾، وبعدها تأكدت هذه المخططات، ووضحت تماماً خلال الحرب العالمية الأولى⁽⁵⁾.

2- الآثار العسكرية:

- (1) عيسوي، مرجع سابق، ص89.
- (2) عزة علي آبيق، دخول الخطوط الحديدية إلى بلاد الشام، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة دمشق، 2005، ص125.
- (3) Rashid Ismail Khalidi, British Policy Towards Syria and Palestine 1906 – 1914 London, St p.113. 1980, Oxford, Antony, s College,
- (4) بيير نوفان، تاريخ العلاقات الدولية، القرن التاسع عشر 1815 – 1914م، ترجمة جلال يحيى، القاهرة، دار المعارف، 1980م، ص705.
- (5) خلال الحرب العالمية الأولى أخذت الرغبات المكبوتة تنكشف وسعى أصحابها إلى تحقيقها، فقد كانت روسيا تريد القسطنطينية والمضايق، وطالبت فرنسا بسوريا كحق من حقوقها، وأخذت إنجلترا تشعر بضرورة إيجاد طريق يؤدي إلى الشرق والاستيلاء على أية منطقة أخرى بغية إبطال مفعول الأطماع الروسية والفرنسية. وكان لإيطاليا مطامع في آسيا الصغرى، كما أخذت حكومة الهند تتلهف للحصول على العراق، ولهذا جرت مفاوضات بين الدول في أوائل عام 1915م ما لبثت أن عقدت بنتيجتها عدداً من المعاهدات بتاريخ مختلفة خلال السنوات الثلاث الأولى من الحرب أدت إلى تناول الحلفاء بسخاء ما لدها وطاب من أجزاء الدولة العثمانية، وبعد الحرب اتفق الحلفاء على فرض نظام الانتداب على البلاد العربية. فأصبحت العراق وفلسطين تحت الانتداب البريطاني، وسوريا ولبنان تحت الانتداب الفرنسي. انظر، جورج انطونيوس، مرجع سابق، ص 270 – 271؛ زين نور الدين زين، نشوء القومية العربية مع دراسة تاريخية في العلاقات العربية التركية، بيروت، دار النهار للنشر، 1968م، ص140.

كان الهدف من ربط المدن بشبكة من الخطوط الحديدية هدفاً استراتيجياً، ألا وهو تقوية الحكم المركزي وتشديد القبضة على جميع أنحاء الدولة لتحقيق السيطرة الفعلية والسيادة التامة بغية توطيد الأمن والاستقرار والقضاء على الثورات فيما بعد، اتصفت الخطوط الحديدية بالشمول لكونها ربطت المدن بعضها ببعض، فكان لها دور كبير في توطيد دعائم الحكم، وذلك بنقل الجنود بالسرعة المطلوبة للمساعدة في تعزيز السيطرة على المناطق المحيطة بالمدن أو المراكز أو بالوصول إلى المناطق البعيدة⁽¹⁾.

والحقيقة فإن الخطوط الحديدية لم تنشأ في مصر لخدمة الأغراض العسكرية، ولكن العسكرية البريطانية والمصرية استفادت من إنشاء الخطوط الحديدية⁽²⁾، كوسيلة من وسائل النقل السريع التي عرفتتها مصر مع بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر.

أ - أسهمت الخطوط الحديدية المصرية في نقل الجنود والضباط : منذ إنشائها، فنقلت الجنود المصريين بالمجان، بعد صدور أوامر الخديوي إسماعيل 1863م بذلك، على أن يحملوا ما يثبت صفتهم العسكرية⁽³⁾، وتشير المصادر إلى أن نقل الجنود والأفراد العسكريين بالخطوط الحديدية إلى قطاعاتهم يبدأ بحضور المجندين المكلفين من المديريات التابعين لها إلى محطات، ثم تحصل المالية أجرة النقل بخصم هذه المبالغ من ميزانية الجهة التي يرسل إليها هؤلاء الجنود، كذلك نقلت عربات الخطوط الحديدية كل مستلزمات الجنود، فأسهمت في خفض النفقات المالية التي كانت تدفع لوسائل النقل الأخرى⁽⁴⁾.

ب - إسهام الخطوط الحديدية إلى حد كبير في الحروب التي شاركت فيها مصر ، وتمثلت خدمات الخطوط الحديدية في نقل الجنود والأسلحة ونقل المرضى والجرحى إلى المستشفيات في أسرع وقت⁽⁵⁾، ومن الأمثلة على ذلك صدور أمر من المعية السنية (الخديوي) في تشرين أول 1867م بضرورة إعداد (الوابورات) القاطرات والعربات اللازمة لنقل عساكر وضباط

(1) M. E. Bonine, op . cit ., P 18

(2) كانت بريطانية أول من استفاد من الخطوط الحديدية المصرية في الأغراض العسكرية ، وذلك في عام 1855م عندما تم نقل الجنود والعتاد عبر الطريق الحديدي في مصر في الطريق من الهند. وبعد عامين اثنين تم نقل معدات أخرى من بريطانيا إلى الهند لتعزيز الحاميات العسكرية البريطانية هناك أثناء حركة التمرد الهندية. مارلو، مرجع سابق، ص79.

(3) حامد علي دسوقي، النظام الإداري في مصر في عهد إسماعيل 1863-1879، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ، 1979، ص76.

(4) السيد سيد أحمد توفيق دياب ، البحرية المصرية خلال فترة حكم الخديوي إسماعيل، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1986، ص140.

(5) دياب مرجع سابق، ص202.

الجهادية العائدين من حرب كريت ⁽¹⁾ إلى الإسكندرية، على أن ينقل ما معهم من عفش وحيوانات مجاناً من الإسكندرية إلى العباسية على دفعتين ⁽²⁾، يتضح ما سبق من خلال ما أورده عمر طوسون ⁽³⁾ عن تحرك القوة التي أرسلها إسماعيل لمساندة الدولة العثمانية في حرب كريت 1866 - 1867 م "تحركت هذه القوة من الإسكندرية في 22 تموز 1866م، ووصلت إلى خانية عاصمة كريت في 25 من الشهر نفسه، وتحول أغلب عربات القطارات لنقل القوة المكونة من أربع آليات وأربع بطاريات جبلية بذخائرها ⁽⁴⁾، كذلك نقلت الخطوط الحديدية الضباط والجنود العائدين من هذه الحرب ⁽⁵⁾، بالرغم من معاناة إدارة الخطوط الحديدية من خلل في الإدارة ⁽⁶⁾، مما أدى إلى تأخر وصول الجنود والعتاد إلى الإسكندرية، لكون هذا الخط خطأ مفرداً، وفيما بعد استجابت الحكومة المصرية لطلب الدولة العثمانية خلال الحرب الروسية العثمانية 1876-1878م ⁽⁷⁾ المعروفة بحرب البلقان، حيث قامت بإرسال قواتها مع أسلحة وذخيرة لمساندة الجيش العثماني في هذه الحرب ⁽⁸⁾، فصدرت أوامر في تموز عام 1876م إلى

(1) ملحق رقم 5 نقل الضباط والجنود العائدين من حرب كريت.

نشبت ثورة عامة في جزيرة كريت عام 1866م، وعجزت الدولة العثمانية عن إخمادها إذ كان جنودها موزعين في ولايات البلقان، ولم تقوا الحامية التركية في الجزيرة على مقاومة الثورة، فاستنجد بمصر، وأرسل السلطان عبد العزيز إلى الخديوي يطلب إليه إنفاذ بعض فرق الجيش المصري إلى الجزيرة لمقاتلة الثوار، فأرسل الخديوي جيشاً مؤلفاً من 5000 مقاتل ونيف. وقد أبلى الجنود المصريون بلاءً حسناً في القتال، واستمرت الحرب سجلاً حتى أهدت الثورة، فعاد الجيش إلى مصر وقوبل بمظاهر الحفاوة البالغة، وأقام الخديوي لأفراده الولائم تكوياً لهم على حسن بلائهم في القتال. الرافعي، مصدر سابق، ج1، ص194 - 195.

(2) دياب، مرجع سابق، ص302.

(3) عمر طوسون 1872-1944، عمر طوسون بن محمد سعيد بن محمد علي، تعلم في سويسرة، أتقن العربية والتركية والفرنسية والإنكليزية، أزر الحركة الوطنية، من الأمراء المصريين المؤرخين الأدباء المشهورين، له عشرات المؤلفات عن تاريخ مصر، كان رضي الخلق مترفعاً عن الصغائر، وفيها، محبوباً. الزركلي، مرجع سابق، ج5، ص48.

(4) سرهنك، مصدر سابق، ج2، ص296.

(5) طوسون، مصدر سابق، ص2.

(6) لهيطة، مرجع سابق، ص375.

(7) ملحق رقم 6 شحن أسلحة بالخطوط الحديد وإرسالها للقوات المشتركة في الحرب الروسية العثمانية.

(8) كانت روسيا لا تفتأ تحرض إمارات البلقان على الثورة على الدولة العثمانية، لكي تمهد لنفسها الدخول في حرب مع تركيا بعد أن توزع تركيا قواتها في إخماد الثورات المحلية. وفي عام 1875م بذرت روسيا الثورة في تلك البلاد فشبت في الهرسك وامتدت إلى البوعم، وقامت الصرب تشد أزر الثوار. فطلبت تركيا من الخديوي إسماعيل إمدادها بنجدة من الجيش المصري، فأعد الخديوي قوة من نحو 7000 مقاتل. وتمكنت هذه الحملة بالاشتراك مع الجيش العثماني من الفوز على الصرب. وفي نيسان 1877م تجدد النزاع بين تركيا وروسيا، وأعلنت الحرب بين الدولتين. وطلبت الدولة العثمانية من مصر النجدة، ولكن إسماعيل اعتذر في بادئ الأمر بسبب ارتباك الأحوال المالية ولكنه اضطر في النهاية أمام إصرار السلطان عبد الحميد إلى فرض ضريبة جديدة تدعى «ضريبة الحرب» وأعد جيشاً مؤلفاً من نحو 12000 مقاتل بقيادة الأمير حسن باشا ابن الخديوي إسماعيل. وقد أبلى الجنود المصريون بلاءً حسناً.

العاملين بالمصلحة بتجهيز قطار مخصص لتوصيل الأسلحة المراد إرسالها إلى الآستانة⁽¹⁾، وعليه نقلت الخطوط الحديدية أسلحة ثقيلة ومعدات حربية، بدليل ماورد في التلغراف الصادر من ناظر الجهادية إلى قائد اللواء الثالث والرابع مشاة، بتحريك قطار من محطة مصر في الساعة التاسعة والدقيقة الأربعين صباحاً متجهاً إلى الإسكندرية، يحمل بطارية مدافع حربية بذخائرها، على أن يتم شحنها مع عساكرها وذخائرها بمجرد وصول القطار على متن السفن المعدة⁽²⁾، وكانت الخطوط الحديدية تلبي هذه الطلبات دون تأخير⁽³⁾، وتشحن مايلزم دون أرباح⁽⁴⁾.

كذلك نقلت الخطوط الحديدية المتطوعين للجهاد في صفوف القوات العثمانية بالمجان⁽⁵⁾، ووضح ذلك من خلال الأوامر الموجهة إلى محافظة السويس كي تسدد إلى الخطوط الحديدية، مبلغ 1603 قروش و20 بارة أجرة نقل أحد المشايخ ورفاقه المتوجهين إلى الآستانة للمشاركة في الحرب، ولكن المالية أعادت هذا المبلغ إلى محافظة السويس بأمر إداري، لكون هؤلاء الأفراد متوجهين للجهاد⁽⁶⁾.

كذلك تم نقل جميع معدات حملة الحبشة وقواتها⁽⁷⁾ 1875 - 1876م من مصر إلى السويس

الرافعي، مصدر سابق، ج1، ص195 - 196.

(1) دياب، مرجع سابق، ص205 - 206.

(2) دار الوثائق القومية، محافظ الأبحاث، محفظة 108، دفتر 2930 جهادي عربي، صادر التلغرافات، صورة التلغراف العربي رقم 1264، ص 29 بتاريخ 22 من شعبان 1293 سبتمبر 1876 من ناظر الجهادية إلى سعادة اللواء بيادة إسكندرية

(3) كان القطار المعد لنقل الأسلحة والذخيرة من القطارات السريعة بل طلب كذلك صدور الأوامر إلى محطات الخطوط الحديدية بعدم تأخير القطار مطلقاً. وذلك لإدراك القائمين على إدارة الخطوط الحديدية خطورة الموقف، وتشير إحدى الوثائق الصادرة من مرور مصر إلى خيرى باشا بأنه تم إعداد قطار لنقل الذخيرة تحرك في الساعة الرابعة وقد قام الساعة العاشرة مساءً وكانت الأوامر من إدارة الخطوط أن يسير بأقصى سرعة ممكنة. دار الوثائق القومية، محافظ الأبحاث، محفظة 108، صورة تلغراف عربي رقم 625، ص 104 بتاريخ 24 من جمادى الثانية 1293/ يولييه 1876 من مرور مصر إلى خيرى باشا.

(4) دار الوثائق القومية، محافظ الأبحاث، محفظة 109، دفتر 2080 جهادية، صورة المكاتبه العربي، رقم 2، ص43، بتاريخ 20 جمادى الأولى 1294/ يونيه 1877 من لجنة إعانة الحرب إلى الجهادية.

(5) دياب، المرجع السابق، ص208.

(6) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 21 صادر الإفادات، وثيقة رقم 8 بتاريخ 21 من جمادى الثانية 1284/ يولييه 1877، ص 46 إلى محافظة السويس.

(7) توترت العلاقات بين مصر والحبشة على أثر امتداد دولة مصر على سواحل البحر الأحمر وحصولها على موانئ زيلع ومصوع وسواكن، حيث قطعت على الحبشة طريق البحر وحرمتها من تجارة العالم، إضافة إلى تشجيع الخديوي إسماعيل على الاتجار بين أملاكه والأقاليم التي تقع تحت سيادة ملك الحبشة فخشي الأخير من اقتراب المصريين وتدخلهم في بلاده فأرسل الرسل إلى بريطانيا ليستنجد بها غير أنها لم تستجب له، في حين ساعدت فرنسا الحبشة جهاراً وأرسلت لها المؤن

ومنها شحنتها السفن المعدة إلى ميناء مصوع، وتولت الخطوط الحديدية مرة ثانية نقل الضباط والجنود العائدين من هذه الحرب.

كذلك تبين الوثائق قيام الخطوط الحديدية بنقل الجنود والمرضى والمصابين ال عائدين من ميادين القتال إلى مستشفيات القاهرة، وظل إسهام الخط الحديد متواصلاً بعد انتهاء الحرب حيث نقلت الضباط والجنود العائدين من ميادين القتال، والمعدات الحربية المرتجعة من الآستانة والمهمات الأخرى إلى القاهرة⁽¹⁾.

وعليه اتبعت الخطوط الحديدية نظاماً صارماً في نقل الجنود ، حيث ثبتت أوقات المغادرة على الشهادات الممنوحة لجنود وضباط الجهادية والبحرية، بحيث لا يحق للمجنّد استخدام بطاقته لركوب قطار الرحلة التالية في حال تأخره⁽²⁾، على أن يدفع ديوان البحرية أجرة النقل⁽³⁾، وبهذا صدرت تعليمات ديوان البحرية، بضرورة طبع تذاكر ملونة لكل فرع من فروع الديوان تختلف ألوانها باختلاف تخصصاته، ويخصص كل لون لقسم من أقسام البحرية، كعساكر البوستان الخديوية التي بالنيل، وعساكر الوابورات⁽⁴⁾.

وحددت لهم درجات مختلفة لركوب القطار ، وصدرت التعليمات إلى إدارة الخطوط الحديدية على الشكل التالي:

في الدرجة الأولى الموظفون الملكيون وضباط البحرية والبوليس الذين تصل رواتبهم إلى

والأسلحة، وعليه أرسل الخديوي إسماعيل حملته الأولى إلى الحيشة في تشرين الأول 1875م بقيادة ارندرب بك Arendrup ضابط دافركي يرافقه الضابط المصري رشدي والضابط الأرمني واراكيل أخو نوبار باشا و 2500 جندي، إلا أن الأحباش تمكنوا من القضاء على الحملة عن بكرة أبيها . وقرر إسماعيل باشا إرسال حملة أخرى تأديبية عددها 16000 بقيادة راتب باشا، كما عين الجنرال الأمريكي لورنج Lornog رئيساً لأركان الحرب، وانضم إليهم حسن بن الخديوي، ولكن الحملة فشلت أيضاً.

دياب، مرجع سابق، ص 204.

(1) دار الوثائق القومية، محافظ الأبحاث، محفظة 108، دفتر 2931 عربي جهادية، صادر تلغرافات صورة المكاتب العربية رقم 90 ص 7 بتاريخ 26 ذي الحجة 1293 / يناير 1877 من ناظر الجهادية إلى سعادة لواء 4.3 بيادة .
(2) دار الوثائق القومية، ديوان البحرية، دفتر 434 عربي وارد ج 2، وثيقة رقم 115 بتاريخ 16 من المحرم 1288 / إبريل 1871 ص 251، من مرور الإسكندرية.

(3) ولاشك أن استفسار الخطوط الحديدية عن ذلك يرجع إلى الحرص على عدم ضياع أية نقود من الممكن أن تحصلها المصلحة إذا ما خالفت الشروط الموضحة بينها وبين الجهادية، وتسهلاً لتنظيم عمليات نقل الجنود بالخطوط الحديدية فإن ديوان الجهادية والبحرية قد أعد لكل فرع من فروعهما تذاكر خاصة فكانت ألوان تذاكر كل فرع تختلف عن ألوان تذاكر الفرع الآخر حيث كانت ألوان تذاكر جنود المشاة تختلف عن ألوان تذاكر الفرسان .
دياب، المرجع السابق، ص 140.

(4) دار الوثائق القومية، ديوان البحرية، دفتر 537 عربي صادر، وثيقة رقم 71 تاريخ 29 من صفر 1293 / مارس 1878 ص 18 من ديوان بحرية إسكندرية .

عشرين جنيهاً مصرياً والباشكاتب ورؤساء أقاليم القضايا ومأمورو المراكز في المديريات والمحافظات وقضاة المحاكم الشرعية ونوابهم.

في الدرجة الثانية الذين تكون رواتبهم أقل من عشرين جنيهاً مصرياً.

في الدرجة الثالثة صف الضباط وأنفار العساكر البحرية وصف ضباط وخدمة البوليس والخدم الخارجون من هيئة العمال والأتباع وإذا كان من الضروري السفر في قطار ليس فيه درجة ثلاثة فسوف يسافر هؤلاء في الدرجة الثانية⁽¹⁾، وذلك للمحافظة على الهيئة العسكرية بين الضباط والجنود، بعد أن نص البند الثامن من نظام النقل على استيفاء نصف الأجرة من كل ضابط بري وبحري،

في حين يستخدم الجنود القطارات بالمجان⁽²⁾.

مما سبق يتضح اعتماد الجهادية على الخطوط الحديدية في نقل العسكريين والآليات⁽³⁾، ويوضح الدور البارز الذي قامت به الخطوط الحديدية في خدمة العسكرية المصرية في تقليص النفقات المالية المدفوعة، وهذا ما يبينه بيان أجرة الانتقال المقررة على الخطوط الثلاثية الرئيسة⁽⁴⁾⁽⁵⁾:

الدرجات			الجهة	
من	إلى	الأولى	الثانية	الثالثة
مصر	الإسكندرية	120 قرشاً	60 قرشاً	30 قرشاً
مصر	السويس	120 قرشاً	60 قرشاً	30 قرشاً
الإسكندرية	السويس	240 قرشاً	120 قرشاً	60 قرشاً ⁽⁶⁾

(1) فيليب جلاد، قاموس الإدارة والقضاء في مصر، ج5، ص 122-123.

(2) دار الوثائق القومية، محافظ الداخلية، محفظة 24 وثيقة 5 بتاريخ 7 من جمادى الأولى 1286/ أغسطس 1869 من وكيل عموم أميرية إلى وكيل الداخلية.

(3) دياب، مرجع سابق، ص141.

(4) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1832 صادر للدواوين والأقاليم والمحافظات، وثيقة رقم 6 بتاريخ 24 من شعبان 1286/ نوفمبر 1869 ص6 إلى مصلحة الخطوط الحديدية.

(5) ولكن ما سبق لا يلغي حرص الخطوط الحديدية على تحسين أجرة الضباط والجنود الذين لا يحملون شهادات أو إفادات يمكن بمقتضاها تحسين قيمتها من الجهادية فلما ضبط أحد الجنود من اللواء الثالث يستخدم القطار بدون تذكرة طلب منه دفع قيمة أجرته أربعة أمثالها حسب إجراءات الخطوط الحديدية. دياب، المرجع السابق، ص141.

(6) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 135 قيد الأوامر والقرارات والمنشورات، أمر كريم رقم 9 في 12 من رجب 1280 / ديسمبر 1863، ص90.

ت-إسهام الخطوط الحديدية في ظهور وبروز مدن لأهميتها العسكرية بعد وصول الخط الحديدي إليها، منها السنانية - بناها عباس الأول في البر الغربي - لمدينة دمياط، فبعد وصول الخطوط الحديدية والتلغراف إليها تم تطوير الثكنات العسكرية القديمة بإضافة ثكنات عسكرية جديدة- في فترة الخديوي إسماعيل- وأقيم إلى جانب المحطة مشفى عسكري يتسع خمسمائة سرير⁽¹⁾، كذلك برزت مدن كأسوان ومنطقة الشلال لكونها منطقة تجمع جيش حرب استرداد السودان، وتأتي أهميتها من موقع أسوان الجغرافي، فبعد إنشاء الخط الحديدي أسوان- الشلال، تم نقل القوات والمهمات الخاصة بالحملة على السودان، على متنه وهذا ما أدى إلى وصول القوات والمؤن المطلوبة في الوقت المناسب.

وساهم أيضاً وصول الخط الحديدي من قليبوب إلى القناطر الخيرية، بعد أن ربط بالقلعة السعيدية القليوبية ذات الأهمية العسكرية في ذلك الوقت بخط حديدي بتسهيل نقل الجنود منها وإليها⁽²⁾.

كذلك قدمت الخطوط الحديدية خدمات للمصانع الحربية، فعندما صرحت الحكومة العثمانية للخديوي إسماعيل بزيادة عدد الجيش إلى ثلاثين ألفاً، أنشأ مصنعاً للبارود بالقرب من طرة، بجوار القلعة وأمر بمد خط حديدي من البساتين إلى طرة عن طريق المعادي لخدمة المصنع⁽³⁾، وافتتح هذا الخط للحركة في عام 1872م⁽⁴⁾، كذلك قدمت الخطوط الحديدية مساعدات للمدافعين عن مدينة الإسكندرية أثناء القصف الانكليزي لحصونها عام 1882م وهذا ماجاء ذكره في كتاب الأمير عمر طوسون يوم 11 حزيران 1882م، حيث أورد الكاتب معلومات عسكرية عن المدينة وحصونها، وعدد أفراد حاميتها بالإضافة إلى الأسلحة المستعملة، مع مصور يوضح مواقع الحصون ومدى قرب الخطوط الحديدية منها، وهذا يدل قطعاً على استخدام الخطوط الحديدية في نقل المدافع الثقيلة والأسلحة من وإلى تلك الحصون، بالإضافة إلى نقل الجرحى بعد قصف المدفعية الانكليزية لها من البحر⁽⁵⁾.

(1) الشيال، مرجع سابق، ص 62.

(2) دار الوثائق القومية، معية تركي، بتاريخ 26 ذي حجة 1277هـ/ 1860م، صحيفة غرة 65. وانظر، السيد سيد أحمد دياب، مرجع سابق، ص 192 — 199.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 230.

(4) عبده، مرجع سابق، ص 5.

(5) عمر طوسون، يوم 11 يولييه عام 1882، مطبعة، صلاح الدين، الإسكندرية، 1934، بعد مراجعة الكتاب تمكن الباحث من استخلاص ماورد ذكره.

وفيما بعد ومن خلال البحث فإن أهمية الخطوط الحديدية العسكرية قد وضحت وبشكل كبير من خلال الحركات الوطنية التي قامت ضد الاحتلال أثناء الثورة العربية 1882م، كقطع قوات الاحتلال للقضبان الحديدية من فرع بولاق الدكرور ليتعذر على عرابي وأتباعه التوجه إلى الصعيد لتحصن عرابي وتحد من اتساع الثورة، وفي المقابل استخدمت قوات عرابي نفس السلاح فكانت برقيات عرابي ومحمود سامي البارودي تجد طريقها إلى ناظري المحطات سواء بسرعة تحرك القطارات لوصول المقاومين بسرعة أو بقطع الخطوط الحديدية كتأمين لهم، وذلك مثلما تم لخطوط الزقازيق ومنيا القمح وبلبيس، كما صدرت أوامر من عرابي أيضاً بهدم بعض جسور الخطوط الحديدية كجسري شبين القناطر والشرقاوية، بالإضافة إلى رفع القضبان الحديدية ورميها بالترع المجاورة مما أدى إلى تدهور حال الخطوط الحديدية في هذه الفترة⁽¹⁾.

وأورد السيد محمود زكي المصري من المعاصرين للفترة في مؤلفه الدر النظيم في ذكرى افتتاح خط بئر السبع العظيم قوله "كذلك استعمل خط بئر السبع في تسهيل نقل الذخائر واختراق الصحراء، وتخليص مصر إنشاء الله من أيدي الانكليز"⁽²⁾، وعلى ذلك تباينت مواقف الأهالي كردود أفعال بين معارض ومؤيد، فوقف بعض الأهالي وعمد القرى ضد هذه الأحداث من جانب عرابي وأحبطوا العديد من محاولات التخريب، في حين وقف البعض الآخر إلى جانبه، والجدير بالذكر أنه بعد فشل الثورة وجه الاتهام لبعض ملاحظي الخطوط الحديدية لتعاونهم مع عرابي⁽³⁾، وعلى ذلك ظلت محاولات بعض الوطنيين استخدام القطار لإلحاق الأذى بقوات الاحتلال ورموز السلطة الأجنبية قائمة، كمحاولة تدمير قطار القاهرة / الإسكندرية في تموز 1901م والذي كان يقل السرداد رونالد Ruoland بهدف التخلص منه، لكن المحاولة فشلت إذ تم اكتشافها قبل مرور القطار⁽⁴⁾.

كذلك تعرضت الخطوط الحديدية في السودان لبعض التخريب لمنع وصول الإمدادات إلى الجيش البريطاني أثناء الثورة المهدية 1884م⁽⁵⁾.

(1) حسونة، مرجع سابق ص179. أنظر أيضاً الشريبي، مرجع سابق، ص 193.

(2) محمود زكي المصري، الفظائع الانكليزية في الديار المصرية، مط، ولاية سورية، دم، 1869، ص 1

(3) مجلة الهلال، الخطوط المصرية، 1892، ص42.

(4) علي بركات، القرية المصرية في أعقاب معركة التل الكبير 1906-2882، مجلة السياسة الدولية، العدد 74، أكتوبر 1983، ص46.

(5) صفوت، مرجع سابق، ص257.

وفيما بعد تم الاستفادة من الخطوط الحديدية في ربط المناطق العسكرية بجميع البلاد مما سهل نقل ما تحتاج إليه كل منطقة من جنود وعتاد، كربط ثكنات قصر النيل بالخط الحديدي لتسهيل نقل الحامية البريطانية المرابطة هناك، وأدى ذلك إلى نشاط تلك المناطق في ضوء ازدياد الحركة منها وإليها، ومثال آخر : اختراق سكة حديد الرمل في الإسكندرية، وسط ثكنة طابية الأداء ، وثكنة قلعة أم كسيبة و ثكنات باب الصواري، حيث قسمت هذه الثكنات إلى قسمين حول الشريط الحديدي مما أدى لانتعاشها⁽¹⁾.

كذلك استعملت الخطوط الحديد في تنفيذ أوامر قضائية عسكرية، كذلك الأوامر التي قضت بتنفيذ الحكم بعد حادثة دنشواي، حيث توجه قطار مخصوص إلى شبين الكوم، يقل مستر متشل مستشار الداخلية ومعه قائد جيش الاحتلال بالنيابة، ومعهم المشنقة، وآلة الجلد، وبعض جنود المطافئ الأشداء لمباشرة الجلد⁽²⁾، وأخيراً أفاد القطار الجولات التفقدية التي قام بها الخديوي عباس الثاني إلى أسوان والحدود الجنوبية حيث وصل إلى حلفا في 23-10-1893م لتفقد الحامية المصرية⁽³⁾.

ث- الخدمات الأمنية: أدى سوء الأحوال المعيشية إلى ازدياد معدل الجريمة، وبخاصة في الأماكن البعيدة والنائية، حيث علل اللورد كرومر وجود هذه الظاهرة بأنها حديثة ترجع إلى الفقر⁽⁴⁾، وبناءً عليه كان للخطوط الحديدية دور هام في توطيد الأمن في مختلف المناطق وبخاصة البعيدة عن المدن الرئيسية، وكمثال مانتج من أمن واستقرار بعد وصول الخطوط الحديدية الضيقة إلى مديرية البحيرة، نظراً لانتشار مراكز الأمن بالقرب من ورشات الصيانة والمحطات، ناهيك عن وجود عمال الخطوط الحديدية على طول الخطوط، وبناءً على ذلك طالب أهالي مديرية البحيرة بمد خط حديد دمنهور إلى سيدي غازي نظراً لبعدها، فوصل خط حديدي إليها يساعد في سرعة وصول رجال الأمن⁽⁵⁾، وبذلك أصبح التواجد الأمني ضرورياً في كل محطة لحماية الركاب ومنع سرقات البضائع، ومما يذكر أنه في عام 1892م تقرر تعيين حكام لعموم بوليس الخطوط الحديدية، بالإضافة أن المصلحة عمدت إلى

(1) مبارك، مصدر سابق، ج 7، ص 164.

(2) كيلاني، مرجع سابق، ص 105.

(3) وصل الخديوي إلى حلفا في 23-10-1893م، وشاهد بعض مناورات الجيش، وأقيمت له حفلة في نادي الضباط.

كيلاني، المرجع السابق، ص 62.

(4) روثستين، مصدر سابق، ص 290.

(5) تقرير كرومر لعام 1892م ص 29.

استمرار إنشاء مراكز الأمن بالقرب من محطات الخطوط الحديدية تسهياً لمهامها الأمنية، ومثال ذلك: فعالية مركز الشرطة الذي أقيم بالقرب من محطة شبين القناطر في حفظ الأمن، وربط القرى الصغيرة بالمراكز، وبالمدينة الرئيسية مما سهل التعامل معها إدارياً وأمنياً، بعد أن فرضت مصلحة الخطوط الحديدية تخصيص قطارات لنقل القوات الأمنية عند الحاجة لفرض النظام⁽¹⁾، هذا واعتمدت مصلحة الخطوط الحديدية قبل عام 1921م على عدد قليل من الضباط من غير خريجي كلية البوليس والإدارة، يعاونهم بعض المخبرين والخبراء الخصوصيين، وكانت مهمة هؤلاء الضباط التحري في الحوادث والتعاون مع الشرطة المحلية⁽²⁾.

يتضح مما سبق دور الخطوط الحديدية في المساهمة الفعالة في السيطرة على توجيه السياسة الداخلية باتجاه إرادة القوى المسيطرة في تلك الفترة، وكذلك توضح الوثائق دور الخطوط الحديدية الرئيسي في كافة الجوانب السياسية والعسكرية، فمثلاً كان للاستثمار البريطاني دور في إنشاء الخطوط الحديدية، كان له دور كبير أيضاً في استخدام الخطوط الحديدية المصرية، في تحقيق أغراضه وامتداده الاستعماري ليس في منطقة مصر وحدها، بل إنه استطاع بواسطتها أن يمد سيطرته على السودان وصولاً إلى منابع النيل، ومن ثم إلى وسط أفريقيا حيث سهل له مواطنوه عملية التوسع تحت شعار الكشف عن منابع النيل، وبالرغم من محاولات فرنسا المستمرة التصدي لهذا التوسع وإيجاد نوع من التوازن الاستعماري إلا أننا نجد أن شراكة بريطانيا العظمى للاستعمار قد فاقت الإمكانيات الفرنسية، ويتضح ذلك من خلال محاولات الأخيرة لمد سيطرتها في مناطق كثيرة داخل قارة أفريقية، معتمدة على طرق كثيرة في توسعها منها الخطوط الحديدية، حيث كان لها الدور الفعال في إتمام تحركات الجند البريطاني بسرعة ويسر⁽³⁾.

ثانياً- أثر الخطوط الحديدية على الحياة الاجتماعية

(1) تقرير كرومر، المصدر السابق، ص48.

(2) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص227.

(3) تمكن الباحث من الحصول على صور للجنود البريطانيين في فترة البحث ويلاحظ وجودهم بكثرة في مصر واستعمالهم لقطار البخاري القاهرة - السويس، - المصدر شبكة الإنترنت للمعلوماتية، انظر، الملحق .

كان لإنشاء الخطوط الحديدية في العالم بوجه عام وفي مصر خصوصاً أثر على السكان بشكل مباشر وغير مباشر: فقد وفرت الخطوط الحديدية الوسيلة لنقل الأفراد وزادت بشكل كبير حركة الناس⁽¹⁾، بعد أن خفضت مدة السفر بشكل جذري⁽²⁾، محدثةً نوعاً من الاندماج بين سكان المدن بطرق جديدة، فأصبح الناس غير ملزمين بالعيش ضمن أحيائهم، وغير محصورين ضمن حدود مدنهم كما كان في السابق، فالتطورات في وسائل النقل والمقصود هنا الخطوط الحديدية وصلت المدن ببعضها البعض بطرق جديدة، وتوزعت العائلات الكبيرة بين المدن، وأخذ الناس من أصول عرقية مختلفة أو من مذاهب دينية متنوعة يعيشون في المدن والأحياء ذاتها، وزادت فرص الاختلاط بالأوروبيين، وتعلم عادات ولغات جديدة⁽³⁾، مقدمةً أسباب الراحة والأمان وامتدت خدماتها إلى مناطق جديدة كلياً⁽⁴⁾.

دخلت مصر عصر الخطوط الحديدية نزولاً على الإصرار البريطاني وبواسطة مهندسين بريطانيين لتيسير حركة النقل إلى الهند بربط الإسكندرية بالقاهرة في عام 1856م، وبالسويس في عام 1858م⁽⁵⁾. إلا أن الثابت أن ولاية مصر أدركوا أهمية الخطوط الحديدية، ولم يدخروا جهداً في سبيل ربط البلاد بشبكة واسعة من الخطوط الحديدية⁽⁶⁾.

عُدَّ المجتمع المصري أول مجتمعات المشرق العربي الذي استفاد من استعمال الخطوط الحديدية، بل إنه كان من أوائل المجتمعات في العالم، فعندما تحرك من محطة مصر في صباح أول نيسان 1856م أول قطار في طريقه إلى الإسكندرية، قال الناس: «إن القطار هو الشيطان بعينه»، واعتبره بعضهم عفريتاً، وقال أطباء القرن التاسع عشر في مصر «إن رؤية القطار وهو يجري وحده وسط المزارع يورث الخبل» واقترحوا أن يسير القطار ومن حوله سور عال حتى لا يراه الناس⁽⁷⁾.

تسرب الخوف إلى قلوب المصريين من ركوب القطار بعد وقوع أول حادث للخطوط الحديدية في مصر على طريق القاهرة- الإسكندرية في أيار 1858م⁽⁸⁾، ولكن بالرغم من ذلك

(1) Micheal E. Bonine, Op, Cit., p.18.

(2) Cyril Black, Op, Cit., p.90.

(3) حوراني، مرجع سابق، ص 407.

(4) عيسوي، مرجع سابق، ص 346.

(5) Cyril Black, Op, Cit., p. 88.

(6) دياب، مرجع سابق، ص 246.

(7) الأهرام، «محطة مصر 115 عام»، العدد 30762، 1971/3/2، ص 3.

(8) أقام الوالي محمد سعيد باشا حفلة في الإسكندرية ودعا إليها جميع أمراء بيته سواء من كان من الإسكندرية أو خارجها . فلبى الأمراء الدعوة، وفي مقدمتهم أحمد رافت باشا أكبر أولاد إبراهيم باشا؛ وحلين باشا أصغر أنجل محمد علي، واعتذر

أحدث دخول الخطوط الحديدية إلى مصر الأثر الكبير في حياة الناس الاجتماعية، وأخذ (الوابور) القاطرة يشكل أحد الموضوعات الأساسية في أغنيات الريف الشعبية⁽¹⁾. كذلك شغل القطار حيزاً من في كتابات الأدباء والشعراء المصريين، لما أحدثه من صدى لديهم، فشغل القطار كغيره من المظاهر الحضارية حيزاً في كتاباتهم وأشعارهم، وحل في كتاباتهم محل الجمل والحصان والهودج، واقترن ذكره بوصف ما للقطار من أثر في حياة الشعوب وتقدم العمران⁽²⁾، ومن أشهر من وصف القطار في مصر الشاعر مصطفى صادق الرافعي⁽³⁾، ومن ذلك ما جاء في ديوان الشاعر حيث قال⁽⁴⁾:

كيف هام القطار حين رآها أترى حسنهما استهما القطارا
ليس في قلبه سوى الشوق لكن كتم الدمع فاستحال بخارا
سار يطوى جوانب الأرض طياً ولو اسطأع أن يطير لطارا

وقال:

كدنا نُجِنُّ وقد تأهب أهلها وجُنَّنت لما ودَّعوا أو كادوا
لو أنهم زموا النياق لسَلَّمت عين وودع جانبيه فؤاد
لكن جرى بالبين فيما بيننا برق له في مرِّه إرعاد
ويفرق الشمل الجميع فإن دها لم يمهل الأحباب أن يتنادوا
متضرم الأحشاء لا من لوعة لكنما استعرت به الأكباد
كالقصر فيه لكل خود حجر ة ولكل صب مضجع ووساد
وكأنه إذ غد أشرق منه المهى فلك تحف حوله الأرصاد

إسماعيل باشا عن حضور الحفلة لأنه كان متوَعك المزاج. ولما انقضت الحفلة عاد الأميران أحمد باشا وحليم باشا إلى القاهرة بالقطار، ف وقعت العربية التي كانت تقلهما في النيل، عند كفر الزيات، فغرق الأمير أحمد باشا ونجا حليم باشا. وقد اختلفت الروايات في تحديد سبب الكارثة. وقد اهتمت إحدى الروايات إسماعيل باشا بتدبير الحادث، لأنه بعد موت أحمد رأفت باشا أصبح إسماعيل هو المرشح الأول لولاية العهد. الياس الأيوبي، مصدر سابق، ج1، ص14 — 15.
(1) بعد أول حادث للخطوط في مصر خرجت أغنية شعبية تقول ، «كان الإشارجي فين لما الوابور وقع وانكسر». الأهرام، «محطة مصر 115 عام»، ص3.

(2) أنيس المقدسي، الاتجاهات الأدبية في العالم العربي الحديث، بيروت، دار العلم للملايين، 1988م، ص210 — 212.
(3) مصطفى صادق الرافعي 1298 — 1356هـ / 1881 — 1937، أديب وشاعر مصري. أصيب بالصمم فكان يكتب له ما يراد مخاطبته به. من أشهر مؤلفاته، «تحت راية القرآن»، و«تاريخ آداب العرب» و«المعركة» في الرد على كتاب طه حسين في الشعر الجاهلي، و«رسائل الرافعي» هذا بالإضافة إلى ديوان شعره. وكانت وفاته في طنطا بمصر.
الزركلي، مرجع سابق، ج7، ص235.

(4) مصطفى صادق الرافعي، إيوان الأملعي شرح ديوان مصطفى صادق الرافعي، تحقيق أسامة محمد السيد، بيروت، مؤسسة الكتب الثقافية، 1993، ج1، ص54 — 57.

وكان أبراج السماء حجراتها في كل برج كوكب وقاد

وكتب الشاعر أحمد شوقي⁽¹⁾، في وصف القطار يقول⁽²⁾:
قطارهم كالقطر هز الثرى وزاده خصباً على خصبه
لولا استلام الخلف أرساله شب فنال الشمس من عجبه

كما وصف الشاعر محمود سامي البارودي⁽³⁾ القطار فقال⁽⁴⁾:
ولقد علوت سراة أدهم لو جرى في شأوه برق تعثر أو كبا
يطوي المدى طيَّ السجل ويهتدي في كل مهمة يضل بها القطا
يجري على عجلٍ فلا يشكو الوجى مدَّ النهار ولا يمل من السرى
لا الوخذ منه ولا الرسيم ولا يرى يمشي العرصة أو يسير الهيدبي
ريان ملء ضلوعه لكنه يشكو بزفرته لهيباً في الحشا

أما الشاعر أحمد رامى⁽⁵⁾، فلقد استطاع أن يقدم وصفاً للقطار والركاب ووجهة السفر، خلده

(1) أحمد شوقي 1868-1932م، شاعر مصري، يعتبر من أشعر شعراء العصر الحديث، يلقب بأمير الشعراء، ولد وتوفي بالقاهرة ونشأ في ظل البيت المال. عصر، وتعلم في بعض المدارس الحكومية، وقضى عامين في قسم الترجمة بمدرسة الحقوق، وأرسله الخديوي توفيق عام 1887م إلى فرنسا فتابع دراسة الحقوق، واطلع على الأدب الفرنسي، وعاد عام 1891م فعين رئيساً للقلم الإفرنجي في ديوان الخديوي عباس حلمي. وفي عام 132 هـ / 1905م نفي إلى إسبانيا وعاد في أواخر عام 1919م فأصبح من أعضاء مجلس الشيوخ إلى أن توفي، ومن آثاره «الشوقيات»، و«مجنون ليلي» و«مصرع كليوباترة» وغيرها.

الزركلي، المرجع السابق، ج1، ص136 - 137.

(2) عباس محمد العقاد وإبراهيم عبد القادر المازني، الديوان في الأدب والنقد، د. مطبعة، القاهرة، 1921، ص43.

(3) محمود سامي البارودي، 1839-1904، شاعر مصري، ينسب إلى «إيتاي البارود» تعلم في المدرسة الحربية، ورحل إلى الأستانة وأتقن الفارسية والتركية، وله فيها قصائد. وكان من قواد الحملتين المصريتين لمساعدة تركيا في حرب كريت والحرب الروسية. تقلب في عدة مناصب انتهت به إلى رئاسة النظار فاستقال منها. ولما حدثت الثورة العراقية كان في صفوف الثائرين وقد قبض عليه في إنجلترا وسجن، ونفي إلى سيلان، وعاد إلى مصر عام 1899م، وله ديوان شعر. الزركلي، مرجع سابق، ج7، ص171.

(4) محمود سامي البارودي، ديوان البارودي، تحقيق علي الجارم ومحمد شفيق معروف، دار العودة، بيروت، 1998م، ص52.

الوحد، سعة الخطوات، والعصنة، السير السريع، والهيدبي، مشي الخيل.

(5) أحمد رامى شاعر مصري شهير من أصل شركسي، ولد في 19 أغسطس 1892م، في حي السيدة زينب والتحق بمدرسة المعلمين وتخرج منها عام 1914 وسافر إلى باريس في بعثته لتعلم نظم الوثائق والمكتبات واللغات الشرقية ثم حصل على شهادة في المكتبات من جامعة السوربون، ونال أحمد رامى تقديراً عربياً وعالمياً واسع النطاق حيث كرمته مصر عندما منحته جائزة الدولة التقديرية عام 1967 كما حصل على وسام الفنون والعلوم كما نال أيضاً وسام الكفاءة الفكرية من الطبقة الممتازة حيث قام الملك الحسن الثاني ملك المغرب بتسليمه الوسام بنفسه كما انتخب رئيساً لجمعية المؤلفين وحصل على ميدالية الخلود الفني من أكاديمية الفنون الفرنسية وقبل وفاته ببضع سنوات كرمه الرئيس المصري حينها أنور السادات حيث منحه درجة الدكتوراه الفخرية في الفنون. لكن أحمد رامى أصيب بحالة من الاكتئاب الشديد بعد وفاة أم كلثوم ورفض أن يكتب أي شي بعدها حتى رحل في 1981/6/5.

محمد عبد الوهاب⁽¹⁾ بأغنيته المشهورة: يا وابلور قل لي رايح على فين⁽²⁾.
يا وابلور قوللي رايح على فين
عمال تجري قبلي وبحري
تنزل وادي تطلع كوبري
حود مرة وبعدين دوغري
ما تقول يا وابلور رايح على فين

وكان للقطار صدئاً في الغناء الشعبي فورد ذكره في أغنية شعبية مشهورة ترددها السيدات في أداء جماعي في وداع الحجاج، وفي استقبالهم، وهي أغنية تتحدث عن الطريق، وركوب الوابور القطار، وذكر شعائر الحج، وكان من العادة أن تبدأ سيدتان الغناء معاً بكلمة: "يا هناه اللي لنوعد" إلخ.. ويرد في مقطع آخر من مقاطع الأغنية التالي: وإن جيت حبيبي يا وابلور⁽³⁾. كذلك واكبت الصحف والمجلات مراحل إنشاء الخطوط الحديدية فنشرت كثيراً من المقالات حول الموضوع من أهمها مجلة "المقتبس"⁽⁴⁾ "المباحث"⁽⁵⁾ "المستقبل"⁽⁶⁾ "الهلال"⁽⁷⁾ "المقتطف"⁽⁸⁾ "الأهرام"⁽⁹⁾ وغيرها.

لم يشهد المجتمع المصري حركات تمرد ضد تمديد الخطوط الحديدية، إلا أنه ظهرت بعض حالات من السخط من جانب من تضرر من تمديد الخطوط في أراضيهم، وكتب بعضهم الشكاوى أوضحوا فيها الأضرار التي لحقت بهم، كالشكاوى الجماعية التي رفعت إلى الداخلية من أهالي «نشرت» بكفر الشيخ، يشيرون فيها إلى أن مرور الخط الحديدي بأراضيهم، سوف يؤدي إلى خرابها ولجأ بعضهم إلى المقاومة السلبية لإعلان الرفض عن الضرر، مع أن

(1) محمد عبد الوهاب 1902-1991م أحد أعلام الموسيقى العربية، لُقّب بموسيقار الأجيال، وارتبط اسمه بالأناشيد الوطنية. ولد في حي باب الشعرية بالقاهرة. عمل كملحن ومؤلف موسيقى وكممثل سينمائي. بدأ حياته الفنية مطرباً بفرقة فوزي الجزائري عام 1917م. في عام 1919م قام بدراسة العود في معهد الموسيقى العربية. بدأ العمل في الإذاعة عام 1934م، وفي السينما عام 1933. ارتبط بأبمير الشعراء أحمد شوقي ولحن أغان عديدة لأبمير الشعراء غنى معظمها بصوته ولحن كليوباترا. والجنود من شعر علي محمود طه وغيرها. لحن لعديد من المغنيين في الوطن العربي.

(2) Google Search

(3) Google Search

(4) المقتبس، مجلة شهرية تبحث في التربية والتعليم والاجتماع والاقتصاد والأدب والتاريخ، أنشأها محمد كرد علي، تطبع بمطبعة المقتبس بدمشق.

(5) مجلة المباحث، مجلة علمية أدبية، أنشأها في طرابلس كل من جرجي وصموئيل بني، ولقد بلغت شأواً كبيراً من الرقي وانتشرت في الوطن العربي والمهجر، وفي خلال الحرب العالمية الأولى توقفت عن الظهور بسبب نفاذ الورق.

(6) المستقبل، صحيفة يومية سياسية اجتماعية مصورة، مطبعة الفيحاء بدمشق.

(7) الهلال، مجلة تصدر في القاهرة، عن مطبعة الهلال.

(8) المقتطف، مجلة علمية أدبية، أنشأها يعقوب صروف وفارس نمر، تصدر في القاهرة عن دار المقتطف للنشر

(9) الأهرام، صحيفة يومية سياسية اجتماعية مصورة، تصدر عن دار الأهرام بمصر.

الحكومة كانت تدفع لهم التعويض المناسب، إلا أن فكرة مرور القطار من أراضيهم كانت جديدة، وتمثل هذا الرفض في سرقة مهمات الخطوط الحديدية وأدواتها، وهذا ما دفع الحكومة إلى تشديد الرقابة والحراسة، وتوقيع العقوبات الصارمة على من يسرق شيئاً، وصلت إلى حد العقوبات الجماعية لأهل القرية أو القرى التي يسرق شيء من مهمات الخطوط الحديدية فيها⁽¹⁾، في حين أدرك البعض الآخر من الأهالي أهمية الخطوط الحديدية ومدى دورها في نقل مزارعهم وتجارهم، فتعددت الطلبات⁽²⁾، التي يريد أصحابها إنشاء خطوط حديدية في المناطق التي يسكنون فيها⁽³⁾.

وفرت الخطوط الحديدية النقل لجميع الطبقات الاجتماعية على اختلاف مستوياتها الاجتماعية، ولعبت فيما بعد دوراً بارزاً ومتنوعاً في حياة المجتمع المصري، فسهلت على الأهالي التنقل من مكان لآخر، والتغلب على المسافات البعيدة بين مدن القطر المصري⁽⁴⁾، وأصبح السكان الذين كانوا فيما مضى لا يتركون ديارهم يملؤون جميع القطارات⁽⁵⁾. وأخذت حركة نقل الركاب على الخطوط الحديدية تتقدم وتزداد بشكل ثابت كما يتبين من الجدول التالي⁽⁶⁾:

السنوات كل خمس سنوات	عدد الركاب
1294هـ / 1877م	2.265.000
1300هـ / 1882م	3.331.000
1305هـ / 1887م	3.407.000
1310هـ / 1892م	7.047.000
1315هـ / 1897م	10.743.000
1320هـ / 1902م	12.929.000

(1) دياب، مرجع سابق، ص 65-66.

(2) ومن أمثلة ذلك مطالبة تجار وأهالي بندر منوف بمد فرع خط حديد من شبين إلى منوف وذلك لما يعانيه الأهالي من مشقة في نقل أرزاقهم ومخبرهم.

(3) دياب، المرجع السابق، ص 63-64.

(4) رمضان، مرجع سابق، ص 37.

(5) بلوفون، مرجع سابق، ص 342.

(6) L'Egypte Contemporaine, Op, Cit., p. 109.

1- مدى استفادة الطبقات الاجتماعية المختلفة من الخطوط الحديدية

أ- ظهور فئة عمال الخطوط الحديدية :

فتح قطاع الخطوط الحديدية مجالاً واسعاً لتشغيل أعداد كبيرة من الراغبين في العمل، في مجالات مختلفة بعضها كان موجوداً في مصلحة الخطوط نفسها، والبعض الآخر ارتبط بظهورها، وإذا كانت هذه الأعمال قد ظهرت في مجالات ارتبط وجودها بالخطوط الحديدية، فهناك الأعمال المباشرة في مد الخطوط الحديدية منذ بداية مد الخط وتركيب القضبان وصيانتها وحراستها، ثم العمل في المحطات كالإداريين والمفتشين والسائقين والمحصلين، وفي أعمال الصيانة للقطارات إلى غير ذلك من الأعمال العديدة والمتنوعة، وكان لابد أن عملاً ضخماً كمد شبكة واسعة من الخطوط الحديدية، يتطلب التحاق آلاف العمال لإنجاز المهمات الكثيرة المطلوب تنفيذها⁽¹⁾.

ولا يمكن إغفال الآثار الاجتماعية السلبية السيئة التي رافقت إنشاء الخطوط الحديدية التي ستشرح لاحقاً، كإجبار العمال المصريين على السخرة في تمديد تلك الخطوط⁽²⁾، حيث كان يتم الحصول على العمال اللازمين لأعمال الخطوط الحديدية بعد مخاطبة كل مديرية من المديريات لتحديد العدد المطلوب⁽³⁾، فقد تطلب مد الخط الحديد القاهرة / السويس نحو ألفي عامل على أن

(1) سكك حديد مصر في 125 عام، مرجع سابق، ص31، ص199، ص239.
(2) وكانت السخرة من أجل إقامة الأعمال العامة من أسوأ ما تعرض له المصريون في القرن التاسع عشر، وبسبب اتساع أعمال السخرة أخذت الدولة تتدخل في محاولة لتقنين أوضاعها، فأصدر عباس أمراً بتخصيص ثلث عدد السكان للعمل في أشغال السكك الحديدية والجسور والقناطر والخطوط الحديدية.
علي شيلي، الريف المصري في النصف الثاني من القرن التاسع عشر 1847-1891م، القاهرة، دار المعارف، 1983م، ص238-241.

وفيما بعد بناء على فرمان الخديوي كانت السخرة هي النظام المعمول به في مصر، حيث يتم استجلاب أعداد ضخمة من الفلاحين كل شهر، بمعدل عشرة آلاف عامل، ووصل الرقم إلى 25 ألف بعد عام 1861، من العمالة المصرية التي تسخر في صيانة شبكات الري وتطهير القنوات وإقامة السدود، وكانت الحياة في ورش العمل نوعين حياة محدثة بالمطاعم والمخابز ومحلات بيع المشروبات والمغاسل والمقاهي وحتى البارات للصفوة الأجنبية، وورش خياطة وصالونات حلاقة وحمامات للخواجهات، وحياة أخرى بائسة منسية، وقاعدة العمل لعمال السخرة من عشش قماش، وجفاف وقهر ومذلة، وكانت النشرة الصحية للأمراض الأكثر انتشاراً كانت هي التهاب الكبد والدو زنتاريا والرمم وأوجاع المعدة، إلى جانب الكوليرا التي ظهرت في مايو 1865 وانتشرت في السويس مع وصول الحجاج.

مجلة أمواج، العدد التاسع والعشرون، الإسكندرية، نوفمبر 2006، من كتاب تنالي مونتييل، ورشة حفر قناة السويس، ترجمة الدكتور عباس أبو غزالة، القاهرة، 2005م.

(3) دياب، مرجع سابق، ص25.

يتم توزيعهم مناصفة بين الجيزة والقليوبية⁽¹⁾، وعندما تعذر الحصول على هذا العدد تم استدعاء عساكر من مديريات المنوفية والشرقية⁽²⁾، ونظراً لكثرة الأعمال، لجأت مصلحة الخطوط الحديدية إلى استخدام الأقباط رغم عدم الاستعانة بهم في البداية لعدم انتظامهم في سلك الجندية⁽³⁾ بالإضافة إلى استخدام أعداد كبيرة من البدو الذين وتوفير فرص عمل جديدة لهم، فمعظم أوائل العاملين في الخطوط الحديدية من البدو⁽⁴⁾، وهذا ما ساعد على ذوبانهم في مجتمع الريف المصري قبل نهاية القرن التاسع عشر⁽⁵⁾، وبهذا يكون دخول الخطوط الحديدية في مصر قبل غيرها من البلدان العربية من العوامل المهمة التي ساعدت على سرعة توطين البدو⁽⁶⁾ الذين اعتمدوا السلب والنهب وإثارة القلاقل والاضطرابات طبيعةً لحياتهم مع أنهم لم يقلعوا عن ذلك تماماً، إلا بعد أن تم التحاقهم بالعمل في مهمات الخطوط ووصولها إلى مناطقهم، وبذلك تم وضع أغلبهم داخل بوتقة القانون التجاري والجنائي⁽⁷⁾، فاستوطنوا في المناطق المتطرفة التي ربطتها الخطوط الحديدية بالتوسع العمراني، وبذلك وصل التحضر إلى قبائل البدو بداخل البلاد كبداية الصحراء الشرقية الذين تطورت حياتهم بعد أن مد الخط الحديدي القاهرة /السويس⁽⁸⁾،

- (1) لذلك صدرت الأوامر للمديريات بإحضار عدد معين من الأنفار، ونظراً لتزامن حفر قناة السويس مع المد المبكر للخطوط الحديدية، تزايد الطلب على الأنفار، وفي حال عدم اكتمال العدد، كانت المديرية تضطر إلى جلب الأنفار من المديريات المجاورة لتحصيل العدد المطلوب، كعمال الدريسة وهم الذين يقومون بمد الخطوط الحديدية وصيانتها وكان الحصول على هؤلاء الأنفار يتم من المديريات والمناطق المراد عمل الخط الحديدي بها أو المجاورة لها إذا استلزم الأمر. دار الوثائق القومية، معية سنوية، تاريخ الصادر 19 شوال 1280 هـ / 1863 م، صفحة 2000.
- (2) دار الوثائق القومية، معية تركي، محفظة، 8,9 صفر 1272 هـ / 1855 م، رقم 296.
- (3) دار الوثائق القومية، معية تركي، من وكيل عموم المرور والخطوط إلى كاتب ديوان الخديوي، محفظة 5، ربيع الثاني 1271 هـ / 1854 م، وثيقة 451.
- (4) جابريل. بير، دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة عبد الخالق لاشين وعبد الحميد فهمي الجمال، القاهرة، مكتبة الحرية الحديثة، 1976 م، ص 398-399.
- (5) ونجد التأثير نفسه أيضاً على القبائل البدو الذين كانوا يقطنون صحراء مريوط فقد استطاعت خطوط الخطوط الحديدية هناك ربطهم بمناطق العمران خاصة بعد أن أتاحت هذه الخطوط السيطرة الأمنية عليهم فقد اعتادت هذه القبائل ارتكاب العديد من الجرائم وإحداث الشغب ثم الفرار داخل الصحراء حتى حدود ليبيا بحيث يصعب على القوات الأمنية تتبعهم وذلك ينطبق أيضاً على معظم الخطوط التي ربطت المناطق المتطرفة بداخل البلاد.
- بير، المرجع السابق، ص 282.
- (6) توفر الأسباب ساعد على توطين البدو وكان من بين هذه الأسباب مد شبكة الخطوط الحديدية وخاصة في المناطق المتطرفة والتي استطاع القطار ربطها بالجمال العمراني ولا شك أن ذلك كم له دوره في ربط قبائل البدو بداخل البلاد مثلما حدث لبدو الصحراء الشرقية الذين تأثرت حياتهم بسبب مد الخط الحديدي القاهرة/السويس. بير، المرجع السابق، ص 282.
- (7) كان محمد علي باع طويلاً في أمر توطين البدو وإجبارهم على التخلي عن حياة الاضطرابات بالشدة حيناً وباللين حيناً آخر حتى إنه جعل كثيراً منهم يشتغل بالزراعة ولكن على الرغم من هذه الامتيازات التي حاول محمد علي توفيرها ليعدهم عن حياة الاضطراب والشغب عن هذه الحياة وخاصة بعد وفاته. خلاف، مرجع سابق، ص 114.
- (8) بير، المرجع السابق، ص 282.

وأيضاً قبائل بدو صحراء مريوط، التي ربطتهم خطوط السكك الحديدية بمناطق العمران، وأتاحت السيطرة الأمنية عليهم حيث اعتادت هذه القبائل على ارتكاب الجرائم وإحداث الشغب ثم الفرار داخل الصحراء حتى حدود ليبيا بحيث يصعب على القوات الأمنية تتبعهم، وينطبق ذلك على معظم الخطوط التي ربطت المناطق المتطرفة بداخل البلاد⁽¹⁾، فخلقت بذلك تجمعات سكنية مُخدّمة، وبالتالي ربطت المناطق النائية والمحرومة من سبل الاتصال بالأجزاء الأخرى عن طريق نقل الأشخاص العاملين في مجالاتها في تلك المناطق، فخلقت فرصاً أخرى للعمل والتطور، بينما لم يتم توطين البدو واستقرارهم في البلدان العربية الأخرى (بلاد الشام) إلا في النصف الأول من القرن العشرين⁽²⁾.

وتبين الوثائق الرسمية التي تخص تلك الفترة، أن الحكومة المصرية عهدت منذ البدء بإنشاء الخطوط الحديدية للمصريين بكل أعمال الإنشاء الشاقة، مثل تمهيد أماكن وضع القضبان، وإنشاء الجسور، وعمل التحويلات وغيرها من الأعمال الفنية، مع الاستعانة بالخبرات الأجنبية للإشراف، ولكنه من الثابت أن احتكاك المصريين بالأجانب والعمل معهم فترات طويلة، أكسبهم ثقافة جديدة وإجادة أعمال متعددة لم تكن موجودة من قبل، فتدرجوا فيها وبرهنوا على مقدرة المصري على اكتساب المعرفة والتقنية إذا ما تدرّب تدريباً كافياً⁽³⁾، وبهذا تكون الخطوط الحديدية قد خلقت للمجتمع المصري فرص عمل جديدة⁽⁴⁾، فقد جندت الحكومة نحو 24.000 عامل مدني في خط حديد الإسكندرية- السويس بخلاف الجنود والبحارة⁽⁵⁾، ولقد استخدم الجانب الجانب الأكبر من هؤلاء العمال⁽⁶⁾ في إقامة الجسور وحمل الأخشاب والمهمات وكانوا مقسمين إلى فرق تشرف عليهم قوات عسكرية مؤلفة من الخيالة المسلحين، تحول دون هروبهم⁽⁷⁾، ومع

(1) جاد الرب، مرجع سابق، ص 130.

(2) شليبي، مرجع سابق، ص 290-291.

(3) ومن أولى الأعمال التي اشتغل بها المصريون هي قيامهم بأعمال الحدادة داخل الورش ففي 28 من يونيو 1863 م حيث طلب من وكيل المرور مساواة أجور الحدادين الذين يتظلمون من قلة أجرهم ويطالبون من مثل ما يصرف لأمثالهم .

حسونة، مرجع سابق، ص 109؛ انظر ملحق رقم 7.

(4) ملخصات دفتلر، محفظة 109، دفتر 533 دار الوثائق القومية، معية تركي، وثيقة 676، 11 من محرم 1280 / 28 يونيو 1863 ص 103 إلى وكيل المرور .

(5) حسونة، المرجع السابق، ص 113.

(6) الجدير بالذكر أنه بناء على اتفاق بين مصلحة الخطوط الحديدية ومصلحة السجون فإنه تم الاستعانة بالمسجونين في قطع الأحجار التي تلزم لعمل الجسور الخاصة بالخطوط الحديدية أو وضعها على طول الطريق منعاً لإثارة الأتربة أثناء سير القطارات.

حسونة، المرجع السابق، ص 113.

(7) حسونة، المرجع نفسه، ص 114.

أن اللوائح الخاصة بتشغيل الفلاحين في الأشغال العامة قضت بضرورة تسييرهم كل شهر لزيارة ذويهم، إلا أن واقع الأمر كان مختلفاً، وظل الفلاحون مسخرين للعمل لمدد طويلة في ظروف شاقة⁽¹⁾، مما دفعهم إلى الهرب من أماكن العمل، أو الاصطدام بالجهة المشرفة عليهم، كالصدام الذي حدث في منطقة باطن الملاحة بجهة الإسكندرية، وأودى بحياة عدد من العمال المتمردين، بعد اشتباكهم مع الجنود المكلفين بالإشراف على عملهم، نتيجة مقاومتهم لظروف العمل القاسية، وصرامة تطبيق الإشراف، حيث لاقى عدد منهم مصرعه⁽²⁾.

وهكذا استمر الفلاحون في أداء الأشغال العامة السابقة في عهد سعيد، وتزايدت أعباء السخرة الملقاة على كاهلهم في عهد إسماعيل⁽³⁾ وازدادت أعدادهم، في الوقت الذي كانت فيه أراضيهم بأشد الحاجة إليهم، فكان الفلاحون ينزعون من مزارعهم في مواسم الزراعة أو الحصاد، مما يفقدتهم جهد حصيلة عام كامل⁽⁴⁾، وهذا من الآثار السلبية التي رافقت الخطوط الحديدية، ولكن بالرغم من الأعباء والمشاق التي تحملها العاملون في الإنشاءات، إلا أن أشغال الخطوط الحديدية أتاحت فرصة العمل، للعاطلين وللـفلاحين المعدمين، الذين لم يضمن لهم عملهم في الزراعة الدخل الذي يلبي احتياجاتهم، كذلك كلف متعهدو الخطوط الحديدية سواء أكانوا من الأجانب أم العرب المحليين بالعمل في أعمال الإنشاءات لكون مشروع الخطوط الحديدية مشروعاً فنياً جديداً⁽⁵⁾، في حين انضم عدد كبير من العمال إلى مصانع الخطوط الحديدية، بعد أن أنشأت مصلحة الخطوط الحديدية ثلاثة مصانع كبيرة في الفترة بين عام

(1) وفي بدايات العمل في مد الخطوط الحديدية كان نظام العمل يقضي بأن يتم الحصول على هؤلاء الأنفار - على ألا تكون الزراعة في حاجة إليهم لتشغيلهم عدداً معيناً من الشهور ثم إبدالهم بآخرين إلا أن الواقع كان عكس ذلك فاستخدم هؤلاء الأنفار في العمل بشكل مستمر دون استبدالهم بآخرين مما زاد من تروى هروهم من العمل فاستدعى ذلك تخصيص عربات لمبيت هؤلاء الأنفار ليلاً بعد انتهاء العمل تفادياً لهروهم.

(2) فعلى سبيل المثال بلغ هروب الفلاحين للعمل في إنشاء خط حديد القاهرة - الإسكندرية من مديريات الغربية والمنوفية والدقهلية والشرقية إلى حد الهروب الجماعي كما حدث عام 1852م، عندما هرب جميع الفلاحين من مديرية الغربية وكان عددهم 800 فلاح، وفعل فلاحوا مديرية المنوفية الشيء نفسه ففروا جميعاً، كما فر معظم الفلاحين المسخرين من مديرية الشرقية ولم يبق منهم سوى 29 فلاحاً من بين 1651 فلاحاً. شلي، مرجع سابق، ص 242-243.

(3) ولم تلغ السخرة 19 كانون ثاني عام 1889م بصدور الأمر العالي، وقضت المادة الأولى منه بإلغاء السخرة في جميع أنحاء القطر المصري، على أن يبقى على الأهالي كما كان خفر وملاحظة الجسور وغيرها من الأعمال المتصلة بحفظ النيل، وكذلك تأدية الأعمال المستعجلة في حالة الخطر أثناء فيضان النيل.

لهيطة، مرجع سابق، ص 412.

(4) شلي، المرجع السابق، ص 243-244.

(5) عيسوي، مرجع سابق، ص 213.

1894-1910 منها اثنان في بولاق والثالث في القباري، والتي استلزم العمل فيها تشغيل أعداد كبيرة من العمال للقيام بأعمال التجديد والصيانة، لعدم امتلاكها الاستعدادات الكافية لبناء القاطرات، وكان أشهر هذه المصانع "مصنع بولاق" الذي كان يضم نحو ألفين وأربع مائة عامل، قاموا بإصلاح وتجديد مائتين وأربعين قاطرة وألفين ومائتين عربية سنوياً فضلاً عما كان يقوم به المصنع من صنع عربات البضاعة بعد الحصول على المواد المعدنية الخاصة بها من الخارج بالإضافة لوجود مصنعين صغيرين أحدهما في المنيا والآخر في أرمنت وكانا مخصصين لإصلاح الخطوط الحديدية الإضافية الشمالية والجنوبية وذلك إلى جانب الورش الصغيرة مثل ورشة جبل الزيتون ب القباري ويعمل بها نحو ألف عامل وورشة الإسماعيلية وبولاق الدكرور والمنيا وسوهاج وغيرها⁽¹⁾، كذلك نجد العمال الذين انتظموا في مطابع مصلحة الخطوط الحديد⁽²⁾، حيث أنشأت مصلحة الخطوط الحديدية، المطبعة الخاصة بها عام 1877 والتي تعدّ من أقدم دور الطباعة في مصر⁽³⁾.

وفيما بعد عملت مصلحة الخطوط الحديد على جذب أعداد من الراغبين في العمل وذلك بفتح مجال التدريب على أعمال خاصة بسير العمل في الخطوط، فأنشئت أول مدرسة للتدريب على تعليم فن التلغراف⁽⁴⁾ في عام 1861 م نظراً لضرورة التلغراف في تبادل رسائل أعمال الخطوط الحديدية⁽⁵⁾، كذلك افتتحت مدرسة التعليمات التي تقع في حي شبرا، ثم ألحقتها عام 1882م بمدرسة الفنون والصنائع التي وضعت شرطاً للالتحاق بها حصول المنتسب على الابتدائية، وأصبحت في مدرسة مستقلة بعد أن فصلت عام 1907م عن مدرسة الفنون، وأسندت الخطوط الحديدية الأعمال الفنية إلى خريجي مدرسة الصنائع⁽⁶⁾.

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 210 .

(2) وكانت في البداية تقتصر على إنتاج المطبوعات العاجلة كمنشورات الحركة على الخطوط وإعلانات الجمهور والتعليمات الإرشادية الخاصة بالقطارات وغيرها، أما بالنسبة للموضوعات الأساسية كدفاتر مواعيد القطارات والسجلات وغيرها فكانت تطبع في إنجلترا والهند وأغلبها باللغة البريطانية وقد ظل الوضع هكذا حتى عام 1918 عند ما بدأت المطابع تستغني عن المطبوعات العديدة لالخطوط الحديدية التي كانت ترد من الخارج وتعتمد على إنتاجها المحلي.

سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 216.

(3) ومما يلفت النظر أن أغلب العمال المصريين في هذه المطبعة كانوا من أهالي مدينة إمبابة والسبب في ذلك أن أقدم دار الطباعة في مصر والتي أنشأها نابليون كانت في إمبابة فلا بد أنهم توارثوا هذه المهنة.

وزارة المواصلات، مصدر سابق، ص 236 .

(4) ملحق رقم 8، 9 (المراكز التلغرافية) .

(5) سكك حديد مصر في 125 عاماً، المرجع السابق، ص 200.

(6) دار الوثائق القومية، ديوان الخديوي، مكتبة بتاريخ 9 سبتمبر 1896.

ونظراً لاتساع أعمال الإنشاءات في المصلحة، فإنه لم يتسنَّ لها الاهتمام بـ أحوال العمال القائمين على أعمال الإنشاءات في بادئ الأمر، مما أدى إلى تدهور أوضاعهم الصحية لافتقار أماكن إقامتهم- في الأكواخ- للشروط الصحية اللازمة⁽¹⁾، وفيما بعد أقامت المصلحة بيوت صغيرة عام 1897م، كذلك خصصت مصلحة الخطوط الحديدية مباني لعساكر الدريسة على طول الخطوط عند الكيلو 120 بالقرب من "قرية صفت الملوك" على خط سكة حديد القاهرة الإسكندرية⁽²⁾.

وفي إطار ما قدمته المصلحة من خدمات لعمال الخطوط الحديدية إنشء الإدارة الطبية في عام 1899 للقيام بالكشف الطبي على العاملين قبل التحاقهم بالعمل، ثم الكشف الدوري على عمال أقسام الوابورات والحركة والصيانة بعد تعيينهم ضماناً لسلامة التشغيل، حيث منح المرضى والمصابين إجازات، وتعويض عن الإصابات إن وجدت، كما أنشأت المصلحة نادياً رياضياً بحي السبتية في القاهرة، بجوار عنابر الخطوط الحديدية عام 1903 ويعد أول ناد رياضي في مصر⁽³⁾.

ونظراً لسوء الحالة العامة لعمال الخطوط الحديد تأسست جمعية خاصة بهم في عام 1906م لتنادي بإصلاح الظروف القاسية التي يعيشونها، وقامت بإصدار مجلة أسبوعية بعنوان "مجلة العمال والموظفين" للتعبير عن مصالح العمال وآرائهم، ولكن على الرغم مما بذلته هذه الجمعية من جهد في ذلك الوقت إلا أنها لم تنجح في أن تضم جميع العمال إلى صفوفها بالإضافة إلى أنها لم تفقد القوانين التي تنظم العمل بها⁽⁴⁾، ومن بين النشاطات الأخرى التي شارك فيها عمال الخطوط الحديدية أن انضم عمال الصيانة إلى نقابة عمال الصنائع اليدوية التي تأسست عام 1908م ومقرها القاهرة، وهي التي دعت إلى الإضراب أكثر من مرة حتى تم بالفعل في السابع عشر من تشرين أول عام 1910م في نادي نقابة الصناعة خلف عنابر السبتية وأشرف على الاعتصام في إدارة جريدة المعلم رجال الحزب الوطني الذين أخذوا في إرسال التلغرافات إلى

(1) في بدايات إنشاء الخطوط جعلت المصلحة سكن العمال داخل عيش - أكواخ - بجوار الخطوط لا تتوفر فيها الشروط الصحية.

دار الوثائق القومية، أوامر عربي، أمر موجّه إلى البحيرة، 23 شعبان 1280هـ / 1863م، وثيقة 7.

(2) إلا أن هذه المساكن لم تكن كافية وخاصة إذا ما قورنت بسكن عمال الشركات الخاصة حيث أعدت الأخيرة لعمالها في كل محطة لها مرزلاً صحياً.

دار الوثائق القومية، ديوان المرور والخطوط، لجنة المرور، تحرر مرور كفر الزيات، نمرة 65، 1280هـ / 1863م.

(3) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 220.

(4) سكك حديد مصر، المرجع السابق، ص 221؛ انظر الملحق رقم 10.

محطتي الإسكندرية وطنطا لتحريض عمال الخطوط الحديدية على الاعتصام، وقد شارك نحو نصف العمال تقريباً في هذا الاعتصام وكان عددهم حوالي 2.397 عاملاً وانفض الاعتصام بعد أن أرسلت الحكومة قواتها العسكرية، فعاد ما يقارب من 1.730 عامل للعمل وتغيب الباقي، بالإضافة لهروب الأقباط المشاركين في الاعتصام وعودتهم للعمل⁽¹⁾، يوضح ماسبق المعاناة التي عاشها عمال الخطوط الحديدية والتي اضطرتهم إلى التعاضد للمطالبة بحقوق لم يستطع أسلافهم حتى التفكير فيها، وهذا إن دل على شيء فإنه يدل على تنبه العاملين في الخطوط الحديدية، إلى ظروفهم المعيشية والمطالبة برفع القهر والظلم عنهم⁽²⁾.

وأخيراً ولأول مرة تخرج المرأة المصرية للمشاركة في العمل في مصلحة الخطوط الحديدية المصرية، وذلك حين تم تعيين بعض النساء للعمل في محطات الخطوط الحديدية الرئيسة، كمفتشات محافظة على الأمن، وذلك حرصاً على تقديم خدمات أفضل للسائحات الأجنيات على متن الخطوط، أدت هذه المشاركة لترسيخ دور المرأة في المجتمع، حيث تنبئ لها الاندفاع نحو المطالبة بحريتها من خلال توظيفها في المصالح الحكومية والخاصة، وبهذا تكون الخطوط الحديدية قد شجعت المصريات على العمل في المجالات المختلفة⁽³⁾.

وكان لدخول الخطوط الحديدية أثر اجتماعي آخر على جانب كبير من الأهمية وهو حدوث تغيير في تركيبة المجتمع ناجم عن وفود الأجانب في النصف الأول من القرن التاسع عشر إلى مصر، للعمل في دوائر الحكومة أو التطلع إلى تحقيق مشروعات استثمارية في وقت كانت مصر تخطو خطواتها الأولى نحو الاتصال بالغرب وبالحضارة الغربية، فتدفق الأوروبيون الهائل في أوائل ستينات القرن التاسع عشر ارتبط بالمشاريع الاستثمارية الاقتصادية المغربية التي دخلت مصر مع محمد علي باشا وخلفائه⁽⁴⁾.

(1) واعتبرت لايمحتها هي الأصل الذي استمدت منه نقابة العمال التي تأسست فيما بين الحريين العالميتين نصوص لوائحها.

رؤوف عباس، الحرفيون والحركة النقابية المصرية، سلسلة كتاب قضايا فكرية، الكتاب 5، مايو 1987، ص 158

(2) دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، مصلحة الخطوط الحديدية، اضطرابات عمال الخطوط الحديدية، مذكرة في 18 أكتوبر 1910، محفظة أ / ز .

(3) انظر، ملحق رقم 11.

(4) شهدت مصر مجيء أعداد كثيرة من الأجانب للمساهمة بمشروعات التنمية والعمل في المؤسسات العسكرية والتعليمية والاقتصادية.

زين الدين، مرجع سابق، ص 166.

وإذا كانت أعداد الأجانب في عهد عباس باشا الأول انخفضت إلى حد ما بسبب استغنائه عن كثير منهم، وعندما تولى محمد سعيد باشا الحكم عاد تدفق الأجانب على مصر من كل مكان ففي خلال الفترة ما بين 1857 - 1861 دخل مصر 300000 أجنبي كل عام. عمر، مرجع سابق، ص 256 .

وبحلول عام 1878م ارتفع عدد الأجانب إلى 38.653 ثم إلى 112.574 في عام 1897م، وبلغ عددهم في عام 1907م 151.414⁽¹⁾.

كان للاستثمارات الأجنبية نصيب وافر من مشاريع الخطوط الحديدية المصرية، ولكونها مشاريع جديدة تماماً على المجتمع المصري، فلم يكن لدى المصريين أية خبرة فيها، مما دعا المصلحة إلى استقدام أجانب من جنسيات مختلفة لهم خبرة فنية في مجال الخطوط الحديد⁽²⁾، للإشراف على أعمال هذه المشاريع الفنية الصبغة⁽³⁾، وبالرغم من اتصاف كثير من الأجانب بالجشع والعمل على الكسب بطرق غير مشروعة، كالنصب والاحتيال، إلا أنه لا يمكن إغفال دورهم في تنفيذ مشاريع الخطوط الحديدية، والاستفادة من خبراتهم في نقل ما وصلت إليه أوروبا من تقدم في هذا المجال إلى مصر التي كانت بحاجة ماسة إلى هذه الخبرات، ويظهر الدور جلياً في إنشاء الخطوط الحديدية وإدارتها، التي لا يمكن بأية حال الحديث عنها دون الإشارة إلى إسهاماتهم في إنشاء الخطوط وبناء المحطات، وفي العمل في الورش الفنية، ولعل السبب الرئيسي في بروز دور الأجانب، يرجع إلى ما اتبعته الخطوط الحديد عند توقيع عقود عمل معهم، حيث وضعت الضوابط التي تحكم استخدامهم، فالتزم مت فيها بحسن معاملة من يؤدي عمله على الوجه اللائق، ومعاقبة من يقصر فيه، وهكذا تم استخدامهم للعمل كـ معلمين (أسطوانات) وملاحظين لتركيب الخطوط، كما استخدم بعضهم في الورش الفنية التابعة للخطوط الحديدية، وتدرجوا في أعمالها حتى وصلوا إلى رئاسة أقسام هذه الورش، لكما تم تعيين الأجانب في وظيفة الإشرافية- ملاحظين لحركة إشارات سير القطارات-⁽⁴⁾ بالمحطات إضافة إلى وظيفة مراجعين لحسابات الخطوط الحديدية، كما تولى البعض منهم وظيفة الكمسارية⁽⁵⁾، على

وكان لسياسة إسماعيل في تحديث مصر والاهتمام بالتعليم والصناعة والعمل على ترقية شؤون المجتمع المصري جعل الباب مفتوحاً أمام الأجانب الذين تحتاج إليهم للاستفادة من خبراتهم وقد ازداد عددهم في عهد إسماعيل وخاصة في عام 1878 أي قبيل انتهاء حكمه بعام واحد حيث بلغ عددهم 68653 فرداً.

رمضان، مرجع سابق، ص 286.

(1) بيبر، مرجع سابق، ص 411.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص 148.

(3) دياب، مرجع سابق، ص 160.

(4) الإشارجي، وهي من الوظائف المهمة، إذ لا يصرح لأي قطار بالتحرك من المحطة إلا بعد الاتصال بالمحطة التي تليها للتأكد من خلو الطريق حتى لا يحدث تصادم بين القطارات.

دياب، المرجع السابق، ص 162.

(5) الكمساري، وهو الذي يقوم بالتفتيش على ركاب القطار وعدم إتاحة الفرصة أمام أحدهم بركوب القطار دون دفع أجرة من خلال التأكد من وجود التذاكر معهم.

دياب، المرجع السابق، ص 135.

أن أكثر الأعمال التي استخدم فيها الأجانب على نطاق واسع هي وظيفة سائقي القطارات⁽¹⁾ .
تتطلبه هذه المهنة من خبرة، فمن بين الأعمال التي قام بها الأجانب تعليم وتدريب المصريين
على قيادة القطارات، ومنهم المهندس البريطاني سالييري SaIery الذي تولى أعمال تدريب
السائقين، ومنهم الوالي سعيد باشا، وكان يتقاضى مئة جنيه عن كل شخص يتم تدريبه⁽²⁾
كذلك عمل البعض منهم ك مترجمين، في الخطوط الحديدية لتقديم الخدمات إلى المقيمين
والتجار الأجانب، فكان من الضروري أن توكل هذه المهمة إليهم⁽³⁾.

كذلك شغل الأجانب أعلى المناصب الإدارية في الخطوط الحديدية فكان عبد الله آغا
البريطاني الجنسية⁽⁴⁾، أول مدير عام لمكاتب الخطوط الحديدية أيلول عام 1854م، وظل يشغل
هذه الوظيفة إلى أن رقي ليصبح مدير عام مصلحة المرور⁽⁵⁾ وعندما اعتلى سعيد باشا العرش،
فصل من المنصب، وعين شقيق القنصل البريطاني في الإسكندرية لي جرين Lee Green⁽⁶⁾
1854م وحتى نهاية عام 1857م تقاعد لي جرين ليحل مح له نوبار بك⁽⁷⁾، أحد كبار رجال
الوالي وموضع ثقته، وعزل نوبار بعد أشهر قليلة كونه أرمنياً، ليشغل المنصب تركي لا يعرف
أية لغة أجنبية، قام بمعظم العمل نائبه البريطاني «بيتس بك Betts Bey»⁽⁸⁾ وفيما بعد تولى
الإدارة أجانب من جنسيات مختلفة، كان لبعضهم الأثر الواضح في تطوير الخطوط الحديدية،

(1) سكك حديد مصر، مرجع سابق، ص3؛ ملحق رقم 12 استخدام سائق فرنسي في الخطوط الحديد .

(2) دياب، المرجع السابق، ص161 – 168.

(3) عبد الله آغا، اسمه الأصلي ريتشارد Richard، كان ضابطاً في الجيش البريطاني بالهند ولسبب ما اعتنق الإسلام وانكب
على دراسة اللغات الشرقية وبالأخص العربية . ثم ترك خدمة الجيش وتزوج من سيدة مسلمة وتوجه معها إلى الحجاز
لتأدية الحج. وفي أواخر حكم محمد علي وفد عبد الله آغا إلى مصر وشغل وظيفة أمين مخزن الفحم بشركة الترانزيت في
شبرا، ولما احتكرت الحكومة إدارة النقل، سعى عبد الله آغا للالتحاق بالقنصلية البريطانية بوظيفة مترجم . ونظراً لعدم
معرفة عباس باشا الأول بلغة أجنبية، فكان طبيعياً أن يستعين بعبد الله آغا للتفاوض أثناء المباحثات الرسمية، وكان من
ضمنها تلك التي جرت بخصوص الخط الحديدي الأول بين عباس باشا والقنصل البريطاني . وانتهاز عبد الله هذه الفرصة
وتودد إلى عباس باشا والتمس منه تعيينه مديراً عاماً لمصلحة الخطوط الحديدية، في حال تحسن سياسة الباب العالي مع
مصر وتنفيذ المشروع، فوعده عباس باشا بذلك، وكان له ماأراد.

L. Wiener, Op, Cit., p. 69.

(4) حسونة، مرجع سابق، ص97 – 98.

(5) مارلو، مرجع سابق، ص78.

(6) أسهم الأرمن بشكل واضح في إدارة الخطوط الحديدية، فمنذ البداية تقلد نوبار نوباريان فترة سعيد باشا أول نظارة
مصلحة عموم المرور والخطوط الحديدية، استبدل الميكانيكيين المضربين عن العمل بمصريين، مما تسبب في عزله من منصبه
فيما بعد، وابتتبع مناصب الادارة في الخطوط الحديدية، وجد أن أبناء الجالية الأرمنية كان لهم النصيب الأوفر من تلك
الوظائف في مختلف درجاتها.

الإمام، مرجع سابق، ص190-194.

(7) مارلو، المرجع السابق، ص79 – 81.

وهكذا فإن من الثابت أن احتكاك المصريين بالأجانب والعمل معهم فترات طويلة، كان له ناحية إيجابية باكتسابهم إجادة كافة الأعمال المتعلقة بأمور الخطوط الحديدية، وذلك بما خلقتة من فرص عمل جديدة لم تكن معروفة لهم من قبل⁽¹⁾.

وفي عام 1876م فصلت إدارة الخطوط الحديدية عن نظارة الأشغال العامة، وأصبحت مصلحة الخطوط الحديدية، وميناء الإسكندرية في الفترة من 18 تشرين الثاني عام 1876 إلى 24 كانون الأول 1879م تحت إدارة مختلطة مشكلة من خمسة مديرين اثنان من الإنجليز أحدهما كان رئيساً لتلك الإدارة والثلث فرنسي والرابع والخامس من المصريين، وفيما بعد 25 كانون الأول عام 1879م وحتى 20 تشرين الثاني عام 1905م أصبحت إدارة الخطوط الحديدية وميناء الإسكندرية بيد ثلاثة مديرين أحدهم بريطاني وكان يقوم بوظيفة رئاسة تلك الإدارة والثاني فرنسي والثالث مصري وبين عامي 1905م-1913م أديرت بواسطة مدير يعين بأمر عال⁽²⁾.

حاول الأوروبيون العاملون في قطاع الخطوط الحديدية العيش بشكل مماثل لحياتهم الأوروبية، باعتبارهم جزءاً من الجالية الأوروبية المقيمة في مصر⁽³⁾، مما أثر نسبياً في عادات عادات بعض الطبقات الاجتماعية نظراً لاحتكاكها المباشر بهم، فغيرت من أحوالها المعيشية وذلك باستخدام الملابس والأثاث والمسكن ذي الطابع الأوروبي⁽⁴⁾، كذلك أدخلت الخطوط الحديدية على الحياة الاجتماعية معارف جديدة فلقد اكتسب العمال من السكان المحليين عادات وثقافات اجتماعية جديدة من خلال تعاملهم مع الشركات الأوروبية فتعرفوا على أنواع جديدة من الأطعمة، لكون بعض الشركات استخدمت طبّاخين أجانب للإطعام، وطرقاً لتناول الطعام لم تكن مستخدمة من قبل⁽⁵⁾.

(1) دياب، مرجع سابق، ص 176.

(2) أمين سامي، تقويم النيل وأسماء من تولوا أمر مصر ومدة حكمهم عليها وملاحظات تاريخية عن أحوال الخلافة العامة وشؤون مصر الخاصة عن المدة من عام 1290 — 1296هـ 1873 — 1879م، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1936م، المجلد الثالث/ الجزء الثالث، ملحق عام 1294هـ / 1877م، ص 635.

(3) حوراني، مرجع سابق، ص 407.

(4) ففي مطلع القرن العشرين لوحظ تقدم واضح — وإن كان محدوداً — في الرغبة في حياة أفضل يعكسها أهل البلاد عامة وإن بدأت أقل في الريف من المدن. وينعكس هذا في الرغبة في اقتناء السلع الأوروبية، وأحياناً الرغبة في الحصول على نوعيات أفضل من تلك التي اعتادوا عليها عيسوي، مرجع سابق، ص 85.

(5) R.Tourret; Op,cit.,p16

إلا أنه كان للخطوط الحديدية أثراً سلبياً مهماً، هو تقاضي الأجانب مرتبات ضخمة في قطاعها، في الوقت الذي كان فيه الموظفون المصريون يحرمون من مرتباتهم عدة أشهر⁽¹⁾، مما أدى إلى ظهور مشاعر الاستياء عند المصريين، إزاء وجود هذا العدد الكبير من الأجانب وتقاضيه رواتب عالية تشكل عبئاً على ميزانية المصلحة، ناهيك عن تدخل حكوماتهم في شؤون الحكم⁽²⁾، وهذا إن دل على شيء فهو يدل على أن العمل في الخطوط الحديدية لفت نظر المصريين إلى تمتع العاملين الأجانب بمميزات لم تكن متوفرة لنظرائهم من المصريين، حيث لم تتناسب الأجور التي كانوا يتقاضونها مع مايقومون به من أعمال⁽³⁾.

تسخير الخطوط الحديدية لخدمة الأملاك الخاصة : من خلال ربط إقطاعياتهم بها ، وذلك عندما خصص قطار لعباس باشا الأول عام 1854م، وشراء قطار آخر عام 1858م من مانشستر لتغطية تنقلات سعيد باشا، حملت أسم القاطرة "السعيدية" والتي أثنت بأفخر الأثاث، وطلبت نقوش جدرانها الداخلية بالذهب⁽⁴⁾، كذلك استخدم الحكام القطارات للنزهة على خطوط الضواحي سواء في القاهرة أو الإسكندرية، ومما يذكر أن سعيد باشا أول من تعلم قيادة القاطرات من الولاة، تبعه الخديوي عباس حلمي الذي حرص على قيادة القطار بنفسه بين الإسكندرية ومريوط⁽⁵⁾، وقد بلغت أعداد هذه القطارات الخاصة فيما بين عامي 1856-1882م حوالي ثمان عشرة عربة⁽⁶⁾، لتزداد في الفترة بين 1901-1910م إلى خمس وخمسين عربة عربة⁽⁷⁾، حرص أصحابها على شراء أحدث أنواع القطارات، ومثال ذلك القطار البريطاني الصنع المخصص لتنقلات الخديو ي عباس حلمي وحاشيته الذي تم شراءه عام 1913م، والمزود بآلة هاتفية⁽⁸⁾، وكان طبيعياً ألا تغفل شرك ات الخطوط الحديدية عن تسيير بعض القطارات الفاخرة على خطوطها لذوي الثراء وأفراد الأسرة الحاكمة⁽⁹⁾، بل تعدى الأمر إلى ربط الخطوط الحديدية بقصور هذه الطبقة لتسهيل انتقالاتهم منها وإليها كربط قصر بنها بالخط الحديدي الرئيسي، وربط سراي الرمل بالخط الحديدي الداخ لي، وربط سراي حلوان بالخط

(1) رمضان، مرجع سابق، ص294.

(2) أوين، مرجع سابق، ص192.

(3) رمضان، المرجع السابق، ص293.

(4) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص96.

(5) سكك حديد مصر في 125 عاماً، المرجع السابق، ص140. ج

(6) حسونة، مرجع سابق، ص21.

(7) وزارة المالية، الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1912، المطبعة الأميرية ببولاق، 1913، ص117.

(8) سكك حديد مصر في 125 عاماً، المرجع السابق، ص96.

(9) دياب، السياحة في مصر، مرجع سابق، ص117.

الحديدي الرئيس الذي يربطها بالعاصمة ⁽¹⁾ وأيضاً ربط سراي القبة بخط المطرية كوبري الليمون ⁽²⁾ وربط قصر النيل بميدان الإسماعيلية والقبة والعباسية ⁽³⁾، وبالإضافة إلى استفادة الأمراء وكبار رجال الدولة، أمنت الخطوط الحديدية الرئيسة نفسه قطارات خاصة لنقل متطلباتهم من أدوات ومهمات، ومثال ذلك تخصيص عربة في عام 1863م لنقل هدية خاصة عبارة عن ثلاثة أقفاص بداخلها طيور بالإضافة لثلاثة أنواع من الحمير الهندية، كما تم نقل طيور ومواشٍ خاصة بوالدة الخديوي إسماعيل، على أن تكون نفقات النقل حسب المسافات، حيث تسدد قيمة النقل من مخصصات الأسرة الحاكمة المالية ⁽⁴⁾، ومما يؤكد ذكر ما سبق، ما أورده أحد قضاة المحاكم المختلطة بيير كرابيتيس Beatare Crabityse عند كتابة مذكراته حول الخديوي إسماعيل موضحاً في جداول مدفوعات الخزينة المصرية، ومن خلال ذلك استطاع الباحث العثور على بضائع مستوردة تخص أسرة الخديوي وصلت إلى مينائي السويس والإسكندرية ونقلت فيما بعد بالخطوط الحديدية لكونها أفضل وسيلة نقل متوفرة في تلك الفترة، نذكر منها على سبيل المثال: أقفاص ببغاوات، وأنواع نادرة من الدجاج والأوز، جياذ وكلاب، ومن الملفت أنه تم دفع مبالغ طائلة للحصول عليها، إلا أن ما دفع للحاشية من أموال لتأمينها كان أكثر ⁽⁵⁾ كذلك تم نقل الخيول ومربيها مجاناً إلى الإسكندرية حيث مضمار السباق، عند انعقاد السباق السنوي للخيول ⁽⁶⁾.

كذلك كانت الاستفادة من الخطوط الحديدية في المناسبات الاجتماعية فعلى سبيل المثال عند إقامة الحفلات الراقصة (البالو) الباليه كان يتم تخصيص قطارات لنقل المدعوين في الذهاب والإياب ⁽⁷⁾، كذلك نقلت الخطوط الحديدية المدعوين على متن عربات قطاراتها مجاناً إلى حفل افتتاح قناة السويس ⁽⁸⁾.

(1) علي مبارك، الخطط التوفيقية لمصر والقاهرة ومدنها وبلادها الشهيرة، ج10، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994، ص 82.

(2) دار الوثائق القومية، معية سنية، قرار المجلس الخصوصي للمعية، وثيقة 97، 6 صفر 1289 هـ / 1872 م.

(3) حسونة، المرجع السابق، ص 163.

(4) وكانت الطقوس المتبعة في هذه الحالة هي إعطاء أمر لمصلحة الخطوط الحديدية بتجهيز قطار خاص يكون جاهزاً في المكان والموعدين المحددين لاستقبال الزائر.

(5) بيتر كرابيتيس، إسماعيل المفترى عليه، ترجمة، فؤاد صروف، دار النشر الحديث، القاهرة، 1933، ص 158-188.

(6) Duoglas Sladen, Things About Egypt, Horest & Blanckt Co, London 1911. P118.

(7) دار الوثائق القومية، معية تركي، الخطوط الحديدية، غمرة 545، 3 محرم 1281 هـ / 1864 م.

(8) دار الوثائق القومية، معية تركي، الخطوط الحديدية، غمرة 1832، 1286 هـ / 1869.

ومن ناحية أخرى كانت الخطوط الحديدية مدعاة لفخر الأمراء والحكام فكانت القطارات دائماً على أهبة الاستعداد لنقل أي زائر للدولة بوصفها إحدى علامات التقدم لا سيما في مصر ومثال ذلك استقبال آرثر مكاهمون Arthar Makmahon في الإسكندرية بقطار خاص تمهيداً لنقله إلى القاهرة⁽¹⁾، وأيضاً عند استقبال دوق فونتان Duok Fontan ابن عم إمبراطور روسيا و إمبراطورة فرنسا أوجيني Ojeny⁽²⁾، وعند استقبال روزفلت- أحد رؤساء الولايات المتحدة السابقين- في آذار 1910م⁽³⁾، كذلك خصصت قطارات لانتقالات الولاة كالقاطرة التي أقلت الخديوي إسماعيل عند مغادرته الإسكندرية متوجهاً إلى منفاه عا م 1876م⁽⁴⁾، والقطار الخصوصي الذي استقله الخديوي عباس حلمي الثاني من سراي القبة ليتجه إلى السويس عند ذهابه إلى الحج، واستقل آخر من الإسكندرية إلى مصر عند عودته من أداء الفريضة عام 1906م حيث زينت المحطات تعبيراً عن فرح الأهالي بعودة الخديوي سالماً⁽⁵⁾.

كذلك أسهمت الخطوط الحديدية في اللحمة الإجتماعية من خلال الاحتفالات الكبيرة التي تقام بحضور مسؤولين كبار عند افتتاح أي خط حديدي، كافتتاح خط أسيوط جرجا عام 1893م بوصفه فاتحة الخطوط إلى الوجه القبلي، حيث اصطف الأهالي للمشاركة وأقاموا الزينة على طول الخطوط تحية للخديوي، تعبيراً عن الفرحة لوصول الخط الحديدي إلى مدنهم⁽⁶⁾، كذلك شكلت المحطات أماكن عامة للاستقبال حيث تفيد إحدى الدراسات " إلى وقوف عساكر البوليس مشاة وفرسان في محطة القاهرة عند استقبال الحاكم البريطاني كتشنر صباح يوم 27-9-1911م عند وصوله إلى القاهرة بقطار مخصوص، مع تواجد جمع غفير من المواطنين نتيجة العروض الموسيقية من الفرقتين المصرية البريطانية⁽⁷⁾.

كذلك هيمنت الخطوط الحديدية على حركة النقل كونها سائرت الطرق البرية الموجودة والمعروفة سابقاً مع إدخال عامل التطور والسرعة، لهذا كانت قدرة الخطوط الحديدية على

(1) أحمد زكي بدوي، تاريخ مصر الاجتماعي، تاريخ مصر الاجتماعي، مطبعة صلاح الدين الكبرى، مصر، د، ص 267.

(2) عبد العزيز محمد الشناوي، الدولة العثمانية دولة مفترى عليها، مكتبة الأنجلو المصرية، 4 أجزاء، القاهرة 1986، ج 4، ص 2063.

(3) كيلاني، مرجع سابق، ص 149.

(4) أوف كرومر، مصر الحديثة، مط، الوطن الجديدة، مصر، 1908، ص 131.

(5) محمد ليبس البتنوني، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي باشا الثاني، مطبعة الجمالية، القاهرة، 1911، ص 312، ص 325.

(6) A. B. DE. Curville, New Egypt, William Heinemann Co, London 1912, P375.

(7) كيلاني، المرجع السابق، ص 157-158.

إحداث تغييرات اجتماعية غير محدودة ⁽¹⁾، ففي البداية لم يتقبل المصريون القطار بسهولة لفرعهم من رؤيته، إلا أنهم سرعان ما لمسوا مدى أهميته، بعدما أثبت جدواه الإيجابية في مجالات الحياة المختلفة، فتأقوا إلى مد الخطوط الحديدية إلى قراهم، ولقد أسهمت الصحافة المصري بتعزيز ذلك من خلال نشر الطلبات المقدمة من الأهالي، فنُشرَ ما عرضه أهالي فزاره البحيرة على مصلحة الخطوط الحديدية في تقديم الأراضي بنصف الثمن لكي يصلهم الخط وينهي عزلتهم عن المناطق الأخرى، بل تعهد الأهالي في بعض الأحيان بالتزام نفقات الردم وغيره لإنشاء محطة لديهم ⁽²⁾، ورغم مجازفة البعض إلا أن الجميع استفاد من مرور الخط الحديدي في أراضيه، حيث ارتفعت أسعار باقي الأطيان ونشط العمل بها لسهولة الوصول إليها، وسهولة نقل المحاصيل منها، كمبادرة البعض بمنح أرضه لإقامة المحطة عليها ولعل ذلك ما حدا بالأمير "حليم باشا" إلى إعطاء المصلحة فدان أرض وسط أملاكه في "البحيرة" لإنشاء المحطة ⁽³⁾، وبالرجوع إلى المادة التاريخية الغزيرة التي تناولت تاريخ مصر الاقتصادي الاقتصادي الحديث، والتي تعرضت لحالة المجتمع المصري، وجد من خلال البحث، عظم معاناة المصريين بشكل عام والريف المصري بشكل خاص من بدائية النقل، لذلك طالب الأهالي بضرورة التنبه لتنفيذ مشاريع الخطوط الحديد بعد أن وَعَا فوائدها الاقتصادية، طلباً لتحسين أوضاعهم المعيشية، بالإضافة إلى قيام المصلحة عادةً بالاتفاق مع أصحاب الأراضي التي سيمر فيها الخط الحديدي لشرائها منهم، وفي المقابل اشترطت المصلحة على مالكي الأراضي المجاورة للخط الحديدي عدم بيع أراضيهم إلا بالرجوع إليها أولاً، كذلك حرصت على ترك مساحة حول الخط على امتداده كحرم للخط أو للتوسعات المستقبلية ⁽⁴⁾، كشراء المصلحة الأراضي المجاورة لمحطتي القاهرة والإسكندرية عند بداية الإنشاء بغرض التوسع فيما بعد ⁽⁵⁾. وكنتيجة لما سبق كان لدخول الخطوط الحديدية مصر آثاراً إيجابية واضحة من الناحية الاجتماعية، فقد قدمت وسيلة سريعة لنقل الأفراد والمسافرين فزادت حركة التنقل بين المدن والضواحي، لاختصارها مدة السفر ⁽⁶⁾، مقدمة السرعة وأسباب الراحة والأمان، حيث بلغ عامل

(1) William Ochsenwald ; The Hijaz Rail roads, charlo ttuvieel ,Virginia University Press ; 1980, P 134

(2) دياب، مرجع سابق، ص 212.

(3) فيليب جلاد، قاموس الإدارة والقضاء، المطبعة التجارية، 4 مجلدات، الإسكندرية، 1891، ج 3، ص 450.

(4) جلاد، مرجع سابق، ص 240. أنظر قوانين البلاد المصرية الملاحق .

(5) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 156 .

(6) Michael E . Bonine, Op, P. 18.

عامل الأمان على متن الخطوط الحديدية خمسة أضعاف النقل البحري⁽¹⁾، فضلاً عن أنها ربطت بين مختلف مدن ومناطق الأراضي التي تمر فيها⁽²⁾، فساعدت على إزالة الفوارق بين الطبقات الاجتماعية ورسخت قواعد الوحدة بين السكان⁽³⁾.

وخلقت التجانس والتمثل بين العناصر التي تمر بها⁽⁴⁾، وكان للنقل بالخطوط الحديدية أثره في تغيير الميزان القائم بين القطاعات المختلفة في المجتمع من حيث توزيع السكان⁽⁵⁾، فبعد أن تركز السكان في أكثر بلاد العالم حول الموانئ والأنهار، أصبح بالإمكان بعد إنشاء الخطوط الحديدية توزيع الكثافة السكانية بشكل متوازن في المناطق الأخرى، كذلك ساعدت الخطوط الحديدية على تفاعل العوامل الاجتماعية مع العوامل الاقتصادية بحيث أصبح يتعذر فصلهما، لكون الوضع الاجتماعي مرتبطاً تماماً بالعامل الاقتصادي، أو منعكساً عنه، ومن الواضح أن تقدم النقل بالخطوط الحديدية أدى إلى انتشار الأمن، وسيادة القانون، وارتفاع المستوى الاقتصادي مما زاد الرفاهية بين الطبقات الاجتماعية بنسب متفاوتة⁽⁶⁾.

تأثير الخطوط الحديدية على الحراك السكاني :⁽⁷⁾ فبعد أن كان في بداية إنشاء الخطوط الحديدية في مصر رحلتان اسبوعياً بين القاهرة والإسكندرية، زادت أعداد القطارات اليومية، بازدياد الإقبال على النقل عبر الخطوط الحديدية، فكان يدخل محطة القاهرة يومياً حوالي 47 قطاراً تنقل ما لا يقل عن عشرة آلاف راكب، ناهيك عن قطارات الضواحي التي تنطلق من محطات مختلفة، كمحطة كوبري الليمون التي تستقبل 56 قطاراً يومياً، أو في محطة باب اللوق

(1) عيسوي، مرجع سابق، ص 346.

(2) أوين، مرجع سابق، ص 195.

(3) كان للخطوط الحديدية فضل في تقريب المسافات وتوطيد الخواطر وجمع كلمة الأمة العربية وإدناء الأقاصي بعضها ببعض. فالمواصلات هي الأساس في وحدة الثقافة والحضارة. ومما هو معروف أنه لما بدأ "كافور 1861-1810م شغل عدة مناصب سياسية وعمل على توحيد الأمة الإيطالية"، فكان أول ما وجه إليه نظره هو مد الخطوط الحديدية بين شمال إيطاليا وجنوبها.

محمد كرد علي، المذكرات، 4 أجزاء، مطبعة، الترقى، دمشق، 1948، ج4، ص1077؛ وأنظر أيضاً، محمد قاسم وحسين حسني، تاريخ القرن التاسع عشر في أوروبا، منذ عهد الثورة الفرنسية وحتى نهاية الحرب العالمية، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1931، ص160.

(4) مذاهب دينية متنوعة يعيشون في الأحياء ذاتها، ولم يعودوا محصورين ضمن حدود مدغم، كما في السابق فالتغيرات في وسائل النقل الخطوط الحديدية وصلت المدن والبلدان بعضها ببعض بطرق جديدة.

(5) حوراني، مرجع سابق، ص403.

(6) مهني، مصدر سابق، ص 221.

(7) قسمت القطارات إلى عدة درجات، فاحتوت الدرجة الأولى على ستة مقاعد مع فسحة خارجية صغيرة تمكن المسافرين من التمتع بمشاهدة المناظر، واحتوت الدرجة الثانية على ثمانية مقاعد والدرجة الثالثة احتوت على أربعين مقعداً - انظر عيسوي، مرجع سابق، ص 342.

التي تستقبل 33 قطاراً يومياً، بالإضافة إلى خطوط الوجه القبلي التي ارتفع عدد قطاراتها من 3 إلى 7 قطارات أسبوعياً⁽¹⁾.

كذلك تتبع البحث حركة ركاب الخطوط الحديدية بين عامي 1901-1915م على الدرجات الثلاث، سواء على خطوط الشركات الخاصة بأنواعها أو الحكومية ، فوجد ارتفاع نسبة ركاب الدرجة الثالثة بوجه عام على كل الخطوط، مما يوضح مدى استخدام الطبقات العاملة للخطوط الحديدية، وانخفاض نسبة ركاب الدرجة الأولى التي تقتصر على كبار الملاك، وانخفاض نسبة ركاب الدرجة الثانية على الخطوط الحديدية الضيقة التابعة للشركات مثل شركة الدلتا والفيوم، وربما يرجع ذلك إلى وجود المسافرين إلى طبقتين اجتماعيتين، الأولى طبقة الأغنياء وهي التي تستخدم الدرجة الأولى، والثانية العمال والفلاحين وهي التي تستخدم الدرجة الثالثة، ولكن بالرغم من ذلك سجلت الدرجة الثانية لخط حلوان- القاهرة- رصيد أعلى من الدرجات الأخرى، وربما يرجع ذلك إلى تعامل كل الطبقات معه باعتباره خطأ لعموم الوجه القبلي تتصل به خطوط فرعية زراعية ضيقة، وينتهي في حلوان الضاحية الجديدة ، أكثر المصايف والمنتزهات شهرة كونها مكان للاستشفاء، ويتضح تقدم حركة نقل الركاب تقدماً عظيماً وازديادها، تبعاً لزيادة الإيرادات بمعدل 8.5% سنوياً⁽²⁾، أما بالنسبة لخط الواحات فقد كانت نسبة الركاب عليها جميعاً دون الـ 10% .

وأخيراً اجتذبت الخطوط الحديدية المغامرين الأجانب الساعين وراء الثراء والمغامرة، عندما هيات لهم الوصول إلى أماكن لم يكن باستطاعتهم الوصول إليها بسهولة⁽³⁾، وبالتالي ساعدت الخطوط الحديدية سياح آخرين بالقدوم إلى مصر للاستطلاع والنزهة.

ونظراً لانتشار الطرق الصوفية في الريف المصري، - يرجع انتشار الطرق الصوفية في مصر إلى العصر المملوكي، وفيما بعد أخذت شكلاً من أشكال العادات الاجتماعية- ، كالرفاعية والقادرية والشافعية وغيرها⁽⁴⁾، ومع تنامي النشاط الاجتماعي إنعشت السياحة الدينية، فشاعت زيارة أضرحة الأولياء والصالحين⁽⁵⁾ -وهي عادات دينية اجتماعية موروثة- ، بعد أن نظمت

(1) مجلة الخطوط الحديدية، مصدر سابق، ص 144.

(2) عبده، مرجع سابق، ص 17.

(3) سكك حديد مصر، مرجع سابق، ص 115.

(4) أما "مولد الرفاعي" فيُعقد في شهر جمادى الثاني في مسجد الرفاعي في منطقة القلعة ، و"مولد السيدة زينب" الذي يجذب نحو مليون زائر في "الليلة الكبيرة" وهي إما يوم الثلاثاء أو الأربعاء في منتصف شهر رجب ، وفي شهر شعبان هناك "مولد الإمام الشافعي" الذي يستغرق أسبوعاً كاملاً. أمينة خيرى، الحياة، البرنامج السياحي، القاهرة 19-1-2004.

(5) عبد الرحيم عبد الرحيم، الريف المصري في القرن الثامن عشر، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1986، ص 228.

مصلحة الخطوط الحديدية جداول لرحلات قطارات الموا لد في الأيام المخصصة لها ⁽¹⁾، وبموجب هذه الخدمات والتسهيلات التي قدمتها المصلحة لزوار المولد فقد زادت أعدادهم لتصل إلى 349.095 زائراً في الفترة من 1893-1895م و 1.761.832 زائراً في الفترة من 1897-1900م وذلك مقابل 150 ألف زائر للمولد في النصف الأول من القرن ا لتاسع عشر، ولقد اهتمت شركات سكة حديد الدلتا الضيقة في أرياف الوجه البحري بتغطية الاستعدادات لهذه الموالد، وذلك بالإعلان من خلال الصحف اليومية -بالرغم من محدودية عدد المتعلمين مقارنة بالمجموع العام للسكان- عن رحلات إضافية على الخطوط التابعة لها، لنقل زوار الموالد من الجهات البعيدة الواقعة على خط طنطا/سخا، وخطوط طنطا / محلة مرحوم، وطنطا / منوف ⁽²⁾.

كذلك قامت الخطوط الحديدية على خدمة الموالد في مناطق متفرقة، حيث خصصت مصلحة القطارات قطار خاص في موعد الزيارة لنقل الزوار بين بوردين / الزقازيق، الزقازيق/ أنشاص لزوار مولد أبي مسلم في بوردين الشرقية⁽³⁾، وأيضاً مولد الجوهري في محلة مرحوم الغربية ومولد الدسوقي في كفر الشيخ فقد بلغ عدد زائريه بالخطوط الحديدية عام 1892 حوالي 12.265 زائراً وفي عام 1893 زاد إلى 13.180 زائراً ، وبلغ ما صرف من تذاكر الخطوط الحديدية في هذا المولد عام 1897 حوالي 20 ألف تذكرة ثم وصلت إلى 50 ألف تذكرة في عام 1898⁽⁴⁾ ، لذلك جهزت المصلحة قطارات خاصة للزيارة من طنطا لدسوق وبالعكس ومن كفر الشيخ لقلين وبالعكس، ومن دمنهور للرحمانية وبالعكس ومن المنصورة لمحلة روح وبالعكس. ولم تقتصر خدمة الخطوط الحديدية على موالد الوجه البحري فقط بل قدمت نفس الخدمة لموالد الوجه القبلي ومنها مولد الفرغلي في أبو تيج أسيوط، حيث عمدت المصلحة إلى فتح رحلات قطارات إضافية من المنيا إلى جرجا ذهاباً وإياباً، كذلك خصصت المصلحة قطارات بين السبتية وإمبابة لتسهيل الانتقال إلى مولد الإنبائي في إمبابة ⁽⁵⁾.

تبين من خلال البحث أن الأثر الايجابي كان متبدلاً بين نشاطات السكان الدينية ومكاسب الخطوط الحديدية المادية، فمع زيادة في حركة نقل زوار الموالد، كان لابد من زيادة إيرادات

(1) ومن بين أشهر هذه الموالد مولد السيد أحمد البدوي في طنطا لذلك كانت مصلحة الخطوط الحديدية تنظم له قطارات من طنطا إلى جميع الجهات وبالعكس في فترة إقامته والتي تستغرق أسبوعاً . أنظر بيير، مرجع سابق، ص283.

(2) عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 229.

(3) عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 229.

(4) جلاد، مرجع سابق، ص245.

(5) تميز احتفالات موالد الأقصر صعيد مصر بطريق خاصة كالتحطيب، وألعاب بملوانية، وعروض راقصة للخيل، ومدربو الثعابين، وغيرها من المظاهر الاحتفالية.

النقل بنوعها الركاب والشحن، في حين لوحظ انخفاض في نسبة إيراد الخ طوط الحديدية في السنوات التي لم تقم فيها الموالد لأسباب صحية، ففي عام 1899م لم يقم مولد السيد البدوي بسبب تفشي وباء الطاعون⁽¹⁾.

ومن المظاهر الدينية التي شاركت فيها الخطوط الحديدية أيضاً تولي مهمة نقل المحمل الشريف من القاهرة إلى السويس بعد أن كان ينقل على يد الدواب، وقد كان نقل المحمل من المظاهر التي يهتم بها الأهالي ويقيمون لها الاحتفالات على طول الطريق⁽²⁾، كما كان للخطوط الحديدية دور في نقل الحجاج من البواخر إلى المحاجر الصحية للتأكد من سلامتهم الصحية⁽³⁾. كذلك زيد عدد رحلات القطارات المتجهة للمحطات القريبة من المساجد الكبيرة في شهر رمضان المبارك كمحطة السيدة زينب ومحطة البساتين لتيسير الذهاب إلى جامع عمرو بن العاص، كما خفضت أسعار التذاكر في أيام الجُمُعات على هذا الخط⁽⁴⁾.

وفي إطار هذا الدور نجد الخطوط الحديدية أيضاً قد سهلت زيارة المقابر مثل زيارة مقابر الإمام الشافعي والإمام الليثي خلال الأعياد والمواسم⁽⁵⁾، كذلك أماكن العبادة القبطية كدير العذراء ودير الملاك في الفيوم، حيث أعدت شركة سكة حديد الدلتا الضيقة قطارات إضافية كافية لخدمة هذا الدير فيسرت قطارات من الفيوم إلى أماكن الزيارة، كذلك خصصت قطارات خاصة لزيارة مقابر اليهود في منطقة البساتين الخاصة بمقابر اليهود في الإسكندرية⁽⁶⁾.

ثالثاً- أثر الخطوط الحديدية على قطاعات الخدمات الاجتماعية

1- الخدمات البريدية: والاتصالات (التلغراف): ارتبط انتظام أعمال البريد وتعميمها بانتظام المواصلات وسرعتها، لذلك كان لإنشاء الخطوط الحديدية في مصر أثراً واضحاً في تطوير الخدمات البريدية⁽⁷⁾ فتغيير نظام نقل البريد⁽¹⁾، ساعد على سهولة وسرعة وصوله⁽²⁾، فبعد

(1) بيير، مرجع سابق، ص 82 .

(2) بيير، مرجع سابق، ص 82 .

(3) دار الوثائق القومية، ديوان المعاونة، وارد أقاليم بحرية، س 8/3، مادة 2، 1864.

(4) بيير، المرجع السابق، ص 83.

(5) بيير، المرجع نفسه، ص 85.

(6) إعلان صحيفة الأهرام 10 تشرين أول 1913م زود خدمة القطار خاصة من باب اللوق إلى مقبرة البساتين

enitassaB يوم الجمعة يدرج الجدول ثمانية رحلات العودة، انظر ملحق رقم 13.

(7) كان الغرض من إنشاء الخط الحديدي تسهيل نقل البريد إلى الهند وعلى ذلك فما كاد الخط الأول من خطوط الخطوط الحديدية ينشأ حتى استعاضت إدارة البريد عنه بالسعاة الذين كانوا يستخدمون من قبل مقابل مبلغ 780 جنيه كانت تدفعه إدارة البريد للحكومة سنوياً، وفي عام 1862 رخصت الحكومة إلى البوسنة الأوروبية بنقل مراسلاتها مجاناً على قطارات الخطوط الحديدية وفي مقابل ذلك أخذت هذه الإدارة على عاتقها فرز المراسلات، وإرسال المستخدمين من قبلها

افتتاح أول خط حديدي بين الإسكندرية وكفر العيس عام 1854م أنشئت مكاتب للبريد في القاهرة والعطف ورشيد، وفي عام 1855م مكثبين في دمنهور وكفر الزيات، ومن ثم اقتفت مصلحة البريد (البوستة) أثر الخطوط الحديدية، فكلما مد خط جديد أنشأت مكاتب بريدية على طول الخط ⁽³⁾ عمت مكاتب البريد وانتظم البريد في الوجه البحري، وبعد اتفاق أبرمته مصلحة البريد post office (البوستة) الأوروبية مع المصلحة، أصبح البريد ينقل بين المحطات نظير مبلغ قدره 72 ألف قرش، لمدة خمسة أعوام اعتباراً من يناير 1856م، كذلك نقل خط حديد القاهرة السويس عام 1858 م بريد الهند ⁽⁴⁾ وفي 5 آذار 1862م حصلت مصلحة البريد الأوروبية على امتياز آخر لمدة عشرة أعوام يخولها الحق في نقل إرساليات البريد مجاناً على جميع خطوط السكك الحديدية، وذلك مقابل تعهدها بنقل مراسلات الحكومة مجاناً ⁽⁵⁾، أما الوجه القبلي فظل محروماً من النقل السريع إلى أن ربطت مراكز الصعيد بالخطوط الحديدية، ففي الأول من أكتوبر عام 1863 افتتحت مكاتب للبريد التي بلغ عددها في نهاية عام 1865م 28 مكتباً، ونقلت الخطوط الحديدية البريد والمراسلات على طول الخط الحديدي المتوجه إلى جنوب مصر ابتداءً من أسيوط وانتهاءً بالخرطوم وبربر وسواكن ⁽⁶⁾.

وفي عام 1868م نقل الخط الحديدي المنشأ بين الزقازيق والسويس البريد مباشرة من الإسكندرية إلى السويس دون المرور بالقاهرة ⁽⁷⁾، وفيما بعد انتظم نقل البريد في كافة أرجاء مدن الوجهين البحري والقبلي بوصول الخطوط الحديدية إليها ⁽⁸⁾ وأصبح توزيع المراسلات بين القاهرة والإسكندرية وجميع الجهات المهمة يتم يومياً بعد أن كان أسبوعياً، حتى وصل إلى

لإيصالها بلا مقابل، ولما رأت الحكومة اتساع تلك الإدارة وأهميتها، عازمت في عام 1864 على شرائها لجعلها مصلحة عامة فتنازلت إدارة "إخوان تشيني" و "حكمو موتسي" للحكومة عن إدارة البوستة مقابل مبلغ 950.000 فرنك وقد بلغ مقدار ما دفعته مصلحة البوستة لخطوط الحديدية عام 1912 40.000 جنيه.

(1) نقل البريد حتى عهد سعيد باشا برأ بواسطة السعاة وبحراً على ظهر السفن في النيل.

الرافعي، مصدر سابق، ج1، ص17.

(2) دياب، مرجع سابق، ص237.

(3) وزارة المواصلات، تاريخ البريد في مصر، مؤتمر البريد العالمي العاشر، مط، الأميرية، القاهرة، 1934، ص81.

(4) المصدر السابق، ص108.

(5) المصدر نفسه، ص49-50.

(6) وبوصول الخط الحديدي إلى أسيوط 1874م أصبح البريد يصل في 20 يوماً، بعد أن كان يصل بعد 50 يوماً إلى الخرطوم، وأنشأت المصلحة مكتباً في سواكن عام 1867، وآخر في مصوع عام 1869، وآخر في كسلا عام 1875.

انظر تاريخ البريد في مصر، المصدر السابق، ص18-82.

(7) تاريخ البريد في مصر، المصدر السابق، ص108.

(8) المصدر نفسه، ص99-100.

خمسـة توزيـعات في النـهار علـى محـطات الخـطوط الحـديديـة الكـبرى ⁽¹⁾، نـتيـجة إعلـان مـصلحـة الـبريـد في الجـرائـد عـن مـواعيـد انـطـلاق القـطارـات، مـع تـحـديـد المـحـطـات الـتي تـنـطـلـق مـنـها القـطارـات المـخـصـصـة لنـقل المـراسـلات ⁽²⁾، وألـغيت خـدمـة نـقل الـبريـد علـى المـراكـب البـخـاريـة بالتـدرـيـج علـى أثـر مـد الخـطوط الحـديديـة⁽³⁾.

ولم يـكـن دور الخـطوط الحـديديـة في خـدمـة الـبريـد مـقتـصرأً علـى وـجـود عـربـات تـنـقل الرـسـائـل الـبريـديـة، أو صـدور الأوامر بـتـخـفيـض قـيـمـة أجـرة العـربـات الـتي تـسـتـخـدم في نـقل الرـسـائـل الـبريـديـة، للـحـوـل دـون ارتـفـاع أجـرة نـقل الرـسـائـل، بـل تـم وـضـع قـواعـد وأسس تـضمـن سـرعة نـقل الرـسـائـل ووصولها في أوقاتها، فتم الاتفاق بعد مناقشة بين أعضاء المعية السنية بخصوص نقل البريد، بصـدور اثـنـتي عـشـر بـندأً خـاصـة بـنـقل الـبريـد بـصـفـة عامـة، تـعـلـق البـنـدان الخـامـس والـسادس بالـخـطوط الحـديـد، وتـم مـخـاطـبـة الدواوين والمـديـريـات بـهـذه القـرارـات الـتي نصت علـى ⁽⁴⁾:

1 - بـعد انـتـهـاء تـسـليم البـوسـتـة مـن مـعاون كل ديوان إلـى مـعاون البـوسـتـة بـمحـطـة إسـكـندريـة يـكـون وـابـور العـصر حـضـر مـصر فـالـبـوسـتـة الـتي حـضـرت بـه يـتـسـلمـها جـمـيـعاً مـعاون البـوسـتـة بـمحـطـة إسـكـندريـة، وبـمـعـرفـته يـجـري فـرز ما يـخـص كل ديوان ويـجـري تـسـليمـه للمـعاون المـحـضـر مـنـه.

2 - الجـهـات الـتي علـى خـط الخـطوط مـن مـصر (القـاهـرة) إلـى إسـكـندريـة يـلـكـون تـعـيـيـن مـعاون مـن كل جـهـة ومـعـه حـوافـظ المـرسـول لـكل جـهـة والمـحـطـة تـعـطـي إـخـباريـة للمـدي رية وقـبل وـصول الـوابـور بـريـع سـاعـة.

3 - الجـهـات البـعيـدة عـن الخـطوط تـرسل مـظـروفـاتها إلـى المـديـريـة الـتي بـالقـرب مـن المـحـطـة حـتى بـواسـطـة المـعاون المـخـتـص مـنـها يـجـري تـسـليمـهم إلـى البـوسـتـة فـمـثلاً دـمـياط تـرسل إلـى المنصورة وتـسـتـلم مـنـها، وـالـمنـصـورة تـسـلم وتـسـتـلم بـمحـطـة طـلـخـا ورشيد تـرسل إلـى المـحمـوديـة، وـالمـحمـوديـة تـسـلم وتـسـلم بـديوان مـديـريـة البـحـيرة الكائنة بـدمـنـهور وبـاقـي الجـهـات البـعيـدة عـن خـط الخـطوط يـكـون التـسـليم والتـسـلم بـالمـديـريـات القـريـبة مـن المـحـطـات ⁽⁵⁾.

(1) رمضان، مرجع سابق، ص30.

(2) الأيوبي، مصدر سابق، ص 106؛ رمضان، المرجع السابق، ص 30 .

(3) وزارة المالية، الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1922-1923، ص 260؛ وانظر، تاريخ البريد في مصر ، المصدر السابق، ص101.

(4) نقلت النصوص كما هي دون إجراء أي تعديل حفاظاً على لغة الوثيقة الأصلية.

(5) دار الوثائق القومية ، معية سنية عربي، دفتر 1135 قيد الأوامر والقرارات واللوائح والمنشورات بتاريخ 2 من صفر 1286/ مايو 1869 ص 136.

تطورت عمليات النقل البريدي في مصر، وفيما بعد تأسست شركة الاقتصاد والتعاون لموظفي البريد عام 1892م، وبهذا يكون للخطوط الحديدية دور هام في إيجاد فرص عمل جديدة لم تكن موجودة من قبل تطور مصلحة البريد، التي ضمنت حقوق العاملين في المصلحة، والذين بلغ عددهم 4000 عام 1903م⁽¹⁾، وبناء المحطات على جانبيها كان له النتائج المباشرة والأثر الواضح في سرعة نقل البريد⁽²⁾.

2- **التلغراف**: تم افتتاح أول خط تلغراف في مصر⁽³⁾، في عهد سعيد باشا عام 1854م مسائراً لخط حديد القاهرة - الإسكندرية⁽⁴⁾، وهو خط أوجدته إدارة الخطوط الحديدية الحكومية لاستخدامها الخاص⁽⁵⁾، وقد تبع خط التلغراف الأول في عهد سعيد باشا خط القاهرة إلى ضواحيها، وخط من القاهرة إلى السويس، وخط من دمنهور إلى العطف ورشيد، وكان وجود مكتب للتلغراف بالمحطة من الأمور الضرورية لأهميته في معرفة حركة القطارات، واستقبال الأخبار المهمة⁽⁶⁾، فعند إنشاء محطة لخط حديدي، تقوم المصلحة بافتتاح مكاتب تلغرافية تابعة لها⁽⁷⁾، وفيما بعد عمت الخطوط التلغرافية في عهد إسماعيل، وامتدت شبكتها إلى داخل وخارج مصر⁽⁸⁾.

وبعد فترة تم تأسيس إدارة منفصلة لخدمة التلغراف، إلا أنها ما لبثت أن دمجت مع خدمة تلغراف الخطوط الحديدية⁽⁹⁾، ففي ذلك الوقت لم يكن عمل التلغراف بالقدر الكافي الذي يبرر

(1) الإدارة الداخلية و الإدارة الخارجية و إدارة المستخدمين ومراقبة الحسابات وإدارة المخازن و إدارة التبريات والقضايا وإدارة صندوق التوفير.

(2) للمزيد من المعلومات، انظر الأيوبي، المرجع السابق، ص 94؛ رمضان، مرجع سابق، ص 30-31.

(3) استخدمت طريقة الإشارة لنقل الأخبار بسرعة من مكان إلى آخر، أنشأ محمد علي أبنية مرتفعة ممتدة على خط واحد بين المدن الكبيرة، وأقام على كل بناء آلة (شاب) تلغرافي - جلبت من فرنسا - ترسل الأنباء من بناء إلى آخر. الأيوبي، مرجع سابق، ص 101.

(4) الرفاعي، مصدر سابق، ص 338.

(5) L`Egypte Contemporaine, Op, Cit., p.129.

(6) دياب، مرجع سابق، ص 86.

(7) الأيوبي، مصدر سابق، ص 103.

(8) الرفاعي، المصدر السابق، ج 2، ص 15 - 16.

أصبح الاتصال ميسوراً مع القارت عن طريق غزة، بعد أن أنشأت الشبكة البريطانية الشرقية خطوط اتصالات جديدة، وكان ثمن الإشارة البريكية ذات العشرين كلمة، عشرون قرشاً، أرسلت البرقيات بلغات مختلفة.

الأيوبي، المصدر السابق، ص 103.

(9) فتحت الخطوط الحديدية مجالاً للتدريب على أعمال خاصة بسير العمل في الخطوط فعلى سبيل المثال أنشئت أول مدرسة للتدريب على تعليم فن التلغراف وذلك في عام 1861 نظراً لضرورة التلغراف في تبادل رسائل أعمال الخطوط الحديدية.

وجود إدارة خاصة له، وكان باستطاعة موظفي الخطوط الحديدية استقبال ونقل الرسائل الخاصة، وبهذا تجنبوا ازدواجية المكاتب⁽¹⁾.

يتضح مما سبق مدى دور الخطوط الحديدية في تسهيل وسرعة نقل البريد والتلغرافات، ويلاحظ من دراسة الوثائق المبينة، أن محطات الخطوط الحديد لعبت دوراً في تسليم الرسائل البريدية، فلقد أدى نظام المواصلات الحديدية الداخلية والخارجية، إلى انتشار مكاتب البريد في أنحاء القطر، ووزعت الأعمال الرئيسية في الإدارة العامة للبريد على سبع إدارات لها تنظيم خاص ضمت مئات الموظفين، وبهذا تكون الخطوط الحديدية فتحت مجالاً واسعاً لعدد كبير من العاملين في مؤسسات ارتبط ظهورها بالخطوط الحديدية، كالعاملين في مصلحة البريد والتلغراف⁽²⁾.

3- الخدمات السياحية: أسهمت الخطوط الحديدية في تطوير السياحة المصرية ابتداءً من سياحة الترفيه وطلب المعرفة إلى سياحة الإلمام والرؤية التاريخية وسياحة الطقوس الدينية وانتهاءً بسياحة تجديد الحيوية⁽³⁾، فمثلت مرفقاً مهماً من مرافق الدولة الاقتصادية، بتسهيل انتقال السياح من مكان إلى آخر، وتوفير الخدمات اللازمة لهم في محطاتها الرئيسية، مسخرة إمكاناتها في خدمة النشاط السياحي، وهكذا ساعد انتشار شبكة الخطوط الحديدية داخل البلاد على استثمار المواسم السياحية بطريقة علمية، فأُنشئت فنادق بجوار محطات الخطوط الحديدية بالقرب من المناطق الأثرية، مما شجع السياح والمتكررين على القدوم إلى مصر لتوفر الخدمات السياحية والنقل السريع، فعلى سبيل المثال : توافد عدد كبير من الأوروبيين إلى أسبوط بعد وصول الخط الحديدي إليها⁽⁴⁾، مما شجع على السياحة الجماعية، فنقلت الخطوط الحديدية السياح مع عائلاتهم، وحرصاً على أن تقديم الخدمات على أكمل وجه، وعدم تعريضهم للمضايقات، تم تعيين البعض من النساء للعمل في محطات الخطوط الحديدية الرئيسية، مثل

وقد كانت هذه المدرسة تسمى التعليمخانة وتقع في حي شبرا ثم ألحقت في عام 1882 بمدرسة الفنون والصنائع والتي كان شرط الالتحاق بها حصول الطالب على الابتدائية وظل بها هذا القسم حتى عام 1907 عندما فصل عنها وأصبح في مدرسة مستقلة به.

سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 200 .

(1) L'Egypte Contemporaine, Op, Cit., p.129

(2) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع السابق، ص 200؛ انظر ملحق رقم 9.

(3) عبد الحليم نور الدين ، آثار وحضارة مصر القديمة ، جزاءن، مطبعة الخليج العربي ، الإمارات ، 2007، ص ص 402-409.

(4) أحمد علي إسماعيل، مدينة أسبوط دراسة في جغرافية المدن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1985 ص 142

محطة الإسكندرية، وكفر الزيات، للوقوف على خدمة السائحات، وعندما أخذت الأعداد بالتزايد أبدت العاملات الرغبة في زيادة رواتبهن، لذلك صدرت الأوامر بالموافقة على الزيادة المقترحة وأصبحت ما تتقاضاه الواحدة منهن سبعة جنيهات شهرياً⁽¹⁾.

كذلك عمدت مصلحة الخطوط الحديدية إلى تجهيز مكاتب خاصة بجوار محطاتها لخدمة السياح في المواسم السياحية⁽²⁾، وغرست الأشجار الباسقة على مما جعل من تلك المناطق منتزهات⁽³⁾، وكذلك زيارة امبرطور البرازيل حيث صدرت الأوامر إلى محافظ الإسكندرية ومديري المديريات التي يرغب في زيارتها بالاهتمام بحسن استقباله وتوفير جميع وسائل الرفاهية له، وليس أدل على ذلك إلا ما صدر إلى محافظ بور سعيد بالتوجه إلى الإسماعيلية واصطحاب الإمبراطور في قطار خاص⁽⁴⁾، وعموماً اهتمت الوقائع المصرية بنشر أخبار كل من يصل إلى مصر للسياحة، ففي 24 من كانون الثاني 1875 أوردت خبراً عن توجه الدوق "دوالدسبرنج"، "Dwald Spring" إلى الصعيد، وكان قد سبق حضوره إلى مصر للسياحة، أما بالنسبة للشخصيات رفيعة المستوى فكان يتم إعداد قطارات خاصة لتنقلاتهم، ويؤكد هذا ما صدر إلى محافظة الإسماعيلية بضرورة مقابلة محرر جريدة ليوالت هيرالد Lewalt Herald بما يليق به من احترام وفي الوقت نفسه تم مخاطبة الخطوط الحديدية لإعداد قطار (وابور) مخصص لركوبه⁽⁵⁾ وهذا لا يعد أمراً غريباً فلقد اتبعت الخطوط الحديدية في ذلك الوقت تسيير القطارات الخاصة وتأجيرها لمن يطلبها⁽⁶⁾.

كذلك شهدت مصر نوعاً آخر من أنواع السياحة، وهي السياحة العلاجية الاستشفائية، وذلك عقب اكتشاف المياه الجسرتية في حلوان، وتبع ذلك تنظيم هذه الضاحية والعمل على تنميتها⁽⁷⁾، وتمثلت جهود الخديوي إسماعيل بإقامته المباني والفنادق، ومد خط حديدي يبدأ من ميدان

(1) دار الوثائق القومية، محافظ الأبحاث، محفظة 103 دفتر 1908 أوامر رقم 28 بتاريخ 19 من ذي القعدة 1280/هـ - 26 ابريل 1863م، ص 67 إلى الإمرارية؛ انظر، ملحق 11.

(2) A. B. DE. Curville, New Egypt, William Heinemann Co, London 1912, p380.

(3) الأيوبي، مصدر سابق، ج1، ص95.

(4) دار الوثائق القومية، محافظ الأبحاث، محفظة 119 دفتر 31 عابدين صادر تلغرافات ترجمة التلغراف التركي رقم 586 بتاريخ 21 من ذي القعدة 1293 الموافق 8 ديسمبر 1875، من خيرى باشا إلى محافظ بور سعيد

(5) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1949 وثيقة رقم 190 بتاريخ 16 محرم 1291/ 4 مارس 1874 ص 56 من مهردار خديوي إلى محافظة الإسماعيلية.

(6) دياب، مرجع سابق، ص144-148.

(7) من مظاهر هذا الاهتمام صدور أوامر محمد علي برسم خريطة لحلوان تضم عيون المياه، والثابت استمرار هذا الاهتمام من جانب عباس الأول الذي أمر بإنشاء استراحة بالقرب من عيون المياه الجسرتية. حسونة، مرجع سابق، ص 210.

محمد علي بالقلعة لتسهيل الانتقال من وإلى حلوان ⁽¹⁾، أما الخديوي عباس فقد أمر بتعيين طبيب خاص لحمامات حلوان، وفي حقيقة الأمر فإن حمامات حلوان لم تفتح رسمياً إلا في عهد عباس حلمي الثاني عام 1899 ⁽²⁾، وأصبح بمقدور الأثرياء و السياح التوجه إليها للتنزه بسهولة الذهاب.

أقدمت المصلحة عام 1897 على مشروع سياحي لتنافس به شركات النقل النيلية ⁽³⁾ التي كانت تتولى نقل السياح، وكان المشروع عبارة عن تذاكر سياحية بين القاهرة / الأقصر والقاهرة/ أسوان، الغرض منها تسهيل السفو بالخطوط الحديدية إلى الشلال وزيارة الآثار في الوجه القبلي ⁽⁴⁾ على أن تكون مدة هذه التذاكر ثلاثين يوماً وقيمتها 350 قرشاً للأقصر درجة أولى و438 قرشاً لأسوان درجة أولى مع إتاحة الفرص للسياح ⁽⁵⁾ لمشاهدة الآثار في مناطق البدرشين والواسطى والمنيا وملوي ومنفلوط وأسيوط وسوهاج والبلينا والأقصر وإسنا والغاب وإدفو وأسوان، ويتضمن المشروع أيضاً أن تقوم مصلحة الخطوط الحديدية ببناء فنادق بالقرب من المحطات التي لا تتوفر فيها استراحات ⁽⁶⁾، ولتحقيق أعلى الإيرادات عمدت المصلحة إلى تحسين الخدمة بإضافة عربات أكل ونوم في قطارات الصعيد ⁽⁷⁾، وأخيراً اختصر عبد الحميد سليمان وزير المواصلات في مقالته المواصلات في مصر في مجلة السياسة المصرية تطور النقل السياحي فقال " وهناك قطارات خاصة معدة كي تقابل مواعيد وصول السفن الرئيسية إلى أرصفة الميناء في الإسكندرية، كذلك أوجد نظام التذاكر المشت ركة (تشمل إجرة الخطوط الحديدية والفندق للمسافرين إلى الأقصر وأسوان)، حيث ينقل القادمون إلى مصر بقطارات مفتخرة .. إلى قوله وفي فصل الشتاء تسير يوميا بين القاهرة والأقصر قطرات فخمة كقطار

(1) الأيوبي، مصدر سابق، ج1، ص298 . وأيضاً سامي، مصدر سابق ، المجلد الثالث من الجزء الثالث، ص345.

(2) حسونة، المرجع السابق، ص211.

(3) طلب من قناصل الدول الأجنبية الحرص على استخدام السياح للمراكب المرحضة من دار الترسانة - صناعة السفن- لكون القائمين عليها لهم الخبرة الكافية في الملاحة النيلية.

دياب، السياحة في مصر، مرجع سابق، ص26.

(4) Curville, Op, Cit., p.381.

(5) في عام 1859 أوضح القنصل الأمريكي في القاهرة أن عدد السياح الأمريكيين الذين يمرون بالقاهرة متوجهين إلى مصر العليا يبلغ حوالي 500 سائح.

(6) Curville, Op, Cit., p.381.

(7) الجدير بالذكر أن أول عربات للنوم استعملت في سكك حديد مصر في عام 1889، وكانت تسع لشمانية أسر وبها دورتا مياه، أما أول عربة للأكل فقد استخدمت في عام 1903، من خلال قطار أطلق عليه كوكب مصر Star of Egypt يقطع المسافة من القاهرة لأسوان في 16 ساعة ونصف. ولمزيد من المعلومات، سكك حديد مصر، مرجع سابق، ص 135.

الشمس المشرقة الشبيه بقطار السهم الذهبي في إنكلترا، وقطار نجمة مصر الشب يه بالقطار الأزرق" (1).

اهتمت مصلحة الخطوط الحديدية بإنشاء الفنادق فقبلت عقود استثمارية بتأجير الفنادق في المحطات للأفراد لإدارتها، أو تأجير أراضي لاستثمارها للهدف ذاته، كقطعة الأرض التي أجرتها للخواجة سيزار بجانب محطة القاهرة، لبناء فندق (لوكاندة) عليها، وأخرى مماثلة في الإسكندرية (2)، أو بطرح قطع من الأراضي على شكل مناقصة، تشجيعاً على شرائها وبنائها، على أن تتبع إدارتها لمصلحة الخطوط الحديد (3)، أو تأجير الفنادق مبنية، كتلك التي أجرتها عام 1893م بتأجير فنادق (لوكاندات)، بالقرب من محطات القاهرة والإسكندرية وبنها وطنطا وكفر الزيات والزقازيق والبدرشين وبني سويف وأسيوط والحوض بالسويس وكوبري الليمون، ونظراً لوجود المنافسة بين الخطوط الحديدية الحكومية والخطوط الحديدية الخاصة، قامت الأخيرة بإنشاء الفنادق بجانب محطاتها، وخصصت قطارات خاصة أطلق عليها "قطارات النزهة" بين القاهرة ودمياط وغيرها، لخدمة السائحين والمصطافين، وتأمين وصولهم إلى أماكن الاصطياف والحدائق العامة (4).

كما انتشرت المقاهي في جميع المحطات، بعد أن أجازت المصلحة للفرد الواحد تأجير المقاهي لأفراد آخرين من الباطن على أن يكون له مطلق الحرية في إدارتها، ولا شك أن هذه المقاهي قد فتحت باباً جديداً لتشغيل الأيدي العاملة، بالإضافة إلى تنشيط بيع أنواع من السلع في المقاهي داخل المحطات أو على أرصفتها بواسطة الباعة الجوالين. وأخيراً، كانت قدرة الخطوط الحديدية غير محدودة على إحداث تطوير في الطرق البرية (5)، نظراً لمسايرتها لها، والسبب يعود لوجود أغلب إنشاءات (محطات- ومبان) الخطوط الحديدية،

(1) السياسة، 30 مارس، 1929.

(2) دار الوثائق القومية، ديوان المرور والخطوط، أمر كريم الإمرارية والخطوط، وثيقة 7، دفتر 1889، بتاريخ 1311 هـ / 1894م.

(3) وذلك مثلما فعلت في عام 1892م فقد طرحت مجموعة من قطع الأرض في إعلان منشور في الصحف اليومية مكونة من 44 متراً في إيتاي البارود و 225 متراً في منوف و 55 متراً في محلة روح وهي كلها بجانب محطات الخطوط الحديدية المؤيد، 23 فبراير 1892

(4) George Ambrose Lloyd, Egypt Since Cromer , Op., Cit., p. 170.

(5) William Ochsenwald ; The Hijaz Rail roads, charlo ttuvieel, Virginia University Press ; 1980 . P 134

خارج مراكز التجمع السكاني الكبرى، وهذا كان عامل مساعد في نقل الركاب ⁽¹⁾، وخدمة النشاط السياحي.

4-الخدمات الصحية: من الجدير الإشارة إليه أن خدمات الخطوط الحديدية شملت كل مرافق الدولة، بما فيها المستشفيات، فشنت عربات الخطوط الحديدية الأدوية المستوردة ونقلتها إلى مخازن الصحة ومشافي القاهرة، ومن الأمثلة التي توضح ذلك ما ورد من مجلس عموم الصحة "بضرورة ركوب كل من إبراهيم الفقي عبد الهادي- تاجر- بعربات الخطوط الحديدية على أن يتم شحن أربعة طرود، وبراميل أدوية، وأدوات صحية، وردت من باريس لمستشفى القاهرة وتسدد الأجرة من المستشفى المذكورة " ⁽²⁾، كذلك كان للخطوط الحديدية دوراً مهماً في نقل المرضى سواء الجنود أو الأهالي وبخاصة إلى المناطق البعيدة عن المشافي ⁽³⁾، كذلك خصصت مصلحة الخطوط الحديدية م خازن لخزن المهمات اللازمة للمعسكرات الصحية، بحيث تتمكن فرقة من الجيش بلوازمها الوصول في أقل من ساعة إلى مكان ظهور الوباء ⁽⁴⁾، كما عقدت المصلحة مع جمعية الهلال الأحمر اتفاقاً يتيح للأخيرة طلب قطار خاص لنقل المرضى والجرحى عند الحاجة لذلك، كذلك عقدت المصلحة اتفاقات مع جمعيات صحية أخرى مثل جمعية الصليب الأحمر وجمعية الإسعاف الخيري، وقامت بتعيين أطباء، وحكيمات للسيدات، في محطات القطارات، وكانت المصلحة تقوم عند انتشار الأوبئة (الكوليرا 1865) بتبخير وغسيل القطارات يومياً، لتلافي انتقال العدوى، كذلك نقلت الخطوط الحجاج القادمين من جدة من (الكورنتينة) المحجر الصحي إلى داخل المدن بعد انتهاء مدة الحجر، كذلك وضعت قطارات خاصة لتقديم الخدمات التي تحتاجها القوافل الطبية التي تجوب أنحاء البلاد في الأزمات ⁽⁵⁾.

كذلك وصلت الخطوط الحديدية الضيقة للمحاجر الصحية والمستشفيات، فعند إقامة مستشفى الخانكان طالبت مصلحة الصحة بضرورة إنشاء خط حديدي للمستشفى لربطها بخط المطرية / المرج وجعلت ذلك شرطاً لبناء المستشفى، وبناءً على ماسبق كانت الأفضلية عند بناء مستشفى

(1) G. A. Lloyd, Op, cit., p. 170.

(2) ديوان المرور والخطوط، دفتر 1021 ج3 وارد مكتب مرور إسكندرية، رقم 14 بتاريخ 16 من جمادى الثانية 1281/ نوفمبر 1864 ص 245 تابع مجلس عموم الصحة

(3) حسونة، مرجع سابق، ص163.

(4) دار الوثائق القومية، معية سنوية، محفظة 1، وثيقة 6، 4، 5، شعبان 1271هـ/ 1854م.

(5) يوسف بدر الدين، الطب الاجتماعي، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة 1945، ص 353.

ما، تعود لتلك القريبة من الخط الحديدي، مثل مستشفى دمياط العسكري الذي أقيم بجانب محطتها الحديدية⁽¹⁾

كما كان للخطوط الحديدية دور في نقل الحجاج من البواخر إلى المحاجر الصحية للتأكد من سلامتهم الصحية وفي سبيل ذلك كانت المصلحة تخصص عربتين فقط للحجاج في كل قطار حتى لا يختلطوا بالركاب ثم تقوم بنقلهم من المحاجر إلى أي مكان داخل البلاد وفي بعض الأحيان كان يتم نقل فقراء الحجاج مجاناً⁽²⁾.

كذلك مدت الخطوط الحديدية إلى أماكن الاستشفاء، كالخط الحديدي الضيق الذي وصل إلى عيون أم موسى⁽³⁾ بناء على طلب من مصلحة الصحة⁽⁴⁾، وحلوان حيث المياه الجسرتية⁽⁵⁾، مد خط حديدي يبدأ من القاهرة، لتسهيل الانتقال إليها⁽⁶⁾.

5- الخدمات التعليمية⁽⁷⁾: تبدأ أهمية الخطوط الحديدية بالنسبة للخدمات التعليمية منذ التفكير في اختيار مواقع بناء المدارس في المديرية بالقرب من محطاتها أو المناطق المحتمل مرور الخطوط الحديدية منها⁽⁸⁾، وبذلك ارتبط وجود المدارس بجانب المحطات الحديدية ومثال ذلك مدرسة طنطا التي أقيمت بجوار محطة السكة⁽⁹⁾، أدرك القائمون على أمور التعليم في هذه الفترة أهمية الخطوط الحديدية في تسهيل انتقال التلاميذ والمعلمين، لذلك روعي تكون المدارس قريبة من خطوط الخطوط الحديدية، فصدرت عدة قرارات بعد مناقشة مجلس شورى النواب

(1) مبارك، مصدر سابق، ج 11، ص 80.

(2) دار الوثائق القومية، ديوان المعاونة، وارد أقاليم بحرية، س 8/3، مادة 2، 1864م.

(3) عيون أم موسى، عيون موسى ذكرت في الآية 60 سورة البقرة، تقع عيون موسى بالقرب من السويس وهي إلى الشرق تماماً من مدينة منفيس، وهذا ينطبق على اللفظ القرآني بأن فرعون في ملاحقته لموسى اتجه نحو الشرق إلى المنطقة المذكورة.

www.islamonline.net/discussiona/thread.jspa?threadID=6062&tstart=60 - 93k

(4) دياب- مرجع سابق، ص 242.

(5) من مظاهر هذا الاهتمام صدور أوامر محمد علي برسم خريطة لحلوان موضحاً عليها عيون المياه الجسرتية ، والثابت استمرار هذا الاهتمام من جانب عباس الأول الذي أمر بإنشاء استراحة بالقرب من عيون المياه الجسرتية . انظر ، حسونة، مرجع سابق، ص 210.

(6) الأيوبي، مصدر سابق، ج 1، ص 298. وأيضاً سامي، مصدر سابق، مج 3 من ج 3، ص 345.

(7) انظر الملحق رقم 14 إحصاء عام 1907-1908

(8) ويبدو من اللائحة الداخلية لمجلس شورى النواب 8، الذي أحدثه الخديوي إسماعيل، والتي صدرت في 12 أكتوبر عام 1866م، إدراك النواب لمدى أهمية الخطوط الحديدية في تسهيل عملية التعليم . وجاء في القرارات الصادرة عن المجلس والخاصة بإنشاء المدارس أن تنشأ تلك المدارس في أماكن تقرب من الخطوط الحديدية تيسيراً لسبل المواصلات إليها.

سيد إبراهيم الجيار، تاريخ التعليم الحديث في مصر وأبعاده الثقافية، القاهرة، دار غريب للطباعة، 1977م، ص 101.

(9) دار الوثائق القومية، معية سنوية ، الخطوط الحديدية، دفتر 1945، ربيع أول 1290هـ / 1873م.

(1) لسياسة التعليم⁽²⁾ وهكذا صدر في 17 تشرين الثاني 1866م أمر إلى الداخلية، في أن يراعى بناء المدارس في المناطق القريبة من الخطوط الحديدية، أو المزمع إنشاء الخطوط فيها⁽³⁾. وتظهر أهمية الوثيقة، لكونها ألقت الضوء على أن الهدف من ضرورة بناء المدارس بالقرب من خطوط الخطوط الحديدية، هو لتسهيل انتقال التلاميذ والمدرسين والزائرين إلى المدارس وبذلك صدر أمر إلى ديوان المدارس بأنه تم إضافة مبلغ 74 قرشاً بحسابات ديوان المدارس نظير ركوب تلاميذ بعربات الخطوط الحديدية من مصر إلى جهات أخرى⁽⁴⁾. ومن الوثائق التي تؤكد استخدام المدرسين والتلاميذ للسكة الحديدية في تنقلاتهم ما ورد إلى ديوان المرور والخطوط من مدرسة الإسكندرية بضرورة السماح بركوب محمد أفندي كامل ضابط المدرسة ومعه تسعة من تلاميذ المدرسة متوجهين إلى ديوان المدارس لإلحاقهم بالمدارس المقررة⁽⁵⁾، ومنع التلاميذ من ركوب القطارات بدون تذاكر، حيث تطالب مصلحة الخطوط الحديدية ديوان المدارس بقيمة تذاكر الطلبة فيما بعد⁽⁶⁾، على أن يدفع كل مخالف غرامة مالية بقيمة أربع أمثال التذكرة، مع توقيع العقوبة على من لا يستطيع السداد⁽⁷⁾.

- (1) افتتحت الدورة الأولى للمجلس في 10 نوفمبر 1866م بخطاب ألقاه الخديوي، واستمرت الجلسات حتى يناير 1867 وقد ناقشت هذه الدورة، أربعة مسائل رئيسية هي الضرائب، الملكية، الأشغال العامة، التعليم. انظر جاكوب لاند، الحياة النيابية والأحزاب في مصر من 1866م إلى 1952م، ترجمة سامي الليثي، مكتبة مدبولي، القاهرة، د.ت، ص 19-22.
- (2) تنشأ مدرسة ابتدائية لكل مديرية ما عدا بعض المدن الساحلية تقدماً للأهم على المهم مع العناية بتنظيم المدارس القائمة في كل من القاهرة والإسكندرية، تنشأ مكاتب المدارس المديرية في أماكن تقرب من خطوط الخطوط الحديدية تيسيراً لسبل الوصول إليها. الجيار، المرجع السابق، ص 28.
- (3) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 32 ج1 قيد الأوامر والقرارات والمنشورات، أمر كريم رقم 64 بتاريخ 9 رمضان 1283/ نوفمبر 1866 ص 50 أمر عال صادر إلى الداخلية.
- (4) ديوان المرور والخطوط، دفتر 890 ج3 وارد تحريرات ديوان عموم المرور والخطوط، رقم 14 بتاريخ 21 جمادى الثانية 1280/ ديسمبر 1863م، ص 25 تابع ديوان المدارس.
- (5) ديوان المرور والخطوط، دفتر 1019 ج1، وارد مكتب مرور الإسكندرية، رقم 4 بتاريخ 7 جمادى الأولى 1281هـ/ أكتوبر 1864م ص3، مدرسة الإسكندرية.
- (6) كانت مصلحة الخطوط الحديد تمنح تلاميذ المدارس تذاكر مخفضة بنصف الثمن لتسهيل الانتقال إلى مدارسهم. والجدير بالذكر أن الأهالي كانوا يطالبون المصلحة في بعض الأحيان بتكبير مواعيد القطارات لكي تتناسب مع مواعيد بداية العام الدراسي، فقد يسرت الخطوط الحديدية وصول التلاميذ إلى مدارسهم دون أي مشقة. الجيار، مرجع سابق، ص 28.
- (7) دار الوثائق القومية، ديوان المرور والخطوط، دفتر 1031 ج1 قيد الصادر بطرف سعادة المدير، رقم 4 بتاريخ 26 شوال 1282 هـ/ مارس 1866م إلى ديوان المدارس والوثيقة رقم 6 بتاريخ 2 جمادى الثانية 1282هـ/ أكتوبر 1865م خاصة بإرسال ثلاثة تلاميذ لم يكن معهم تذاكر.

ومن ناحية أخرى نقلت الخطوط الحديدية ما تحتاج إليه المدارس من مهمات وأدوات تحتاج إليها العملية التعليمية، وإذا كان للسكة الحديدية تأثيرها المباشر في اختيار أماكن بناء المدارس، فقد لعبت الخطوط الحديدية دوراً مهماً في نقل مواد بناء هذه المدارس ففي عربات القطارات، كانت تنقل الأحجار التي تستخدم في البناء فقد صدرت الأوامر إلى مصلحة الخطوط الحديدية بأن المدرسة المقتضى إنشاؤها بطنطا تحتاج إلى كميات من الأحجار لذلك يجب توصيلها بالخطوط الحديدية⁽¹⁾، فاستخدمت عربات القطارات في نقل مواد البناء والأحجار التي تستخدم في بناء المدارس، كذلك نقلت عرباتها الكتب التي يتم إمداد المكتبات بها⁽²⁾.

وفرت الخطوط الحديدية السبل للراغبين في التعلم، فأصبح التعليم ميسوراً بقدر أكبر، بتقديم خدمات متنوعة للتعليم، وتبدو مساهمتها في نقل الطلاب داخل مصر بغرض التعليم مما أدى إلى زيادة عدد الطلاب الوافدين من الأقاليم إلى الأزهر الشريف⁽³⁾.

ومما هو جدير بالإشارة دورها في خدمة المكتبات حيث استخدمت عرباتها في نقل الكتب التي يتم إمداد المكتبات كنقل الكتب إلى دار الكتب العمومية "الكتبخانة العمومية" التابعة لديوان الأوقاف حيث قدرت تكاليف الشحن والنقل بمبلغ 59641 قرشاً و 15 فضة، لكون الكتب المنقولة إلى الكتبخانة للمنفعة العامة، لذلك صدرت الأوامر إلى الخطوط الحديدية بعدم مطالبة ديوان الأوقاف⁽⁴⁾.

سهلت الخطوط الحديدية أيضاً زيارة الأماكن الأثرية والسياحية في الوجه القبلي مثل مقابر بني حسن بجوار أبي قرقاص وتل العمارنة تجاه دير مواس وعبد أبيدوس على مقربة من البلين ومعبد دندرة في قنا⁽⁵⁾ وسهلت أيضاً زيارة أهرام الهوارة وبحيرتي القارون وميرس في وادي الفيوم وكانت هناك قطارات خاصة تنقل السياح من بور سعيد إلى القاهرة⁽⁶⁾، واستفادت دار الآثار (الانتكخانة) من الخطوط الحديدية أيضاً عندما مدت المصلحة خطاً حديدياً ثانوياً يصل إلى المتحف المصري في قصر النيل بعد نقله من الجزيرة عام 1900 وذلك لتسهيل نقل الآثار

(1) دار الوثائق القومية، محافظ الأبحاث، محفظة 36، دفتر 1943 وثيقة رقم 7 بتاريخ 15 ربيع الأول 1290 هـ / مايو 1873م، ص 94 إلى الخطوط الحديدية.

(2) دياب، مرجع سابق، ص 235 — 237.

(3) Bear, G., Political and social change in modern Egypt 1800- 1914., London, 1968, p. 141.

(4) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1947 صادر الأوامر الفعلية، رقم 15 بتاريخ رجب 1291 هـ / أغسطس 1874م ص 68 إلى الخطوط الحديدية.

(5) لهيطة، مرجع سابق، ص 57.

(6) A. B. DE. Curville, New Egypt, William Heinemann Co, London 1912, p380

التمينة دون تعرضها لأي ضرر كما عقدت مصلحة الآثار اتفاقاً مع مصلحة الخطوط الحديدية، تعهدت به بعدم نقل الآثار المهربة على متن قطاراتها⁽¹⁾ والاهتمام بنقل قطع الآثار المكتشفة في أنحاء مختلفة من البلاد إلى الأنتكخانة⁽²⁾، مثال: صدور أوامر المعية إلى الخطوط الحديد بتوجه مدير الآثار التاريخية إلى المنصورة لجلب حجرين أثريين موجودين فيها، ورغبته في التنبيه على وكيل المرور بالمنصورة بشحنها في عربات الخطوط الحديدية⁽³⁾.

وأخيراً لابد من التطرق إلى إسهام الخطوط الحديدية في دفع أخطار فيضان النيل⁽⁴⁾ بتقديم المساعدات إلى المديرية لاتقاء هذا الخطر، مثال : نقل الخط الحديدي الأخشاب اللازمة لاستخدامها في تقوية الجسور المبنية في المناطق ذات التربة الطينية، وبناء السدود عند الترع والقنوات، لدفع أخطار فيضان النيل⁽⁵⁾ وكمثال وصول الأخشاب بالسرعة المطلوبة إلى الأماكن الأماكن المنكوبة في أيلول عام 1863 م بعد اتخاذ التدابير اللازمة لدرء خطر الفيضان⁽⁶⁾.

رابعاً- أثر الخطوط الحديدية في العمران :

رافق إنشاء الخطوط الحديدية كثير من مظاهر العمران التي اقتضتها طبيعة التطور، وكان لها انعكاساتها على حياة المجتمع.

ساعدت شبكة الخطوط الحديدية المصرية على نمو المدن في مصر⁽⁷⁾، اهتم الباحثون المتخصصون بدراسة المدينة لأنها الإطار المكاني، الذي يمكن دراسة عوامل نشأته ونموه وتحضره⁽⁸⁾، بالبحث من زوايا مختلفة وجوانب متعددة⁽⁹⁾، لصياغة بناء كلي يجسد شكل

(1) George Ambrose Lloyd, Egypt Since Cromer, Op, Cit., p. 175

(2) الانتكخانة، هي دار الآثار . الباحث

(3) دار الوثائق القومية ، معية سنوية عربي ، دفتر 1841 صادر الإفادات، رقم 26 بتاريخ 29 من رجب 1281 ديسمبر 1865 ص 130 إلى الخطوط الحديد.

(4) ملحق رقم 15 استخدام الخطوط الحديد في نقل الأخشاب لتدعيم الجسور والترع خشية الفيضان

(5) ومثال ذلك ما حدث في 26 يونيو 1864م، فقد ورد إلى ديوان المرور والخطوط ما يفيد أن شحن الأخشاب وتوصيلها إلى جهاتها ضروري لحفظ النيل هذه العام، وبما أن عربات الخطوط الحديدية تمر على مديريات الأقاليم البحرية ، فما يلزم لها من أخشاب يتم نقله إلى الجهات التي يتم تحديدها من قبل المديريات ، أما مديريات الوجه القبلي والجيزة فيتم إرسال اللازم لها من الأخشاب لبولاق ومنها تشحن بمراكب لجهاتها؛ انظر ملحق رقم 16.

دياب، مرجع سابق، ص 241.

(6) ديوان المرور والخطوط، دفتر 894، ج 7، وارد تحريرات ديوان عموم الخطوط والدواوين والأقاليم، رقم 1062 بتاريخ 21 المحرم 1281هـ/ يونيه 1864 ص 18 من المالية؛ ملحق رقم 17.

(7) دياب، مرجع سابق، ص 227 — 228

(8) محمود الكردي، التحضر، دراسة اجتماعية، الكتاب الأول، دار المعارف، القاهرة، 1986م، ص 26

(9) فدرسها الجغرافيون من حيث الموقع الطبيعي والظروف المناخية والتوزيع والحجم السكاني ، ودرسها الاقتصاديون من الجوانب الاقتصادية، ودرسها المؤرخون من خلال تتبع أدوارها التاريخية والسياسية، ودرسها الاجتماعيون من خلال العلاقات الاجتماعية والطبقات.

المدينة الحضري⁽¹⁾، ومن خلال البحث اتساع الريف المصري، مع وجود مدينتي القاهرة والإسكندرية⁽²⁾ كمدن رئيسة، حيث امتدت مدينة القاهرة قبل فترة البحث، داخل أحياء مغلقة لوجود أسوار محكمة حولها، مما أدى إلى فقدان الصلات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية فيما بينها وبين المناطق المحيطة بها، نظراً لبعدها المسافات واعتماد الدواب الوسائل التقليدية وسيلة للنقل فتركز السكن في وسط المدن دون أطرافها⁽³⁾، وبدخول الحملة الفرنسية، رفعت الأبواب التي كانت تفصل الحارات الضيقة، والأزقة والمناطق بعضها عن بعض⁽⁴⁾، وفتحت الشوارع العريضة لمرور الجيش، وفيما بعد، في عهد محمد علي، شهدت القاهرة تطوراً كبيراً، إلا أنه لم يطرأ أي تغيير يذكر على النواحي العمرانية، لاتجاه البلاد في تلك المرحلة نحو التنمية الاقتصادية، حيث اقتصر الاهتمام بالنقل، وشق الطرق وتحسين وسائل المواصلات وحماية الطرق أمنياً على المدن الكبرى لحمايتها⁽⁵⁾.

أما بالنسبة للقرى، فقد عدت القرية وحدة مستقلة ذاتياً، وكانت الروابط بين القرى ضعيفة لانعدام الطرق ووسائل النقل الحديثة⁽⁶⁾، وفي هذه الفترة كان نشاط مدينة ما يعتمد على وجود منافذ بحرية أو نيلية، تمارس من خلاله نشاطات لم تكن دائمة أو مضمونة⁽⁷⁾. كان لدخول الخطوط الحديدية إلى مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وانتشار خطوطها الدور الأهم في نمو المدن، فقد دفع الخط الحديد بمجال الحركة إلى أفاق بعيدة، فساعد على اتصال المدن بعضها ببعض مما أدى إلى قيام نشاطات تعمل بدورها على تطوير عملية التحضر، فتخلت المدن عن ضرورة ارتباطها بمنافذ بحرية أو نيلية وأخذت مسيرة النمو العمراني تتجه نحو الأطراف مما أدى لنشأة الضواحي وازدهار مدن لم تكن معروفة.

-
- يسري الجوهري، الجغرافيا الاجتماعية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1986م، ص 342 .
- (1) عبد الفتاح وهيب، جغرافية العمران، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1976، ص 48
- (2) بدت الآثار الإيجابية للخطوط الحديدية واضحة في المناطق التي مرت بها، وخصوصاً المدن الساحلية والموانئ، حيث ظهرت فيها فعاليات اقتصادية واجتماعية واضحة رفعت من مستوى المعيشة فيها.
- (3) البراوي، مرجع سابق، ص 37.
- (4) عباس، مرجع سابق، ص 26.
- (5) فتحي مصيلحي، تطور العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى، تجربة التعمير المصرية من 4000 ق.م إلى 2000م، المدينة المنورة، 1988م، ص 22.
- (6) كذلك كان لكل قرية تقاليدتها التي تحكم حياتها بحيث لا تتأثر القرية بما يحدث خارجها وكانت علاقتها بالحكومة المركزية من خلال الضرائب التي تدفعها وبما تفرضه عليها السلطة المركزية من أعباء العمال بالسخرة.
- عباس، مرجع سابق، ص 2.
- (7) البراوي، مرجع سابق، ص 27.

اختلف أثر الخطوط الحديدية العمراني في مصر باختلاف طبيعة المدينة ن فسها، وبأسبقية دخول الخط الحديدي إليها قبل غيرها، بالإضافة إلى أن الظروف العامة كانت في تلك الفترة تتجه نحو التطور، ويرجع ذلك إلى ازدياد أعداد المستثمرين الأجانب الوافدين لمصر واشتغالهم في عمليات التطوير، وكذلك اتجاه بعض الحكام نحو التشبه بالغرب مثل الخديو ي سعيد وإسماعيل اللذان عنيا بتنظيم الأحياء والمدن كي تصبح كمثلثاتها الغربية⁽¹⁾، ومما تجدر الإشارة إليه أن تطور بعض المدن ارتبط بدخول الخطوط الحديدية إليها⁽²⁾، كمدنيتي الإسكندرية والقاهرة، فإ إنشاء خط الإسكندرية- القاهرة يعد أحد العوامل المهمة في تطور المد ينتين ونموهما، واتساع التأثير المتبادل بينهما، فلقد سهل السفر من وإلى مدينة الإسكندرية، مشجعاً الانتقال منها وإليها والإقامة فيها مادام التنقل بينها وبين القاهرة والمدن الرئيسية الواقعة على الخط الحديدي أصبح ميسوراً لا يستغرق وقتاً طويلاً⁽³⁾.

ومن خلال البحث وُجدَ أن الخطوط الحديدية لعبت دوراً بارزاً في توجيه إنشاء المصالح الحكومية بالقرب منها، وفي تغيير عواصم المراكز والمديريات، ويشير : المؤرخ الجغرافي محمد رمزي إلى أن "دواوين الأقسام والمراكز ودور سكن الموظفين كانت غير مستقرة إلى أن أنشئت الخطوط الحديدية"، وأقيمت المحطات بالقرب من مساكن البلاد والقرى، حينئذ رأت الحكومة أن قرب مقر المركز من محطات الخطوط الحديدية، يساعد على سهولة إنجاز الأعمال، ويريح الأهالي والموظفين في تنقلاتهم، ولهذه الأسباب ومراعاة للمصلحة العامة

(1) مع مجيء محمد علي بدأت المفاهيم السياسية في التغير، بالخروج عن النمط المعتاد، ومع انتقال الحكم إلى المدينة، تحولت المدينة إلى مقر للحكم، فيها قصر الحاكم والدواوين، وفيما بعد حدث التطور في إحداث إضافات متنوعة تتواءم مع المستجدات، التي اتضحت بظهور العديد من الأنماط المعمارية، فمحمد علي تنقل بين القلعة وقصري الأزبكية وأثر النبي، وقصر شبرا بينما تنقل عباس حلمي الأول بين القلعة وقصريه بالحلمية والعباسية، وتنقل سعيد باشا بين قصوره والقلعة، ليستقر مقر الحكم في عهد الخديوي إسماعيل في قصر عابدين الذي شيد على طراز عصر النهضة الفرنسي المستحدث ليواكب اتجاهه نحو تغريب مصر وتحويلها إلى النمط الغربي، وهكذا كان لتطور فن العمارة علاقة وطيدة بالسياسة لكونها شاهداً وسجلاً للعديد من الأحداث السياسية التي مرت عليها، أو حدثت في المنشأ المعماري، أو تركت أثر الرمزية السياسية، حيث جسدت العمارة قوة الدولة وتوجهاتها السياسية. وتتمثل هذه الرمزية في عدد من التعبيرات المعمارية، يحمل بعضها مضموناً حضارياً، وحمل بعضها الآخر مضموناً سلطوياً سياسياً، ويجمع بينهما بعض العماثر ذات التعبيرات المتعددة. من مقر الحكم القلعة إلى القصور، كمقار جديدة للحكم في مصر، كذلك انعكست العلاقة الفكرية بين السياسة والعمارة، في صور متعددة عند التحول من نمط إلى نمط بتغير السلطة- والشخصية الجديدة. خالد عزب، العمارة والسلطة، كتب الكترونية.

(2) حمدي، مرجع سابق، ص 78.

(3) نبيل عبد الحميد سيد أحمد، الأجانب وأثرهم في تطوير مدينة الإسكندرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، الموسم الثقافي 1978-1983م، ص 249-250؛ انظر ملحق رقم 18 (التوسع المعماري لمديرتي القاهرة والإسكندرية).

ولزيادة الرفاهية والعمران كانت نظارة الداخلية تضطر إلى الموافقة على "نقل دواوين الأقسام والمراكز من جهة إلى أخرى" ⁽¹⁾.

ويظهر تأثير الخطوط الحديدية جلياً في اختيار المراكز الجديدة في الوجهين البحري والقبلي. الوجه البحري : كمنية القمح إحدى قرى العزيزية التابعة لمديرية الشرقية، التي اختيرت كقاعدة إدارية للمركز لموقعها المتوسط بين بلاد المركز ووجودها كملتقى أو نقطة تقاطع عدة طرق برية للنقل البري والخطوط الحديدية بعد صدور أمر عام 1875م بنقل الديوان والمصالح الحكومية الأخرى من العزيزية إلى كمنية القمح وسمى المركز بها من تلك العام ⁽²⁾.

كما نقل ديوان الإبراهيمية إلى كفر صقر ⁽³⁾، ونقل ديوان مركز بسيون في 1871م إلى كفر الزيات لوجود محطة الخطوط الحديدية فيها، وفي عام 1882م تم نقل مركز سمنود إلى المحلة الكبرى للسبب نفسه، وفي مديرية البحيرة صدر القرار بنقل إدارة الديوان لبعدها عن محطة الخطوط الحديدية إلى إيتاي البارود عام 1884م لوجود محطة الخطوط الحديدية فيها ⁽⁴⁾ وأيضاً تم نقل ديوان المركز من النجيلة لبعدها عن محطة الخطوط الحديدية إلى كوم حمادة وذلك عام 1902م لامتلاك الأخيرة محطة الخطوط الحديدية، أما في مديرية المنوفية فقد تم نقل ديوان المركز من مليج إلى شبين اللثوم وذلك عام 1884م لوجود محطة الخطوط الحديدية فيها ⁽⁵⁾. ويورد محمد رمزي ⁽⁶⁾ في كتابه القاموس الجغرافي للبلاد المصرية بأنه تم تعديل مركز آخر وهو سبك الضحاك فقد ألغى هذا المركز لعدم وجود محطة الخطوط الحديدية فيه واستبدلت به منطقة قويسنا لوقوعها على محطة الخطوط الحديدية مما يسهل المواصلات بينها وبين البلاد المجاورة لها ⁽⁷⁾.

وأخيراً فإنه تم نقل ديوان مركز محلة منوف إلى طنطا مديرية الغربية لوجود محطة الخطوط الحديدية، وهكذا تم نقل دواوين مديرية الشرقية بعد صدور قرارات بين عامي 1884-

(1) محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى عام 1945، القسم الثاني، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1954-1955، ج1، ص 16.

(2) دياب، مرجع سابق، ص 232

(3) رمزي، المرجع السابق، ج1، ص 25-91

(4) رمزي، المرجع نفسه، ص 22. انظر ملحق رقم 19

(5) رمزي، المرجع نفسه، ص 18-21

(6) محمد رمزي (1871 - 1945 م) محمد بن عثمان رمزي، عالم بتقويم البلدان والآثار، ولد بالمنصورة في 17 تشرين الأول، وتعلم بها وتوفي في القاهرة، تاركاً مجموعة من المؤلفات.

(7) الجوهري، مرجع سابق، ص 343

1896م، إلى مناطق قريبة من محطات الخطوط الحديدية، كنقل العلاقة إلى هيهيا، ونقل مركز القنات إلى محطة الزقازيق⁽¹⁾، ونقل ديوان مركز منية سمنود إلى أجا، و ديوان مدينة العلاقة لبعدها عن محطة سكة الحديد إلى بلدة هيهيا لوقوعها على سكك حديد بين المنصورة وميت غمر، كما أنشئ مركز بيلا عام 1871م وجعل مقره في طلخا لوجود محطة الخطوط الحديدية بها⁽²⁾، ونقل ديوان الحرائية الذي يضم ديوان مركز شبرا، في مديرية القليوبية، و نقل إلى نوى عام 1884م حيث صدر قرار بتسميته مركز نوى عام 1896م⁽³⁾.

هذا ولم تقتصر هذه التعديلات على الوجه البحري، بل وصلت إلى المراكز الإدارية في الوجه القبلي، ففي مناطق الوجه القبلي، نقلت دواوين بعض مناطق الريف إلى مناطق أخرى لوجود محطات الخطوط الحديدية فيها، لما يؤمنه وجود المحطة من سرعة في النقل والاتصال، وبخاصة بعد دخول التلغراف إلى المحطات، ففي مديرية الجيزة تم نقل ديوان مركز أوسيم إلى أمبابة عام 1884م لوجود محطة الخطوط الحديدية فيها، وفي 9 آب عام 1898م نقل الديوان من أطفح لوقوعها في الجزء الجنوبي من المديرية وبعدها عن محطة الخطوط الحديدية، كما تم نقل ديوان مركز البدرشين وتم اختيار منطقة العياط بدلاً منه بسبب وجود محطة الخطوط الحديدية فيها⁽⁴⁾ وبالنسبة لمديرية الفيوم فقد تم نقل مركز ديوان زاوية المصلوب عام 1884م لبعدها عن محطة الخطوط الحديدية إلى منطقة الواسطي⁽⁵⁾، وفي مديرية المنيا نقل مركز ديوان أبوقرقاص إلى محطة الفكرية عام 1897م⁽⁶⁾.

وأخيراً مديرية جرجا نقل مركز برديس لبعده عن الخطوط الحديدية إلى البلينا لوقوعها على محطة الخطوط الحديدية⁽⁷⁾، وعلى ذلك نلاحظ صدور قرارات في تلك الفترة تناولت تعديل المراكز الإدارية حسب قربها من المحطات الحديدية، مما ساعد في تنشيط وتطوير الخدمات الإدارية، لسهولة الوصول إلى مراكز الحكم والإدارة من المناطق كافة، وبهذا تكون الخطوط الحديدية أسهمت في خلق نشاطات اقتصادية في مواقع جديدة بعد أن حولتها إلى مراكز إدارية،

(1) رمزي، المرجع السابق، ج1، ص 23.

(2) رمزي، المرجع السابق، ج2، ص 10-11

(3) رمزي، المرجع السابق، ج1، ص 20.

(4) رمزي، المرجع السابق، ج3، صص 8-9

(5) رمزي، المرجع نفسه، ج3، ص 174

(6) رمزي، المرجع نفسه، ج3، ص 226

(7) رمزي، المرجع السابق، ج4، ص 19

حيث غلب على المنشآت التي أقيمت بالقرب من محطات الخطوط الحديدية طابع المؤسسات الحكومية، مثل المحاكم ومكاتب البريد وديوان المركز⁽¹⁾.

ظهور مدن الواصلات : أدى مد شبكة الخطوط الحديدية الرئيسة وتدعيمها بشبكة من الخطوط الحديدية الضيقة بالإضافة إلى خطوط الشركات الصناعية والتجارية وغيرها، إلى استحواذ بعض المدن على مواقع متميزة، كنقاط التقاء لهذه التفرعات، ومراكز لربط أنحاء البلاد، وتعد مدينة طنطا من أهـ م مدن المواصلات لموقعها المتميز، فقد ربطتها الخطوط الحديدية بجميع مناطق القطر بإنشاء خط طنطا القاهرة الإسكندرية عام 1854م، جعلها على اتصال دائم بالعاصمة وبميناء مصر الأول، مما ساعد على ازدياد الحركة منها وإليها باعتبارها عقدة مواصلات حديدية مهمة بين القاهرة والإسكندرية، فتفرعت منها خطوط حديدية ربطتها بمحلة روح عام 1857م وسمنود في عام 1859م وشبين الكوم عام 1866م، بالإضافة لمحلة منوف ومحلة مرحوم، وبالتالي كان لهذه الخطوط أثرها على انتعاش هذه المراكز الصغيرة لربطها بالمدن والمحافظات من حولها، مما ساعد على انتعاش الحياة الاقتصادية والاجتماعية فيها، وفيما بعد عام 1869م ربطت مدينة طنطا بخط حديدي بدمياط، فأصبحت طنطا نقطة التقاء بين الموانئ الشمالية والعاصمة والمحافظات المجاورة⁽²⁾، وقد انعكست أهمية طنطا على الاهتمام بتخطيطها، فوسعت بعض أزقتها، واستعيضت شوارعها القديمة المتعرجة، بشوارع مستقيمة، مما أثر في تطور حركة العمران، حتى إنه يمكن القول بأن فترة النمو الحقيقية للمدينة لم تبدأ إلا مع ظهور الخطوط الحديدية فيها⁽³⁾، وكذلك استفادت مدينة المنصورة من مرور الخط الحديدي منها إلى الزقازيق عن طريق أبو كبير والسنبلاوين عام 1865م، ومرور خط آخر يصل بينها وبين طنطا عن طريق طلخا 1869م، وثالث يربط بينها وبين دمياط ومنها إلى المحلة الكبرى عام 1913م بالإضافة إلى الخطوط الحديدية الضيقة كخط المنصورة /القناطر الخيرية والذي يمر بينها وميت غمر وخط المنصورة / ميت فارس والمنصورة /كفر صقر، والمنصورة / دمياط والمنصورة /المطرية، أدت شبكة الخطوط المتفرعة من المنصورة إلى

(1) إسماعيل، مرجع سابق، ص 9.

(2) أثر الخط الحديدي الرئيسي و الخطوط الفرعية على مدينة طنطا وبدأت الأنظار تتجه إلى موقع مدينة طنطا المركزي في دلتا النيل وسهولة الوصول منها إلى المدن الأخرى وتفرعت الخطوط الحديدية إلى مختلف الجهات فمد منها خط المحلة الكبرى نتيجة لزيادة الأهمية التجارية والصناعية ثم مد هذا الخط بعد ذلك إلى سمنود ثم إلى مدينة دمياط في عام 1859، ملحق رقم 20.

حمدي، مرجع سابق، ص 80.

(3) مبارك، مصدر سابق، ص 47

تقوية علاقاتها بمدن الوجه البحري، والموانئ الرئيسية، ومدن الوجه القبلي عن طريق القاهرة، وبهذا تكون الخطوط الحديدية قد ساعدت على تقوية علاقات طنطا بمدن المديرية نفسها ومراكزها وقراها، مما أضاف إليها أهمية تجارية كبيرة ⁽¹⁾ بعد أن تدفق إليها الأعيان والتجار الأجانب، وأقاموا فيها محالَج ومصانع وورشاً مختلفة ⁽²⁾، فأصبحت المدينة مركزاً هاماً لتجارة لتجارة القطن ⁽³⁾، وكان لمرور الخطوط الحديدية في مدينتي المنصورة والزقازيق أثره بتغيير النمط العمراني فيهما، وذلك بظهور طراز لمبان جديدة، وبذلك عدت مدينة الزقازيق عقدة مواصلات، لتفرغ الخط الحديدي منها إلى بنها عام 1860م والسويس 1868م ⁽⁴⁾ ليصل المنصورة عام 1865م، هذا بالإضافة للخطوط الحديدية الضيقة التي ربطتها بباجا وطنطا عن طريق زفتي وميت سمنود على فرع دمياط ودير بنجم، كذلك عدت دمنهور مدينة مواصلات بعد أن تفرع عنها خطوط حديدية ربطتها بالقبارى عام 1864م وخط دمنهور / كفر الزيات 1865م بالإضافة للخط الرئيس القاهرة / الإسكندرية 1854م الذي ربطها بجميع المحطات الواقعة على هذا الخط والخطوط الأخرى المتفرعة منه وبالتالي سهل الاتصال بينها وبين مدن الصعيد، وجاءت الخطوط الحديدية الضيقة لتدعيم هذه الشبكة بربطها بالمناطق والمراكز والقرى داخل المديرية نفسها مثل خط دمنهور / الدلنجات عام 1898م ودمنهور / حفص في نفس العام 1898م ⁽⁵⁾، وكان لهذه الخطوط أثر كبير في نشاط مدينة دمنهور وجع لها مركزاً زراعياً مهماً في البحيرة والاهتمام بتخطيطها الداخلي، مما سارع في تحررها من قيود المدن الكبيرة ⁽⁶⁾، كذلك عدت مدينة بنها نموذجاً لمدن المواصلات بعد أن ربطت بالقاهرة بالإسكندرية عام 1854م بخط حديدي، ومنها امتد خط الزقازيق 1860م ليصل لميت بره وهي منطقة زراعية خصبة 1861م وفيما بعد اتصلت بنها بخط حديدي بمدن قناة السويس عام 1868م، بالإضافة لمجموعة خطوط أخرى ربطتها بجميع المديریات الأخرى، والجدول الآتي يوضح نشاط مدن

(1) عباس، مرجع سابق، ص 176

(2) وفيما بعد مقراً لحكمة محتلطة، هذا بالإضافة إلى أن المنصورة كانت أول مدينة في مصر بعد الإسكندرية والقاهرة أنشئ فيها مجلس بلدي وكان ذلك في عام 1881م، بير، مرجع سابق، ص 283-284

(3) بركات، مرجع سابق، ص 27

(4) كما ساهم خط الزقازيق / السويس في زيادة نمو الزقازيق بعد افتتاح قناة السويس وربطها بخطوط القرى ومراكز مديرية الشرقية نفسها كشبلنجة والشبانان ومنية القمح والعرين والمديریات الأخرى أيضاً كونها مركزاً تجارياً مهماً للقطن.

مبارك، مصدر سابق، ج 12، ص 115، ص 127 .

(5) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1912م، ص 210

(6) بيير، مرجع سابق، ص 283

المواصلات وزيادة الحركة منها وإليها، ويصور حركة المسافرين بالخطوط الحديدية الحكومية في الفترة من 1910-1915م ولا بد أن نضع في الاعتبار أن حجم السكان في مصر، كان يبلغ حوالي أحد عشر مليوناً وزاد حتى نهاية الفترة اثنا عشر مليوناً وخمسين ألف نسمة⁽¹⁾.

العاصمة	المغادرون	الواصلون
القاهرة	11095.000	12159.000
بنها	1737.000	1732.000
دمنهور	2375.000	2402.000
المنصورة	2275.000	2318.000
الجيزة	992.000	873.000
بني سويف	1764.000	1742.000
سوهاج	829.000	862.000
أسوان	341.000	309.000
بور سعيد	539.000	560.000
دمياط	365.000	362.000
الإسكندرية	3559.000	3793.000
طنطا	6761.000	6708.000
الزقازيق	2765.000	2785.000
شبين الكوم	1211.000	1178.000
الفيوم	1379.000	132.000
أسيوط	141.000	143.000
المنيا	1372.000	1302.000
الإسماعيلية	399.000	409.000
السويس	5689.000	754.000 ⁽²⁾

يلاحظ من خلال الجدول السابق أن القاهرة أكثر المدن كثافة في حركة المسافرين، حيث بلغ عدد المغادرين منها أحد عشر مليوناً وخمسة وتسعين ألف بينما بلغ عدد القادمين إليها اثني

(1) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1919م، ص 8؛ لهيئة، مرجع سابق، ص 435.

(2) لهيئة، مرجع سابق، ص 435.

عشر مليون ومائتي وتسعة وخمسين ألفاً أي أن نسبة القادمين إليها أكثر وربما يرجع ذلك لأهمية القاهرة الإدارية والتجارية ومكانتها كم منطقة جذب كبرى وثاني هذه العواصم كثافة في حركتها النقل بالخطوط الحديدية هي طنطا فعدد المغادرين متساوٍ إلى حد كبير لعدد القادمين إليها وربما تعزى هذه الزيادة إلى الاحتفال بمولد السيد البدوي⁽¹⁾، الذي يزداد عدد زائريه عاماً بعد عام. وتأتي مدينة الإسكندرية في المركز الثالث لموقعها السياحي وأهميتها الترفيهية والترفيهية، وتتساوى مع باقي العواصم البحرية تقريباً الزقازيق والمنصورة ودمهور، والملاحظ هنا أن درجة نمو المدن القريبة من المدن الكبرى كالقاهرة والإسكندرية تكون أقل من نمو المدن التي يسمح لها موقعها بالانفصال عنها.

أما العواصم القبلية فتتساوى في عدد المسافرين منها وإليها، كبنى سويف والمنيا وأسيوط والفيوم.

أما بالنسبة لمدينة القناة، فيلاحظ أن عدد المغادرين لمدينة السويس يبلغ خمسة ملايين ونصف المليون تقريباً بينما يبلغ عدد الوافدين إليها 754 ألفاً، وربما يعزى هذا الفارق الضخم، لكونها مدينة بحرية.

كذلك نحت الخطوط الحديدية الفرص لبعض المراكز كي تصبح محاور ونقاط التقاء للخطوط الحديدية كمركز أبو كبير شرقية والذي خرجت منه خطوط المواصلات لتربطه بفاقوس والصالحية عام 1865م وهناك خط المنصورة / الزقازيق الذي يمر بـ (أبو كبير)⁽²⁾ وأيضاً خط حديدي صغير بين أبو كبير /الصالحية عن طريق أكباد، بالإضافة لبعض التفرعات الضيقة من أبو كبير إلى مينة القمح عن طريق أبو حماد وبلبيس⁽³⁾.

والملاحظ أن مراكز النقل بالخطوط الحديدية تركزت في مدن الوجه البحري دون القبلي، لكون الوجه البحري مركزاً لمدينة القاهرة والإسكندرية والسويس، أو لاتخاذ شكلاً عرضياً ممتد الأطراف مما يسمح بوجود مدن المواصلات، بينما يتخذ الوجه القبلي الشكل الطولي بخط حديدي واحد من القاهرة إلى أسوان، وتكمن أهميته لوصله شمال القطر المصري

(1) تبعد طنطا عن القاهرة نحو ساعة ونصف ساعة بالقطار وهي خامس أكبر مدينة في مصر، وتستضيف المولد الأكبر حجماً ووقفاً ومولد "السيد البدوي" في مدينة طنطا هو الأشهر، وحتى إن العديد من الأدلة السياحية تفرد له صفحات عدة جنباً إلى جنب مع أبرز مواقع الجذب السياحي في مصر.

(2) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1912م، ص 210

(3) والجدير بالذكر أنه انتفع بهذا الخط في الحرب العالمية الأولى ووضحت أهميته أيضاً كمرحلة من المواصلات للقنطرة ثم إلى ميدان فلسطين.

حسونة، مرجع سابق، ص 215

بجنوبه، مما أعطى مدن الوجه القبلي التي تشكل نقط مرور للخطوط الحديدية موقعا متميزا، كمدينة أسيوط التي كانت حظيت بموقع متوسط بالنسبة لخطوط الخطوط الحديدية فأصبحت مركزا لصيانة الخطوط وتحويلها لكونها تقع في نهاية الخط المزدوج من القاهرة وإليها وبداية الخط المفرد منها لأسوان ⁽¹⁾، كذلك ارتبط ازدهار منطقة العياط بوصول الخط الحديدي إليها وانتقال النشاط الإداري إليها فيما بعد لتصبح مركزا لتجمع الخطوط الحديدية المتجهة للوجه القبلي، بعد القاهرة لكونها عقدة لتوقف القطارات، وقد أدت هذه الحركة اليومية للقطارات إلى نمو هذا المركز بشريا واقتصادا لكونه نقطة جذب لوجوده على مفترق الطرق ولا تصا له بالمناطق المجاورة بسهولة.

كذلك تأثرت بعض المراكز لافتقارها للخطوط الحديدية التي تربطها بالعمران كمركز الدر في صعيد مصر " أسوان لبعده عن القاهرة، مما شجع أهله على مغادرته، والهجرة منه إلى المراكز الأكثر حيوية ⁽²⁾.

دور الخطوط الحديدية في نشأة الضواحي وتعديل وظائفها: بعد أن خلقت الخطوط الحديدية مراكز جديدة لتجمع السكان ⁽³⁾، فوجود المحطات الصغيرة والكبيرة لتزويد القطارات بالوقود أوجب تعيين عمال وموظفين لإدارة هذه الأعمال، وهذا ما ساعد على وجود تجمع بشري ما لبث أن أصبح كبيرا ⁽⁴⁾، لذلك حرصت إدارة الخطوط الحديدية على المرور خارج القرى الصغيرة لتساعد على نموها وإنمائها، لقربها من مناطق مجاورة ذات إنتاج مهم، وذلك بإنشاء مجموعة من المراكز والمحطات الصغيرة المزودة بمخازن لتخزين البضائع ونقلها، والعمل على ازدواجية الخط فيها، لربطها ببعضها بعضا، وربطها بالمدن، وهذا شجع على امتداد السكنى خارج المدن ونشوء ضواحي جديدة سهل الوصول إليها، لاتصالها بضواحي أخرى بواسطة الخطوط الحديدية، **كضاحية حلوان** فبعد إنشاء إحدى الشركات الخاصة لخط حديدي يصلها بالعاصمة، ازداد معدل الركاب على هذا الخط، وبالتالي الإقبال على سكنى هذه الضاحية، فبعد أن كانت قبل دخول الخط الحديدي إليها بلدة صغيرة تحتوي على نحو 60 منزلا، وفيما بعد، أدى دخول الخط الحديدي إليها زيادة حجمها بالتوسع العمراني خارج حدودها القديمة، لتصل نسبة

(1) حافظ، مرجع سابق، ص 210

(2) السيد صبري، تحليل نتائج التعداد في مصر، المطبعة الأميرية ببولاق، 1935، ص 210

(3) كرد علي، مرجع سابق، ج 1، ص 73

(4) أوين، مرجع سابق، ص 195؛ وأنظر، ابراهيم أحمد رزقانة، الجغرافية البشرية لحوض النيل، المطبعة النموذجية الخلمية الجديدة، القاهرة، دت، ص 371

الزيادة عام 1898م إلى 650 منزلاً، لتصل إلى 1600 منزل في عام 1905م⁽¹⁾، وقد بدأ اتجاها العمران في حلوان بالجهة الشرقية للمحطة، فشيدت الشركة المسؤولة عن إدارة الخط، الفنادق والمباني الترفيهية ووسائل الخدمات الأخرى، ونتيجة لازدياد الكثافة السكانية فيها، بدأ اتجاه العمران نحو الجهة الغربية التي كانت منعزلة تماماً، حيث بدأت الشركة بتركيب أعمدة النور لترغيب الأهالي على السكنى بها⁽²⁾ ونظراً لزيادة الإقبال على السكن في ضاحية حلوان، زيد عدد رحلات القطارات إليها، وبهذا تكون حلوان قد سجلت أعلى درجات التأثير بالخطوط الحديدية، التي جعلتها امتداداً عمرانياً للقاهرة ومنطقة نزهة وترفيه ومنطقة استشفاء عامة المدينة ومنطقة صناعية أيضاً وأسهم في نمو الصناعة على جانبي الخط، كما زاد من أهمية حلوان كمدينة صناعية ومشتى عالمي.

كذلك ساهم خط القاهرة/ حلوان أيضاً في نمو وتطور ضاحية المعادي التي تم تنظيمها وفق منهاج جديد يتناسب مع التطور العام، وكان لشركة "سكة حديد حلوان" دور كبير في العمل على تخطيط هذه المدينة، وتجهيزها بكل وسائل الراحة، مما زاد في الإقبال على شراء الأراضي فيها، وأصبحت مأهولة، كذلك نمت ضاحية المطرية لامتداد الخط الحديدي⁽³⁾، إليها من كوبري الليمون عام 1889م⁽⁴⁾.

كما تم إنشاء محطات ماري جرجس ومحطة المدابغ وربطت محطة البساتين بطرة، ثم مد خط من محطة السيدة زينب ومحطة المواصلات ماراً بعين الصيرة، وصولاً إلى مخزن سلخانة القاهرة⁽⁵⁾، إن امتداد الخط الحديدي إلى أسوان أدى إلى نشاط الأحياء الواقعة على طرفي الخط مثل باب اللوق، وانتشار المنازل والقصور على طول الطريق من القاهرة لحلوان⁽⁶⁾، ولقد

(1) G. Lloyd, Egypt Since Cromer, Op, Cit., p233.,

(2) والجدير بالذكر أن الشركات الخاصة بالخطوط الحديدية الضيقة كانت سباقة في إنارة المدن بالنور الكهربائي وذلك مثلما حدث مع شركات سكة حديد الفيوم بمدينة الفيوم

(3) ونظراً لأهمية هذا الخط عملت مصلحة الخطوط الحديدية على ازدواجه عام 1892م، بدءاً بالمنطقة الواقعة بين الدمرداش والزيتون، ثم من كوبري الليمون إلى الدمرداش، وأخيراً تم ازدواج منطقة الزيتون حتى عين شمس عام 1916م.

فؤاد فرج، المدن المصرية وتطوراتها مع العصور، القاهرة، مطبعة المعارف، مصر، 1943م، ص 145

(4) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1912م

(5) فرج، المرجع السابق، ص 145.

(6) وعندما قدم ساكني القصور الواقعة على خط حلوان - فما بين اللوق والمواردي - الشكاوى من القلق الناشئ عن سير القطارات ليلاً ونهاراً، رأت المصلحة أن تنقل الخط إلى محط المنشية ليسير منها رأساً إلى حلوان فساد التوقع في ذلك الوقت أن تصبح المنشية ذات أهمية، خاصة بسبب حركة الانتقال بين القاهرة وحلوان، المؤيد 26 نوفمبر 1913م، وبدأ هذا الخط بمد سبعة كيلومترات عند حمامات القبة بعد أن مد ثلاثة كيلو مترات عام 1888م وفي عام 1892م امتدت

ساعد انتشار الخطوط الحديدية الفرعية على انتشار العمران على طول الخط الحديدي، وكان التباعد العمراني يزداد كلما ابتعدنا عن محطات الخطوط الحديدية⁽¹⁾.
كذلك تطورت ضاحية بولاق بفضل وجود محطة بولاق فيها كونها بداية لخط وجه قبلي، قبل بناء كوبري إمبابة، وكان الربط بين الجهتين يتم عن طريق معدية بين إمبابة وبولاق⁽²⁾.
أما بالنسبة لمنطقة الرمل فيورد الأمير عمر طوسون في كتابه يوم 11 يولية عام 1882 " ولما كثرت الإفرنج والأغراب في الإسكندرية واستحوذوا على الكثير من الفضاء ... رغبوا في سكنى الرمل -وهي قرية بين الإسكندرية وأبي قير- وأكثروا من شراء الأملاك " وبعد قراءة مفصلة للكتاب يتضح أن الخط الحديدي الذي يربط الثكنة العسكرية بالإسكندرية ساهم في النمو المبكر لضاحية الرمل⁽³⁾ بوصوله إليها عام 1863م⁽⁴⁾ وبخاصة بعد أن تمت كهربته عام 1904م، وبالتالي نمو مدينة الإسكندرية إلى اتجاه الشرق والتحامها بقرى منطقة الرمل المتفرقة⁽⁵⁾.

كذلك أكد دخول الخطوط الحديدية أهمية ضاحية إمبابة التي اخترقها خط رئيسي واحد من الجنوب إلى الشمال، والذي يعد أحد أهم الخطوط الحديدية التي أسهمت في ربط الوجهين البحري والقبلي حيث يلتقي شمالاً بخط إيتاي البارود⁽⁶⁾، الذي يربط مدن الدلتا وخاصة مدينة الإسكندرية، ليلتقي جنوباً بخط قبلي لتصبح إمبابة أول محطة لخط الصعيد، واعتبرت عقدة

المواصلة إلى القلج على بعد تسعة عشر كيلو متراً من محطة كوبري الليمون ، وأخيراً مد خط حديدي من القلج إلى شبين القناطر عام 1911م.

فرج ، المرجع السابق، ص 149.

(1) أمين، مرجع سابق، ص 6

(2) عطيات عبد القادر، جغرافية العمران، دراسة موضوعية تطبيقية، دار المعارف، القاهرة، 1964م، ص 203

(3) فقد كانت قبل مد الخط الحديدي إليها عبارة عن منطقة صحراوية قاحلة، فأصبحت بعد مد الخط الحديدي من أهم ضواحي الإسكندرية، وأدت زيادة العمران فيها إلى ربطها بمدينة الإسكندرية .

سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 237

(4) أسست في 16 أبريل 1862 " شركة مساهمة " برأسمال قدره 12000 جنيه لإنجاز مشروع توسع الخط وافتتح في 8

يناير 1863 بين ضاحية الرمل ومحطة بولكلي، المحطات التي يمر عليها الخط هي - الرمل - غبريال - السوق -

الظاهرية - سيدي جابر. السروجي وآخرون، مرجع سابق، ص 384، ولزيد من التفاصيل انظر الفصل الثاني

(5) جمال الدين الشبال، الإسكندرية، طبوغرافية المدينة، تطورها منذ أقدم العصور إلى الوقت الحاضر، دار المعارف، القاهرة،

1955، ص 255

(6) الجدير بالذكر أن إيتاي البارود كانت بلدة صغيرة مغمورة حتى أصبحت من أملاك الخديوي إسماعيل، عني بها ابنه

حسين باشا، فاهتم بها وأنشأ فيها محطة خطوط حديدية، مما أدى إلى توسعها وازدهارها، واعتمد عليها في نقل البضائع من ميناء الإسكندرية إلى جنوب البلاد.

أمين، مرجع سابق، ص 293

للخطوط الحديدية لموقعها، ومركز تجاري هام، ومما زاد من أهميتها امتلاكها منفذاً على النيل، وكان للخط دوراً هاماً في ربط مراكز ونواحي المنطقة بعضها ببعض، فقد ربط خط إمبابة نواحي بشتيل، والكوم الأحمر، وأوسيم وغيرها، وربط إمبابة بالقرى المجاورة مثل كفر الشوام وغيرها⁽¹⁾.

أدى امتداد الخطوط الحديدية في المدن المصرية إلى نشاط مدن كانت منعزلة قبل وصول الخط الحديدي إليها كالسويس⁽²⁾، حيث كان لهذا الخط الفضل في زيادة الاستيطان والنمو العمراني في اتجاه الشمال، فقد أدى وصوله إلى قرية الجناين إلى ازدهاره واعتماد السويس عليها في سد احتياجاتها الزراعية، وبعد مد خط الإسماعيلية، نشطت الحركة العمرانية فيها فالتسعت، وأنشئ فيها عدد من الفنادق والحدائق، لسهولة الاتصال بين جنوبها وشمالها⁽³⁾. وقد أنشئ خط حديدي آخر يربط السويس بالدلتا وهو خط الزقازيق بطول 76 كيلو متر إلى الإسماعيلية مخترباً وادي الطوميلات، وفيما بعد أنشئت وصلة أخرى طولها 88 كيلومتراً على بعد أربعة كيلو مترات من الإسماعيلية إلى نفيشة ثم اتجهت جنوباً إلى السويس وأنشئ مثلث نفيشة 1870م وعن طريق هذا المثلث أصبح من السهل تحويل قطارات البضائع بين الزقازيق والسويس دون الحاجة إلى دخولها محطة الإسماعيلية⁽⁴⁾، وقد أدى هذا الخط لتعمير المنطقة الواقعة بين الإسماعيلية والزقازيق لتوفر المياه فيها وكان هذا الخط يمر بمناطق أبو حماد والتل الكبير ونفيشة والسرايوم وفايد وجنيفة والشلوفة إلى أن يصل للسويس مما أدى لانتشار العمران وازداد اجتذاب المنطقة للسكان نظراً لتيسر وسائل السفر بينها وبين مختلف المدن الأخرى⁽⁵⁾.

أما بالنسبة لمدينة بورسعيد فهي تدين بوجودها لحفر قناة السويس، نشأت بورسعيد عام 1859م ومد الخط الحديدي الضيق إليها عام 1893م، فاستبدلت المصلحة بعد أن تسلمت

(1) مصيلحي، مرجع سابق، ص 207. 371

(2) بلدة صغيرة منعزلة لمجدبة لقلّة المياه تلجأ لشراء المياه من بعض الجهات البعيدة بواسطة وسائل النقل التقليدية، ربطها الخط الحديدي بالقاهرة عام 1858 سهل عليها نقل المياه بكميات وفيرة حتى إنشاء الترعة العذبة في الإسماعيلية.

محمد أمين فكري، جغرافية مصر ويليها السودان، مطبعة وادي النيل المصرية، 1879 م، ص 155

(3) ورغم أن خط القاهرة / السويس أبطل استخدامه بعد واحد وعشرين عاماً في 1879م إلا أن الظروف حتمت إعادة تشغيله فيما بعد عام 1930م.

رزقانة، مرجع سابق، ص 375.

(4) أمين جمعة، الخطوط الحديدية حول قناة السويس بمناسبة قرار تأميمها، مجلة الخطوط الحديدية، جمهورية مصر، 1956م، ص 5.

(5) Frederic courtland penfield, Present- day- Egypt, London, 1911, p. 123.

قضبانه الضيقة بعريضة عام 1904م، أدى افتتاح القناة إلى انفتاح بور سعيد بحرياً على موانئ العالم ، لكن الخط الحديدي ربطها بداخل البلاد فساهم ذلك في انتعاشها وسهولة الانتقال منها وإليها .

كذلك أظهرت الخطوط الحديدية وظائف بعض المدن، فمرور الخط الحديدي في بعض المدن ساهم في إظهار أو تعديل وظائفها، وأعطاهما سمة كمدن ذات صبغة تجارية، وأخرى ترفيهية أو مدن مصايف، حيث أعطى الخط الحديدي حلوان سمة المدن ذات الوظائف الترفيهية وبخاصة بعدما أولاهما الخديوي إسماعيل الكثير من الاهتمام، وابتنى بها قصراً عام 1873م، وبعد الكشف عن المياه الجسرية، ربطت حلوان بالقاهرة بخط حديدي، فتسابق أهل البلاد والأجانب لزيارتها فأصبحت حلوان منتزهاً عاماً للزوار من مختلف المناطق، ومشتى عالمي يفده السياح⁽¹⁾ .

عملت شركة سكة حديد حلوان على جذب الزوار لحلوان بشتى السبل، فأنشأت كازينو حلوان، وأحضرت أشهر مطربي مصر للعمل فيه، ووفرت قطارات لنقل الركاب في مواعيد بداية ونهاية هذه الحفلات، وشجعت الاستثمارات السياحية كبناء الفنادق وإعداد الملاهي والنوادي الرياضية والحدائق العامة والمسارح فزاد على أثر ذلك عدد زائري حلوان⁽²⁾، وأيضاً ساعد خط كوبري الليمون/المطرية على ارتياد حدائق المطرية وخاصة في المواسم كشم النسيم وغيرها⁽³⁾ .

وتميزت أيضاً مدينة " الإسكندرية " كمصيف فقد ساعد خط شركة حديد الرمل وسيدي جابر / رشيد 1876 وخط المعمورة /أبو قير في العام نفسه وتحويلة سيدي بشر 1897م على ازدهار ونشاط هذه الشواطئ كمصايف يرتادها الزوار والمصطافون من مناطق مختلفة، وبخاصة محطة الرمل التي أصبحت بفضل الخط الحديدي مصيف كبار العائلات والأثرياء، ولقد زادت المصلحة أعداد القطارات المتوجهة إلى هذه المناطق في فترات الصيف لتناسب أعداد الركاب المتزايدة⁽⁴⁾ .

تميزت بعض المدن بعد دخول الخطوط الحديدية إليها، بالوظيفة التجارية كمراكز للقطن، كالمنصورة والزقازيق، وأسيوط وازدادت علاقاتها التجارية مع السودان والوحدات .

(1) F. c. penfield, Op, Cit., p , 130.

(2) دياب، السياحة، مرجع سابق، ص 227

(3) الشيال، مرجع سابق، ص 258 .

(4) الشيال، المرجع السابق، ص 258.

وقد أسهمت الخطوط الحديدية أيضاً في استعادة بعض المدن لنشاطها بعد أن كانت تعيش مرحلة ركود تجاري كمدينة قنا الميناء النهري لتجارة الوجهين القبلي والبحري، لكونها النقطة الوحيدة الموصلة لميناء القصير، وقد أدى دخول الخط الحديدي إلى قنا شركة سكة حديد قنا/أسوان، إلى إعادتها إلى سابق عهدها، بعد أن ربطها الخط الحديدي بمدن الوادي والقاهرة عن طريق مدخلها الشمالي، ليمتد الخط جنوباً حتى الأقصر، ثم يبدأ الخط في الازدواج، لترتبط بمدن الجنوب حتى الشلال⁽¹⁾.

كذلك استعادت مدينة الإسكندرية أهميتها⁽²⁾ بعد مد خطوط فرعية للمي ناء والضواحي⁽³⁾، وربطها بالسويس 1858م وما أحدثه من أثر في تدفق تجارة المرور عليها⁽⁴⁾، كذلك ازدهرت مدينة السويس تجارياً بعد وصول الخط الحديدي إليها، فبعد أن ارتبط نشاطها بموسم الحج أصبحت مركزاً تجارياً بين مصر والهند والحجاز⁽⁵⁾، كذلك استعادت مدينة دمياط نشاطها بعد ربطها الخط الحديدي دمياط طنطا السنائية بين عامي 1863-1869م، بداخلية البلاد، ومرور خط دسوق زفتى، بطول ثلاثة وثمانين كيلو متراً، أنشئ عام 1865 ويلتقي بدمياط عند محلة روح، ليصل فرع دمياط بفرع رشيد⁽⁶⁾.

وهناك المدن التي ارتبط نشاطها بالخط الحديدي في مرحلة مبكرة كمدينة كفر الزيات ازدادت أهميتها بوصول الخط الحديدي القاهرة/ الإسكندرية إليها⁽⁷⁾، وخط الإسكندرية/الرشيد 1872م بالإضافة إلى الخطوط الحديدية المتفرعة منها إلى سيدي غازي وحوش عيسى 1900م وهذا أدى إلى نموها وتطورها⁽⁸⁾.

(1) F. c. penfield, Op, Cit., p130

(2) عانت مدينة الإسكندرية من انكماش الأهمية التجارية بسبب تحول الطريق التجارة من البحر المتوسط إلى طريق رأس الرجاء الصالح، وصعوبة اتصالها بداخل البلاد، رغم اهتمام محمد علي بها وإنشاء الترعة المحمودية إلا أن الإسكندرية ظلت تعاني من حالة ركود لا سيما عقب صدور فرمان 1841م وتحديد قوة مصر العسكرية مما كان له أثره في تأخر ترسانة الإسكندرية البحرية، وانتهى الأمر بإغلاقها.

(3) فرج، مرجع سابق، ص 103.

(4) إلا أن شق قناة السويس أفقد الإسكندرية تجارة المرور وحلت بور سعيد محلها. السروجي، مرجع سابق، ص 178

(5) حملت الخطوط الحديدية متاجر الهند والصين المشحونة إلى أوروبا إلى الإسكندرية تمهيداً لنقلها للخارج. فكري، مرجع سابق، ص 291.

(6) نقولا يوسف، تاريخ دمياط منذ أقدم العصور، مطبعة التحرير، القاهرة، 1959م، ص 261

(7) عبد الحكيم، وآخرون، مرجع سابق، ص 12.

(8) حسين كفافي، رؤية عصرية للمدينة الصناعية في مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1985م، ص 54.

وكذلك تحولت مدينة الزقازيق إلى عقدة مواصلات، بعد أن كانت معسكر لعمال الترحال الذين يعملون في الترع الصيفية شرق الدلتا، ومرور الخط الحديدي القاهرة الإسماعيلية منها، أدى إلى نموها وازدهارها⁽¹⁾.

كما كان للخطوط الحديدية دور أساسي في نمو مدينة قويسنا، كحاضرة للمنوفية بعد أن كانت مجرد تجمع سكاني صغير، وبفضل الخطوط الحديدية تحولت الحوامدية من قرية صغيرة إلى مدينة صناعية تشتهر بصناعة السكر⁽²⁾.

دور الخطوط الحديدية في تعمير المناطق الصحراوية والتوسع العمراني : كذلك أسهمت الخطوط الحديدية في تعمير مناطق صحراوية كانت تفتقد مظاهر العمران قبل وصول الخط الحديدي إليها كمنطقة واحات الصحراء الغربية⁽³⁾، أدى خط حديد الإسكندرية- مطروح، إلى انتعاش مناطق عدة منها العلمين والسلوم، وتعمير واحة الخارجة، والداخلية، والفرافرة التي كانت تعاني من تدهور اقتصادي بسبب عزلتها لانقطاع الصلة بينها وبين المدن الأخرى، ولكن وصول الخط الحديدي إليها 1904-1908م ربطها بمدن المواصلات، وساعد في تعميرها، واستصلاح أراضيها البور، فزادت تجارتها مع مدن الصعيد والسودان، مما شكل جذباً للاستثمار فيها وبالتالي ازدياد نسبة الأعمال والسكان، مما شجع على الإقامة فيها، وكان لهذا أكبر الأثر في ترقية الواحات، واستمرار تطورها⁽⁴⁾.

كما نجد الأثر نفسه لخطوط الحديدية في تعمير المنطقة الواقعة بين الضبعة والعميد في الإسكندرية، وكان الأهالي يطلقون عليها اسم المقطوعة، لافتقادها مظاهر العمران، ولكن وصول الخطوط الحديدية إليها، ساعد على توفر الأمن، لوج ود محطة، ومركز صيانة، مما حفز الأهالي على ارتيادها والسكنى بها واستزراع أراضيها لسهولة الوصول إليها⁽⁵⁾.

(1) بيبر، مرجع سابق، ص 281.

(2) بيبر، المرجع السابق، ص 287.

(3) الصحراء الغربية، تشغل حوالى 680000 كم، بنسبة 68 في المئة من مساحة مصر تقريباً... وتمتد من وادي النيل في الشرق حتى الحدود الليبية في الغرب ومن البحر المتوسط شمالاً إلى حدود مصر الجنوبية، وتنقسم إلى القسم الشمالي، ويشمل السهل الساحلي والهضبة الشمالية، ومنطقة المنخفضات العظمى وتضم واحة سيوة، ومنخفض القطارة، ووادي الرطون، والواحات البحرية، والقسم الجنوبي ويشمل واحات الفرافرة والخارجة والداخلية، وفي أقصى الجنوب العوينات. يوسف إبراهيم، الصحراء الغربية، صحيفة مركز العودة الفلسطيني الإلكترونية، الأربعاء 19 أيلول 2007م؛ وانظر، حسام جاد الرب، دور الخطوط الحديدية في التنمية الاقتصادية في صحراء مصر الغربية، المكتبة الإلكترونية، ص 25.

(4) J. Ducruet, Op, Cit., p297 .

(5) جاد الرب، مرجع سابق، 120.

طالب الأهالي في بعض الأحيان بإنشاء محطات في البلدة الرئيسية لمشقة الوصول إلى تلك المحطات البعيدة، مما أدى لمزيد من العمران⁽¹⁾ وقد أضيف لهذه الأسماء كلمة المحطة أو البلد للتفرقة بين المحطات الرئيسية والمحطات البعيدة⁽²⁾، وكثيراً ماكانت هذه المراكز⁽³⁾ العمرانية الصغيرة تلتحم بالعمران⁽⁴⁾، مثلما حدث في منطقة "شمال شبرا" فقد كان العمران في البداية يقتصر على النواة التي تضم مساكن مستخدمي الخطوط الحديدية ومكاتبها ومخازنها فأضيفت إليها قطاعات سكنية محدودة المساحة ممثلة في المهمشة والشرابية⁽⁵⁾.

كذلك أدت مطالبة الأهالي شركة سكة حديد الدلتا في مدينة "ميت غمر" بنقل المحطة إلى خارج المدينة، بعيداً عن المناطق السكنية، لتلافي وقوع الحوادث، إلى انتشار العمران على جانبي الخط الحديدي ونمو المدينة حول مبنى المحطة الجديد، وامتدت المساكن على طول الخط من الجانبين، لتلتحم وتشكل امتداداً عمرانياً واحداً⁽⁶⁾، ولقد استخدمت الخطوط الحديدية كعلامة بارزة في تحديد مواقع المنشآت والمصانع والمنازل حيث كان يشار إلى مكانها بأنها قريبة أو بعيدة عن الخطوط الحديدية وفي وصف علي مبارك للمحطة الكبرى يشير إلى أنه "يوجد بها سمة وابورات بعضها لحلج القطن وبعضها للطحين من ذلك وابور حلاجة مقتبائي بقرب الخطوط الحديدية ويسترسل في الحديث عن المحلة إلى أن يقول وبقرب الخطوط الحديدية وابور حلاجة للخواجة إبراهيم الساغوري"⁽⁷⁾.

(1) رمزي، مرجع سابق، ج2، ص 16؛ انظر ملحق رقم19.

(2) رمزي، المرجع السابق، ص 22.

(3) وإذا كان من الأمور المسلم بها في جغرافية العمران أن الخطوط الحديدية تؤدي إلى نشأة المدن بل إلى نموها وتطورها، فما لا شك فيه أن مد الخطوط الحديدية أسهم في خلق نوعيات لتجمعات سكنية جديدة لم تكن معروفة من قبل، ولكنها لا ترقى إلى مستوى المدينة، تمثل ذلك فيما أقيم من سكن لعمال الدريسة بجانب المحطات، وعلى طول الخطوط الحديدية بمسافات متفاوتة للقيام بأعمال الصيانة والتأمين على الخطوط وغيرها، في نقاط على الخطوط الحديدية بعيدة عن العمران، مما أدى إلى انتشار تجمعات سكنية جديدة بعد زيادة عدد العاملين بالخطوط الحديدية - وفيما بعد نمت مراكز عمرانية حولها، وقد استطاعت بعض هذه الخطوط أن تكون نواة لمزارع يسكنها الفلاحون إلى جانب عمال الدريسة وكانت الخطوط الحديدية أكثر جذباً لفلاحي القرية.

مصيلحي، مرجع سابق، ص208.

(4) وإذا كانت الخطوط الحديدية أدت في هذه الحالة إلى إحداث نوع من السكن غير الحضري المتمثل في هذه التشكيلات العمرانية فإنها في المقابل كانت سبباً - في بعض الأحيان - في نمو الأشكال السكنية غير الحضرية مثلما حدث في الزقازيق وغيرها عن طريق هدم أكواخ سكنية غير الحضرية لبناء الخطوط وبناء بدلاً منها مساكن للعمال.

(5) مصيلحي، المرجع السابق، ص 210.

(6) حميد، مرجع سابق، ص 366.

(7) علي مبارك (1824 - 1893م)، وزير مصري، من المؤرخين العلماء. كان أحد تلاميذ البعثة المصرية إلى فرنسا، وعاد وعاد إلى مصر فتقلب في الوظائف العسكرية وبلغ رتبة أميرالاي، وحضر الحرب التركية الروسية، ثم نصب ناظراً

وقد رافق إنشاء الخطوط الحديدية إقامة منشآت أخرى ذات أثر على الناحية العمرانية للمدينة كإقامة المحطات، وإنشاء الجسور⁽¹⁾ التي لعبت دوراً مهماً في التطور العمراني عن طريق ربط المدن بعضها ببعض والقضاء على الفواصل التي كانت تمنع هذا الاتصال وتسهل سير القطارات الحديدية، وإدراكاً من مصلحة الخطوط الحديدية لأهمية هذه الجسور فزادت في إنشائها فمُنذ بدأ إنشاء الخطوط الحديدية كان عدد الجسور يبلغ 49 كوبري وزاد إلى 157 كوبري في الفترة الواقعة بين 1900 و1910 م⁽²⁾، وكان أهمها كوبري إمبابة⁽³⁾، وكوبري كفر الزيات⁽⁴⁾.

وكذلك كان للخطوط الحديدية دور في تحديد اتجاهات العمران داخل المدن وستتبع الدراسة الاتجاهات العمرانية، بدءاً من المدن الكبرى كالقاهرة والإسكندرية، ففي القاهرة كان وجود محطات الخطوط الحديدية سبباً في امتداد المدينة نحو الشمال، بعد أن جذبتها مياه النيل نحو الغرب، واجتذبت الخطوط الحديدية المصانع والعمال والسكنى نحو الشمال، وأصبح حي بولاق حياً صناعياً في الشمال الغربي⁽⁵⁾.

وارتبطت محاور المدينة الأربعة بوجود الخطوط الحديدية، فوقع مناطق المحور الشمالي "حمامات القبة- المرج -القلج- المطرية على خط سكة حديد كوبري الليمون- المطرية، أدى إلى اتجاه النمو العمراني باتجاه الشمال الشرقي، فقد كان لربط خط كوبري الليمون- المرج بين مناطق الدمرداش ومنشية الصدر وكوبري القبة وحمامات القبة وعزبة الزيتون والمطرية

للأوقاف المصرية وأضيفت إليه المعارف، فأنشأ مدارس كثيرة، وأبقى آثاراً، منها دار الكتب المصرية في القاهرة . وتولى نظارة الأشغال العامة عام 1297هـ / 1879م فحدثت ثورة عرابي باشا فاستقال مع زملائه في الوزارة . وكان آخر أعماله ولايته نظارة المعارف المصرية عام 1305هـ / 1888م، وتوفي بالقاهرة . له عدد من المؤلفات الهامة أشهرها «الخطط التوفيقية»، و«حقائق الأخبار في أوصاف البحار» .

الزركلي، مرجع سابق، ص 231؛ مبارك، مصدر سابق، ج 15، ص 30.

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 120 — 202

(2) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 34.

(3) وكان أهم هذه الجسور هو الذي بدء في إنشائه 1889 وافتتح في عام 1893 فقد أدى هذا الكوبري إلى ربط الوجهين البحري والقبلي وكان لذلك أثره في نشاط النمو العمراني في الضفة الغربية، فأنشئت في هذه الفترة الحدائق والمصالح الحكومية، مصيلحي، مرجع سابق، ص 207.

(4) سهلت الجسور الاتصال، كوبري كفر الزيات العبور بين فرعي رشيد ودمياط 1890م، وكوبري دسوق على فرع رشيد أيضاً وأنشئ في 1898م وكوبري بنها على فرع دمياط وكان من أوائل الجسور التي أنشئت في هذه الفترة عام 1854م وكوبري المنصورة على فرع دمياط أيضاً والذي أنشئ في عام 1893.

سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 35.

(5) عبد القادر، مرجع سابق، ص 230.

وعين شمس وعزبة النخل والمرج دوره في انتعاش هذه المناطق حتى أصبحت من اطق هامة، وكان لإنشاء خط سكة حديد حلوان "باب اللوق-المعادي- حلوان" المتجه جنوباً، وامتداده خط وجه قبلي الذي يبدأ من مصر- السبتية- إمبابية- بولاق الدكرور قد خدم محور الجنوب ⁽¹⁾ دوره في امتداد العمران على طول الخط نحو الجنوب والجنوب الشرقي ونمو ضواحي جديدة استطاعت تخفيف العبء على منطقة الوسط، واتجاه خط الحديد شمال الإسكندرية، شبرا القليوبية، أدى إلى وجود تجمع سكاني وانتشار القصور على طول الطريق ⁽²⁾، أما المحور الشرقي فخدمه الخط الحديدي المتجه للسويس.

وكان لوجود محطة مصر الرئيسية على مدخل القاهرة الشمالي الغربي أثر هام للربط بين مدن الدلتا ومدن الصعيد ، كما أن مجاورتها ميناء بولاق النهري أدى إلى الربط بين النقل الحديدي والنقل النهري، قبل إنشاء الخط الحديدي في الوجه القبلي، كذلك خدم وجودها منطقة السبتية والمبيضة ومصانعهما، وأتاح موقع المحطة المميز خدمة التجمع السكاني في قرى شبرا مما أدى لنشأة شبرا المحطة ⁽³⁾.

كذلك أسهمت الخطوط الحديدية الفرعية والثانوية في التوسع العمراني للقاهرة مثل خط محطة المواصلة وخط الجبل الأحمر ومواصلة الرفاعي وخط مواصلة مخزن القاهرة ببولاق وخط مواصلة تل نصر في محطة شركة الغاز وفرع أبو العلا وقصر النيل وخط الترسانة. أما الإسكندرية فبعد أن أنشئت المحطة الأولى في منطقة القباري، ازداد عدد الوافدين إليها، وفيما بعد أنشئت محطة جديدة في حي الباب الجديد عام 1876م وسط المدينة، فنشطت المنطقة بين المحمودية جنوباً وشاطئ البحر شمالاً عمرانياً، وامتد العمران إلى المناطق المجاورة ⁽⁴⁾، وأصبحت منطقة القباري مركز جذب للمهاجرين من الريف وبخاصة صعيد مصر، ومنطقة سكن للطبقات الدنيا لكونها مركزاً للتخزين والشحن، وزحفت الطبقتين الوسطى والثرية، وراء المحطة الجديدة، لكون منطقة المحطة القديمة لم تعد تصلح للحياة الأرستقراطية ⁽⁵⁾، وازدادت شهرتها بعد أن أصبحت مركز لسكنى الأمراء . كما كان لخط المعمورة أبي قير 1876م أثر

(1) أمين، مرجع سابق، ص 7.

(2) حميد، مرجع سابق، ص 368.

(3) مصيلحي، مرجع سابق، ص 178.

(4) وقد كان القسم الفضاء الواقع بين ميناء البصل وميناء الشراوة منطقة غير مرغوب فيها ولكن بعد دخول الخط الحديدي إليها أصبحت منطقة تجارية هامة تزخر بمراكب الشحن والتفريغ مما أدى إلى زيادة الثروة في البلاد.

مبارك، مصدر سابق، ص 166. ج

(5) حسن الساعاتي، التصنيع والعمران، بحث ميداني للإسكندرية، دار المعرفة، الاسكندرية، 1958م، ص 108.

كبير في نمو منطقة أبي قير بعد أن كانت بلدة صغيرة يحترف أهلها صيد الأسماك فقد ربطها الخط الحديدي بداخل الإسكندرية كما خرج منه فرع يربطها بسيدي جابر⁽¹⁾.

وكان للخطوط الحديدية دور كبير في تطور ونمو قرى كثيرة مجاورة، كالحضرة التي تقع بين رشيد ودمياط، والسيوف شرق الرمل لوصول خط أبو قير رشيد إليها، والمنيرة وهي شرق قرية السيوف، ولقد شهدت تلك القرى بعد دخول الخط الحديدي إليها زيادة في التبادل التجاري، وازدهار في الأعمال، ونشاط الحركة العمرانية، وهذا شجع الكثير من سكانها للعودة إليها بعد أن غادروها فعملوا على استصلاح الأراضي، وزراعة أنواع الخضراوات والفواكه فانتشرت بها البساتين وسكنها كثير من أصحاب الحرف⁽²⁾.

كذلك أثر خط طنطا المنصورة في تحديد اتجاه نمو النمو العمراني في مدينة المحلة الكبرى إلى الشرق فاجتذبت السكنى حول هذا الخط كما غدت الخطوط الحديدية الضيقة الاتجاهات العمرانية الأخرى بها⁽³⁾ وفي مدينة طنطا كان العمران في البداية متركزاً حول مسجد السيد البدوي ثم كان للخطوط الحديدية الفضل في نشأة مناطق عمرانية منفصلة حول الخط الحديدي سواء المتجه للمحلة الكبرى ودمياط في اتجاه الشمال أو خط القاهرة الإسكندرية الذي يمر عليها أو على الخطوط الحديدية الضيقة وقد التحمت هذه المناطق المتناثرة حول الخطوط بالنطاق العمراني لطنطا مما ساعد على تطورها وتحديد اتجاهات العمران فيها⁽⁴⁾.

أما في مدن الصعيد فقد كان للخط الحديدي في بني سويف أكبر الأثر في دفع حركة العمران شرقاً على حين ساهم الخط الحديدي الضيق في دفع العمران باتجاه الشمال الغربي⁽⁵⁾، وفي الأقصر ظل التركيز العمراني في البداية حول معبد الأقصر بالإضافة لبعض التجمعات السكانية الأخرى المتفرقة، ثم أضاف الخط الحديدي إليها امتداداً عمرانياً نحو الشرق⁽⁶⁾، ونمت سوهاج

(1) أكمن جمعة، تعديل موقع محطة أبي قير وتحديد مبانيها، مجلة سكك حديد جمهورية مصر العربية ، القاهرة ، ديسمبر 1955م، ص 24

(2) مبارك، المصدر السابق، ج7، ص 170.

(3) فكري، مرجع سابق، ص 34.

(4) مبارك، مصدر السابق، ج13، ص 47.

(5) وبني بها الحديوي إسماعيل سراياه وجعل بها أيضاً مقراً لديوان المديرية والحكمة الشرعية وكان لذلك أثره في نموها في تلك الفترة.

مبارك، المصدر السابق، ج 9، ص 92.

(6) مبارك، المصدر السابق، ج15، ص 32.

إثر دخول الخطوط الحديد إليها على حساب جرجا وأصبحت عاصمة للمديرية، وامتد العمران بها على جانبي الخطوط الحديد الشرقي والغربي.

ويظهر أثر الخطوط الحديدية بوضوح في الناحية العمرانية لمدينة أسيوط حيث كان لامتداد الخط الحديدي الأثر المباشر لنمو المدينة، والتحام القرى المجاورة لها بالكتلة الرئيسة للمدينة⁽¹⁾، فلم تكن عملية زحف العمران نحو الخط الحديدي تسير في اتجاه واحد بل كانت في اتجاهين أحدهما غرب الخط الحديدي ويعد امتداداً عمرانياً لأسرطوط القديمة، الثاني: شرق الخط الحديدي ويعد امتداداً عمرانياً لمنطقة الحمراء⁽²⁾، وفيما بعد التحم الاتجاهين لتصبح الحمراء كتلة سكنية جزءاً من مدينة أسيوط⁽³⁾ بعد أن شكلت وحدة إدارية واحدة هي مأمورية بندر أسيوط التي نشأت في عام 1902م⁽⁴⁾، وذلك بفضل تأثير الخطوط الحديد⁽⁵⁾، وفيما بعد أنشئت أماكن بجوار المحطات ليبيت فيها الركاب والسياح⁽⁶⁾، وهكذا تكون الخطوط الحديدية ساعدت على نمو مدن مدن الوجه القبلي في اتجاهات مختلفة، غير مرتبطة بالنيل، كالخطوط الفرعية، خطوط زراعة وصناعة قصب السكر والقطن.

وفي إطار التنظيم العمراني تم استخدام الخطوط الحديدية كحدود فاصلة بين مديرتي الغربية والمنوفية، فتبعت الأراضي الواقعة شمال الخط الغربية، والأراضي الواقعة جنوب الخط للمنوفية⁽⁷⁾، وحظيت المناطق التي تقع بالقرب من محطات الخطوط الحديدية بالاهتمام، عندما تقرر تخطيط الشوارع وتنظيم المدن عام 1869م، تلتها المناطق التي تقع على السواحل ثم تليها باقي المدن الأخرى، كما كان للخطوط الحديدية دور في تجميل الميادين التي تحيط بمحطاتها، بإنشاء الحدائق حولها، ووضع أسوار حديدية، ورصف الشوارع العامة وخاصة تلك التي تمتد حول المحطات⁽⁸⁾.

ونخلص في هذا الجانب من البحث إلى أن إنشاء الخطوط الحديدية رافقه كثير من مظاهر

(1) تكونت أسيوط من ثلاثة مناطق أسيوط الأصلية - ومنطقة الحمراء - منطقة الوليدية، تفصل فيما أراضي خالية أو زراعية، وعندما مد الخط الحديدي إليها في 1872م، كان من أثراً مباشراً في زحف العمران نحو الخط الحديدي .

(2) إحدى قرى الصعيد اندمجت في مدينة أسيوط بعد مد الخط الحديدي الذي تبعده نمو الكتلة العمرانية لأسيوط .

(3) فياض الله، مرجع سابق، ص 89.

(4) محمد سعيد النعناعي، أسيوط بين الماضي والحاضر، المطبعة الحديثة بأسيوط، 1959م، ص 59

(5) علي، مرجع سابق، ص 142.

(6) أسهمت الاستثمارات الوطنية والأجنبية في إنعاش الحركة السياحية، وبالرجوع إلى عام 1902م، يرى وجود نشاط اشتركت فيه مؤسسات وطنية وحكومية وأجنبية، نظراً لتوافد السياح الأجانب لمصر. الباحث

(7) دار الوثائق القومية، سكك حديدية، أوامر، أمر كريم لمديرية الغربية، دفتر 1883، 18 صفر 1272 هـ / 1855

(8) مبارك، مصدر سابق، ج 7، ص 180.

العمران التي اقتضتها طبيعة التطور وكان لها انعكاساتها على حياة المجتمع، فقد ساعدت شبكة الخطوط الحديدية المصرية على نمو وانفتاح المدن في الوجهين البحري والقبلي⁽¹⁾، فتجمع الناس عند ملتقى المواصلات، ومراكز التصدير والاستيراد، مما أدى إلى قيام حياة حضرية نتجت من التقاء الريفيين مع الحضر من موظفي إدارات حكومية ومزاوولي أعمال حرة وأجانب من ذوي خبرات متقدمة⁽²⁾،

وهكذا أسهمت الخطوط الحديد في نقل المدنية إلى مختلف المدن المصرية، فتحوّلت كثير من البقاع الهائية إلى مدن اتسعت بالأعمال التجارية إلى خارج محيطها، لانجذاب طالبي العمل للعيش فيها، فتدرجت القرى الصغيرة لتصبح مركز قسم إداري، ومركز له قسم إداري فيما بعد، وساعدت على ازدياد تأثير السكان بالمولدات الحضرية، وبالتالي سيزداد دورهم لتلبية احتياجات الحضر، مما يساعدهم على الاستفادة من الفرص التي تتيحها لهم المدنية، وستكون أولى سماتها التحرك بالهجرة أو الحراك الداخلي⁽³⁾.

وكان للخطوط الحديدية دور في الضم العمراني، ساعد الضم الإداري الذي يتمثل في احتواء المدينة لتجمعات عمرانية ريفية كانت قريبة منها في مراحل نموه⁽⁴⁾، مما تطلب ضمها إدارياً، كربط الخط الحديدي بين أسيوط الأصلية ومنطقة الحمراء، بسبب الزيادة السكانية، بالإضافة إلى أن مدينة أسيوط استقبلت المهاجرين من مختلف مدن الوجه القبلي، وبخاصة عند حدوث مجاعات، حيث سهلت الخطوط الحديدية نقل الوافدين إليها.

كذلك مدينة تأثرت الإسكندرية⁽⁴⁾ بعد دخول الخط الحديدي إليها بدرجات متفاوتة، إلا أن دخول الخطوط الحديدية إليها أدى إلى اتساعها وظهور ضواح كالرمل ومحرم بك وغيرها، وظهور نشاط سياحي، كمصايف سيدي جابر وسيد بشر والمعمورة وغيرها، هذا بالإضافة إلى بروزها كميناء مصر الأول، نتيجة تزايد نشاط الحركة التجارية فيها، لارتباطه بخطوط حديدية رئيسة، فسهلت نقل الأيدي العاملة والبضائع إليها.

(1) دياب، مرجع سابق، ص 227-228

(2) صبحي وحيدة، في أصول المسألة المصرية، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، 1950م، ص 183

(3) عبد الله عطوي، جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 3 أجزاء، بيروت، 2003، ج 3، ص 165، ص 91.

(4) Google search, Egypt railway

ولا يخفى أن تغير أشكال المدن من مجرد وحدات إدارية داخل أسوار إلى مدن كبيرة أو صغيرة له أثره على تطور الاهتمامات والمعاملات بين الناس، وذلك بالتوجه نحو المشروعات المالية سواء في شكل شركات أو عقد صفقات بدليل أن معظم الشركات التي نشأت في هذه الفترة قد استفادت من الخطوط الحديدية سواء بعقد اتفاقات مع المصلحة على نقل بضائعها أو بمد خطوط حديدية فرعية لها تربطها بالخطوط الرئيسية. الباحث .

وبهذا شكل التوسع في مد الخطوط الحديدية عاملاً أساسياً على انتشار السكان في مصر. وهذا مادلت عليه إحصائيات السكان في مصر، حيث كان أول إحصاء لمصر الحديثة ع

1897م⁽¹⁾.

العام	القاهرة	الإسكندرية	السويس ودمياط	الوجه البحري	الوجه القبلي	المجموع
1897	590.000	316.000	99.000	465.5000	3.932.000	9.591.000
1907	687.000	354.000	109.000	5.417.000	4.578.000	11.136.000
1917	791.000	445.000	153.000	6.095.000	5.187.000	12.670.000

وبهذا تكون الخطوط الحديدية منذ نشأتها قد لعبت دوراً بارزاً ومتنوعاً في حياة المجتمع المصري، من خلال صهره في بوتقة واحدة، مما أدى إلى زيادة الحراك والتلاحم الاجتماعي.

(1) رزقانة، مرجع سابق، ص 371.

يلاحظ فرق بين جدول يبيّر ص 269، وجدول رزقانة أعلاه، ربما يعود إلى اختلاف المصدر.

الفصل الرابع

أثر الخطوط الحديدية على الحياة الاقتصادية

المحتويات

223	تمهيد.....
223	إيرادات نقل الركاب على الخطوط.....
225	دور الخطوط الحديدية في مجال الزراعة.....
226	دور الخطوط الحديدية في تحسين الإنتاجية الزراعية.....
228	دور الخطوط الحديدية في نقل المحاصيل الزراعية.....
231	التوسع باستخدام الخطوط الحديدية.....
235	الدور غير المباشر للخطوط بتحسين وسائل الري.....
236	دور الخطوط الحديدية في مجال الصناعة.....
237	الصناعات التجهيزية.....
238	الصناعات التحويلية.....
244	دور الخطوط الحديدية بقيام ورشات صيانة.....
247	دور الخطوط الحديدية في التجارة.....
249	التجارة الداخلية.....
250	منافسة الخطوط الحديدية للملاحة النهرية.....
253	إسهام الخطوط بتشجيع أسواق محلية وأسواق أسبوعية.....
255	دور الخطوط الحديدية بتطوير العلاقة المتبادلة بين المدينة والريف.....
255	استخدام التجار وأصحاب رؤوس الأموال القطار كوسيلة للإعلان.....
256	التجارة الخارجية.....
258	دور الخطوط الحديدية في تطوير تجارة المرور ونقل الركاب.....
259	مساهمة الخطوط في خدمة الشركات الملاحية وإنعاشها.....

أثر الخطوط الحديدية على الحياة الاقتصادية

تمهيد:

شهد القرن التاسع عشر انطلاقة كبرى في تطور وسائل النقل، أهمها الخطوط الحديدية التي حمل استخدامها إلى المناطق النائية مَدَّت فيها آثاراً اقتصادية إيجابية بالغة الأهمية⁽¹⁾، إلا أنه لم يكن للخطوط الحديدية في المشرق العربي في ظل الحكم العثماني ذلك التأثير الكبير في المجال الاقتصادي، فالتحول الاقتصادي الذي بدأ مع منتصف القرن التاسع عشر في الغرب بسبب الخطوط الحديدية لم يظهر تأثيره في الشرق إلا بشكل محدود جداً⁽²⁾، بسبب هيمنة الغرب على الاقتصاد العربي⁽³⁾، وعلى هذا الأساس لا يمكن المقارنة بين إيرادات الخطوط الحديدية في المشرق العربي وإيرادات الخطوط الحديدية الأوروبية حيث لعبت النقلات التي حتمتها حياة البلاد الأوروبية الصناعية دوراً هائلاً في مجال النقل بالخطوط الحديدية، وبالرغم من حصول مصر على الأسبقية في دخول الخطوط الحديدية في المشرق العربي وأفريقية، إلا أنه لم يكن لها حياة صناعية تستوجب نقلات كبيرة نتيجة تأخرها في المجال الصناعي⁽⁴⁾، نظراً لخضوع الصناعة فيها إلى الاحتكار الأجنبي، ومحاولاته تقليص الصناعات الوطنية، لتبقى مصر وغيرها من مناطق الوطن العربي سوقاً رائجةً لمصنوعاته.

أولاً - إيرادات نقل الركاب على الخطوط الحديدية

ورغم ما ذكر من الاستغلال والتسلط الأجنبي، إلا أن إيرادات نقل الركاب على الخطوط الحديدية المصرية كانت من أبرز النتائج الإيجابية على الاقتصاد المصري، حيث شكلت مورداً مهماً لخزينة الحكومة المصرية، نتيجة لتقدم حركة نقل الركاب تقدماً عظيماً⁽⁵⁾، وبالتالي ازدياد الإيرادات تبعاً لذلك بمعدل 8.5% سنوياً⁽⁶⁾، بعد أن صدرت طائفة من القوانين واللوائح للعمل بها، وفي مقدمتها اللائحة الداخلية التي تنص على عدم السماح لأي شخص بالسفر ما لم يحمل

(1) هارون علي أحمد، أسس الجغرافية الاقتصادية دار الفكر العربي، د. مطبعة، القاهرة، 2001م، ص 583. وانظر أيضاً،

M. E. Bonine, op. Cit., p.11.

(2) M. E. Bonine, op. Cit., p. 28.

(3) عيسوي، مرجع سابق، ص 118.

(4) الحسيني، مرجع سابق، ص 249.

(5) بالرجوع إلى دفتر عابدين 4/23، لسنة 1876، وجد أن نسبة المسافرين إلى نسبة طول الخطوط الحديدية تساوي

344 مسافر، لكل كم خطوط؛ لتزداد في السنوات الأخيرة للبحث إلى 1007 مسافر لكل كم من الخطوط؛ أنظر

استعراض أعداد الركاب في الفصل الثالث الآثار الاجتماعية.

(6) عبده، مرجع سابق، ص 17.

تذكرة رسمية أو تصريحاً مجانياً وتحظر على الموظفين قبول نقود أو هدايا من الركاب أو حمل بضائع أو رسائل باسم الأشخاص⁽¹⁾

أدى الاهتمام بمرافق النقل الداخلي إلى وجود شبكة واسعة من الخطوط الحديدية ربطت المدن بالموانئ، نتج عن ذلك زيادة حجم البضائع المنقولة على تلك الخطوط، مما دعا إلى تسارع تطور حركة النقل بالخطوط الحديدية التي شهدت تطوراً كبيراً، وبالتالي ظهور أثرها الإيجابي في مناطق زراعة المحاصيل الإنتاجية التجارية⁽²⁾، حيث استهدفت الخطوط الحديدية الأولى التي فتحت طرق جديدة للمبادلات التجارية وتحسين مردوديتها⁽³⁾ من خلال ما يزيد على 2400 كم من الخطوط الحديدية بتكلفة بل غت 10.000.000 و 30.000.000 جنيه إسترليني بين عامي 1863 و 1875م⁽⁴⁾، الهدف منها إدخال نظام الخطوط الحديدية إلى مدن القطر المصري، كوصولها إلى الزقازيق مركز زراعة القطن، وأسيوط لاجتذابها الجانب الأعظم من حركة نقل البضائع⁽⁵⁾، تركزت مكاسب الخطوط الحديدية في مصر بصورة أساسية في قطاعي الزراعة والتجارة وبخاصة الخارجية منها، حيث شكلت السلع الزراعية معظم الصادرات المصرية، سواء بشكلها الخام، أو بعد إدخال بعض العمليات التحضيرية لنقلها إلى الخارج⁽⁶⁾، وبهذا أدى التوسع في مجال الزراعة بمساعدة الخطوط الحديدية، إلى زيادات كبيرة كبيرة في عائدات الدولة، فكلما ازداد الطلب الخارجي على السلع، كلما توسعت الزراعة، ومع ذلك لم تكن النتائج بالنسبة للتنمية الاقتصادية العامة كبيرة أو مهمة نتيجة للسيطرة البريطانية على القطاع الاقتصادي لمصر⁽⁷⁾.

(1) ملحق رقم 25 - عدم استغلال النفوذ الإداري في ركوب القطارات .

- ملحق رقم 26 - ركوب أعضاء مجلس شورى النواب في القطارات بالمجان

(2) أوين، مرجع سابق، ص 185.

(3) "فمنذ منتصف القرن التاسع عشر لم يبحث المستثمرون الأجانب الذين اهتموا بخطوط الحديد في أرجاء العثمانية إلا بتوصيل تجارتهم البحرية نحو الداخل، ليعود إلى موقع التصدير بالمحاصيل والمواد المنجمية"، الكوثاني، مرجع سابق، ص 123-127 .

(4) محمد عبد العزيز عجمية ، التطور الاقتصادي في أوروبا والوطن العربي، دار النهضة العربية، بيروت 1980، ص 273.

(5) أوين، المرجع السابق، ص 185.

(6) أوين ، المرجع نفسه، ص 185 ؛ وأنظر أيضاً، عجمية، المرجع السابق، ص 273.

(7) Y. N. Karkar, op, Cit., p. 217.

79/1863	75/1863	75/1863	73/1863	
13.361	13.310	9.899	10.000	الخطوط الحديدية
12.000				القنوات
2.150			0.246	الجسور
0.853			0.350	التلغراف
2.542		1.211	2.000	ميناء الإسكندرية
0.180		0.174	0.165	المنازل
		3.500	1.500	القاهرة / الإسكندرية تحسينات عامة
6.100				مصانع السكر الخديوية

تقديرات لحجم الأموال التي أنفقت على المشروعات العامة المصري بالمليون جنيه

إسترليني⁽¹⁾

ثانيا - دور الخطوط الحديدية في مجال الزراعة

يمثل النشاط الزراعي في مصر مهنة غالبية سكان الريف، حيث تصنف القرى تبعاً لنوع النشاط الاقتصادي لسكانها⁽²⁾، تزايدت خلال الفترة 1854-1882م مساحة الأراضي الزراعية لتصل مايقارب 4.2 مليون فدان، في حين وصلت زيادة سكان الريف إلى 7.000.000 مليون نسمة عام 1882م⁽³⁾، تميزت الفترة التي تلت الاحتلال البريطاني لمصر وحتى عام 1914م بنمو سياسة التخصص الاقتصادي، حيث تركزت السياسة البريطانية في تحويل مصر إلى مزرعة لإمداد المصانع البريطانية بما يلزمها من المواد الأولية⁽⁴⁾، (القطن وقصب السكر) ولهذا صدر الأمر العالي عام 1891م بالعمل على تطوير شبكة هائلة من الخطوط الحديدية الزراعية لتسهيل النقل بين المدن والقرى، لأهميته في الشؤون الزراعية، من حيث الحماية وامتداد الأسواق في الداخل والخارج، لذلك حرصت السياسة البريطانية على اقتران النقل بنظام الحماية لتحقيق الفوائد المرجوة منه⁽⁵⁾، وهكذا تم إنشاء شبكة هائلة من الخطوط الحديدية الضيقة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر لخدمة المناطق الزراعية، مما ساعد على تذليل مصاعب نقل المحاصيل الزراعية عند بيعها، ومثال ذلك انخفاض أجرة نقل قنطار القطن من بلدة الدلنجات التي تبعد 25 كم من دمنهور عام 1892 من 12 قرش قبل إنشاء الخط

(1) أوين، مرجع سابق، ص 188.

(2) حسن علي حسن، المجتمع الريفي والريف المصري، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1987، ص 36.

(3) أوين، المرجع السابق، ص 192-193.

(4) فاطمة علم الدين، التطورات الاجتماعية في الريف المصري قبل ثورة 1919، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة،

1984، ص 16.

(5) لهيطة، الاقتصاد الزراعي مبادئه وتطورات وتوجيهاته الحديثة، مطبعة الفسطاط، القاهرة، 1938، ص 28-29.

الزراعي إلى 8 قروش ليصل بعد مد السكة الزراعية الضيقة إلى 4 قروش⁽¹⁾، فلم يعد محصول القطن معزول عن الأسواق لترويج بضاعته⁽²⁾، ولم يعد محصوراً في الإنتاج والاستهلاك المحلي، بل ساعدت الخطوط الحديدية على نقله خارج حدود مناطقه وفيما بعد تصديرها خارج البلاد، مما طور التبادل السلعي الداخلي والخارجي⁽³⁾.

دور الخطوط الحديدية في تحسين الإنتاجية : ونتيجة لاستخدام القاطرات البخارية توسع نظام الخطوط الحديدية الحكومية، بالإضافة إلى أمور أخرى كان لها دور في تحسين الإنتاجية⁽⁴⁾، وهكذا باتت العلاقة وثيقة بين شبكة الخطوط الحديدية المصرية الزراعية والزراعة ذات الأولوية في الاقتصاد المصري⁽⁵⁾ كما الاقتصاد العربي عامة.

ويلاحظ أن جزءاً كبيراً من الشبكات الحديدية قد أنشئت إما استجابة لحاجات الزراعة أو لتشجيع التنمية الزراعية، أو بمعنى آخر إن زيادة الإنتاج الزراعي كان نتيجة لإنشاء الخطوط الحديدية الزراعية والتوسع فيها⁽⁶⁾، حيث لعبت الخطوط الحديدية الزراعية دوراً بارزاً في توجيه نوعية الحاصلات الزراعية، فقد كان التوسع في إنشاء الخطوط الحديدية في عهد إسماعيل مثلاً⁽⁷⁾ سبباً من أسباب اتساع المساحة المزروعة قطناً⁽⁸⁾ بعد أن وجدت وسيلة سريعة سريعة لنقل محصول القطن إلى الإسكندرية حيث يصدر إلى الخارج⁽⁹⁾. سكان مصر وأراضيها المزروعة 1882-1917م المصدر، أوين ص306.

(1) الشريبي، مرجع سابق، ص 195.

(2) Ph. E. Scholtenberg, Op,Cit., p.386 .

(3) Ibid . p.363

(4) إضافة إلى عوامل أخرى كتحسين الري والاستغلال المكثف للأرض. أوين، مرجع سابق، ص195.

(5) حراز، مرجع سابق ، ص174.

(6) عبده، مرجع سابق، ص142 — 147 — 148.

(7) كانت زراعة القطن محدودة في مصر حتى نصح الخبراء الأوروبيون الخديوي إسماعيل بزراعته فيما يملك من أراض شاسعة "الدائرة السنينة" في فترة انقطع فيها القطن الأمريكي عن مصانع الغزل الأوروبية بسبب الحرب الأهلية في الولايات المتحدة.

(8) تضاعفت الكمية المنتجة والكمية المصدرة من القطن المصري خلال الفترة من عام 1850م إلى عام 1870م حوالي ثماني مرات. وفي حين كانت الكمية المصدرة في بداية الفترة 364.816 قنطاراً، بلغت في نهايتها 3.000.002 قنطاراً، القنطار=100كغ.

علي لطفي: التطور الاقتصادي دراسة تحليلية لتاريخ أوروبا ومصر الاقتصادي، القاهرة: مكتبة عين شمس، 1978م، ص215 — 216.

(9) رمضان، مرجع سابق، ص36؛ وانظر أيضاً الحتة ، مرجع سابق، ص 230 .

مساحة الأرض لكل أسرة ريفية بالفدان	المساحة المزروعة بالمليون فدان	أسر الريف بالآلاف	سكان الريف بالآلاف	سكان 23 مدينة كبرى بالآلاف	إجمالي السكان بالآلاف	
4.3	4.957	1153	6915	1015	7930	1882
3.67	5.048	1377	8263	1454	9743	1897
3.35	5.403	1615	9691	1596	11.287	1907
2.92	5232	1793	10.757	1994	12.751	1917

وكان للحرب الأهلية الأمريكية 1861-1865م أثر ها الكبير في تزايد الطلب على القطن المصري⁽¹⁾ وتصديره، فاتسعت المساحة المزروعة قطناً⁽²⁾، فارتفعت كميات القطن المصدرة من 350.000 قنطار عام 1850 إلى 2000.000 قنطار في عام 1865، وارتفع ثمن القنطار إلى 45 ريالاً في عام 1864 بعد أن كان متوسط ثمن القنطار 12 ريالاً في عام 1861م⁽³⁾، إلا أن ذلك لم يكن ليتم لولا وجود هذه الشبكة الواسعة من الخطوط الحديدية⁽⁴⁾ التي سهلت نقل القطن من داخلية البلاد إلى الإسكندرية في وقت قصير ونفقة أقل⁽⁵⁾ مع ضمان سلامة وصوله لئونه أكثر البضائع تعرضاً للحرائق⁽⁶⁾، وقد دلَّ على ذلك ما حملته الوثائق من الأوامر

- (1) في عام 1819 قام المهندس الفرنسي جوميل Jomel بعمل تجارب على بعض أنواع نبات القطن الذي كان يزرع لأغراض الزينة في إحدى حدائق القاهرة واستنتج قطناً طويلاً التيلة وكان صالحاً لأنوال القطن الميكانيكية الجديدة في أوروبا بصفة خاصة، وفي خلال سنوات قلائل زرع القطن في جميع أنحاء مصر كمحصول هام للتصدير. مارلو، مرجع سابق، ص29.
- (2) سعت الحكومة وملوك الأراضي في بذل أقصى الجهود للإكثار من زراعة القطن، فأصبح يزرع في جميع مديريات الوجهين البحري والقبلي، وكان يزرع من قبل في مديريتي المنوفية والغربية بصفة أساسية وفي مديريتي الدقهلية والشرقية بصفة ثانوية.
- (3) أدت تلك الحرب إلى زيادة الطلب على القطن المصري نتيجة النقص الكبير في الكميات المعروضة من القطن الأمريكي في الأسواق الأوروبية. وازدادت أسعار القطن المصري من جنهين إلى تسعة جنيهات، وأدى ذلك إلى تسابق الحكومة وكبار ملاك الأراضي وصغارهم في بذل أقصى الجهود للإكثار من زراعة القطن، فأصبح يزرع في جميع مديريات الوجه البحري. وبعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية وعودة أسعار القطن إلى مستواها العادي، قل محصول القطن في مصر عام 1866م إلى أقل من النصف، إلا أنه عاد إلى الزيادة التدريجية.
- دياب: مرجع سابق، ص214؛ وانظر أيضاً، لهيطة، مرجع سابق، ص285 — 287.
- (4) دياب، المرجع السابق، ص214.
- (5) يشير الدكتور راشد البراوي إلى أنه أي توسع زراعي لحصول القطن وهو سلعة معدة للتصدير، لا يكوناً ممكناً تعمل الحكومة من جانبها على تسهيل وسائل لنقلها خاصة من خلال الخطوط الحديدية.
- (6) وعلى الرغم من الاحتياطات المتخذة لمنع الحرائق أثناء نقل القطن، فإن الوثائق تشير إلى حدوث الكثير من الحرائق التي تعرض البضائع للتلف، وكانت السكة الحديد هي المسؤولة عن ذلك، فقامت بتعويض أصحاب البضائع التي تضر من جراء نقلها بالسكة الحديد.

والتعليمات الصادرة من المعية السنية، بصرف تعويضات لتجار تلفت أقطانهم المشحونة ⁽¹⁾، ومثال ذلك صدور الموافقة على خصم مبلغ واحد وثلاثين كيسة وكسور قيمة قطن أصيب بالحريق في عام 1875م كان قد تم شحنه بعربات السكة الحديد من الزقازيق إلى الإسكندرية ⁽²⁾، ومن الجدير بالذكر أن مصلحة حديد الحكومة، كانت تستثمر خطوطها، عند بداية كل موسم قطن، لتسهيل حركة النقل والتصدير، ومنع ازدحام أرصفة البضائع، ⁽³⁾.

كذلك كانت الخطوط الحديدية عاملاً رئيساً في اتساع زراعة قصب السكر ⁽⁴⁾، خاصة بعدما أبدى إسماعيل باشا اهتمامه بزراعة قصب السكر ⁽⁵⁾ في الوجه القبلي لتعويض جانب من الأرباح التي كان القطن يجلبها ⁽⁶⁾، فعمد إلى تمديد الخطوط الحديدية بين أسيوط وبولاق الدكرور ⁽⁷⁾، وذلك لتسهيل نقل القصب من مزارعه إلى المصانع ⁽⁸⁾، -كان الخط الرئيسي القاهرة/أسيوط يربط العاصمة بمناطق زراعة قصب السكر وصناعته في الوجه القبلي وقد مد الخط القبلي من بولاق على الواسطى عام 1867م، ومنها إلى المنيا في نفس العام ثم لموى عام 1870م، ومنها إلى أسيوط عام 1874م، ثم تم ربط القاهرة ببولاق عام 1891م، وأكمل مد الخط من أسيوط وحتى الشلال في الفترة من 1892 م وحتى 1898م ⁽⁹⁾ - وكانت هذه الخطوط قد قد أنشئت أساساً لخدمة مزارع القصب هناك وتنقسم إلى مجموعتين منفصلتين:

الأولى، شمالية تسير على الضفة الغربية للنيل محاذية للخط الحديدي الرئيس بل ومصلة به وتمتد من أسيوط إلى بني سويف بطول أربع مائة وأربعة وستين كيلو متراً، و **الثانية**، جنوبية

-
- (1) ومن الأمثلة قضية د. كاستيلانو Castilianio الذي حصل في أغسطس 1861م على تعويض قدره 700.000 فرنك لما لحقه من أضرار بسبب تأخر قيام القطار من السويس للقاهرة وبالتالي للإسكندرية لأن هذا التأخير أدى لتعرض بضاعته للتلف والتي كانت في طريقها لتشحن إلى المصانع في إيطاليا وفرنسا. علم الدين، مرجع سابق، ص 107.
- (2) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1 صادر الأوامر العليا، رقم 15 بتاريخ 12 من جمادى الأولى 1292هـ / 16 من يونيو 1875م، ص 133 إلى السكة الحديد.
- (3) وجد في كل محطة حمالون لتنزيل البضائع من القطارات، وتحميلها في المركبات الأخرى، وكان لهم متعهد لقب بمتعهد الحمالين. قرر في عام 1907م ترتيب البضائع وتصنيفها على أن لا تقبل بضائع، ما لم توجد أمكنة خالية. الشريبي، مرجع سابق، ص 196.
- (4) عبده، مرجع سابق، ص 177.
- (5) بعد انتصار الولايات الشمالية على الولايات الجنوبية تراجع سعر القطن المصري، نصح الخبراء الأجانب الخديوي إسماعيل بالتحول إلى زراعة قصب السكر. البراوي، المرجع السابق، ص 98.
- (6) لطفي، مرجع سابق، ص 216.
- (7) رفعت، مرجع سابق، ص 144.
- (8) عبده، المرجع السابق، ص 237.
- (9) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1912م، ص 117.

تسير أيضاً على الضفة الغربية للنيل ولكنها لا تتصل بالخط الرئيسي وتمتد من إسنا إلى الأقصر بطول ثمانية وخمسين كيلو متراً⁽¹⁾. وبهذا تكون الخطوط الحديدية قد وفرت كثيراً من الوقت والمال⁽²⁾، بالإضافة إلى زيادة في حجم البضائع المنقولة عليها، وما حققته من إيرادات، ففي عام 1877م نقلت الخطوط الحديدية مقدار 68000 طن بلغ إيرادها 766000 جنيه⁽³⁾.

كان الغرض الرئيسي من هذه الخطوط خدمة مزارع الدائرة السنية التابعة للخديوي إسماعيل، التي قامت الحكومة بشرائها فيما بعد بمبلغ 390.000 جنيه مصري عام 1906م⁽⁴⁾، وعهدت بإدارتها لمصلحة الخطوط الحديدية التي أطلقت عليها "الخطوط الحديدية الفرعية للوجه القبلي"، اقتصر النقل على خطوط هذه الشبكة على البضائع فقط، القصب أو السكر، ثم طورت المصلحة استخدامات هذه الشبكة، فسمحت في مايو 1907م بنقل الركاب، بالإضافة للتوسع في نقل البضائع الأخرى كالسباخ والقطن والحيوانات والآلات الزراعية وغيرها⁽⁵⁾ ولكن وغيرها⁽⁵⁾ ولكن ظل قصب السكر يمثل أعلى نسبة في المواد المنقولة⁽⁶⁾، عملت مصلحة الخطوط الحديدية جاهدة على تحسين وتطوير هذه الخطوط، لأهمية مردودها الاقتصادي، فأتت ربط مزارع أرمنت بمصنع نجع حمادى، وربطت المطاعنة / بإسنا بخط حديد بطول 11كم افتتح في 15 تشرين الثاني 1910م.

كما عملت على تحسين الشبكة الشمالية فمدت خطاً حديدياً يربط الروضة بالمنيا ويربط الأخيرة بمغاغة وذلك عام 1907م ثم مدت الخط الشمالي عام 1909م حتى محطة بني سويف مما جعل الشبكة تتجه في اتجاه القاهرة ومدن الدلتا، لا سيما وأنها قامت بمد هذا الخط على مسافة عشرين كيلو متر إلى مريوط لكي يسهل نقل القصب إلى بني سويف⁽⁷⁾، ربطت المصلحة المصلحة هذه الشبكة الفرعية بشبكة الفيوم الضيقة، ومدت خطاً جديداً عام 1910م من بني مزار إلى صدفا بطول خمسة عشر كيلو متراً لخدمة مزارع القصب في منطقة بحر يوسف ونقله إلى المصانع ثم مدت خطاً يربط بني سويف باللاهون بطول ستة وعشرين كيلو متراً

(1) W. Lionel , Op,Cit., p.448 .

(2) رمضان، مرجع سابق، ص 173.

(3) مهنا، مرجع سابق، ص 108.

(4) مهنا، المرجع السابق، ص115؛ انظر الملحق رقم 28.

(5) W. Lionel, Op, Cit., p. 442

(6) مارلو، مرجع سابق، ص180؛ وانظر أيضاً حسين، مرجع سابق، ص270؛ وأيضاً، بلفون، مرجع سابق، ص342.

(7) W. Lionel ، Op, Cit., p. 442 .

ويتفرع عند نزلة شاوليش إلى أهناسيا بطول أربعة وعشرين كيلو متراً وذلك عام 1911⁽¹⁾م، اقتصر النقل على خطوط هذه الشبكة في البداية على البضائع فقط سواء القصب أو السكر، ثم طورت المصلحة من استخدامات هذه الشبكة فأصبحت منذ آذار 1907 م تسمح بنقل الركاب، وتوسعت في نقل البضائع الأخرى مثل نقل السباخ- نوع نبات- والقطن والحيوانات والآلات الزراعية وغيرها⁽²⁾ ولكن ظل قصب السكر يمثل أعلى نسبة في المواد المنقولة، وبالرغم من كثافة النقل إلا أن الإيرادات ظلت منخفضة لقيام المصلحة بأعمال صيانة للخطوط مما اقتضى دفع مبالغ طائلة لإصلاح الأضرار الكبيرة التي منيت بها الشبكة نتيجة الإهمال، ولكن سرعان ما بدأت إيرادات تشغيل الخطوط تغطي التكاليف المصروفة عليها ففي عام 1910 م بلغ صافي الربح مائتين وواحداً وثمانين جنيهاً زادت على ألف جنيه وعشرة جنيهات عام 1912 حتى وصلت إلى ألف وخمسمائة وستة جنيهات عام 1913م⁽³⁾، وذلك نتيجة إلغاء الحكومة للسخرة مما أتاح زيادة كبيرة في قوة العمل الريفية، وبالتالي زيادة الناتج الزراعي، الذي استوجب تحسين نظم النقل، فأنشئ مايقارب على 2400 كم من الخطوط الحديدية الزراعية، وبحلول عام 1913/1912م قامت ثلاث شركات للخطوط الحديدية بإقامة شبكات من الخطوط الحديدية الضيقة يتجاوز إجمالي طولها 1200 كم ، استخ دمت في نقل نصف المحصول الزراعي على الأقل⁽⁴⁾.

وخلاصةً، يتضح أنه بالرغم من تغطية الخطوط الحديدية للقطر المصري، إلا أن استفادة المزارعين من هذه الخطوط كانت محدودة، نظراً لتعرض الفلاح للاستغلال، وذلك لبعد القرى والأسواق عن تلك الخطوط، ولكن فيما بعد، غطيت معظم الفجوات بإنشاء السكك الزراعية في الريف المصري المترامي الأطراف، فتوسع نطاق الزراعة حتى شمل الأطيان البور، مما ساعد أرباب الأطيان والمزارعون من نقل محاصيلهم إلى الأسواق التي تروج فيها، مزاحمة الخطوط الحكومية في بعض الأحيان.

الجدول الآتي يبين المساحات المخصصة لسبعة محاصيل رئيسية بين عامي 1886-1913م متوسطات سنوية بالألف فدان . المصدر، أوين ، ص 308.

(1) Ibid ، p. 443 .

(2) Ibid ، p. 442.

(3) Ibid ، p. 444.

(4) أوين، مرجع سابق، ص 312.

القطن	الذرة	القمح	البازلاء	الشعير	الأرز	قصب السكر	
87/1886	1866	1125	1241	756	520	150	71
94/1893	966	1476	1296	689	460	181	72
1899/1894	1090	1474	1214	651	499	199	79
1904/1899	1305	1727	1270	647	537	164	79
1909/1904	1583	1782	1207	574	448	249	47
1913/1909	1700	1838	1270	525	373	246	48

وفي إطار الخدمات التي كانت تقدمها الخطوط الحديدية للمزارعين، فقد تحملت الحكومة

أجرة شحن الخضروات ونقلها إلى الأماكن التي يزداد الطلب عليها.

كما عمدت الحكومة إلى التنبيه بالإسراع في نقل ما يصل إلى المحطات من الخضروات حرصاً عليها من التلف⁽¹⁾. فصدرت الأوامر عند الضرورة بإضافة عربات مقفولة إلى قطارات الركاب لشحن الخضروات والفواكه التي ترسل يومياً إلى محطة الإسكندرية في قطارات البضاعة، حتى لا يصيبها التلف بسبب التأخر⁽²⁾، كذلك لعبت السكة الحديد دوراً آخر في خدمة الزراعة فلقد صدرت إفادة إلى المرور والسكة الحديد بالإعلان لأهالي مديرتي المنوفية والقليوبية، بإمكانية استخدام عربات السكة الحديد في نقل الأتربة التي تستخدم كسماد للأراضي الزراعية⁽³⁾.

وكما سهلت الخطوط الحديدية توسيع نطاق الزراعة حتى شملت الأقطان البور ، فقد كان أثرها واضحاً على تحسين الأرض نفسها والاهتمام بها، فعلى سبيل المثال ساهم وصول الخط الحديدي إلى أراضي حوش عيسى- بحيرة عام 1899م فاستصلحت وارتفعت أسعار أراضيها، كذلك تم نقل ما تحتاجه الزراعة من أدوات ومواد والأسمدة، إلى أراضي بعيدة بوصول الخط الحديدي إليها، وتمكن أصحاب الأقطان من نقل محاصيلهم إلى الأسواق فيما بعد⁽⁴⁾، كذلك ارتفعت أسعار الأراضي القريبة من المحطات الجديدة، ولقد لوحظ مسارعة البعض لشراء الأراضي بعد إعلان الحكومة عن مد خط حديدي في منطقة ما، كإعلان الحكومة عن بيع أراضي الدومين التي كانت ملكاً خاصاً لعائلة الخديوي إسماعيل⁽⁵⁾، وبالإضافة إلى ما تقدم فقد

(1) أنظر الملحق رقم 21.

(2) دياب، مرجع سابق، ص 215 — 216؛ أنظر الملحق رقم 21-22.

(3) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1899 صادر الأوامر العلية، رقم 47 بتاريخ 16 من رجب 1278هـ / يناير 1862م، ص 16 إلى المرور والسكة.

(4) تقرير كرومر، عن المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان لعام 1901، ترجمة وطبع المقطم، ص 23.

(5) أراضي الدومين وتبلغ مساحتها 425.729 فداناً وتنازل عنها الخديوي للحكومة في 26 أكتوبر 1878 ورهنت مقابل قرض يبلغ حوالي ثمانية ملايين ونصف مليون جنيه من بيت روتشيلد، قامت الحكومة عن طريقه بسداد الديون السائرة

أسهمت الخطوط الحديدية في ارتفاع أسعار أراضي المباني في المدن وعلى سبيل المثال بلغ سعر الذراع في بعض مناطق بالإسكن درية كالمنشية أربعة جنيهاً بعد أن كان لا يزيد على ثلاثة فضة⁽¹⁾، وفي مناطق أخرى بلغت قيمة الذراع جنيهاً ونصف الجنيه، بعد أن كان عشر فضيات أي ما يساوي مليمان ونصف المليم⁽²⁾.

كذلك أثرت الزيادة في أجره نقل السلع المنقولة على متن الخطوط الحديدية في توجيه الأهالي إلى بيع محاصيلهم في مناطق قريبة، حيث تقل أجره النقل، ويرتفع ثمن السلعة، مثال ذلك عندما تقدم تجار بندر زفتي بعريضة إلى مصلحة السكة الحديد "يلتمسون فيها تخفيض أجره شحن ناولون من 84 إلى 60 مليماً عن القنطار، ويرجع ذلك إلى قلة وارد من القطن إلى زفتي، بسبب الرسم الطائل مما جعل تجار كفر الزيات وبركة السبع يسابقون تجار زفتي في الشراء، لانخفاض سعر الناولون، وتقارب أجره النقل"⁽³⁾.

كذلك أدى عدم وجود محطات السكك في المناطق الزراعية البعيدة إلى التزام بعض المناطق بزراعة ما يروج فيها فقط، وذلك بزراعة أنواع معينة من المحاصيل بكميات محدودة تكفي السوق المحلية فقط، لانعدام وجود محطة تساعد على شحن الفائض من الكمية المزروعة مما يسبب في تلفها.

وقد استفادت الملكية الزراعية الكبيرة التي كانت تلعب دوراً مهماً في الحياة الاقتصادية في مصر في تلك الفترة من الخطوط الحديدية فلم يقتصر الأمر على استخدام الخطوط الحديدية في نموذج الدائرة السنية، بل امتلك كبار الملاك وأمراء الأسرة الحاكمة مزارع القطن والقصب وحدائق لزراعة النباتات وإنتاج الفاكهة بالإضافة لمحالج ومضارب الأرز وما إلى ذلك⁽⁴⁾، لذلك أدخلت خطوط حديدية داخل المزارع لتيسير نقل الحاصلات منها وإليها ونقل كل ما تحتاج إليه المصلحة من أدوات ومثال ذلك دائرة "درانت باشا" في كفر الدوار حيث مدت الخطوط الحديدية الضيقة على طول الإقطاعية (المزارع) لتسهيل نقل المحاصيل، ودائرة

وكان على الإدارة الثلاثية لأراضي الدومين بيع هذه الأقطان واستخدام ما يباع منها بالإضافة إلى ما يزيد من الإيرادات لاستهلاك هذا القرض.

زين الدين، مرجع سابق، ص 32.

(1) الفضة تساوي 40/1 من القرش أي أن القرش = 40 فضة.

(2) مبارك، مصدر سابق، ج 7، ص 177.

(3) الشريبي، مرجع سابق، ص 196.

(4) عباس، مرجع سابق، ص 165.

"سلطان باشا" في المنيا فقد استخدم هو الآخر الخطوط الحديدية داخل مزرعته لربط أراضيها بمصانع السكر⁽¹⁾.

كذلك استفادت الملكيات الزراعية في توجيه الخطوط الحديدية الحكومية باتجاه مزارعها مما أدى إلى إنشاء بعض المحطات الرئيسة بعيداً عن المدن، ومن هذه الخطوط، خط بنها/ ميت بره الذي أنشئ في 1861م بطول 13 كم لخدمة أراضي إسماعيل باشا الزراعية⁽²⁾ وخط بلبيس/ الزقازيق 1865م لخدمة أراضي العائلة الخديوية، وخط الفيوم / أبو كساه - 1869م حيث أراضي الخديوي إسماعيل الزراعية⁽³⁾، كما مد الخديوي إسماعيل خط حديد بجوار حقوله في طلخا⁽⁴⁾ وخط شبرا الذي مر في أراضي المزروعة قطناً⁽⁵⁾، كما أنشئ خط نشرت/ كفر الشيخ عام 1871م، لخدمة أراضي أبناء الخديوي لوفرة القطن فيها⁽⁶⁾، وأخيراً مد خط كوبري الليمون/ شبين القناطر - بين عامي 1889-1911م لخدمة مناطق زراعية مملوكة للأعيان مثل أراضي الأميرة "نعمت مختار هانم" بالقرب من المرج، وأراضي "إبراهيم باشا مجيب" قرب القلج وعزبة النخل التابعة لـ "سليم رزق الله"⁽⁷⁾.

كذلك أدت إعادة إنشاء الخط الحديدي إلى مريوط⁽⁸⁾، في عهد الخديوي عباس حلمي الثاني عام 1902م⁽⁹⁾ بغرض تقصير مدة السفر إلى أوروبا، وزيادة الإقبال على الأراضي الواقعة على جانبي الخط الحديدي، بعد أن أنعم الخديوي ببعض الأراضي على الأمراء والأجانب وأهل المدينة، إلى ارتفاع ثمنها وعلو قيمتها إلى الحد الذي جعل على مبارك يصف ذلك بقوله،

(1) لهيطة، مرجع سابق، ص 237.

(2) الأيوبي، مصدر سابق، ص 95.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 187.

(4) مبارك، مصدر سابق، ج 13، ص 34.

(5) بلفون، مرجع سابق، ص 320.

(6) حسونة، المرجع السابق، ص 144.

(7) نوال عبد الله إسماعيل، العمران في الحافق الشرقية للدلتا، دكتوراه، بنات عين شمس، القاهرة، 1971، ص 187.

(8) يرجع تاريخ إنشائه إلى عام 1856م والذي أنشاه سعيد باشا من الإسكندرية إلى مريوط بطول سبعة عشر كيلو متر، وكان الغرض الأساسي منه هو نزهة محمد سعيد الخاصة أثناء تنقلاته في الإسكندرية.

دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، مصلحة سكة الحديد، إفادة صادرة بتاريخ 10 ربيع أول 1273هـ/ 1856م، غرة 23.

(9) ويبدأ الخط من محطة وردان ثم يسير إلى أن يعبر الجسر الفاصل بين مياه البحيرة ومياه المكس ثم يسير موازياً للساحل ليمر على أراضي العامرية وإيكنجي مريوط وبهيج إلى أن يصل إلى محطة العلمين على بعد ثمانية عشر كيلو متراً وينتهي المقياس العادي للخط عند الكيلو 170 ثم يبدأ المقياس ضيق "متر واحد" حتى بلدة كوفة ثم ينتهي عند الكيلو 256 على بعد ستين كيلو متر من مرسى مطروح وفي عام 1905م أنشئت محطة مشتركة مع خط سكة حديد الحكومة عند منطقة مونسله.

"صارت هذه الأراضي من أجود الأراضي بحيث لا يرضى أحد من أربابها بيع الفدان الواحد بعشرين ألف قرش مع أنها في الأصل لا قيمة لها ⁽¹⁾"، ولقد دون الخديوي عباس في مذكراته أهمية إنشاء الخط بقوله "كانت سكة مريوط تمثل لي، استغلالاً متميزاً للأراضي القاحلة، وضم جموع البدو المبعثرين، وكانت النتيجة امتلاك سهل لخط استراتيجي " ⁽²⁾ وقد عقد ناظر الخديوي اتفاق مع الحكومة على نقل البضائع على خطوط المصلحتين، و فيما بعد قامت الحكومة بتحويل الجزء الضيق من الخط إلى الاتساع العادي و مدت الخط حتى محطة الضبعة ⁽³⁾، ولقد أفاد الخط المزارعين في نقل الخضروات والفاكهة إلى الإسكندرية، بالإضافة إلى تنشيط مزارع الخديوي في منطقة جبل الزيتون ⁽⁴⁾، وهكذا ساعدت الخطوط الحديدية المزارعين في نقل إنتاجهم الزراعي إلى الأماكن التي يزداد الطلب عليه، في حين تحملت الدولة أجرة شحنها ⁽⁵⁾، المرسل إلى المدن أو المراكز المختلفة، وحرصاً منها على وصول الخضراوات بحالة جيدة، صدرت الأوامر والتنبيهات إلى محطات الخطوط الحديدية، بسرعة نقل ما يصل إليها منها، حتى لا تتلف من جراء مكوثها بالمحطات ⁽⁶⁾، ولم يكن الأمر مقتصرًا على الاهتمام بنقل الخضراوات، بل امتد ذلك إلى صدور الأوامر بإضافة عربات مخصصة لقطارات الركاب، لشحن الخضراوات، فتم تخصيص عربة مقفولة بقطار ركاب الدرجة الثالثة لشحن الأصناف المذكورة ⁽⁷⁾ ولا شك في أن إلحاق هذه العربات بقطارات الركاب، يرجع إلى أن سرعتها التي تفوق سرعة قطارات البضاعة، وبالتالي وصول المزروعات بحالة جيدة، إلى مناطق الشحن ⁽⁸⁾.

واستعملت عربات الخطوط الحديدية في شحن الغلال ونقلها إلى المخازن- أسواق الغلال ومحاصيل القطن، ودل على ذلك ما ورد إلى مكتب مرور الإسكندرية بشحن سبعمائة وعشرين شوالاً بداخلهما ستمائة إردب قمحاً بعربات الدرجة الثالثة، وتوصيلها إلى شون غلال ملكية

(1) مبارك، مصدر سابق، ج7، ص 170.

(2) عباس حلمي الثاني، عهدي، ترجمة، يحيى جلال، دار الشروق، القاهرة، 1996، ص98.

(3) W. Lionel , Op,Cit., p. 409 .

(4) Ibid. p.411.

(5) جندي، وتاجر، مصدر سابق، ص 66؛ انظر ملحق رقم 22.

(6) جردى، وتاجر، المصدر السابق، ص 169.

(7) ديوان المرور والسكة، دفتر 919 عربي صادر سعادة المدير، رقم 6 بتاريخ 27 من المحرم 1281 هـ/ يوليو 1864م، ص 13 إلى مكتب الإسكندرية والوثيقة رقم 27 بنفس التاريخ تحمل أيضاً نفس المضمون ملحق 13 ص 264.

(8) ملحق رقم 22- إضافة عربات مغلقة لقطارات الدرجات الثالثة لشحن الخضراوات .

بالقاهرة، على أن يطلب سداد أجرة شحنها من المخازن، ومن الجدير بالذكر اهتمام مصلحة الخطوط الحديدية عند بداية موسم القطن بتسهيل حركة النقل، وذلك بتنظيم العمالة داخل المحطات بتعيين متعهد للحمالين، وبالتأكد من خلو رصيف الشحن⁽¹⁾.

ونستطيع أن نلمس دوراً غير مباشر للخطوط الحديدية في خدمة النشاط الزراعي من خلال مساهمتها في مجال تحسين وسائل الري، الذي اتجه نحو توفير الري الدائم بدلاً من ري الحياض، الذي كان شائعاً في البداية، وذلك ببناء القناطر والخزانات، فنقلت الخطوط الحديدية مواد البناء والعمال فكان يتم نقل الأفراد الذين يشتغلون بمشاريع الدولة العامة كمشروعات الري الخاصة بإنشاء الترعة إلى أماكن العمل، وكان انتقالهم في عربات الخطوط الحديدية بالمجان⁽²⁾، عند بناء قناطر أسبوط 1898-1902م وعند بناء خزان أسوان 1892-1902م وغيرهما⁽³⁾.

وأسهمت أيضاً الخطوط الحديدية في التنمية الزراعية عن طريق مساعدة الجهات التي تهتم أو تعمل في الزراعة، من أجل تحسين الشؤون الزراعية وترقيتها، وذلك بتخفيض أجرة ما تنقله على خطوطها الحديدية، بواسطة عقود خاصة، مثل الجمعية الخديوية الزراعية التي أنشئت في آذار 1898، وجمعية المحاصيل الزراعية في الإسكندرية⁽⁴⁾.

كما أسهمت الخطوط الحديدية في تنشيط الزراعة عن طريق تسهيل نقل البذور والشتل الزراعية، التي يرغب في نقلها من أماكن إنتاجها إلى الأماكن التي تحتاج إليها أو التي يتم تخزينها فيها إلى أن يتم توزيعها في موسم زراعتها، ومن الأمثلة التي تؤكد هذا ما أصدره ديوان المرور من أوامر بالإسراع في إرسال ما يلزم من العربات الفارغة إلى محطة روح لشحن البذور، والأتربة التي تستخدم سماداً للأراضي الزراعية⁽⁵⁾.

(1) الشربيني، مرجع سابق، ص 196.

(2) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1870 صادر الإفادات، رقم 27 بتاريخ 15 من جمادى الأولى 1290 يولييه 1873 ص 156 إلى مصلحة السكة الحديد.

(3) تقرير كرومر، لعام 1899، المنشور في المقطم بتاريخ 21 مارس 1899، ص 1-2.

(4) لمزيد من المعلومات حول الجمعية الزراعية الخديوية، راجع عباس، مرجع سابق، ص 122.

(5) ديوان المرور والسكة، دفتر 1009 ج 1 صادر الوابورات، رقم 15 بتاريخ 2 ذي القعدة 1281 هـ/ مارس 1865م، ص 12 إلى ديوان أشغال عمومية.

كذلك نقلت الخطوط الحديدية الأشجار والنباتات التي تغرس في الحدائق، حين طلب من الخطوط الحديدية إعداد أربع أو خمس عربات لنقل الغراس إلى حديقة الأزبكية في القاهرة بعد أن تم شراؤها من أحد التجار بالإسكندرية⁽¹⁾.

وبعيداً عن دور الخطوط الحديدية في نقل لخضراوات والمحاصيل الزراعية وخدمة المخازن بنقل الغلال منها وإليها، فلقد أثرت الخطوط الحديدية على الزراعة من ناحية أخرى حيث كان لاتساع نطاق الري وطرق المواصلات شأنه في إيجاد علاقة طردية بين ارتفاع أسعار الأقطان وزيادة حاصلاتها⁽²⁾، وذلك لوجودها على طرق المواصلات، ونقل إنتاجها ببسر، مع رخص نفقات النقل.

وهكذا يتضح مما سبق مدى الدور الذي لعبته الخطوط الحديدية في خدمة الزراعة المصرية التي تمثل العنصر الأساسي في البناء الاقتصادي.

يخلص ما تقدم إلى أهمية الخطوط الحديدية المصرية، وجدواها الاقتصـ ادية، حيث أدى التوسع في إنشاء الخطوط في الوجهين البحري والقبلي الوجه القبلي، إلى ارتفاع وتقدم حركة النقل في مجالي التجارة والزراعة، نظراً لسهولة نقل البضائع المتنوعة من الجهات البعيدة وإليها، ونظراً لاتساع شبكة الخطوط الحديدية عمت الفائدة على السكان الذين كانوا فيما مضى لا يتركون ديارهم فأصبحوا يزحمون جميع القطارات، مما أوجد نوعاً من الانصهار والتلاحم السكاني.

كذلك استطاعت الخطوط الحديدية أن تنقل المتنزهين إلى حدائق الريف كحدائق القناطر الخيرية، وحدائق الإسكندرية للتنزه على ترعة المحمودية⁽³⁾.

رابعاً- دور الخطوط الحديدية في مجال الصناعة، لم يكن لمصر في فترة البحث حياة صناعية تستوجب وجود نقلات متطورة نظراً لتأخرها في المجال الصناعي⁽⁴⁾، حيث كانت الزراعة هي الطابع المميز لإنتاج الاقتصاد في مصر طوال القرن التاسع عشر، فعلى الرغم من قيام محمد علي منذ عام 1816م بإنشاء بعض المصانع الحديثة لخدمة الأهداف العسكرية، إلا

(1) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1832 صادر الدواوين والأقاليم والمحافظات، رقم 21 بتاريخ 14 جمادى الأولى 1286 هـ/ أغسطس 1869م ص66 تابع مصلحة الخطوط الحديدية.

(2) الأيوبي، مصدر سابق، ج1، ص 107.

(3) فقد كتب القنصل الأمريكي في 17 يونيو 1878م إلى حكومته مشيراً إلى أن الخديوي إسماعيل ذهب إلى الإسكندرية وبرفقته عديد من الشخصيات المرموقة بواسطة القطار وأنه سوف يقضي معظم الصيف هناك.

American Archive: dispatch no. 238 Cairo, June, 17, 1878, Vol. 14, P.,275.

(4) الحسني، مرجع سابق، ص249.

أن حركة التصنيع فيها تراجعت بعد أن قُدرَ في مؤتمر برلين عام 1840م خفض أعداد القوات العسكرية المصرية، مما أثر على حركة الصناعة وأخذت في الاضمحلال⁽¹⁾، فأغلقت المصانع الكبرى التي كانت تخدم العسكرية المصرية أواخر أيام محمد علي، ثم أغلق عباس باشا ما تبقى منها⁽²⁾، واستغنى عن المهندسين والعمال، وأبطل مصانع الطرابيش، هدم مصنع الورق، وحول بقية المصانع إلى ثكنات للجند، واقتصرت الصناعة المصرية على عدد من الصناعات البسيطة، فكان النشاط الصناعي محدوداً مقارنةً بالنشطين الزراعي والتجاري⁽³⁾.

استمر الركود الصناعي في فترة حكم محمد سعيد باشا 1854-1863م، إلى أن تولى الخديوي إسماعيل 1863-1879م الحكم الذي اتجه إلى التصنيع⁽⁴⁾، وذلك بإعادة إنشاء بعض المشروعات الحكومية فنشطت صناعة السكر وحلج القطن وعصر الزيوت وتشير الدراسات التي تتناول تاريخ مصر الاقتصادي في هذه الفترة إلى أن صناعة السكر استأثرت بالجانب الأكبر من اهتمام إسماعيل، وليس أدل على ذلك من الإشارة إلى أن عدد مصانع السكر في أواخر عهد إسماعيل بلغت نحو 64 مصنعاً تكلف إنشاؤها أكثر من 6 مليون جنيه⁽⁵⁾، ربطها بشبكة من الخطوط الحديدية لتيسر سبل النقل منها وإليها⁽⁶⁾، ورغم أن ظروف مصر حثمت عليها أن تكون الزراعة هي الطابع المميز لاقتصادها وأن تكون الصناعة القائمة عبارة عن صناعة أولية تقوم على المنتجات الزراعية الهدف منها توفير حاجة السوق المحلية الاستهلاكية، فالتأثبات أن الخطوط الحديدية قامت بدورها في نقل ما تحتاج إليه المصانع من مواد أولية، وما يتم تصنيعه فيها وتوصيله إلى أماكن استهلاكه، ونستطيع قياس دور الخطوط الحديدية في خدمة الصناعة بحجم الصناعة القائمة فعلاً في ذلك الوقت، والتي يمكن تقسيمها إلى

(1) عباس، مرجع سابق، ص 161.

(2) لهيطة، مرجع سابق، ص 201.

(3) جرت محاولات جادة للتصنيع في مصر منذ عهد محمد علي، إلا أن تلك المحاولات لم يكتب لها النجاح طويلاً، ففي عهد خلفاء عباس وسعيد اضطرت مصر أن تهمل الصناعة وتوجه نحو العناية بالزراعة والتجارة، ومع ذلك حدثت بعض المحاولات المتواضعة للتصنيع المحلي دون محاولة تصديره للخارج.

انظر، لهيطة، المرجع السابق، ص 296-297؛ وانظر أيضاً، رمضان، مرجع سابق، ص 191-192؛ الحتة، مرجع سابق، ص 182.

(4) بعد حصوله على الفرمانات والامتيازات التي كسرت الجمود الذي فرض على مصر بمقتضى معاهدة لندن 1840م حيث سمح له بزيادة عدد الجيش وبناء السفن الحربية وبالتالي أعيد فتح المصانع.

(5) الحتة، المرجع السابق، ص 181.

(6) رؤوف عباس حامد، الملكيات الزراعية المصرية ودورها في المجتمع المصري 1837-1914م، دار النهضة العربية،

1986 ص 164.

الصناعات التجهيزية ، صناعات تجهز الحاصلات الزراعية للاستهلاك المحلي أو للتصدير
كصناعة حلج القطن التي وجدت في عهد محمد علي عناية كبيرة وأصبحت المحالج تدار بآلات حديثة بعد أن كانت تدار باليد، فبعد أن كان في مصر أربعة وعشرون محلجاً⁽¹⁾، أصبحت في عهد إسماعيل مئة واثنى عشر محلجاً أقيمت بالقرب من مناطق زراعة القطن، وبجانب محطات الخطوط الحديدية، وبذلك ارتبطت محالج القطن بالخطوط الحديدية، التي لعبت دوراً في تعديل مواقع المحالج، لتأمين وسيلة نقل سريعة في عمليات تجميع المحصول ثم توزيعه بعد الحلج⁽²⁾، فأقيم في الشرقية 20 محلجاً لحلج القطن، وفي الزقازيق وفي مينة القمح 4 محالج وفي الغربية في زفتى 3 محالج وفي سمنود محلجان وفي القرشية محلجان وفي الدقهلية شربين محلج والمنصورة 15 محلجاً وميت غمر 3 محالج وفي طلخا 2 وفي البحيرة في كفر حمادة 1 وفي القليوبية في قليبوب 1 وفي بنها 2 وفي طوخ الملق 2 وابور⁽³⁾، ساعدت شبكة الخطوط الحديدية على ازدهار صناعة حلج القطن، التي انتشرت بجوار مزارعه في شمال ووسط الدلتا، كما اجتذبت الخطوط الحديدية معاصر بذرة القطن لتكون قريبة من المحالج ، ففي المنصورة تجمعت معاصر عده للبذرة بجوار محطة الخطوط الحديدية، ولكون المنصورة عقدة مواصلات حديدية، فقد سهلت النقل والتبادل، كذلك وجدت معاصر في طلخا بجوار محطات الخطوط الحديدية⁽⁴⁾.

الصناعات التحويلية:

أ-صناعة الغزل والنسيج، عانت صناعة الغزل والنسيج الوطنية، من منافسة المنسوجات الأوروبية المصنعة المستوردة، لعدم وجود سياسة جمركية تحميها⁽⁵⁾، ولكن على الرغم من ذلك استطاعت بعض المناطق التي ربطتها الخطوط الحديدية الصمود أمام زحف البضائع

(1) لزيادة الطلب عليه من أوروبية حيث ثبتت سيادة هذه المادة الأولية اللازمة للصناعة الأوروبية، وبخاصة بعد أن وجد الفلاحون أن زراعة الحبوب غير مجدية، والسبب قلة الطلب على الحبوب المصرية، لتدفع القمح الأمريكي على أوروبية، والدور الفعال الذي أدته الخطوط الحديدية الأوروبية في نقله، بحيث أصبح على المصريين منافسته، فتحولوا إلى زيادة إنتاج القطن.

البراي، مرجع سابق، ص 99.

(2) أقيمت المحالج قبل إنشاء الخطوط الحديدية على شاطئ النيل كي تكون قريبة من النقل النهري زينب علم نجم الدين، صناعة الغزل والنسيج من أوائل القرن التاسع عشر حتى أوائل القرن العشرين 1805-1927م، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، القاهرة، 1983، ص 70 .

(3) مبارك، مصدر سابق، ج 11، ص 242، ج 9، ص 234؛ انظر الملحق رقم 19.

(4) مبارك، المصدر السابق، ج 13، ص 202.

(5) البراي ، المرجع السابق، ص 102.

الأجنبية، فحافظت مصانع أجا في منطقة دقهلية على أنوال نسج الصوف والقطن الخام⁽¹⁾، ومعامل قليوب لنسج الأقمشة⁽²⁾ وميت غمر دقهلية الشهيرة بتجارة القطن وصناعة ن سيجي الكتان والقطن⁽³⁾ بالإضافة إلى المحلة الكبرى وشهرتها بصناعة المنسوجات، وكذلك سمنود وزفتى غربية، وأدى وجود مصنع شبين الكوم لنسج القطن والكتان شمال محطة الخطوط الحديدية إلى نقل القطن منها وإليها⁽⁴⁾، واستخدمت الخطوط الحديدية الضيقة لربط مصانع شركة أقطان كفر الزيات بالمحطة الرئيسة فيها⁽⁵⁾.

ب- صناعة السكر⁽⁶⁾ نتيجة لتدهور أسعار القطن، ازداد الاهتمام بصناعة السكر، لإيجاد نوع من التوازن، ولكنها واجهت منافسة شديدة، أمام السكر الأوروبي المستورد، الذي فضله الأهالي على السكر المصري لجودته ورخص ثمنه⁽⁷⁾.

وكان للخطوط الحديدية دور فعال في خدمة صناعة السكر، فلقد أنشئت شبكة من الخطوط الحديدية الداخلية ربطت مصانع السكر بمزارع القصب بلغت أطوالها 633 كم⁽⁸⁾، وكان الهدف من إنشائها ربط مزارع الإنتاج بمصانع التشغيل، ومنها ينقل الإنتاج إلى الخط الرئيس، المرتبط بخط السكة الحديد المتجه إلى القاهرة فالإسكندرية⁽⁹⁾.

كذلك أنشئت خطوط ضيقة اقتصر استخدامها على نقل القصب فقط⁽¹⁰⁾، من المزارع للمصانع ومن المصانع لمراكز التسويق، كخطوط الدائرة السنية التي كانت تخدم تسعة عشر

(1) مبارك، مصدر سابق، ج 8، ص 33.

(2) فكري، مرجع سابق، ص 150.

(3) مبارك، المصدر السابق، ج 1، ص 72.

(4) مبارك، المصدر السابق، ج 10، ص 95، 108.

(5) إسماعيل، مرجع سابق، ص 188.

(6) استطاعت أن تتلمس طريقها منذ عهد محمد علي الذي أقام ثلاثة مصانع لاستخراج السكر من القصب عند ملوى وساقية موسى والروضة، ونظراً لعدم وجود مصنع لتكرير السكر، فقد كان يرسل السكر المصري إلى "مرسلية" للتكرير، إلى أن أنشأت الحكومة مصنعاً لتكرير السكر في الرمنون، 1830م. عفيفي: مرجع سابق، ص 95.

(7) لهيطة، مرجع سابق، ص 111.

(8) الشريبي، مرجع سابق، ص 303.

(9) إسماعيل محمد زين الدين، الموظفون الأجانب ودورهم في الإدارة المصرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة: 1983 ص 134-35.

(10) إلا أن هذه الخطوط في أجزاء منها كانت في بعض الأحيان في غير موسم القصب تقوم بنقل السماد بواقع ثلاثة جنيهاً للقاطرة وخمسين قرشاً للعربة الواحدة.

مصنعاً للسكر والتقطير⁽¹⁾، بعدما لقيت صناعة السكر اهتماماً كبيراً من قبل إسماعيل باشا⁽²⁾، وفي سبيل تشجيع هذه الصناعة جرى إنشاء حوالي 393 ميلاً أي مايساوي 633 كلم من الخطوط الحديدية⁽³⁾، بين أسيوط وبولاق الدكورور، وذلك لنقل القصب من مزارعه إلى المصانع⁽⁴⁾.

وننتج عن ذلك اتساع صناعة السكر في الوجه البحري⁽⁵⁾، فبلغ عدد مصانع السكر أواخر عهد عهد إسماعيل باشا نحو 64 مصنعاً، وفاقته مقدرة تلك المصانع كمية القصب حتى أن بعض تلك المصانع التي أنشئت أخيراً لم تستعمل مطلقاً⁽⁶⁾. ومن خلال البحث تبين أن خطأ حديدياً ضيقاً، كان يمر فوق ترعة الإبراهيمية بواسطة كوبري خشبي، ليخترق مصنع فاروقية لصناعة السكر في مزارع بني مزار، وينقل العسل لمصنع مغاغة لمعالجته ثم يتجه غرباً، ليخرج منه فرع آخر يمتد إلى الجهة الجنوبية من المزارع، هذا بالإضافة إلى فروع أخرى تمتد في طول المزارع وعرضها⁽⁷⁾.

كذلك زود مصنع ببا في بني سويف بمعاصر وآلات لصناعة السكر بأنواعه، ويقوم بخدمته خط حديدي يتوجه شمالاً ليصل النيل، سيرت عليه أربعة قطارات، يتكون كل قطار من عشرين عربة لنقل القصب من الحقول، والجدير بالذكر أن ستة آلاف فدان أراضي هذا المزارع كانت تزرع قصباً، وتزرع باقي الأطنان حبوباً وقطناً⁽⁸⁾.

(1) وقد استخدم الممولون اليهود الخطوط الحديدية في خدمة نشاطهم الاقتصادية التي دارت حول حليج القطن وصناعة السكر في سنورس وأبو كساه ودوة بالفيوم وفي ببا ببني سويف وفي الفشن ومغاغة وأبا الوقف ومطاي وأبوقرقاص والشيخ فضل سالموط وبني مزار والمنيا بالمنيا وفي الروضة بأسيوط وفي الضبعة وأرمنت والمطاعة بقنا. لهيطة: مرجع سابق، ص 213.

(2) عني إسماعيل باشا بزراعة القصب في الوجه القبلي، ليكون إلى جانب القطن، على الأخص بعد انخفاض أسعاره على اثر انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية. فحاول إنقاذ البلاد من هذه الأزمة الخطيرة، فزاد المساحة المزروعة بالقصب لتعويض مصر ما خسرت من جراء هبوط سعر القطن من جهة وإدخال صناعة جديدة ذات عائد كبير من جهة أخرى.

لهيطة، المرجع السابق، ص 297.

(3) عبده، مرجع سابق، ص 273.

(4) لهيطة، المرجع السابق، ص 299.

(5) الحنة، مرجع سابق، ص 223-24.

(6) رمضان، مرجع سابق، ص 207.

(7) مبارك، مصدر سابق، ج 9، ص 261.

(8) مبارك، المصدر نفسه، ج 9، ص 5-6.

كذلك امتدت الخطوط الحديدية إلى مزارع الدائرة السنية في أبو كساه، ووصلت مصنعا أبو كساه والدودة، لعصر القصب واستخراج السكر الأبيض والأحمر⁽¹⁾، فتم نقل القصب من الحقول إلى المعاصر، وخرجت سكك حديد أخرى من محطة أبو كساه الرئيسية إلى أراضي أخرى، وفي عام 1874م تراجعت زراعة القصب، بعد أن كانت ثلاثين ألف فدان، وفيما بعد توقف العمل بفاروقية الدودة، واكتفى بمصنع أبو كساه⁽²⁾.

أنشأ الخديوي إسماعيل ديوان مزارع في أرمنت لزراعة قصب السكر واستخراج السكر، ومد منها خط حديدي للنيل لنقل الآلات الواردة إليها، وفرع آخر يصلها بمصنع المطاعنة⁽³⁾، وفي أشمنت في بني سويف تأسس مصنع لنفس الغرض يوصل لها فرع طوله سبعمئة وخمسون متراً من محطة الخطوط الحديدية العمومية للصعيد لنقل القصب منها إلى المزارع الأخرى لعصره واستخراج السكر منه⁽⁴⁾.

كما تم ربط مصنع الضبعية بخط حديدي ضيق بالخطوط الحديدية العمومية وأيضاً تم توصيله عن طريق فرع آخر بالنيل لنقل ما يلزم من الأدوات⁽⁵⁾، أما بالنسبة لمصنع مغاغة الذي أسس لنفس الغرض فتم ربطه بخط حديدي يصله بالخط الرئيسي بالإضافة إلى فرع آخر طوله 450 كيلومتر يربطه بالنيل⁽⁶⁾، وأخيراً فقد ربط مصنع سمالوط بالخط الرئيسي وبالنيل⁽⁷⁾.

ربطت شبكة الخطوط الحديدية الشمالية بني سويف بمصانع السكر في ببا ومغاغة ومطاي والمنيا وأبو قرقاص والروضة، وربطت الشبكة الجنوبية الأقصر بمصانع أرمنت والمطاعنة، زاد طول خطوط حديد الشبكة الشمالية البالغ ثمانية وستين كيلو متراً التابعة للمصانع بمقدار

(1) الجدير بالذكر أن مزارعي القصب واجهوا مشكلة في عام 1893م، وذلك عندما طالت فترة عصر القصب في معصرة الروضة مما أدى إلى جفاف القصب وعلى ذلك فإنه في العام التالي 1894م كان على مسؤولي هذه المعصرة الحصول على آلات جديدة وسريعة وتقرر الحصول عليها من معصرة دودة بالفيوم ونظراً لثقل الآلات وضرورة نقلها على وجه السرعة، فقد مد خط حديدي طوله خمسة عشر كيلو متراً كمن معصرة الدودة إلى العدة وهي أقرب محطة سكة حديد موصلة إلى الروضة.

مبارك، مصدر سابق، ج9، ص20.

(2) مبارك، المصدر نفسه، ج9، ص20.

(3) مبارك، المصدر السابق، ج8، ص183.

(4) مبارك، المصدر السابق، ج10، ص25.

(5) مبارك، المصدر السابق، ج16، ص55.

(6) مبارك، المصدر السابق، ج15، ص70.

(7) مبارك، المصدر السابق، ج12، ص45.

خمسـة كيلومترات عن طول الشبكة الجنوبية⁽¹⁾، وبالرغم من نشاط الخطوط في هذه الدائرة، إلا أنها فشلت نظراً لسوء إدارتها لارتباك الحالة المالية⁽²⁾.

تأسست شركة تكرير السكر عام 1881م وذلك لإقامة معامل لتكرير السكر داخل مصر، فقامت بإنشاء مصنع حوامدية بالجيزة⁽³⁾، ثم طورت أعمالها، فأضافت صناعة السكر الخام إلى صناعة التكرير في عام 1893م فأصبح اسمها "شركة السكر والتكرير المصرية" ومدّت لذلك خطاً حديدياً ضيقاً يوصل بين مصانع الحوامدية ومنطقة البدرشين والعياط، وقد ساعد خط القاهرة/ الأقصر 1891- 1898م الرئيس على تنشيط صناعة السكر في الوجه القبلي، لامتداده بجانب مزارع القصب، واتصاله بالإسكندرية ميناء التصدير الأول، بالإضافة الخطوط الحديدية الضيقة التابعة لشركة قنا/ أسوان⁽⁴⁾.

وفيما بعد تأسست "الشركة العامة لمصانع السكر في الوجه القبلي" في عام 1892م، ووصلت بخط حديدي في الشيخ فضل المنيا، وأُسست مصـ نعاً آخر في نجع حمادي عام 1895م، ثم اتحدت الشركة مع شركة السكر والتكرير المصرية عام 1897م، ولكوننا "الشركة العامة لمصانع السكر والتكرير بالقطر المصري" ⁽⁵⁾، وتم شراء أصول شركة سكر الدائرة السنية، وبذلك استطاعت الشركة الإمساك بزمام صناعة السكر في مصر، وقد وا جهة هذه الشركة صعوبات بسبب منافسة زراعة القطن، بالإضافة إلى محاولة رئيس الشركة القيام بمضاربات أضرت بها ضرراً بالغاً، فاقترص نشاطها على خمسة مصانع فقط ⁽⁶⁾ من مجموع مصانعها، وتألّفت إدارة جديدة للشركة بإشراف "إسماعيل سري" الذي باع الخطوط الحديدية للحكومة بمبلغ أربع مائتي ألف جنيه- في حين اشترت الشركة الدائرة كلها بكل محتوياتها بستمائي ألف جنيه⁽⁷⁾ - وحصلت الشركة على امتياز نقل بضائعها على الخطوط الحديدية الحكومية،

(1) W. Lionel , Op,Cit., p. 439 .

(2) ولذلك تأسست في لندن بتاريخ 11 نوفمبر 1902م شركة إنجليزية باسم شركة سكر الدائرة السنية بهدف شراء ممتلكات الدائرة السنية وبالفعل تم شراء في عام 1903م بمبلغ ستمائة ألف جنيه وكانت الصفقة تشمل المزارع والمصانع والورش والخطوط الحديدية التابعة لها. محمود غنيم، قصب السكر، زراعته وصناعته، مجلة الخطوط الحديدية جمهورية مصر العربية، مارس 1956م، ص41

(3) غنيم، مرجع سابق، ص11.

(4) الحقة، مرجع سابق، ص212.

(5) غنيم، المرجع السابق، ص 1.

(6) الحقة، المرجع السابق، ص 213.

(7) W. Lionel , Op,Cit., p. 439.

بتعريفه تقل بمقدار الثلثين عن التعريفات العادية⁽¹⁾، وكان لرؤوس أموال يهود مصر دور في الاستثمارات الصناعية والخطوط الحديدية، حيث قدم يوسف قطاوي وسوارس على بعض البيوت المالية في إنجلترا وفرنسا وسويسرا، عرضاً لاستغلال "وادي كوم أمبو" وكان أسرعها استجابة له هو "بيت صوصة" Soussa في سويسرا⁽²⁾، فتألفت شركة وادي كوم أمبو المساهمة، برأسمال قدره مئتان وخمسون ألف جنيه في 14 نيسان 1904م وكانت مدة الامتياز تسعة وتسعين عاماً، وقامت الشركة بمد شبكة من الخطوط الحديدية الضيقة بطول مئة وعشرين كيلو متراً، لنقل محاصيل الشركة من الحقول إلى المخازن، واستخدمت في بعض الأحيان في نقل الأحجار من أطراف المزارع إلى قلب الوادي لاستعمالها في البناء⁽³⁾.

قامت الشركة بمد خطوط حديدية مؤقتة في موسم جني القصب إلى داخل الحقول، لنقل القصب بالعربات المعدة منها، فيسهل شحنها، وتم ربط خط مخازن الشركة بخط الخطوط الحديدية الحكومية، مما سهل نقل جميع محاصيل الشركة المختلفة إلى القاهرة / الإسكندرية، واستوردت الشركة عن طريق هذا الخط الأسمدة والفحم والمهمات إلى المخازن مباشرة، كما استأجرت هذه الخطوط الحديدية التابعة لمزارع كوم أمبو من قبل شركة السكر والتكرير مقابل مبلغ ثلاثمائة جنيه سنوياً⁽⁴⁾.

وهكذا طورت تجربة محمد علي باشا الصناعة المصرية وحدثتها، وبالتالي اعتمد الاقتصاد المصري على الأنشطة التي تتعلق بتطوير وتمويل المحاصيل الزراعية كالقطن وقصب السكر، وتمثل النمط الصناعي المترتب على ذلك في الصناعات التجهيزية مثل حلج القطن وكبسه وصناعة تكرير السكر⁽⁵⁾، وقد لعبت الخطوط الحديدية دوراً جدياً في ازدهار الصناعة، بفضل اتساع شبكتها، ومرونة وصول خطوطها من الحقول إلى مواقع التصنيع والتسويق والتصدير وبالعكس⁽⁶⁾، فكانت المواد تنقل فور تصنيعها، لصدور أوامر مستمرة من المعية إلى الخطوط

(1) لهيطة، مرجع سابق، ص 343.

(2) إسماعيل، مرجع سابق، ص 191.

(3) دار الوثائق القومية، مصلحة الشركات، مصلحة الأملاك الأميرية، محفظة 112، 22 مارس 1937م.

(4) دار الوثائق القومية، مصلحة الشركات، مصلحة الأملاك الأميرية، 17 فبراير 1946م.

(5) روبرت مابرو، التصنيع في مصر 1939-1973م، ترجمة صليب بطرس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1981م، ص 26.

(6) حافظ، مرجع سابق، ص 5.

الحديدية، بضرورة إرسال عربات الخطوط الحديدية إلى أماكن الإنتاج⁽¹⁾، لنقل ما يتم إنتاجه حتى لا تتراكم كميات البضائع المجهزة للشحن في المصانع ذات المنشآت والمخازن محدودة المساحة، وعليه رافق بناء المصانع إنشاء خطوط فرعية لربط المصنع بالخط الحديدي الرئيسي وذلك لتسهيل نقل ما يحتاج إليه من مهمات وأدوات للتشغيل أو لتصريف منتجاته، ومثال ذلك صدور أمر إلى الخطوط الحديدية يفيد بضرورة مد فرع سكة حديد إلى مصنع الغش بطول ميل واحد، والعمل على الإسراع في إرسال مهمات الخط المذكور لتركيبه في أقرب وقت⁽²⁾.

مضارب الأرز، أما بالنسبة للأرز فقد انتشرت مضاربه- عزل البذرة عن الساق- من حول الخطوط الحديدية في شمال الدلتا وشرقها ووسطها في رشيد وفوة ودمياط⁽³⁾، وأيضاً أقيمت المضارب في طنطا نظراً لتفرغ الخطوط الحديدية منها والذي أتاح لها أن تكون مركز تجميع من شمال شرق الدلتا⁽⁴⁾، كما ساعد خط سيدي جابر / رشيد على ربط مضارب الأرز في رشيد بمركز تجاري هام كالإسكندرية⁽⁵⁾.

ما سبق يشير إلى مساهمة الخطوط الحديدية المصرية في خدمة المصانع، وذلك بنقل المواد الأولية لتجهيز المصانع، ونقل المواد المصنعة بشكل مستمر، نزولاً عند تنفيذ الأوامر الصادرة من المعية السنية وذلك لضيق منشآت هذه المصانع ومخازنها، ومع أن الخطوط الحديدية المصرية سخرت لخدمة الصناعة، إلا أن محدودية الدور الذي قامت به يعود إلى محدودية حجم الصناعة القائمة آنذاك وطبيعتها⁽⁶⁾، وما يجب الإشارة إليه هنا أن دور الخطوط الحديدية لم يكن مقتصرًا على المصانع المدنية بل امتد ذلك إلى المصانع الحربية⁽⁷⁾، وافتتح هذا الخط للحركة

(1) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1841 صادر الإفادات، وثيقة رقم 5 بتاريخ 8 شوال 1287 هـ / يناير 1871م، ص 16 إلى الخطوط الحديدية.

(2) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 1852 صادر الإفادات، وثيقة رقم 6 بتاريخ 3 رمضان 1288 هـ / نوفمبر 1871م، ص 8 إلى الخطوط الحديدية.

(3) مبارك، مصدر سابق، ج 1، ص 192.

(4) فكري، مرجع سابق، ص 155.

(5) مبارك، المصدر السابق، ج 7، ص 117.

(6) دياب، مرجع سابق، ص 220 - 221.

(7) عندما صرحت الحكومة العثمانية للخديوي إسماعيل بزيادة عدد الجيش إلى ثلاثين ألفاً، أنشأ الخديوي إسماعيل مصنعاً للبارود بالقرب من طرة، أو بجوار القلعة وأمر بمد خط حديدي من البساتين إلى طرة عن طريق المعادي لخدمة المصنع حتى تمتد حدود مصر إلى الحبشة.

حسونة: مرجع سابق، ص 230.

في عام 1872م، وأسهم في نمو الصناعة على جانبي الخط، كما زاد من أهمية حلوان كمدينة صناعية ومشتى عالمي⁽¹⁾.

وكان لانتشار الخطوط الحديدية في مصر دور في إنشاء العديد من المصانع والورش المتعلقة بالخطوط الحديدية، ففي بداية عهد استخدام الخطوط الحديدية كانت القاطرات والعربات المعطلة تخزن أو ترسل إلى إنجلترا للإصلاح ثم تعاد، بنفقات باهظة⁽²⁾، وفيما بعد قام إسماعيل باشا بإنشاء ورش فنية لتقديم أعمال الصيانة والإصلاحات الدائمة لقاطرات وعربات الخطوط الحديدية، وذلك في إطار جهوده لإصلاح نظام الخطوط الحديدية، فأقيمت ورشة في عناب ر بولاق بالقاهرة، وأخرى في الإسكندرية وثالثة في السويس، وكان الهدف من توزيع الورش في أماكن مختلفة أن تقوم كل واحدة بتقديم خدماتها إلى الخط أو الخطوط القريبة منها⁽³⁾. ومنذ السنوات الأخيرة للقرن التاسع عشر حتى مطلع القرن العشرين تم إنشاء ثلاثة مصانع كبيرة للقاطرات وعربات الركاب وعربات البضائع، منه مصنعان في بولاق والثالث في القليوبى. ولم يكن في هذه المصانع الاستعدادات الكافية لبناء القاطرات وإنما تقوم فقط بتجديدها وصيانة العربات.

وكان مصنع بولاق يستخدم نحو 1300 عامل لإصلاح القاطرات، و 1100 عامل لصيانة العربات، وهذا العدد كان يتيح إصلاح وتجديد 240 قاطرة، و 2200 عربة سنوياً، فضلاً عما كان يقوم به المصنع من صنع عربات البضاعة بعد استحضر المواد المعدنية الخاصة بها من الخارج. وبالإضافة إلى هذه المصانع، وجد مصنعان صغيران في المنيا وفي أرمنت، مخصصان للخطوط الحديدية الإضافية التي أنشئت لنقل قصب السكر من الحقول إلى المصانع، وكان المصنعان يقومان بإصلاح 42 قاطرة، وتجديد 70 عربة ركاب و 1850 عربة بضاعة سنوياً⁽⁴⁾.

(1) في بداية عهد استخدام الخطوط الحديدية، بدأت القاطرات والعربات تتعرض للأعطال، فكان يتم تخزين المخرب منها، أو إرسالها إلى بلد المنشأ لإصلاحها ثم إعادة أو الاستعاضة عنها بجديد. مما يكلف نفقات باهظة، لذلك أقيمت العديد من المصانع والورش الفنية المتعلقة بالخطوط الحديدية، لتقديم أعمال الصيانة والإصلاحات الدائمة للقاطرات وعربات الخطوط الحديدية. مما دعا إلى زيادة عدد العاملين في هذا المجال، وتوزعت ورش التصليح في أماكن مختلفة لتقوم كل واحدة بتقديم خدماتها إلى الخط أو الخطوط القريبة منها.

عبده، مرجع سابق، ص5.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص149-150.

(3) دياب، مرجع سابق، ص112.

(4) حسونة، المرجع السابق، ص200-201.

وكذلك نشطت صناعة مواد البناء، إذ أدّى مد الخطوط الحديدية إلى الوصول إلى المحاجر، فتوفرت مواد البناء لسهولة نقله بكميات كبيرة، وانخفضت أسعارها، بعد أن كانت مرتفعة، الجير والطوب والزلط وذلك بسبب عدم قدرة الدواب على نقل كميات كبيرة من الصخور والأحجار⁽¹⁾.

فكان "محجر طرة" 1893م، بالقرب من مصنع البارود، من أهم المحاجر بعد ربطه بخط حديدي ضيق يصله بجميع المناطق المجاورة له، وبخاصة مدينة القاهرة التي تتركز فيها المباني السكنية والإدارية والمصانع، فزاد الطلب على مواد هذا المحجر نظراً لجودة ما يستخرج منه⁽²⁾، كما مدت مصلحة السكك خطأ حديدياً من "محاجر أبي زعل" يربطها بالخط الرئيسي، فحصلت إدارة التنظيم على كميات الأحجار والحصى من جراء بتشغيل المساجين به في ذلك الوقت.

وهناك أيضاً محجر "جبل عاتكة" في منطقة السويس ويتصل هذا الخط بالبحر الأحمر وتم بناؤه في عام 1863⁽³⁾ وهناك خط "محجر المقطم" والذي كان خطأً خاصاً لمقاول فرنسي يدعى المسيو لوريي Louriah وكان قد طلب من المصلحة إقامة خط حديدي ضيق بين المقطم ومنطقة جنوب طرة وذلك عام 1908م على أن يدفع الأجرة التي قررت لها نظارة المالية، ومدة الامتياز خمسة عشر عاماً⁽⁴⁾، ولا يخفى دور هذا الخط في نقل مواد البناء إلى منطقة المقطم التي كانت تسير إلى العمران بخطى مبكرة.

بالإضافة لخط "محاجر الدخيلة" الذي يربط الدخيلة بالإسكندرية ومحطة المكس والتي ترتبط بمحطة الإسكندرية الرئيسية عام 1904م، شهدت هذه الفترة تعمير هذه المدن، وبخاصة بعد إنشاء خط بور سعيد/السويس الذي يمر على ورشة الزلط بأبي حماد مما سهل نقل الزلط للجهات التي تحتاج إليها كما كان يمر على "محجر جبس الملاح"⁽⁵⁾ ولاشك أن هذا الخط كان يخدم منطقة بور سعيد / السويس في هذه الفترة التي شهدت هذه المدن، وهناك خط قليوب /

(1) حسونة، المرجع نفسه، ص 230.

(2) دار الوثائق القومية، ديوان المعاونة، صادر جهات الخروسة 23 شوال 1280هـ / 1864م، مادة 147.

(3) دار الوثائق القومية، ديوان المعاونة، أقاليم بحرية، 8 شعبان 1280هـ / 1864م، مادة 3.

(4) دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، مصلحة سكة حديد، 4 مارس 1908م.

(5) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1912م، ص 179.

الزقازيق/ المنصورة ويمتد منه فرع إلى "محجر تل بسطة " وخط إمبابة /إيتاي البارود وله فرع إلى "محاجر الخطاطبة" (1).

وكان لخط القاهرة / الأقصر فرع إلى "محجر أبي حنيس " في أسيوط وعلى نفس الخط تخرج تفرعة إلى "محاجر القناوية "أما خط الواسطى/أبو كساه فكان يخدم محاجر أبي راضي (2) وذلك بالإضافة إلى خط "محاجر المنيرة" في القليوبية وكانت الخطوط الخاصة بها تابعة لشركة الخطوط الحديدية الدلتا.

ومما يلاحظ أن خطوط المحاجر انتشرت في شتى أنحاء مصر، وعلى الأخص بجانب المدن الكبرى، كالقاهرة والإسكندرية والسويس وأسيوط وقنا وغيرها، ودورها في تسهيل نقل الفحم الحجري الذي تفتقر إليه المصانع، لتلبية حاجة الصناعة (3)، لذلك لجأت بعض الشركات صاحبة امتيازات الاستثمار التي عملت في هذا المجال إلى استخدام الخطوط الحديدية في تسهيل أعمالها.

كشركة الأسمنت المساهمة المصرية وهي شركة بلجيكية مركزها بروكسل وتملك مصنعاً للأسمنت جنوب القاهرة، يتصل بالمصنع فرع من الخطوط الحديدية بغرض الحصول على إسمنت صناعي ينتج عن حرق مخلوط الطين والجير المستخرج من جبل المقطم ومحيطه، حيث تنقل هذه الخامات للمصنع بواسطة سكة حديد (4) كذلك اعتمدت شركة "الطوب المصرية المساهمة" بالقاهرة عام 1910م - وكانت تدير مضرِباً للطوب بالعباسية - على المحاجر المتصلة بالخطوط الحديدية (5)، مستفيدة من خط تحويلة العباسية الذي أنشئ في عام 1912م، و قامت شركة في نفيشة "السويس" لاستخراج الرخام تأسست في عام 1896م بمد خط حديدي بين المصانع التابعة لها والخطوط الحديدية الرئيسية (6).

ومن بين الصناعات التي تأثرت بمد الخطوط الحديدية أيضاً صناعة التعدين، حيث تأسست شركات لاستغلال المعادن منها شركة الملح والصودا، بوادي النطرون، والتي تأسست في عام 1897م وهي شركة إنجليزية لصاحبها مستر هوكر Hokar ومدة الاستثمار خمسين عاماً،

(1) الإحصاء السنوي العام للقطر السنوي لعام 1912م، ص 180.

(2) لهيطة، مرجع سابق، 375.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 203.

(4) حسين الرفاعي، الصناعة في مصر، القاهرة، 1935م، ص 125.

(5) الحتة، مرجع سابق، ص 216.

(6) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1916م، ص 117.

وقامت الشركة بمد خط سكة حديد من الخطاطبة إلى الوادي وكان للخط فرعان إضافيان هما، البحيرات وطوله خمس عشرة كيلو متراً لنقل المواد الأولية، وخط المحاجر وطوله ثمان كيلو مترات ويستخدم في نقل الأحجار⁽¹⁾، وقد سهلت الشركة بخطوطها نقل الملح لمختلف الجهات وبنفقات قليلة، وهناك شركة أخرى هي شركة "فوسفات البحر الأحمر" تأسست في 3 أيلول 1911م لاستغلال المناجم الواقعة في أم الحويطات وقامت بمد خط حديدي يبدأ من الوادي الأبيض ويمر بوادي سفاجة ثم يتجه إلى الشمال الشرقي بتكلفة مائة وعشرون ألف جنيه مقسمة إلى مئة ألف سهم⁽²⁾، وتأسست الشركة "الإيطالية للفوسفات" في عام 1913م لاستخراج فوسفات منطقة البحر الأحمر، حولت مركزها إلى منطقة القصير ومدت خطاً حديدياً لخدمة الصناعة بين المناجم والمصانع بطول 36 كم⁽³⁾، وأخيراً الشركة البريطانية "مناجم سينا ليمتد" تأسست في 12 نيسان 1912م في لندن لاستغلال المنجنيز واستخراجه من مناجم أم بجمة في سيناء، ربطت المنجم بميناء أبو زنيمة على البحر الأحمر بخط حديدي⁽⁴⁾.

(1) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 236.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص 267.

(3) الرفاعي، المصدر السابق، ص 580.

(4) إحصاء شركات المساهمة، مرجع سابق، ص 939.

ثالثاً- دور الخطوط الحديدية في مجال التجارة :

يعد وجود شبكة نقل متطورة من العوامل المهمة المؤثرة في حركة التجارة بشقيها الداخلي والخارجي، حيث يعزى التقدم التجاري إلى تقدم وسائل المواصلات بأنواعها المختلفة، ونظراً لموضوع الدراسة وهو الخطوط الحديدية، لا بد للبحث من طرح أهمية الخطوط الحديدية في عملية التبادل التجاري في مصر، حيث ساعد وجود شبكة واسعة من ها على تنشيط التجارة الداخلية والخارجية بما قدمته من خدمات كبيرة في هذا المجال، كذلك أدى انتشارها إلى اجتذاب الجانب الأعظم من حركة نقل البضائع⁽¹⁾.

تولت الخطوط الحديدية في مصر على نحو ملفت للنظر الجزء الأكبر من حركة نقل البضائع داخلياً⁽²⁾، وبالتالي ساعدت على ازدهار التجارة الداخلية⁽³⁾، نتج عن الاهتمام بمرافق النقل الداخلي، وربط الموانئ بالخطوط الحديدية، زيادة في حجم البضائع المنقولة على تلك الخطوط، فتطورت حركة نقل البضائع بالخطوط الحديدية تطوراً كبيراً⁽⁴⁾.

يبين الجدول التالي تقديرات لكمية الأموال في مصر وخارجها بالآلاف جنيه مصري الأرقام تعطي إجمالي الإضافات إلى رأس المال، لا تتضمن أرقام قناة السويس⁽⁵⁾، ويوضح ارتفاع نسبة الاستثمارات في الفترة مابين عامي 1892-1897م ثم تضاعفها مرة أخرى بين عامي 1897-1902م، حيث يظهر تقدماً هائلاً خلال سنوات الازدهار قبل الأزمة المالية عام 1907م، وفيما بعد تمت تصفية بعض الشركات فتراجعت القيمة نتيجة للإفلاس أو لتغيير قانون الشركات المصري عام 1908م، الذي فرض على الشركات الموجودة في الخارج إعادة تسجيل نفسها في مصر إذا ما أرادت مواصلة نشاطها، وعلى ذلك أغلقت كثير من الشركات والبنوك أبوابها حتى لا تقع تحت التدقيق والرقابة المالية، ولكن فيما بين عامي 1892-1908م مدت الكثير من الخطوط الرئيسية والخطوط الفرعية التي ربطت بين المدن ومراكز المدير يات⁽⁶⁾ فجاءت الخطوط الزراعية الضيقة لتسد الفجوات بين تلك الخطوط ولتصل إلى داخل الريف

(1) أوين، مرجع سابق، ص 185.

(2) عيسوي، مرجع سابق، ص 107.

(3) وبعد أن كان التاجر ينقل بضائعه من مكان لآخر بواسطة الجمال والدواب، أصبح يستعمل الخطوط الحديدية لنقل بضائعه فيوفر عليه ذلك في النفقات والوقت شيئاً كثيراً.

رمضان، مرجع سابق، ص 190.

(4) دياب، مرجع سابق، ص 225.

(5) أوين، المرجع السابق، ص 326.

(6) أوين، المرجع نفسه، ص 326.

المصري في الوجهين القبلي والبحري حيث حملت ما تنتجه المناطق البعيدة والنائية من سلع إلى المركز مما ساعد في عمليتي الترويج والتسويق.

1897			1892			1883			نوع الشركة
اجمالي	في مصر	في الخارج	اجمالي	في مصر	في الخارج	اجمالي	في مصر	في الخارج	
5968	425	5543	4547	425	4122	3826	425	3401	رهونات
774	93	681	774	93	681	1843		1843	مصارف
1342	982	360	589	368	221	180	180		أراضي زراعية
2218	367	1851	145		145	62		62	نقل/قنوات
3583	609	2974	1271	356	915	669		669	صناعة / تعدين
									تجارية
13.885	2476	11.409	7326	1242	6085	6580	605	5975	إجمالي
1914			1907			1902			
54.569	6200	48.369	39.680	5590	34.090	10.525	924	9601	رهونات
5727	2498	3229	8095	3200	4895	2292	522	1770	مصارف
18.573	11.312	7261	19.356	12.221	7135	2974	878	2096	أراضي زراعية
6076	2088	3988	5947	2327	3620	3970	725	3245	نقل/قنوات
15.207	6801	8406	14.098	6928	7170	6159	1101	5418	صناعة / تعدين
100.152	28.899	71.253	87.176	30.266	56.910	26.280	4150	22.130	إجمالي

بدأت مصر بالسيرن حو سياسة السوق المفتوحة من خلال الاعتماد الكلي على الاستيراد والتصدير، وهنا جاءت أهمية الخطوط الحديدية لتلبي حاجة السوق التجارية، بسهولة نقل وسرعة حركة، من الداخل للموانئ وبالعكس ومن وإلى جميع المدن، حيث تم خلال السنوات العشرين التي سبقت الحرب العالمية الأولى استثمار مبالغ طائلة من الأموال في مشروعات داخل مصر.

وعليه تعد قطاعات النقل والمواصلات⁽¹⁾ من العوامل المهمة ذات التأثير الفعال على حركة التجارة الداخلية والخارجية، وإذا كانت التجارة المصرية، قد شهدت تطوراً كبيراً في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، في رجع ذلك إلى تقدم المواصلات في تلك الفترة وعلى وجه التحديد الخطوط الحديدية⁽²⁾.

1- التجارة الداخلية

(1) الشريبي، مرجع سابق، ص 159.

(2) الشريبي، المرجع السابق، ص 185.

اعتمد النشاط التجاري الداخلي على نوعين من النقل، النقل النهري والخطوط الحديدية، إلا أن وجود النيل حتم خلق منافسة بينهما، لكن الخطوط الحديدية استأثرت بالنقل نظراً لمميزاتها الكثيرة، حيث بلغ حجم ما تم نقله في أيار عام 1886م 14.151.293 أردب من البضائع⁽¹⁾، أي نسبة 98% في مقابل 2% تم نقلها عن طريق النيل⁽²⁾، ولما ضمنت الخطوط الحديدية أقساط الدين المصري العام، كان لابد للحكومة من حمايتها، ومنع كل مزاحمة لها⁽³⁾، لذلك عمدت إدارة السكك إلى تخفيض أجر النقل في المحطات المجاورة للنيل وفروعه، للاستحواذ على القدر الأكبر من حركة النقل، فخفضت الأجرة التي فرضتها مصلحة الخطوط الحديدية على المسافة بين القباري/بنها أو المحلة أقل منها بين القباري /طنطا مما زاد المنافسة بينهما، وبالمقابل عملت المصلحة على توفير بواخر نيلية إضافية لنقل البضائع من البر الغربي للبر الشرقي للنيل، وتوصيل البضائع من إمبابة⁽⁴⁾ ومنها إلى القاهرة أو الإسكندرية، كذلك سيرت بواخر باتجاهات مختلفة في الوجه القبلي، بين بني هلال وأخميم وبين جرجا والبلينا وبين نج ع حمادي ودشنا حتى يتسنى لسكان تلك المناطق عبور النيل ببضائعهم إلى محطات الخطوط الحديدية وبالعكس⁽⁵⁾. ونظراً لتراجع النقل النيلي، حاول أصحاب (الفلايك)⁽⁶⁾ التعايش مع وجود الخطوط الحديدية بالتجمع بالقرب من المحطات لنقل الركاب عبر النيل بل كان البعض منهم ينتظر وصول الركاب داخل المحطات⁽⁷⁾.

ونظراً لأهمية ومميزات النقل بالخطوط الحديدية فإننا نجد شكاوى وطلبات قدمها التجار في تلك الفترة لمد خطوط حديدية إلى المدن التي لم تصلها بعد كتجار أخميم، هذا واستمرت المناطق التي لم يصل إليها الخط الحديدي، تنتقل بضائعها بواسطة النيل، وبصفة خاصة بضائع الدرجة السادسة⁽⁸⁾، فألغيت رسوم الملاحة عام 1898م، ورسوم الجسور عام 1900م، مما أثر أثر في زيادة حركة الملاحة النيلية، فبلغ عدد المراكب التي مرت من هويس العطف 22000

(1) الهكتولتر = 100 لتر، والاردب = 184 لتر. الحنة، مرجع سابق، ص 231.

(2) الحنة، مرجع سابق، ص 285.

(3) حسونة، مرجع سابق، ص 394.

(4) ذلك قبل إنشاء كوبري إمبابة عام 1890م.

(5) وجد تساوي نسب النقل من بحري إلى قبلي أو بالعكس، مع زيادة طفيفة للنقل من بحري إلى قبلي، ويرجع ذلك إلى تركيز المدن في وجه قبلي حول النهر.

(6) الفلايك، مفرداها فلوكة، وهي المراكب الشراعية الكبيرة التي كانت تعبر النيل في الاتجاهين لنقل المسافرين وتحميل البضائع، ويسمى صاحبها الفلايكي. الباحث

(7) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 94.

(8) حسونة، المرجع السابق، ص 395.

مركباً عام 1905م بعد أن كانت 4565 مركباً عام 1900م، وذلك بسبب زحف السي طرة الأجنبية على هذا القطاع من قطاعات النقل، فازدادت الاستثمارات في مجال الملاحة النهرية والبحرية، فتأسست شركة النيل البريطانية الأمريكية The Anglo American Nile and torist company عام 1899م، لتقوم بأعمال النقل السياحي والتجاري في النيل ومقرها القاهرة، و شركة المنزلة للملاحة النهرية والبحرية The Manzala Canal and Navigation Company تأسست في عام 1904م بأمر عالي لتقوم بأعمال الملاحة النهرية البحرية، وشركة النقل النيل ليمتد The Nile Transport Company Limited وهي شركة انكليزية اشترت الشركة المصرية القديمة وكل ما تملكه من مقتنيات في القاهرة والإسكندرية عام 1906 م⁽¹⁾، وهكذا ارتفع عدد المراكب النيلية، فتمت عمليات نقل البضائع دون مراعاة للمصالح القومية ودون الرجوع إلى المصلحة المختصة بهذه الأمور، وعلى هذا اشتدت المنافسة بين مصلحة السكة الحديد وشركات النقل البحري، فخفضت مصلحة السكك أجرة النقل عام 1902م بعدما رأت من انصراف الأهالي عنها مستخدمين النقل النيلي، وبخاصة أجرة المنقولات في الدرجتين الخامسة والسادسة، وهي المنقولات الأكثر أهمية للزراعة والتجارة معاً، وذلك لجذب المزارعين والتجار إليها، ليصبح متوسط ما تحصل على أجرة الطن 42.50 قرشاً عام 1903م، وهبطت إلى 39.6 قرش عام 1904م⁽²⁾.

وهكذا بلغت جملة البضائع المنقولة على الخطوط الحديدية عام 1914 نحو 3.591.098 طناً مقابل 44.014 إردباً بالنقل النهري⁽³⁾، ومن خلال الجدول التالي يمكن التعرف إلى أنواع وحجم البضائع المنقولة على الخطوط الحديدية المصرية في الفترة من 1907-1916م⁽⁴⁾،

أنواع البضائع	1911-1907 بالطن	1916-1912 بالطن	% محطة الإسكندرية	% محطة مصر- القاهرة	% محطات أخرى
أخشاب	1.412.872	1.220.546	90	1	9

(1) الشربيني، مرجع سابق، ص 202.

(2) اعتمد النقل النهري على الغلال، كالقمح والشعير والأرز والبقول والتمرس، بينما نقلت الخطوط الحديدية القطن والسكر والأخشاب ومواد البناء.

عبد الواحد، مرجع سابق، ص 17-31.

(3) ازدياد إنتاج المحاصيل النقدية كالقطن الذي بدأت أسعار الصادرات منه ترتفع باستمرار قياساً مع الحاصلات الزراعية الأخرى حيث تركزت السياسة الاقتصادية البريطانية في مصر حول هدف واحد هو تحويل مصر إلى مزرعة لإمداد مصانع الغزل والنسيج في إنكلترا بما يلزمها من أقطان مصرية .

عبد الواحد، المرجع السابق، ص 17-31.

(4) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1919م .

46	1	53	331.874	330.221	أرز
57	3	40	668.352	400.511	أسمدة
31	18	51	427.085	409.555	أقمشة
99	-	-	2.424.505	2.327.735	بذرة قطن
98	-	2	519.562	460.806	بصل
97	1	2	507.403	366.879	تبن ودريس
78	2	20	628.777	453.957	خضار
14	2	84	696.529	546.482	زيوت
79	1	20	574.903	484.698	سكر وعسل
89	6	5	1.952.094	1.475.299	غلال
10	1	89	2.486.148	3.240.411	فحم
100	-	-	992.218	958.958	قطن خام
100	-	-	1.375.984	1.330.289	قطن محلوج
23	9	68	629.112	577.272	ماكينات ومعدات
84	2	14	2.212.651	2.623.043	مهمات بناء
46	8	46	2.864.610	2.531.728	متنوعات
93	2	5	2.870.085	2.820.372	حيوانات

ومن خلال دراسة تحليلية لهذا الجدول يلاحظ بأنه:

1. شكل الفحم أعلى نسبة للبضائع التي تم نقلها بالخطوط الحديدية، فتم نقل 3.240.411 طناً منه في الفترة الأولى ثم قلت النسبة في الفترة الثانية ربما لاتجاه البلاد نحو الاستخدام المحلي بعد أن عانت من ارتفاع أسعار الفحم.
2. مهمات البناء وبذرة القطن والغلال والأخشاب والقطن المحلوج.
3. ارتفاع نسبة الأخشاب المستوردة المنقولة.
4. تصدير بذرة القطن والبصل والتبن والقطن المحلوج من الأقاليم التي تنتشر بها المحالج والمعاصر.

5. كما يلاحظ ارتفاع نسبة الزيوت الصادرة من محطة الإسكندرية إلى المحطات الأخرى نظراً لاعتماد البلاد على استيراد الزيوت من أوروبا⁽¹⁾.
 6. نقلت الخطوط الحديدية الحيوانات المستوردة من السودان و الحجاز، حيث قسمت الأجور حسب مسافات⁽²⁾.
 7. ارتفاع نسبة ما نقل من معدات في محطة الإسكندرية لاعتماد البلاد على استيرادها من الخارج ويلاحظ ارتفاع نسبتها في الفترة الثانية لزيادة عدد القطارات وحركة النقل.
 8. زيادة في نسبة البضائع المنقولة في الفترة الثانية عن الفترة الأولى وذلك مثل الغلال والحديد والسكر والزيوت.
 9. زيادة نسب البضائع المنقولة المصدرة في المحطات الأخرى، عنها في محطتي مصر والإسكندرية لكونهما أسواق تجارية كبرى.
- وبالرجوع إلى تعرفه النقل في الفصل الثاني، يرى أن النقل بالخطوط الحديدية يتم بناء على تعرفه نقل محددة ومن الطبيعي أن يكون هناك معايير ثابتة لنقل البضائع المختلفة⁽³⁾.
- مما سبق يتضح بأن نقل البضائع شكل معظم إيرادات مصلحة الخطوط الحديدية.
- أما بالنسبة لنقل الركاب، فيرى أنه بالرغم من ازدياد نسبة المسافرين إلا أن أجره الركاب الدرجة الأولى لم تكن كافية لتغطية المصروفات التي تفوق الإيرادات، لذلك عملت المصلحة على ترغيب التجار وجذبهم لاستعمال الخطوط الحديدية في أعمالهم التجارية، وحتى عام 1903م لم يكن للمصلحة تعرفه معلنة لنقل البضائع، بل كانت مجموعة أجور مقتبسة من نظام الخطوط الحديدية البريطانية⁽⁴⁾ إلى أن تم إصدار تعرفه جديدة للنقل بعد عام 1903م ألغت ما سبقته، وعليها تم تقسيم الأجور إلى ست درجات أساسية، ودرجة خصوصية لنقل المفرقات والأصناف الخطرة، لما يتطلبه نقل هذا النوع من المواد من احتياطات خاصة يجب مراعاتها.
- وفيما بعد وضعت المصلحة ست عشرة درجة أخرى أطلقت عليها "تعريف خصوصية" تقل أجرتها عن أجره الدرجة السادسة، كالفحم الحجري الذي تقل أجره نقله عن الدرجة السادسة بنسبة 20% تلبية لحاجة البلاد، والآلات الزراعية لضرورة استعمالها، والمنسوجات القطنية،

(1) وكانت مصلحة الخطوط الحديدية قد طلبت من الأهالي ضرورة زراعة الخروع لاستخراج الزيوت منه نظراً لارتفاع أسعاره في الخارج.

(2) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 167.

(3) سكك حديد مصر في 125 عاماً، المرجع السابق، ص 166.

(4) كامل شحاتة، نظرة تاريخية، مجلة الخطوط الحديدية، مصر، 1934م، ص 5.

كذلك نقل الملح بأقل أجره ممكنة لعدم استغناء أي فرد عنه، وتم نقل البصل والدقيق والبلح الجاف، على التعريفة السادسة، وهي أقل درجات النقل لتسهيل نقل البضائع التي تحتاجها البلاد، كذلك تم نقل العبوات الممتلئة والفارغة، وطبقت على نقلها أجره الدرجة التعريفة الخصوصية المخفضة⁽¹⁾.

وتشجيعاً لزراعة قصب السكر وتكريره، فقد جعلت المصلحة أجره نقله إلى الموانئ لتصديره إلى الخارج مخفضة⁽²⁾.

وفيما بعد ألغت المصلحة مسؤوليتها عن تلف البضاعة، إلا فيما يتعلق ببعض الأصناف⁽³⁾، وتركت الخيار للمصدر في أن ينقل بضاعته تحت مسؤوليته الخاصة، أو تحت مسؤولية المصلحة⁽⁴⁾.

وقد ساعد إنشاء الخطوط الحديدية على تشجيع الأسواق المحلية، وإنشاء أسواق أسبوعية في بعض القرى، في حين لم يتمتع بعضها الآخر بإقامة هذا النوع من الأسواق، لصعوبة الاتصال مع المناطق المجاورة، فكلما كانت وسيلة الاتصال بين المركز الرئيسي والمناطق المحيطة به سهلة وسريعة كانت فرصة اتساع السوق كبيرة.

أهم أسواق الوجه القبلي الأسبوعية، إسنا وقنا وأسيوط⁽⁵⁾، والفيوم، وسنورس وسمنهور وأبشواي⁽⁶⁾، أما أهم أسواق الوجه البحري فكانت، منوف وطنطا وسمنود⁽⁷⁾ والمنصورة ودمياط ودمياط بالإضافة لأسواق القاهرة والإسكندرية⁽⁸⁾ أدى ربط هذه المناطق بالخطوط الحديدية العادية والضيقة إلى تنشيط حركة الأسواق الأسبوعية، وزيادة الإقبال عليها وبخاصة من بعض المناطق النائية والقرى تفتقر إلى هذا النوع من الأسواق⁽⁹⁾ لصعوبة اتصالها بالقرى المجاورة لها لافتقارها للخط الحديدي، والجدير بالذكر أن مصلحة الخطوط الحديدية كانت تزيد من عدد قطاراتها في مواسم التسوق، نظراً لحدوث الازدحام الشديد على محطات الخطوط الحديدية

(1) توفيق لطفي، تعريفه أحوار البضائع في عام 1903م، مجلة الخطوط الحديدية الحكومة المصرية، يوليو، 1932م، ص 2.

(2) شحاتة، المصدر السابق، ص 6.

(3) دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، مصلحة سكة الحديد، تقرير بخصوص تعريفه النقل 1903م.

(4) وكان لكل قرية أو مدينة في مصر يوم من أيام الأسبوع يجتمعون فيه للتجارة بيعاً وشراءً.

(5) أنظر الملاحق المنصورة، سوق مدينة أسيوط الأسبوعي عام 1903م.

(6) الحقة، مرجع سابق، ص 234.

(7) ومثال ذلك، ربط مركز سمنود بالخطوط الحديدية والطرق البرية الآتية من المحلة الذي أثر في توجه هذا المركز نحو المحلة لاستيراد احتياجاته.

(8) لهيطة، مرجع سابق، ص 125.

(9) الشريبي، مرجع سابق، ص 98.

بغرض تشجيع ارتياد هذه الأسواق، مثل أسواق كفر الدوار و أسواق طنطا ومنوف والضبعة⁽¹⁾، كذلك وقفت بعض الأماكن لبيع الماشية⁽²⁾ وحرصت المصلحة على ربط كفر الشيخ في الحلقة السنوية لبيع القطن بخطوط حديدية لأهميتها في تجارة لقطن، فكان التجار ينتقلون بين أسواق القرى حتى إذا انتهى الأسبوع أتموا دورتهم، ليبدؤوها بنفس ال نظام وبنفس المواعيد نظراً لدقة مواعيد القطارات⁽³⁾.

تزامن إنشاء بعض الأسواق مع دخول الخط الحديدي إليها، كسوق ساحل الغلال في "أثر النبي" فبناءً على طلب نظارة المالية مدت مصلحة الخطوط الحديدية فرعاً خاصاً يصل بين السوق وبين الخط الرئيسي، لخدمة التجارة والتجار، وذلك بتسهيل نقل البضائع منه وإليه، بعد أن وجدت أن ساحل الغلال الجديد سيكون شبه ميناء عام للعاصمة "القاهرة"⁽⁴⁾، وكان للوصول لوصول الخط الحديدي لهذه السوق آثار إيجابية، فلقد أدى هذا الخط إلى إثراء نشاط هذه السوق، ارتفاع أثمان الأراضي من حوله ارتفاعاً فاحشاً حتى كاد يبلغ سعر الفدان منها 400 جنيهاً⁽⁵⁾، كذلك أدى وصول الخط الحديدي إلى سوهاج إلى انتعاش سوقها فتوافد التجار إليه من المناطق الأخرى لشراء الغلال⁽⁶⁾، وبناءً على ما لمس أهالي القرى المجاورة من فوائد إنشاء الخطوط الحديدية، بادروا بالكتابة إلى المعية من أجل صدور الأوامر بالموافقة على إنشاء بعض الخطوط، ومن هذه الأمثلة ما ورد إلى المعية في 7 آذار 1875م من بعض التجار الأوروبيين وأهالي بندر منوف يلتمسون مد خط حديدي من شبين إلى منوف وذلك من أجل تلافي مشاق نقل أرزاقهم إلى الأسواق⁽⁷⁾.

وبهذا تكون الخطوط الحديدية قد طورت العلاقة المتبادلة بين المدينة والريف، فتوسع الأسواق الحضرية يولد طلباً على المنتجات الريفية، وبخاصة المنتجات الخام، وهذا الطلب يبعث القوة في المراكز الريفية والمدن الصغيرة بحيث تصبح نقاط تجمع وتوزيع، وهذا ما

(1) عبد الواحد، مرجع سابق، ص 35.

(2) الضبعة قرية من قسم قوص بمديرية قنا، آبة الوقف، قرية من مديرية المنيا بقسم بني مزار غرب النيل . للإطلاع على مزيد من حركة الأسواق أنظر الشريبي، مرجع سابق، ص 107-125.

(3) صحيفة الأهرام، 1 سبتمبر، 1912.

(4) الشريبي، المرجع السابق، ص 109.

(5) عبد الوهاب، مرجع سابق، ص 105.

(6) لهيطة، مرجع سابق، ص 126.

(7) دار الوثائق القومية، معية سنية عربي، دفتر 2، ج 1 صادر العرض حالات، وثيقة رقم 7 بتاريخ 5 رجب 1292 هـ / 7 أغسطس 1875، ص 35 إلى ديوان الخطوط الحديدية، ملحق رقم 14، ص 265.

يحفز على تحسين الاقتصاد ويؤدي إلى توسيع تبادل السلع، وبالتالي اتساع النشاط التجاري بين الريف والمدينة بحيث يعمل كل منهما في تنمية الآخر، ولقد بينت الدراسات أن ما يتراوح بين 20 إلى 30% من القوى الريفية العاملة تمارس نشاطاً اقتصادياً⁽¹⁾.

كذلك سمحت الخطوط الحديدية للمستثمرين أصحاب الشركات سواء زراعية أو صناعية أو تجارية بمد خطوط حديدية خاصة بها مثل "شركة أراضي القباري" والتي تأسست في 22 مارس 1907م⁽²⁾.

بالإضافة إلى عقد مصلحة الخطوط الحديدية اتفاقات مع أصحاب الشركات للاستفادة من مد الخطوط الحديدية الرئيسية وذلك مثل "شركة الأسواق المركزية" والتي تأسست في 16 تشرين ثان 1898م وهي شركة إنجليزية استفادت من الخطوط الحديدية الحكومية في نقل بضائعها من مراكز إنتاجها إلى الأسواق المحلية وأيضاً هناك "شركة الغاز المصرية" التي اعتمدت على الخطوط الحديدية الحكومية في الحصول على ما تحتاج إليه من الفحم اللازم للإنارة، واختارت شركة "حلوان الصناعية" موقعاً لها بجانب محطة الخطوط الحديدية لتسهيل وصول عملائها والاستفادة من النقل على هذا الخط لقربه من المحطة⁽³⁾، كما عقدت "جمعية المحاصيل في الإسكندرية" اتفاقاً مع مصلحة الخطوط الحديدية، لتسهيل نقل بضائعها، وحجز أرصفة لها في المحطات لمدة محددة بغية توزيعها إلى مختلف الجهات⁽⁴⁾.

واستخدم بعض التجار وأصحاب رؤوس الأموال، القطر كوسيلة للدعاية والإعلان، بعدما أفردت المصلحة مساحات خاصة بالإعلانات التجارية، سواء في عربات الخطوط الحديدية أو في المحطات، وقد حددت المصلحة المتر بخمسة عشر قرشاً لإتاحة الفرصة أمام التجار للإعلان عن سلعهم المختلفة⁽⁵⁾.

كما أن التوسع في مد الخطوط أدى إلى خلق نشاط في مجال المقاولات فقد أقبل المقاولون على المناقصات التي كانت المصلحة تعلن عنها لبناء الخطوط الحديدية في المناطق المختلفة وقد شاركت في هذا المجال بيوت تجارية أوروبية إنجليزية أو فرنسية أو بلجيكية أو نمساوية

(1) عطوي، مرجع سابق، ص 60.

(2) وقامت بمد خط حديدي في شارع جبل الزيتون لتنقل عليه بضائع ومستلزماتها إلى مخازنها هناك وذلك في مقابل أن تدفع للمصلحة الرسوم المطلوبة.

عبد الوهاب، مرجع سابق، ص 107.

(3) الصياد، مرجع سابق، ص 215.

(4) الصياد، المرجع السابق، 245.

(5) عبد الوهاب، مرجع سابق، ص 107.

فعلى سبيل المثال تولت مجموعة يهودية مصرية إنشاء خط البراري بين بلقاس وكفر الشيخ، حيث مثلت بعض البيوت المالية اليهودية مجموعات استثمارية يهودية مصرية ترتبط بروتشيلد اليهودي البريطاني، مثل بيت سوارس الذي حصل على عطاء بعض الخطوط الحديدية في مناطق مختلفة مثل خط أسيوط / جرجا - والفيوم /سنورس وشبين الكوم /منوف - دمنهور /الرحمانية، وذلك بمبلغ قدره خمسمائة وستون ألف جنيه⁽¹⁾، وهكذا كان الخطوط الحديدية أثرها في تنشيط التجارة الداخلية التي انعكست على حجم التجارة الخارجية، المرتبط بالاهتمام بالمواصلات الداخلية، وإلى ذلك يشير القنصل الأمريكي في احد تقاريره في 17 حزيران عام 1867م "إن زيادة الصادرات المصرية ترجع إلى تحسين طرق المواصلات الداخلية بزيادة شبكة الخطوط الحديدية"⁽²⁾.

2- التجارة الخارجية

خدمت الخطوط الحديدية المصالح البريطانية لكونها نقلت المواد الأولية من الداخل إلى مواقع التصدير وهذه تعد من سلبياتها ، إلا أنها في المقابل أسهمت في نقل السلع والمتاجر وربطت الداخل المصري بالموانئ، فنشطت التجارة الخارجية لسهولة نقل البضائع من أرصفة الموانئ إلى الداخل دون أن تُكدس أو تتعرض للتلف والعكس، وعلى ذلك لم يقتصر دور الخطوط الحديدية على داخل البلاد بل امتد ليشمل تقديم خدمات للملاحة البحرية⁽³⁾ وتسهيل نقل مواد إنشاء الموانئ التي تصل من الخارج إلى الأماكن المزمع إقامتها فيها، كذلك تولت الخطوط الحديدية نقل ما تحتاج إليه الشركات الملاحية التي تعمل في البحر الأحمر من فحم ووقود⁽⁴⁾، عن طريق تنشيط الموانئ للقيام بمهمة التصدير والاستيراد على خير وجه⁽⁵⁾، وكان ازدهار التجارة الخارجية من أهم الدوافع التي دعت الحكومة المصرية إلى الاهتمام بالموانئ

(1) عبد الوهاب الميسيري، موسوعة اليهود واليهودية والصهيونية، جزآن، دار الشروق، القاهرة، 2003، ج2، ص 194.

(2) American Archive، Despatch from consulate general to secretary of state. Alexandria, Egypt, 17, jun, 1867, vol 4, p 213.

(3) ساعدت الخطوط الحديدية على انتعاش الموانئ "ميناء الإسكندرية" فقد اهتم محمد علي بتحسين هذا الميناء، فأنشأ به رصيفاً للشحن ومد إليه الخط الحديدي الذي تحدثنا عنه قبل وعندما مد الخط الحديدي الأول القاهرة / الإسكندرية أدى إلى تنشيط المنيا لربطها بداخل البلاد كما ساهم خط أمبابة/ إيتاي البارود في تسهيل النقل من الوجه القبلي إلى الإسكندرية مباشرة دون توقف. كذلك ساهمت السكك الحديدية في بناء أرصفة الموانئ، بناء ميناء في الإسكندرية فقد تم مد خط حديدي بطول مائتين وتسعين كيلو متراً يتصل بالخط الرئيسي ليصبح في الإمكان نقل ما يلزم من أدوات البناء .

(4) دياب، مرجع سابق، ص242- 243.

(5) دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، 25 مارس 1902م، مصلحة الخطوط الحديدية.

في البح رين الأبيض والأحمر و بخاصة مينائي السويس والإسكندرية ⁽¹⁾، فربطت بالخطوط الحديدية لتنشيط التجارة الخارجية، ففي عام 1870م شرع إسماعيل باشا بإنشاء حوض خارجي أسماه «بور إبراهيم»، إكراماً لاسم أبيه، وربطه بالسويس بخط حديدي، وأنشأ إلى جانبه طريق بري للعربات ⁽²⁾، وتم ربط ميناء الإسكندرية بالقباري بخط حديد أنشئ خصيصاً لهذا الغرض، فأصبحت القطارات قادرة على تفريغ شحناتها على الأرصفة التي ترسو البواخر بجانبها مباشرة، كما تمكنت البواخر من تفريغ شحناتها مباشرة في القطارات التي كانت قاطراتها تملأ تلك الأرصفة ⁽³⁾، نظراً لانخفاض نقل البضائع بالخطوط الحديدية في منطقة الدلتا، والتي بلغت ثلث ما كانت عليه تكلفة حيوانات النقل، مما أنمى حركة الصادرات إلى حد كبير ⁽⁴⁾.

والجدول التالي يدل على انتعاش التجارة الخارجية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر نتيجة إنشاء الخطوط الحديدية، مصدره ما ورد في إحدى الوثائق الإنجليزية إلى الخارجية البريطانية ⁽⁵⁾ عن كميات القطن التي صدرت من ميناء الإسكندرية إلى الدول الأوروبية، خلال المدة من 15 كانون الأول 1857م إلى 24 شباط 1860م وهي على النحو التالي ⁽⁶⁾:

سنة	الدولة		
	بريطانيا	فرنسا	تريستا
1274 - 1275 هـ / 1857 - 1858 م	7535	3159	2983
1275 - 1276 هـ / 1858 - 1859 م	23158	7962	3186
1276 - 1277 هـ / 1859 - 1860 م	36328	9949	4688

جاءت هذه التقديرات بعد سنوات قليلة فقط من انتهاء العمل بخط الإسكندرية - القاهرة عام 1856م، وخط القاهرة - السويس عام 1858م، ويدل هذا على أن بناء الخطوط الحديدية قد جعل من السهل تجميع القطن بالقرب من الخطوط الحديدية وتوصيلها إلى ميناء التصدير ⁽⁷⁾، كما ربط ربط سيدي جابر بالنزهة والمكس برأس التين ومريوط بالضبعة، ونظراً لتكدس البضائع وخاصة الأخشاب بنت المصلحة ثلاثة أرصفة في القباري مجموع أطوالها 1100 متر، وشيدت

(1) رمضان، مرجع سابق، ص 189.

(2) الحفناوي، مرجع سابق، ج 4، ص 97.

(3) الأيوبي، مصدر سابق، ج 1، صص 120 - 122.

(4) C. Black, Op, Cit., p. 90.

(5) F.O. 78/1540. NO.6 Robert Calquhoun to the Lord. Consular, Cairo 14, March, 1860.

(6) دياب، مرجع سابق، ص 37 - 38.

(7) دياب، المرجع نفسه، ص 38.

مستودعاً للأخشاب بالقرب منها ⁽¹⁾، واستمر الاهتمام بالإسكندرية وذلك عندما عهد الخديوي إسماعيل إلى شركة إنجليزية وهي "شركة جرانفيلد وأليوت " Granfeilr&aliot التي قامت ببناء حوض عائم من الحديد لإصلاح السفن وخاصة كبيرة الحجم منها، كما أنشأت داخل الميناء أرصفة للشحن والتفريغ، ومدت سكة حديد في منطقة المكس وباب العرب، وقد استمرت هذه الشركة حتى عام 1883م عندما باعت خطوطها الحديدية وتنازلت عن الامتياز المخصص لها في مقابل 6600 جنيه⁽²⁾.

أما بالنسبة لميناء السويس فقد سهل خط القاهرة/السويس 1856-1858م السفر مباشرة من الإسكندرية إلى السويس، مما أدى إلى تطوير تجارة المرور وزيادة حركة نقل المسافرين والبضائع الآتية من الشرق لاسيما بعد ربط رصيف الميناء بالمحطة الرئيسية في السويس⁽³⁾. وتم تدعيم هذا الخط بخط آخر من الزقازيق إلى السويس وأدى هذا الخط إلى خدمة التجارة لاسيما بعد مد خط يربط ميناء السويس بمرساة السفن بمسافة ثلاثة آلاف وثمانية وثلاثون متراً والغرض الأساسي منه إيصال البائع وما يلزم للحوض الذي يتم فيه إصلاح الوابورات الكبيرة⁽⁴⁾.

ولم تؤدّ الخطوط الحديدية لانتعاش ميناء السويس فحسب بل انتعش أيضاً ميناء بور سعيد فقد مد خط حديدي من رصيف الميناء إلى محطة الخطوط الحديدية بها عام 1908م ليتم نقل البضائع مباشرة من البواخر إلى القطارات وبالعكس⁽⁵⁾. أما بالنسبة لميناء دمياط فقد استعاد جزءاً كبيراً من نشاطه، عندما نقلت إليه الخطوط الحديدية على متنها بضائع المناطق والهدن المجاورة⁽⁶⁾. ولا يخفى أن مد الخطوط الحديدية لهذه الموانئ قد ساعد على نقل الأسماك من دمياط والإسماعيلية والسويس والمنزلة إلى باقي المدن والأسواق المحلية⁽⁷⁾، كما كان لسكك الحديد

(1) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لعام 1922، ص 285.

(2) دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، نظارة الأشغال، 16 فبراير 1882م.

(3) دياب، مرجع سابق، ص 37-38.

(4) عجمية، مرجع سابق، ص 214.

(5) الحفناوي، مرجع سابق، ص 131.

(6) فكري، مرجع سابق، ص 286.

(7) الشربيني، مرجع سابق، ص 107.

دور في تنشيط التجارة مع الجنوب وصولاً إلى منطقة الشلال والجزيرة في السودان ⁽¹⁾، فتم توصيل الشلال بالإسكندرية دون توقف كما كان متبعاً قبل وبعد ازدواج الخطوط ⁽²⁾، وعلى ذلك صارت محطة الشلال بمثابة حلقة وصل لنقل أهم البضائع من السودان كالصمغ والسنمكي والبلح والأبانوس والجلود والأخشاب والحيوانات والجدير بالذكر هنا أن نقل الحيوانات كان يخضع لرقابة صحية في محطات الخطوط الحديدية للتأكد من خلوها من الأمراض ثم تنتقل بعد ذلك إلى المدن المختلفة ⁽³⁾.

أثر ربط مصر بالسودان بالخطوط الحديدية في تقدم التجارة، فبلغ مقدار الإيرادات المحصلة من الخطوط الحديدية عام 1878م ما يقدر بـ 3620 جنيهاً ثم زادت إلى 5083 جنيهاً في عام 1879م، ووصلت إلى 7360 جنيهاً عام 1880م أي زادت إلى الضعف في مدة سنتين ⁽⁴⁾. مساهمة الخطوط الحديدية في خدمة الشركات الملاحية يستطيع البحث تتبعه من خلاله الحديث بشيء من التفصيل عن هذه الشركات.

"الشركة المجيدية" تأسست في عام 1857م "الشركة المجيدية" للملاحة البحرية في البحر المتوسط والبحر الأحمر ومدة امتيازها ثلاثون عاماً وتملك مستودعات ومحطات في السويس والقصير ومصوع، قامت بواخرها بالملاحة بين السويس وموانئ الحجاز واليمن والقصير وسواكن ومصوع، غير أن الشركة تراجعت في أواخر عهد سعيد بسبب فساد إدارتها مما أدى إلى حلها وتصفيتها في عهد إسماعيل ⁽⁵⁾، وكانت الشركة قد عقدت مع مصلحة الخطوط الحديدية الحديدية اتفاقاً يسمح بنقل بضائعها على الخطوط الحديدية بين السويس والإسكندرية بأجور مخفضة، فنقلت الخطوط الحديدية الفحم نظراً لحاجة الشركة إليه ⁽⁶⁾، لتأتي بعدها "الشركة الشرقية الانجليزية" The Eastern Company لتعقدت مع مصلحة الخطوط الحديدية اتفاقاً يتيح

(1) فقد كانت التجارة بين مصر والسودان تعتمد على القوافل في التنقل وكانت أهم القوافل في ذلك الوقت، قافلة دارفور وقافلة سنار وكانت هذه القوافل تواجه مصاعب حمة بالإضافة إلى عدم توفر الأمن. لهيطة، مرجع سابق، ص263.

(2) الصياد، اقتصاديات السودان، مرجع سابق، ص322.

(3) كذلك كان لانتشار الخطوط الحديدية في مصر أثراً آخر، فلقد ساعدت على نمو تجارة المواشي، حيث خصصت إدارة الخطوط عربات خاصة تنقل فيها المواشي لمسافات طويلة إما للتصدير وإما لنقلها لأماكن أخرى حسب الاحتياجات العسكرية.

T. Tourrter, op, cit ., P. 15.

(4) دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، السودان، محفظة 8، 10، ديسمبر 1881م.

(5) لهيطة، مرجع سابق، ص239.

(6) دار الوثائق القومية، محافظ مجلس الوزراء، الخطوط الحديدية، محفظة 321، 24 ذي الحجة 1276هـ/ 1859م.

لها نقل بضائعها وركابها بين السويس والإسكندرية بل كانت المصلحة تخصص قطارات في أيام محددة لنقل ركاب هذه الشركة⁽¹⁾.

بالإضافة إلى شركات ملاحية أخرى مثل شركة "لويد النمساوية" The Lloyd Uatirchian التي استخدمت الخطوط الحديدية المصرية في نقل بضائعها⁽²⁾، وأيضاً "الشركة الأمريكية" والتي لم تكتف باستخدام الخطوط الحديدية بل مدت خطاً حديدياً إلى محطة الإسكندرية لتسهيل نقل بضائعها، وقد تم تنازل الشركة عن هذا الخط الحديدي للمصلحة في عام 1864، فعملت الحكومة على توصيله بالخط الرئيس وقامت بتعديل مقياسه حتى يتساوى مع الخط الأساسي وأتمت ازدواجه لسهولة نقل البضائع من مناطق الجمر ك ومينة البصل⁽³⁾.

وأيضاً "الشركة العزيزية" التي أنشئت في عهد إسماعيل 1863م لتحل محل الشركة المجيدية برأسمال مصري أجنبي، حاولت شركة العزيزية في البداية شراء خطوط حديد الشركة الأمريكية السابقة الذكر، فاقترضت من يعقوب دي منشة⁽⁴⁾ مبلغاً من المال لشراء هذا الخط، لتعيده وبعد شرائها له بشهور إلى المصلحة نظير مبلغ من المال⁽⁵⁾، وفيما بعد حصلت الشركة على ترخيص من مصلحة الخطوط الحديدية بإنشاء خط حديدي من طنطا إلى طلخا، بشرط أن تتولى تكاليف إنشاء الجسور والقناطر عند الضرورة، وبالرجوع إلى دفتر عابدين رقم 21، وجد أن - والده الخديوي إسماعيل قد التمتست من الباب العالي منح الشركة امتياز إنشاء خط في السودان، وكان لها ما أرادت- وبذلك وصلت الخطوط المصرية إلى مينائي سواكن ومصوع⁽⁶⁾.

أما بالنسبة لنشاطها الملاحي، فبعدما اشترى إسماعيل أسهمها أصبحت تعرف بـ "وابورات البوستة الخديوية"⁽⁷⁾، ووصلت سفنها إلى المياه الأوروبية.

(1) M.A. Cook, Op, Cit., p. 310.

(2) مبارك، مصدر سابق، ج7، ص85.

(3) دار الوثائق القومية، محافظ عابدين، الخطوط الحديدية، 3 ربيع الأول 1281هـ / 1864م.

(4) عائلة "دي منشة"، وهي أسرة من اليهود السفارديم نزلت إلى مصر عن طريق فلسطين والمغرب خلال القرن الثامن عشر لتستقر في مصر.

(5) دار الوثائق القومية، معية سنية، الخطوط الحديدية، محفظة 3، 18 رجب 1282 هـ / 1865م.

(6) دار الوثائق القومية، محافظ ذوات، وثيقة 136، محفظة 7، 2 شوال، 1281 هـ / 1864م، بالرجوع إلى دفاتر عابدين رقم المكاتبه 508 / 668 وجدت مكاتب مصر / الباب العالي، حيث تم منح الامتياز بالمكاتبه رقم 679، بتاريخ 1281.

(7) دار الوثائق القومية، محافظ عابدين، الخطوط الحديدية، 23 رجب، 1289هـ / 1872م.

وأخيراً فهناك أكبر وأهم شركات الملاحة وهي "شركة قناة السويس"⁽¹⁾ التي رأت ضرورة إنشاء خط حديدي بين الإسماعيلية وبور سعيد نظراً لغرق العديد من المراكب التي تعبر القناة ليلاً، لذلك رغبت الشركة في إنشاء خط حديدي يربط بين المحطات ومحلات التشغيل والمكاتب والمخازن والورش والمستشفيات في مدينتي الإسماعيلية وبور سعيد، لما لذلك من فوائد كخدمة منشآت الشركة وخدمة حركة الشحن والكفاءة في النقل.

اعترضت الشركة بعض الصعوبات في التصديق على الطلب التي تقدمت به، حيث اعترض مدير الخطوط الحديدية هالتون⁽²⁾ Mr Hallton متذرعاً بأن إنشاء هذا الخط سوف يؤدي إلى ظهور مدينة بور سعيد واحتلالها مكانة عالية على حساب مدينة الإسكندرية مما يؤدي إلى تراجع إيرادات الأخيرة، كذلك رفض الطلب خشية عدم التزام شركة قناة السويس بنقل أدواتها وركابها فقط من الميناء إلى الداخل على هذا الخط، ليصبح الخط فيما بعد خطاً تجارياً ينقل البضائع والركاب وينافس الخطوط الرئيسية، وانتهت المناقشات حول هذا الخط بالسماح للشركة بإنشائه على أن يخصص لنقل العاملين والبضائع اللازمة لمنشآت الشركة فقط وخدمة منشآت الشركة والبواخر التي تمون المحطات التابعة للشركة على ضفتي القناة، على أن تعرض الشركة رسوم الخط على المصلحة أولاً للتصديق عليه، ويكون لل حكومة الحق في الاستيلاء على الخط المذكور في أي وقت تشاء بعد دفع الثمن دون احتساب ثمن الأرض لأنها ملك للحكومة المصرية أولاً وأخيراً⁽³⁾، وبالفعل منحت التصريح في 3 كانون أول 1891م بإنشاء خط عرضه 75 سم وتحدد انتهاء مدة الامتياز في 15 تموز 1956 م وتم افتتاحه في 3 كانون أول⁽⁴⁾ 1893م، وقد مد خط حديدي في البداية على طول التربة العذبة لنقل المهمات وكل ما يختص بالإنشاءات ثم أزيل وفي 17 أيار 1896م صرح مجلس النظار للشركة بنقل البضائع

(1) السيد حسين جلال، قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوروبي 1882-1904، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995، ص 485.

(2) عين هالتون بك البريطاني الجنسية مديراً لإدارة مصلحة المرور والخطوط الحديدية في 25 كانون أول عام 1879م، وتم فصله في 2 كانون الثاني من عام 1887م.

انظر سامي، تقويم النيل، المجلد الثالث من الجزء الثالث، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1936، ص 1576.

(3) دار الوثائق القومية، مكاتبات الشركة بشأن الخطوط الحديدية محافظ مجلس الوزراء، قناة السويس، غرة 485، 28 نوفمبر، 1890م.

(4) حسونة، مرجع سابق، ص 221.

وزيادة عدد القاطرات كما حصلت الشركة على إنشاء خط حديدي لمحاجر جبل عاتكة 1906م⁽¹⁾.

وفي عام 1902م استأجرت الحكومة خط بور سعيد/ الإسماعيلية من الشركة حتى نهاية مدة الامتياز على أن تدفع المصلحة للشركة مبلغ ثلاثة ملايين فرنك على أقساط سنوية بفائدة 4% إلى نهاية مدة الامتياز 1968م⁽²⁾، عملت مصلحة الخطوط الحديدية على تحسين الخط واستبدلت بقضبانها الضيقة قضباناً أخرى واسعة في عام 1904م وتكلف ذلك مائتين وأربعين ألف جنيه دفعتها الشركة فزادت بذلك إيرادات الخط، وقامت بفتح محطة في نقطة الجمرك بالسويس لتسهيل نقل البضائع⁽³⁾.

وحرصاً على مكانة الإسكندرية فقد قررت المصلحة زيادة الرسوم الجمركية على البضائع الواردة من وإلى بور سعيد بحيث تكون أعلى من رسوم الإسكندرية للمساواة على المدينتين⁽⁴⁾.
يخلص البحث إلى وجود توافق بين الاقتصاد المصري والخطوط الحديدية، بدءاً بالزراعة عن طريق المساهمة في زراعة أنواع مختلفة من المحاصيل، إلى تحسين جودة الأرض وارتفاع أسعارها وزيادة الإقبال على زراعتها، ونقل محاصيلها وتوزيعها، ومروراً بالصناعة حيث أقيمت المصانع حول الخطوط الحديدية أو بالقرب منها، وبالتالي زيادة إنتاجها اعتماداً على جدوى توزيعها في الأنحاء المختلفة، سواء كانت صناعات تجهيزية أو صناعات تحويلية، وانتهاءً بالتجارة سواء الداخلية أو الخارجية، وذلك من خلال تشجيع المؤسسات الاقتصادية المختلفة الوطنية أو شركات الاستثمار الأجنبية من خلال تنشيط الموانئ، للاستيراد والتصدير، من وإلى الأسواق.

وأخيراً لا بد من البحث إلى التعرض إلى بعض الآثار السلبية للخطوط الحديدية المصرية، فبالرغم من أن الخطوط الحديدية كانت من أهم المشروعات العامة التي أنشئت في مصر مع بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر، إلا أن لها آثارها السلبية على أوجه الحياة المختلفة

بالرغم من أهمية الخطوط المصرية لكونها من أقدم سكك حديد العالم خارج أوروبا، إلا أنها جذبت أنظار المستثمرين الرأسماليين الأجانب، لكونها وليدة للتنافس السياسي الاستعماري بين

(1) W. Lionel , Op, Cit., p. 429 .

(2) حسونة، مرجع سابق، ص 221.

(3) تقرير كرومر، لعام 1904م، ص 61.

(4) الشيال، مرجع سابق، 288.

قطبي السياسة الدولية في ذلك الوقت وهما بريطانيا وفرنسا، فالثابت أن مصر استفادت من تنفيذ هذا المشروع في ربط البلاد بشبكة واسعة من الخطوط الحديدية، إلا إنها وضعتها في ضمن إيطار الاستدانة وعقد القروض⁽¹⁾، التي كان لها نتائج سلبية خطيرة مست جوانب الحياة المصرية المختلفة، فبعد أن تفاقمت الأزمة المالية ابتداءً من عام 1875م، أهملت كل المشروعات من أجل تخفيض النفقات، وباتت العلاقة بين السكة الحديد والأزمة المالية متبادلة، حيث استخدم فائض إيرادات هذا المرفق في تسديد ديون مصر أملاً في اجتياز ما تمر به البلاد من أزمة اقتصادية طاحنة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وبهذا تكون سكك حديد مصر سبباً مباشراً في التدخل الأجنبي، لكونها أعطت أول الاستثمارات للبريطانيين، الذين استطاعوا من خلاله الولوج إلى مصر.

تطلب امتداد الخطوط الحديدية على مساحات شاسعة، إشراف الدولة لعظم نفقات الإنشاء، مما تسبب في زيادة الأزمة المالية، وبالتالي إنشاء مجلس إدارة مختلط ففي عام 1876م فوضت كافة إيرادات السكة الحديد في صندوق الدين بدلاً من استفادة البلاد منها الأمر الذي أدى إلى إيقاف المشروعات الضرورية لتشغيل المرفق تشغيلاً اقتصادياً، فتراجعت إيراداته عام 1877م مما أدى إلى زيادة رسوم الجمرک بالإسكندرية بنسبة 100% وزيادة أجور الشحن بالخطوط الحديدية، وبالتالي إنهاك العاملين في كلا المرفقين، إضافةً إلى أن سيطرة الرقابة الثنائية أدت إلى تراجع حالة الخطوط الحديدية بين عامي 1877 - 1879م، ونظراً لارتفاع إيرادات حاملي سندات الدين الممتاز، فقد وجهت العناية إلى تحصيل فائدة هذا الدين وترك ما سواها، وفي الحقيقة تعطي دراسة الخطوط الحديدية المصرية صورة واضحة عن تطورات الوضع المصري الداخلي، ففي 17 من تموز لعام 1880م صدر قانون التصفية فاضطرت السكة الحديد إلى تخفيض مصروفاتها حتى عجزت عن القيام بنفقات الصيانة والإصلاح، فتراجعت حالة الخطوط ومنشآتها، إلى أن تسلم البريطانيون إدارتها وعملوا على أن تسير نظمها على قواعد اقتصادية مناسبة.

ومثلما أدت الخطوط الحديدية دوراً هاماً في تنشيط حياة مصر الاقتصادية، إلا أنها حملت معها التبعية الاقتصادية إلى مصر، فلقد ساعدت على نقل القطن بعد أن ربطت مزارع القطن بالخطوط الرئيسية وتمدت الخطوط الفرعية إلى حلقات تجميع القطن في المديریات، ونقلت المحاصيل الزراعية كافة من أماكن الإنتاج إلى أماكن التصدير، وبهذا تكون عاملاً مساعداً

(1) انظر ملحق رقم 20 .

للإنكليز على السيطرة ونهب ثروات مصر، ولقد تبع ذلك ظهور طبقة تجارية مستغلة احتكرت عملية التبادلات التجارية أخذت تنمو بوضوح داخل المجتمع المصري.

كما ساعد إنشاء الخطوط الحديدية على السيطرة البريطانية على كافة أنحاء البلاد، والقضاء على الحركات الاستقلالية في مهبها، لسرعة وصول الإمدادات العسكرية إلى المناطق المضطربة، وبذلك تكون الخطوط الحديدية قد ساعدت بطريقة غير مباشرة على مركزية الحكم وتقوية الحكومة المركزية حيث أصبح من اليسير إرسال أية قوة عسكرية إلى الأماكن التي تشهد قلاقل أو اضطرابات، تنبه المصريون، منذ عامي 1882م، وفي ثورة 1919م فقاموا بقطع الخطوط الحديدية لعزل قوات الاحتلال ومنع وصول أية إمدادات عسكرية.

ومن جهة أخرى كان لإنشاء الخطوط الحديدية تأثيرات سلبية على البيئة فقد كان تأثير الخطوط الحديدية على البيئة موضوعاً مثيراً للجدل خصوصاً عند مرورها في المناطق السكنية، وإطلاق القاطرات الدخان الذي يضيف إلى الجو الكبريت وثنائي أكسيد الكربون وأكسيد النيتروجين، وهذا بدوره له تأثير كبير على صحة السكان في الأماكن المزدحمة، كالمدينة الكبرى التي تحتوي على محطات رئيسية تتوجه إليها القطارات من أماكن مختلفة، وبخروج القطارات خارج حدود المدن تكون المساحة أوسع مما يجعل خطر التضرر الصحي أقل.

كذلك أدى دخول الخطوط الحديدية إلى مصر إلى تدفق المنتجات الأوروبية من السلع الاستهلاكية، ملبية جميع الأذواق مما أدى إلى تدني الإقبال على شراء المنتجات الوطنية المحلية.

كذلك ساعدت الخطوط الحديدية على انتشار البعثات التبشيرية في كافة أصقاع البلاد من خلال تسهيل مهمات وصول تلك البعثات التي عمل أفرادها على بث أفكار تتعلق ببرنامج ثابت يخص البلدان التي أتوا منها.

أدى إنشاء الخطوط الحديدية إلى تراجع الملاحة النيلية، حيث عانى أصحاب المراكب من أزمة اقتصادية بسبب تراجع وارداتهم من النقل على المراكب بعد تحوله إلى القطارات لكونها أسرع وأكثر أمناً.

كذلك تسبب مرور القطارات ضمن الأراضي الزراعية إلى هجر المزارعين أراضيهم حيث انتشر العمل بالسخرة، فاقتيد الفلاحون من مزارعهم في أوقات مختلفة قد تكون وقت الحصاد وجني المحصول مما تسبب لهم بأزمات مالية خانقة، فلقد كان البناة الحقيقيون لتلك الكيلومترات

من القضبان الحديدية الممتدة على طول القطر المصري هم من المصريين الذين أخذوا للعمل بالسخرة، تحت ظروف معيشية صعبة، كلفت الكثيرين أرواحهم أثناء عمليات الإنشاء، كذلك اجتذبت الخطوط الحديدية أعداد كبيرة من الأجانب للعمل في أعمال الخطوط الحديدية ذات الصبغة الفنية وغيرها، وقد شغل هؤلاء الأجانب أعلى المناصب وتقاضوا المرتبات الضخمة مما أدى إلى الاستياء ، فلم يكن تقاضيهم للمرتبات الضخمة يعني أداءهم للعمل على أكمل وجه إذ إنهم كانوا حريصين على مصالحهم الشخصية بالدرجة الأولى، وهذا ما أدى إلى استياء العاملين المصريين لوجود فروق كبيرة بين الفريقين ، وازدياد التدخل الأجنبي في شؤون مصر.

كذلك أدى انتشار المحطات في مراكز المدن إلى استيلاء مصلحة المرور على مساحات واسعة داخل المدينة - التي من الممكن أن تكون أماكن عامة ومنتزهات- مسببة الإزدحام في أوقات وصول القطارات، مما أربك حركة المرور خارج المحطة. كذلك ساعدت الخطوط الحديدية على تقلص طبقة التجار الممولين للمسافرين على القوافل البرية، لتراجع عدد القوافل البرية بسبب اتساع شبكة الخطوط الحديدية داخل وخارج مصر. وأخيراً ومن خلال البحث يرى ضالة الآثار السلبية السيئة مقارنةً بماقدمته الخطوط الحديدية من إيجابيات ساعدت في تطور القطر المصري.

الخاتمة

لقد مثّل ظهور الخطوط الحديدية ثورة حقيقية في عالم المواصلات، لعظم ما حققه من فوائد جعلت المستثمرين يسعون إلى إنشائها بحماس عرف حينها بحمى أو جنون الخطوط الحديدية، لتنتشر تلك الخطوط بشكل سريع في الدول الأوروبية والعالم الجديد، لدرجة أصبحت الخطوط الحديدية سلاحاً لتحقيق متطلبات الثورة الصناعية والدول الاستعمارية، حيث اتخذت تلك الدول من الخطوط الحديدية وسيلة لتحقيق أهداف إستراتيجية تتعلق بتأمين خطوط مواصلاتها العالمية إلى مستعمراتها في الشرق.

تزامنت هذه الفترة مع ما كان يعيشه المشرق العربي من تأخر وتدهور في ظل الحكم العثماني، الذي كان بمعزل عن التطور الأوروبي وما صاحبه من تقدم اقتصادي واجتماعي. ومن المؤكد أن ضعف الدولة العثمانية شجع الزحف الاستعماري على المشرق العربي بكامله طوال القرن التاسع عشر، مدفوعاً بمتطلبات التطور الصناعي الجديد، و الدليل على ذلك المحاولات البريطانية والفرنسية للتغلغل فيه، فكانت مصر منطقة نفوذ استعماري إنكليزي بلا منازع لكونها الطريق الأقصر إلى مستعمراتها في الشرق وبخاصة الهند (بعد أن بدأ البريطانيون في ببسط نفوذهم على مناطق الخليج العربي وبحر العرب لإبعاد خطر الفرنسيين المنافس الأقوى لهم)، وكان تطبيق ا لتنظيمات العثمانية عاملاً مساعداً لتنفيذ المطامع الاستعمارية، في المنطقة العربية بشكل عام.

أدى ظهور ألمانيا كدولة فنية قوية في ميدان التسابق الاستعماري في أواخر القرن التاسع عشر إلى تسارع الجهود البريطانية الفرنسية للحصول على امتيازات الخطوط الحديدية ، لئضمان لامتداد نفوذها فيما تبقى من ممتلكات الدولة العثمانية في المشرق ، والسيطرة على مرافق المواصلات باعتبارها حلقة الوصل بين أوروبا والشرق.

وهكذا شهدت العقود الأربعة الأولى من القرن التاسع عشر ظهور عددٍ من المحاولات الإصلاحية وكان للضغط الأوروبي بوجه عام و الضغط البريطاني بوجه خاص خشيةً من الحكومة البريطانية على مصالحها المختلفة في الدولة العثمانية وولاياتها من تهديد القوى المتصارعة الأخرى، وعلى رأسها روسيا، وألمانيا، وفي ظل حالة الضعف المتزايدة والمحاولات الإصلاحية المستمرة بدأت رياح التغيير تهب على الدولة العثمانية في أشكال

مختلفة منها استثمارات مشاريع الخطوط الحديدية، التي تتطلب تدخل دولة متطورة في تنفيذها برؤوس أموال ضخمة، وقد تعجز الدولة في بعض الأحيان عن القيام بمشاريع مماثلة كما هو حال الحكومة العثمانية، من هذا المنطلق استطاع البريطانيون الفوز بأول امتياز للخطوط الحديدية خارج أوروبا، ومد خط حديد الإسكندرية القاهرة السويس، الذي روعي في إنشائه المصالح البريطانية في الدرجة الأولى، حيث مُنحت الشركة البريطانية حق الامتياز مباشرة، على عكس الامتيازات التي استطاع الفرنسيون الحصول عليها في بلاد الشام بعد قرابة الأربعين عاماً، التي لم تكن تمنح مباشرة لشركات أجنبية، بل كانت تمنح في البداية لرعايا عثمانيين كان ينقصهم رأس المال معظمهم من طبقة الأعيان و المتنفذين في الحكومة. ومن خلال البحث وجد أن الخطوط الحديدية في مصر وجهت لخدمة مصالح دول استعمارية صاحبة امتيازات راعت شركاتها المنفذة لمشاريع الخطوط مصلحة دولها دون أدنى مراعاة لمصلحة مصر أو لاحتياجاتها، حيث مثلت شبكة الخطوط نموذجاً للنقل الاستعماري . وفي الواقع لم يكن حصول الدول الأجنبية على امتيازات مشاريع الخطوط الحديدية في الدولة العثمانية إلا تمهيداً للحصول على مناطق نفوذ عند تقسيم ممتلكات الدولة العثمانية، الأمر الذي اتفقت عليه الدول الأوروبية منذ أواخر القرن التاسع عشر مؤتمر برلين 1878م، وقد جاء الاحتلال البريطاني لمصر عام 1882م تأكيداً لهذه الحقيقة، حيث اتضح أثر الخطوط الحديدية المصرية في خدمة النشاط الاستعماري البريطاني وبخاصة العسكري أثناء الحرب العالمية الأولى .

ومن الجدير بالذكر أن تغلغل رأس المال الأجنبي من خلال مشاريع الخطوط الحديدية قد دعا إلى زيادة العمالة الأجنبية في مصر وبالتالي أوجد موجة الاستياء لدى الشعب المصري مما أزم العلاقات العربية البريطانية، ف ازداد نشاط النخبة العربية المطالبة بالتصدي للاستعمار البريطاني، بعد أن وضع التضارب بين أهداف الفريقين، ففي حين كانت النخبة الوطنية تسعى إلى تحقيق التحرر من الاستعمار كانت الدول الغربية من جانب آخر تخطط لتحقيق أهدافها الاستعمارية بالدرجة الأولى، وهي لا تنفق ومصالح البلاد في أغلب الأحوال.

غطت شبكة الخطوط الحديدية مصر كلها، فربطت جميع المنافذ الحيوية الرئيسة بوصلات حديدية تربطها بالشبكة الرئيسة، ليبدأ تشغيل أول مرحلة عام 1854م بين الإسكندرية وقرية "كفر العيس" على الشاطئ الغربي لفرع رشيد، واستكمل الخط حتى القاهرة عام 1856م، وفي بداية التشغيل لم يستكمل بناء الجسور، فاستعملت ناقلة (معدية) خاصة لنقل القطار والركاب من

ضفة إلى أخرى، تم استكمال الخط إلى السويس في عام 1858م. تراجعت حركة الخطوط الحديدية بعد افتتاح قناة السويس عام 1869م، إلا أن اهتمام الخديوي إسماعيل (1863 - 1879م) بالخطوط الحديدية أعاد لها شأنها، بعد أن تم إصلاح أحوالها، فامتدت إلى أنحاء القطر كافة ، فانتشر العمران، وسهلت حركة التجارة والانتقال بين المناطق المختلفة، فوصل مجموع مسافات السكة الحديد في نهاية عهده إلى 1200 ميل بعد أن كان 245 ميلاً فقط، حيث امتدت من أقصى جنوب مصر (جنوب وادي حلفا) إلى أقصى شمالها (الإسكندرية) فضلاً عن مدن الدلتا والفيوم، بالإضافة إلى وجود شبكة واسعة من الخطوط الفرعية الزراعية الضيقة ربطت بين مناطق الإنتاج الزراعي والمراكز و الموانئ.

كذلك ساهمت خطوط التلغراف خطوط الخطوط الحديدية، حيث بلغت خطوط التلغراف عام 1872م، 5586 كيلومترا في مصر والسودان، هذا بخلاف الخطوط التلغرافية الخارجية (بمالطة وصقلية وإستانبول وعدن)، كما بدأ بمد شبكة الهاتف وشبكة الكهرباء في البداية بموازية خطوط الخطوط الحديدية، فأصبحت صورة القطار في حد ذاتها تحمل م عنى التحول من البساطة الريفية، إلى حال الحضارة والمدنية الصناعية.

وقد استمر تطوير شبكة من الخطوط الحديدية الضيقة الخاصة بنقل المحاصيل الزراعية المعدة للتصدير ،

من أكثر الأمور غرابة دور الرأسماليين اليهود في عمليات الإنشاء، حيث تمثل الرأسمال اليهودي في مصر في الشركة المكونة من "موسى قطاوي"، و"روفائيل سوارس"، و"يعقوب دي منسي" (المعروف باسم منشه)، في حين أزرعتها فيما بعد من الخارج قروض "روتشيلد" التي تعتبر حجر الزاوية في مشروعات إسماعيل للخطوط الحديدية وغيرها، وقد كان الغرض من وراء هذه الخدمات تسهيل مصالح الدول التجارية المنفذة، وبالتالي تحقيق الربح الوفير، وبالرغم من وجود صراعات دولية رأسمالية عالمية، إلا أن المشروعات الموجودة انتقلت فيما بعد إلى ملكية الدولة، واستمر التطوير، لصالح الشعب المصري.

وأخيراً يمكن القول إن مشاريع الخطوط الحديدية في مصر استطاعت تحقيق الأهداف السياسية والعسكرية والاقتصادية والاجتماعية، وعدت وسيلة فعالة للنهوض بالبلاد، وكانت قدرتها على إحداث تغيير اجتماعي في القرن التاسع عشر كبيرة، ويعود ذلك إلى أسباب عدة، أولها إنشاؤها المبكر الذي جعل المجتمع المصري يستقبلها بدهشة وخوف، ومثل ذلك ما ذكرته إحدى المعمرات المصريات (بعمر 123 سنة) " متى ظهر الوابور اهتزت الأرض

والبيوت، وفي الليل تضيء عينيّه، وتخرج من رأسه نار، وتصرخ حين تراه، العفريت العفريت".

ولكن فيما بعد استقبلت الخطوط بإقبال شديد، فقد تسايرت عندما بُدئ بإنشائها في الغالب مع الطرق النهرية والبرية التجارية الموجودة سابقاً، فعززت مستوى النشاط الاقتصادي الذي اعتمد سابقاً على الطريقة التقليدية في نقل البضائع والركاب، وكان للخطوط الحديدية في مصر آثار على الصعيد الاجتماعي لا يمكن تجاهلها، فسهلت على الناس الانتقال من مكان لآخر، وأسهمت في توفير فرص عمل لأفراد المجتمع مما أدى بالتالي إلى الإسهام في ظهور مراكز مدنية جديدة استقطبت الكثيرين من سكان المناطق البعيدة، كذلك ساعدت على توطين البدو، وأسهمت الخطوط الحديدية على نطاق واسع في توفير وسيلة لنقل الأفراد، وتشجيع السياحة، وقد شملت خدمات الخطوط الحديدية أيضاً جميع مرافق الدولة كالتعليم والصحة والبريد والتلغراف، وكان للخطوط الحديدية أثر في ظهور بعض المظاهر العمرانية الجديدة مثل الجسور والمحطات، وكذلك نمو العديد من المدن الجديدة وإحياء المدن القديمة، وبالرغم مما سبق، فإن البحث يخلص إلى نتائج إيجابية مهمة، نتجت عن انتشار الخطوط الحديدية في مصر، أدّت إلى إحداث آثار اجتماعية إيجابية على طبقات المجتمع المصري المختلفة وإلى ابتكار مصادر جديدة للعمل، فوجود المحطات الصغيرة والكبيرة لتزويد القطارات بالوقود أوجب تعيين عمال وموظفين لإدارة هذه الأعمال، وبهذا تكون قد أوجدت طبقة عمال وموظفين جديدة لم تكن موجودة من قبل، تحتاج بدورها إلى أبنية سكنية ومراكز للتموين، مما شكّل تجمّعاً بشرياً ما لبث أن أصبح كبيراً، وظهرت ظروف عمل جديدة، - أدى وجود الخطوط إلى إنشاء استراحات أقامها بعض السكان في مناطق توقف القطارات بالقرب من المحطات، لتقديم الخدمات اللازمة للمسافرين، إلى إيجاد نوع من الهجرة الداخلية إلى مناطق الجذب الجديدة التي شهدت رواجاً بسبب بناء الخطوط الحديدية فيها، وبالتالي ظهور طبقة اجتماعية جديدة تعمل على خدمة المسافرين بالقطارات، مما أوجد نوعاً من الأوضاع الاجتماعية الجديدة خارجاً عن المألوف خاصة بعد دخول المرأة معترك الحياة الاجتماعية مع الرجل (كجزء لا يتجزأ من حركة المجتمع ونهوضه وما يعترضه من تبدلات)، كذلك شجعت الخطوط السفر بقصد السياحة لمعرفة المناطق الجديدة مما أدى إلى تغيير العلاقات العامة، وإدخال عادات جديدة لم تكن موجودة سابقاً مما أدى إلى حدوث تجانس وتماثل بين العناصر التي تمر بها الخطوط الحديدية.

وأخيراً وبالرجوع إلى مؤلف سامي عزيز⁽¹⁾، يتضح استخدام الخطوط الحديدية كحافز مشجع للصحافة المصرية، فقد اعتمدت سلطة الاحتلال نشر كل ما يخص تطور الخطوط الحديدية في مصر للتعبير عن مساهمة الاحتلال في تطور وتقدم البلاد المطرد، حيث علقت المقطم " إذا قارنا ماكانت عليه مصر عام 1882، وما صارت إليه عام 1889م، ظهر الحق واتضحت فوائد احتلالنا.. إلخ " وبالرجوع إلى صحيفة المقطم وجد أنها من الصحف الموالية للاستعمار البريطاني، ولكن وجد من خلال البحث أن هذه الأمور فرضها واقع الحياة وتطورها. ومثلما كان للخطوط الحديدية آثار إيجابية كان لها بعض السلبية، وأقول بعض السلبية مقارنة بآثارها الإيجابية الكثيرة، فلقد كان تأثيرها على البيئة موضوعاً مثيراً للجدل خصوصاً في المناطق التي يقذف بها الدخان الذي تطلقه القاطرات، وما يسببه من ارتفاع في نسبة الكبريت وثاني أكسيد الكربون وأكسيد النيتروجين في الجو، وهذا بدوره له تأثير كبير على صحة السكان في الأماكن المزدهمة كالمدن الكبرى التي تحتضن محطات رئيسية تؤمها القطارات من أماكن مختلفة، وبالتالي يكون خطر الضرر الصحي أقل بخروج القطارات خارج حدود المدن حيث المساحة والفضاء أوسع.

أما بالنسبة للصناعات التقليدية، فيتجلى ذلك واضحاً فيما كتبه كرومر في آخر تقرير له قبل خروجه من مصر يقول " إن الصناعات التي اشتغل الوطنيون بها قروناً آخذة في الانقراض، فحل الترامواي محل الحمير في نقل الركاب، وبزوال مهنة الحمار والحمير، انقرضت صناعة السروج " كذلك تراجعت صناعة الأقمشة الوطنية، في حين غزت الملابس الزاهية الألوان المستوردة من أوروبا الأسواق بأسعار رخيصة مما تسبب في كساد البضاعة الوطنية، وبهذا تكون التطورات الاقتصادية التي أحدثتها الخطوط الحديدية سبباً في تغيير مسار بعض الحرفيين، والعاملين في النقل التقليدي القديم.

كذلك أدى انتشار الخطوط الحديدية في مصر إلى تراجع النقل النهري، وتدني دخل العاملين في هذا المجال، كذلك تقلصت طبقة التجار الممونين للمسافرين على القوافل البرية، لتراجع عدد القوافل البرية بسبب اتساع شبكة الخطوط الحديدية داخل مصر وخارجها.

ومن آثار دخول الخطوط الحديدية السلبية الأخرى ازدياد العاملين بالسخرة، وازدياد عدد الأجانب للخدمات الفنية، وما سببه من تدخل أجنبي في شؤون مصر، بالإضافة إلى شعور العاملين المصريين بالغبن عن د مقارنة أجورهم بما يتقاضاه الأجانب من مرتبات عالية،

(1) عزيز سامي، الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال البريطاني، دار الكاتب العربي، القاهرة، 1968، ص230.

بالإضافة إلى اجتذابها أعداد كبيرة من الأجانب للعمل في أعمال الخطوط الحديدية ذات الصبغة الفنية وغيرها، حيث شغل هؤلاء الأجانب أعلى المناصب وتقاضوا المرتبات الضخمة مما أدى إلى الاستياء العام، فلم يكن تقاضيهم للمرتبات الضخمة يعني أداءهم للعمل على أكمل وجه إذ إنهم كانوا حريصين على مصالحهم الشخصية بالدرجة الأولى.

أما فيما يتعلق بالآثار الاقتصادية ، فإنه بالمقارنة مع الدول الأوروبية لم يكن للخطوط الحديدية في المشرق العربي عموماً تأثير كبير في المجال الاقتصادي، ولا تكمن أسباب ذلك في الخطوط الحديدية وحدها، ولكن في حالة الاقتصاد المتخلف بشكل عام، لكونها أوجدت لخدمة الاقتصاد البريطاني الاستعماري في المرتبة الأولى، وعلى هذا الأساس لا يمكن المقارنة بأي شكل من الأشكال بين إيرادات الخطوط الحديدية الأوروبية، وإيرادات الخطوط الحديدية في المشرق العربي، لوجود نهضة صناعية هائلة في أوروبا مما وفر للخطوط الحديدية فرصة كبيرة لخدمة متطلبات الحياة الاقتصادية، في حين عانت بلاد المشرق العربي من ضعف وتأخر الحالة الاقتصادية وبخاصة في المجال الصناعي مما جعل الدور الاقتصادي للخطوط الحديدية في خدمة الصناعة الوطنية محدوداً جداً.

وبهذا تكون مكاسب الخطوط الحديدية بصورة أساسية تركزت في قطاعي الزراعة والتجارة الداخلية والخارجية والنقل، ومع ذلك فلا يمكن بأي حال من الأحوال إنكار دور النقل بالخطوط الحديدية في إحداث تطور شامل إذا ما توفرت الظروف الملائمة لتنفيذه.

وأخيراً ومن خلال البحث أثبتت الخطوط الحديدية في مصر جدواها الإيجابي في نواحي الحياة كافة، حيث أثبت المصريون من خلالها قدرتهم على مواجهة جهات استعمارية متعددة تواجدت في مصر فترة البحث 1852-1914م.

ملاحق الفصول

JK

ملحق رقم (1)

وثيقة عقد الاتفاق بين عباس الأول وروبرت ستيفنسون

وثيقة عقد الاتفاق بين عباس الأول وروبرت ستيفنسون

لإنشاء أول خط حديدي في مصر بين القاهرة والإسكندرية بتاريخ ١٢ يولية ١٨٥١م

(محفوظة في متحف السكك الحديدية بالقاهرة ، بدون رقم)

اتفاق ما بين معاهدة استيفانك التعمود اليه في إدارة الأمور الخارجية
عباس باشا حاكم مصر العام بالنيابة عن سموه وياذن سموه وما بينه من كل
أندرو بورثويك بالنيابة عن روبرت استيفنسون المهندس القيم
الآن في ميدان جلا وسنتر روف ٣٤ هابيد بارك بلندن من جهة أخرى حيث
أن سموه عقد البتة على إنشاء خط سكة حديد بين القاهرة والإسكندرية ورغب
أن يصدر وتصميم وملاحظة هذا المشروع وفي كل الأعمال والبناء الخاصة به
وفي مراقبة المهندسين والعاملين الآخرين أراد استيفانك ما بينه من روبرت
استيفنسون وما أنصح به رغب أيضا في أن جناب روبرت استيفنسون المذكور يقدم
المهندسين والعاملين الآخرين في كل ما بينه من الأعمال الخاصة بالبناء
التيام بالخط المذكور والأشغال والبناء الخاصة به في كل الشروط
الآن فيها وما أن جناب روبرت استيفنسون في شخصه كايلا اندرو
بورثويك سيقوم بالتصميم والملاحظة وتقدير المهندسين والعاملين الآخرين
السالف ذكرهم حسب الشروط فقد تم الاتفاق بين معاهدة استيفانك
بالنيابة عن سمو عباس باشا وبينه من كل أندرو بورثويك بالنيابة عن روبرت
استيفنسون على ما يأتي :-

أولاً - إن روبرت استيفنسون سيقوم بتفصيل أو بتواسيط ما شاعير الكاه يعينون
بمفرقة ويشغلون تحت مسؤوليته ملاحظة تصميم الخط المذكور
ويشاعير ومسائر الأشغال والبناء فيما كان نوعها الخاصة بذلك التي

يَسْتَلِزُّهَا أَتَمَّ الْعَمَلِ عَلَى مَا يَرَى عَلَى أَتَمِّ نَوَافِةٍ تَشِيدُ الْكَارِخِي وَأَعْمَالُ السُّدُودِ
لَا تَلْقَى عَلَى عَاتِقِ رُؤُوسِ اسْتِيفَنْسَنْ

ثَانِيًا

أَنْ رُؤُوسِ اسْتِيفَنْسَنْ سَبَقَتْ عَلَى نَفَقَاتِهِ الْخَاصَّةِ الْعَدَدِ الْكَافِي مِنْ
الْمُنْدِسِينَ الْمُسَاعِدِينَ وَالْمُسَاحِينَ وَالْمُسَاحِينَ وَغَيْرِهِمْ فِي أَيْ وَقْتٍ إِذَا رَأَى
حُضُورَهُ ذَلِكَ بِمَقْصِدِ الْقِيَامِ بِالْمَلَاخِظَةِ الشَّارِ التَّيَّارِ السُّدُودِ (أَوْ لَا)
وَدَفْعِ مَصَارِيفِهِ إِلَى الْعَطْرِ الْمَصْرِيِّ وَعَوْدِهِ مِنْهُ وَالْقِيَامِ بِنَفَقَاتِهِمْ
فِي أَثْنَاءِ اسْتِيفَانِ الْخَطِّ الذَّكُورِ وَأَعْمَالِهِ وَمَبَانِيهِ فِي الْقَطْرِ الْمَصْرِيِّ

ثَالِثًا

أَنْ رُؤُوسِ اسْتِيفَنْسَنْ سَبَقَتْ عَلَى نَفَقَاتِهِ الْخَاصَّةِ الْكَافِي مِنْ
بِمَقَاقِ ذَلِكَ الْمَوَاصِفَاتِ عِيَالِيَّاتٍ مِنْ أَيْ نَوْعٍ وَعِيَالِيَّاتٍ طَرَاتٍ وَالْعَرَبَاتِ
وَسَائِرِ الْمِيَمَاتِ الْمُتَحَرِّكِ وَالْآخَرَى الدَّائِرَةِ لِلْخَطِّ الذَّكُورِ وَطَبِيقًا لِلْمُنْجَرِي
فِي مِثْلِ هَذِهِ الْأَحْوَالِ فَوَائِجِي لِرَأْوِ ذَلِكَ كُلَّمَا يَطْلُبُ مِنْهُ ذَلِكَ أَيْ مُنْجَرِي
يَقُوضُهُ صَاحِبُ السُّمُوعِ سَائِرِيَّاتًا

رَابِعًا

أَنْ رُؤُوسِ اسْتِيفَنْسَنْ سَبَقَتْ عَلَى نَفَقَاتِهِ الْخَاصَّةِ الْكَافِي مِنْ
لِذَلِكَ بِمَقْصِدِ اخْتِبَارِ جَمِيعِ الْمِيَمَاتِ وَالْآلَاتِ وَالْعَامِلَاتِ وَالْعَدَدِ
الْمُرَادِ اسْتِيفَانِهَا فِي أَثْنَاءِ الْخَطِّ وَفِي جَعْلِهِ صَاحِبًا لِقَوْلِهِ لِلْعَمَلِ وَإِذَا
كَانَتِ الْمِيَمَاتُ الْمَذْكُورَةُ تُشْتَرَى مِنْ أَيْجِيَّاتٍ أَوْ مِنْ أَيْجِيَّاتٍ أَوْ رُؤُوسِ
عَلَيْهِ قَبْلَ السُّمُوعِ أَنْ يَتَحَقَّقَ بِنَفْسِهِ أَوْ بِوَسِيلَةٍ أَيْ يَتَحَقَّقُ كَيْفَ يَنْدَبُ
لِذَلِكَ أَنَّ حَالَةَ هَذِهِ الْمِيَمَاتِ أَوْ نَوْعَهَا صَاحِبَةٌ عَامَّةٌ لِلْعَرَضِ الْمَطْلُوبِ مِنْ أَجْلِ

خامساً إن موزنت استيفت من بورد على نفقة الخاصة كل الآت الساحة والساحة
والترسيم والكتب التي تستعملها الهندسوز والمال الاخرين الذين يستفيدون
سادساً ان موزنت استيفت من عند طلب سموه عليه ان يقوم بكل ما في وسعه من الساعد
في انتخاب وتقدير المبكرين والصناع الاذنين لسموهم لتعيشهم على نفقتهم
في انشاء انشاء المخطط المذكور وتنظيمه وتنظيمه

بأنما انه ونظير المهام العديدة وغيرها التي يقوم بها موزنت استيفت من سيدع
سموه له اولين بنده او يندبهم من ذلك مبلغ ستة وخمسين الف جنيه
انجليزى على اقساط كما ياف :-

سنة عشر الف جنيه انجليزى في الاول من شهر أغسطس التالي لهذا
الايقاد او بعد ذلك في أسرع ما يمكن

ثمانية الاف جنيه انجليزى في اول فبراير سنة ١٨٥٢

١٨٥٢ " " " " أغسطس

١٨٥٣ " " " " فبراير

١٨٥٣ " " " " أغسطس

١٨٥٤ " " " " فبراير

على ان سموه سيقوم بالادارة الاعمال الكارية والفناطير الكيفية التي تكون فيها ملائمة
لنظير المحدثين المذكور وفي الوقت المناسب شرط ان الاعمال التي تقتضيها السكة
المحدث على الكارية والفناطير المذكورة او غيرها سيقوم بها موزنت استيفت من

ثامنا

اتَّصَوْا بِمَا مَرَّ بَعْدَ إِدْمَا بِالْمَرْبِ لِرُوبِثِ اسْتِيفَنْسَ وَالْمُهَنْدِسِينَ وَالْأَشْخَاصَ الَّذِينَ
يُعَيَّنُهُمْ لِإِنْشَاءِ الْخَطِّ كَالْمَنْصُورِ فِي الْبَيْدِ ثَانِيًا مِنْ التَّكَاتِبِ الْمَوَاقِفِ
بَادِيَاتِهَا كَالْحَكَاتِبِ وَالْكَرَاسِيِّ وَالطَّائِعِ وَالذَّوَالِبِ وَغَيْرِ ذَلِكَ مِنَ الْأَدْوَانِ الْعَفِيفَةِ
وَالْأَسْطَلَاتِ لِحِيلِ الْقَسَالِ الَّذِينَ يَسْتَلُونَ فِي هَذِهِ التَّكَاتِبِ وَكَذَلِكَ الْمُجَحَّاتِ
وَالْحَدَمِ لِنَتِظَافِ الْغُرَفِ وَالسَّمَاءِ الَّذِينَ يَسْتَلُونَ فِي هَذِهِ التَّكَاتِبِ الْمَذْكُورَةِ.

ثامنا

أَتَقَدَّمَ سَمْعُكُمْ أَيْضًا عَلَى نَفَقَةِ لِرُوبِثِ اسْتِيفَنْسَ وَالْمُهَنْدِسِينَ وَالْأَشْخَاصَ
الْآخَرِينَ الَّذِينَ يُعَيَّنُهُمُ التَّرْجُمَانُ وَالسَّاعِدُونَ وَالسَّمَاءُ الَّذِينَ يَكُونُونَ لِرُوبِثِ اسْتِيفَنْسَ
وَالْمُهَنْدِسِينَ مَسَاعِدِينَ وَالْأَشْخَاصَ الَّذِينَ يُعَيَّنُهُمْ مَعَهُمُ الْقِيَامُ عَلَى أَعْمَاجِهِ

بِالْأَعْمَالِ الْمُلَقَّاةِ عَلَيْهِمْ فَيُوجِبُ هَذَا الْإِتْقَانُ

عاشرا

أَتَقَدَّمَ سَمْعُكُمْ أَيْضًا عَلَى نَفَقَةِ الْأَطْبَاءِ الْأَكْفَاءِ وَالْأَدْوِيَةِ لِلْمُهَنْدِسِينَ وَغَيْرِهِمُ الَّذِينَ
يُعَيَّنُهُمْ لِرُوبِثِ اسْتِيفَنْسَ فِي أَنْشَاءِ الْخَطِّ وَالْأَعْمَالِ الْآخَرَى وَالْبَاقِي
الْمُخْتَصِّ بِذَلِكَ

حادي عشر أَتَقَدَّمَ سَمْعُكُمْ أَيْضًا عَلَى نَفَقَةِ جَمِيعِ وَسَائِلِ النُّقْلِ سِوَاهُ بَنَوَائِرِ الْحُكُومَةِ وَالْمُرَاكِبِ
الشَّرَائِعِيَّةِ وَالْبَيْتِ أَوْ زَعَةِ الْحُكُومَةِ وَالْجَمَالِ الْأَزْمِيَّةِ لِرُوبِثِ اسْتِيفَنْسَ
وَالْمُهَنْدِسِينَ وَالْأَشْخَاصَ الَّذِينَ يُعَيَّنُهُمْ عِنْدَ سَفَرِهِمْ وَالْأَشْخَاصَ لِهَذَا الْخَطِّ
وَمِنْ الْقَوْلِ أَنَّ الْخَيْلَ لِرُوبِثِ اسْتِيفَنْسَ شَخْصِيًّا
وَالْمُهَنْدِسِينَ وَالْأَشْخَاصَ الْآخَرِينَ الَّذِينَ يُعَيَّنُهُمْ لَا تَكُونُ عَلَى
نَفَقَةِ سَمْعُكُمْ .

ثانی عشر ان سَمُوهُ یَقْدَمُ اِضَاعًا عَلٰی تَفْقِیْهِ لِرُؤُوسِ رُبِّ اسْتِیْفَنَسْنَ وَالمُهْنِدِیْنَ وَالعَالِیَ
 الْاُخْرٰی الَّذِیْنَ یُعِیْنُهُمْ فِی اَنْشَاءِ الْاَنْشَاءِ الْمَذْكُورِ وَاعْمَالِهِ وَمِیَاسِهِ كُلِّ
 الْوَسَائِلِ الْاِلَازِمَةِ لِوَقَايَةِ اشْخَاصِهِمْ وَتَحْتَكَائِهِمْ وَكَذَلِكَ الْخِیَارِ الْاِلَازِمَةِ
 لِاعْمَالِهِمْ وَرَاجِحِهِمْ وَازِیَا مُرْتَقِلِ هَذِهِ الْخِیَارِ وَاقَامَتِهَا حَسَبِ طَلِبِهِمْ
 ثَلَاثَ عَشَرَ اَنْ سَمُوهُ یَقْدَمُ عَلٰی تَفْقِیْهِ لِاَنْشَاءِ اَعْمَالِ الشَّكَّةِ الْمَحْدُودِ بِدَوَّلَتِنَا
 وَتَحْتَكَائِهِمْ بِمَا ذَكَرَ عَلَى الرَّجَحَةِ الْاِیْمِ كُلِّ مَا یَلْزَمُ لِمَعْمَلِ الْمَدَاحِظَةِ مِنْ
 مِیْمَاتٍ وَالْاِیِّ وَغَیْرَهَا مِنْ اَمْرِ نَوْعٍ كَانَتْ فِی الْوَقْتِ وَبِالْكِبَرَةِ
 وَبِالْكِبَرَةِ الَّتِی یَرْتَبِعُهَا رُؤُوسُ اسْتِیْفَنَسْنَ مَا خَلَوْفَهَا اِذَا كَانَ
 النِّصْرُ خَالِفًا لِدَوْلِكَ وَالْاِتِّفَاقُ هَذَا عَلٰی شَرْطِ اَنْ عَدَدَ الرِّجَالِ
 الشَّغَالِیْنَ الَّذِیْنَ یَقْدَمُ سَمُوهُ یَكُونُ مُطَابِقًا اَوْ مَا یَقْرَبُ مِنْ اَنْ یَكُونَ
 مُطَابِقًا لِلنِّصْرِ مِنْ كِبَرَةِ یَقْدَمُهَا رُؤُوسُ اسْتِیْفَنَسْنَ اِلَى سَمُوهِ
 فِی اَوَّلِ اَكْثَرِ الْقَبْلِ وَهَذِهِ الْمَذْكُورَةُ تَكُونُ فِی نَفِیْرِ الْوَقْتِ
 قَائِمَةً عَلٰی الْاَسَاسِ الْمَوْضُوعِ فِی خُطَابِ مِنْ رُؤُوسِ اسْتِیْفَنَسْنَ
 مَوْزَجٍ فِی هَ اَبْرِیْلِ مَسَنَةِ ١٨٠١ مَرْسِلِ اِلَى جَنَابِ الْحَكَمِ
 شَارِلِسْ اَوْ غَسْطِرْ مَرْی قَضِیْرٍ اِلَى بَرِطَانِیَا وَغَیْرِهِمْ عَلَى سَمُوهِ
 وَارْجِعَ طَلَبَاتِ الشَّغَالِیْنَ الْعَمَلِ بِمَرْسِلِ مِنَ الْمُهْنِدِیْنَ
 الْمَقْبُولِ وَالْقَاهِرَةِ اَوْ اسْكَدِیْنِیَّ حَسَبِ الْحَالَةِ اِلَى مَنَدِیْبِ
 الْحُكُومَةِ وَتُسَمَّى فِی اَسْرَعِ مَا یُمْكِنُ قَبْلَ شَرْعِ الشَّغَالِیْنَ فِی الْعَمَلِ

رابع عشر اجمع السلطات الخاصة بالاشياء المذكورة في هذا الاتفاق التي تفيد بها
 مضمونه لانشاء الخط والشقالة ومباينة تكون كتابته ومضاه من
 المهديين القيسريين القاهرة فيما يختص بحجز السكة الحديدية المرفوعة
 اليه وفيه او من المهديين القيسريين بالامسكندرية فيما يختص بحجز السكة
 الحديدية المرفوعة اليه وفيه وفي حالة غياب او عدم لياقه احدهما تكون
 الامضاء من المهديين المساعدين المختصين

خامس عشر ان مضمونه يقدم لاشخاص اللذين من وسائل النقل والحفظ والاحتيا
 التامة عن كل المهمات وغيرها المذكورة في هذا الاتفاق التي
 يوردها مضمونه لانشاء الخط واعماله ومباينه سواء تشتري
 هذه المهمات من الخارج او من القطر المصري ولا يكون على
 اي حال من الاحوال روبرت استيفنس مسئولاً عن هذه
 المهمات ونقلها وتسليمها ومسئول حسابها وحفظها
 ومن المعلوم ان مسؤولية روبرت استيفنس مقيدة بتعليم
 المهديين الملاحظين كما هو مبين في البند الثاني من هذه
 الاتفاقية

سادس عشر ان جميع الحسابات الخاصة بانشاء السكة الحديدية المذكورة والاشغال
 والبقايا تبقى في جارة مضمونه ومع كل اذا اراد روبرت استيفنس
 لومته الحصول على اية مذكورة غير حساب المصاريف عليه ان يطلبها من

مَنَدُوِي الْحُكُومَةِ فَقَطَطَى لَهُ مِنْ جَمِيعِ الْأَشْخَرِ
 سَابِعَ عَشَرَ أَتَمَّ جَمِيعَ التَّيَنْبَاتِ الْمُنْدِيَّةِ وَكَذَلِكَ طَبِيعَةِ وَصْفَةٍ وَشَكْلٍ وَفَوَ
 وَقِيَةِ الْمُهَيَّاتِ وَالْقَاطِرَاتِ وَمَا يَدْرُ الْأَشْيَاءِ الْأُخْرَى أَيَا كَانَ
 نَوْعُهَا وَالَّتِي يَرُدُّ أَسْتَعْمَالَهَا فِي الْأَشْيَاءِ الْخَطِّ الْحَدِيدِيِّ الَّذِي كَثُرَ
 وَكَيْفِيَّةِ مَدِّهِ وَكَذَلِكَ أَدَارَةُ الْأَعْمَالِ وَالْبَنَاءِ فِي الْخَاصَّةِ يَتَكُونُ
 مِنْ الْأَخْصَاصِ رُؤَسَا أَسْتَيْفَنَسْنَ وَلَا يَسُوعُ عَزَلُ أَحَدٍ يَمْنَنُ
 لِيَتَحَضَّرَ هُمُ الْمَصْرِ لِيُعَيَّنُوا فِي الْأَشْيَاءِ السِّكَّةِ الْحَدِيدِ أَوْ مَا مِثْلُ
 ذَلِكَ مِنَ الْأَعْمَالِ وَالْبَنَاءِ فِي الْأَيُّوَامِ سَطْنِهِ أَوْ مِنْ يَفُوضُهُ عَنْهُ فِي ذَلِكَ
 ثَامِنَ عَشَرَ أِنْ رُؤَسَا أَسْتَيْفَنَسْنَ سَيَقُومُونَ بِإِلْهَامٍ بِمِثْلِ ٦٠٠٠ جِنِيهِ الْكَلْبِيِّ
 بِمِثْلِ مَا يَتَوَخَّضُ مَاتِ الْمُنْدِيَّةِ وَالْأَشْخَاصِ الْأَخْرَى الَّذِينَ سَيَقْبَلُهُمْ
 كَقَصْرِ هَذِهِ الْأَتْفَاقَةِ حَتَّى إِنْ تَامَ السِّكَّةُ الْمَذْكُورَةُ وَأَعْمَالُهَا وَمَبَانِيهَا
 شَرْطًا أَوْ عَلَى السِّكَّةِ الْحَدِيدِ وَأَعْمَالُهَا وَمَبَانِيهَا أَيْ تَأْخِيرَ عَزْمَدَةِ
 الثَّلَاثِ سَنَاتٍ الَّتِي جَدَّ مِنْ السَّيَرِ الْأَوَّلِ مِنْ شَهْرِ سِبْتَمْبَرِ الْقَبْلِ
 التَّالِي لِتَأْمِينِ هَذِهِ الْأَتْفَاقَةِ وَإِذَا كَانَ هَذَا التَّأْخِيرُ نَاشِئًا
 عَنْ سَبَبٍ خَارِجٍ سُلْطَةُ رُؤَسَا أَسْتَيْفَنَسْنَ الْمَذْكُورِ فَيَجِبُ عَلَيْهِ تَكُونُ
 لِرُؤَسَا أَسْتَيْفَنَسْنَ الْحُجُوبِ فِي أَزْيَاسِهِمْ مِنْ مَمُوعَةٍ زِيَادَةٍ عَلَى مِثْلِ
 الـ ٦٠٠٠ جِنِيهِ السَّالِفِ ذِكْرِهِ مِثْلًا أَوْ بِأَيِّ قَدَرٍ ٨٠٠٠ جِنِيهِ
 عَنْ كُلِّ شَهْرٍ أَوْ جُزْءٍ مِنْ شَهْرٍ الَّذِي فِيهِ أَثْنَانِ لِيَتَمَّ خَدْمَاتُهُ

وَحَدَّثَنَا الْمُهَنْدِسِيُّ الْمَكُونِيُّ وَالْأَشْخَاصُ الْأَخْرَجِيُّ الَّذِينَ يُعَيِّنُهُمْ إِنَّمَا
 إِذَا لَمْ يَكُنْ هَذَا التَّأْخِيرُ غَيْرَ شَيْءٍ مِنْ خَطَأٍ أَوْ إِهْمَالٍ مِنْ رُوَيْدٍ اسْتَيْقَنَ
 أَوْ مِنْ جَانِبِ الْمُهَنْدِسِيِّ وَالْأَشْخَاصِ الْمُتَعَيِّنِينَ فِيهِ فَيَكُونُ رُوَيْدٌ فِي
 هَذِهِ الْحَالَةِ مُلْزَمًا بِأَعْمَالِ الْأَعْمَالِ سَوَاءً أَكَانَتْ أَعْمَالُهُ أَمْ أَعْمَالُ الْمُهَنْدِسِيِّ
 وَالْمَسْأَلُ الْأَخْرَجِيُّ حَتَّى انْجَازِ خَطِّ سَكَّةِ الْحَدِيدِ وَاشْفَالِهِ وَمَبَانِيهِ وَبِهِ فِي
 هَذِهِ الْحَالَةِ لَا يَكُونُ لَهُ الْحَوْبُ فِي أَيِّ مَبْلَغٍ عُلَاوَةً عَلَى الْف. ٦٠ جَنِينًا لِإِتْكَالِيَّةٍ

عُمِلَ وَصُورٌ عَلَيْهِ وَنُفِذَ مِنْ شُخْصَيْنِ مِنْ قِبَلِ الظَّرْفَيْنِ الْمُتَعَاقِدَيْنِ وَذَلِكَ
 فِي الْيَوْمِ الثَّانِي عَشَرَ مِنْ شَهْرِ يُولْيُوْسَ سَنَةِ ١٨٠١ كَقَرَّرَ بِمَجَرِّ الْقَطْرِ الصَّرِيِّ

الْمُتَعَاقِدَيْنِ	الشُّهُودُ
سَيِّفَانِ يَدِ - م. ١٠. بُوْر ثَوِيْكَ	عَبْدُ الرَّحْمَنِ شَيْلِي - رَجِيْبُ الدِّيْنِ مَجْلُ

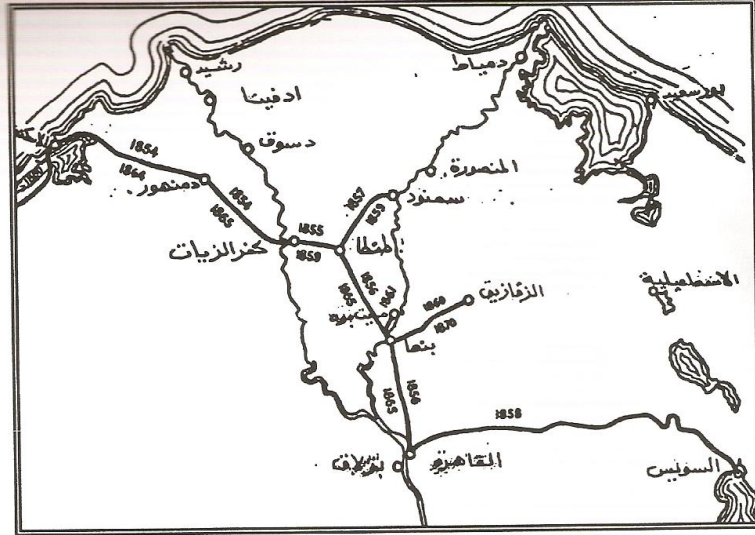
اتِّفَاقًا مَا بَيْنَ سَعَادَةِ سَيِّفَانِ يَدِ بِالنِّبَاةِ عَنْ مَوْجَعَاتِ نَاسِ الْحَاكِمِ
 الْعَالِمِ لِلْقَطْرِ الصَّرِيِّ وَبَيْنَ م. ١٠. بُوْر ثَوِيْكَ بِالنِّبَاةِ عَنْ جَنَابِ رُوَيْدٍ اسْتَيْقَنَ
 لِسَانِ انْشَاءِ خَطِّ حَدِيدِيٍّ بَيْنَ الْقَاهِرَةِ وَالْمَكْدِيَّةِ .

١٢ يُولْيُوْسَ سَنَةِ ١٨٥١

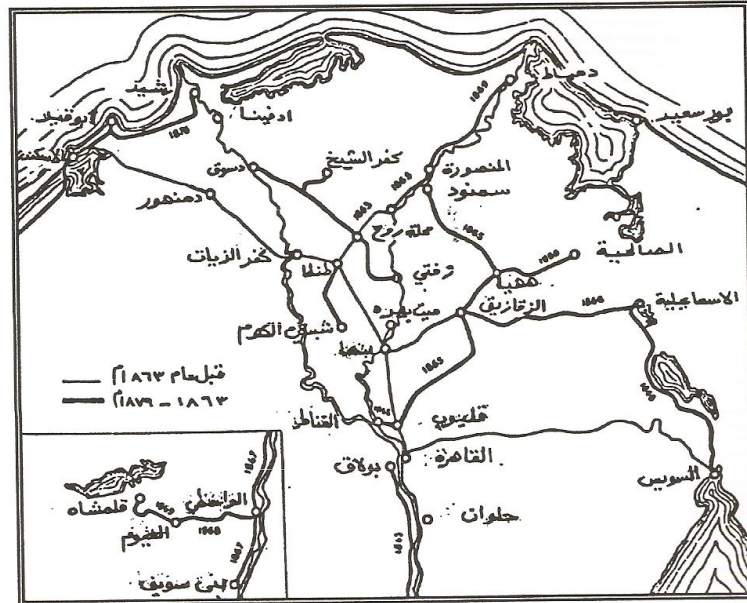
ملحق رقم (2)

الخطوط الحديدية في عهد إسماعيل باشا

* الخطوط الحديدية في مصر (١٨٥٤ - ١٨٧٩ م)



الخطوط الحديدية في عهد سعيد باشا (١٨٥٤ - ١٨٦٣ م)



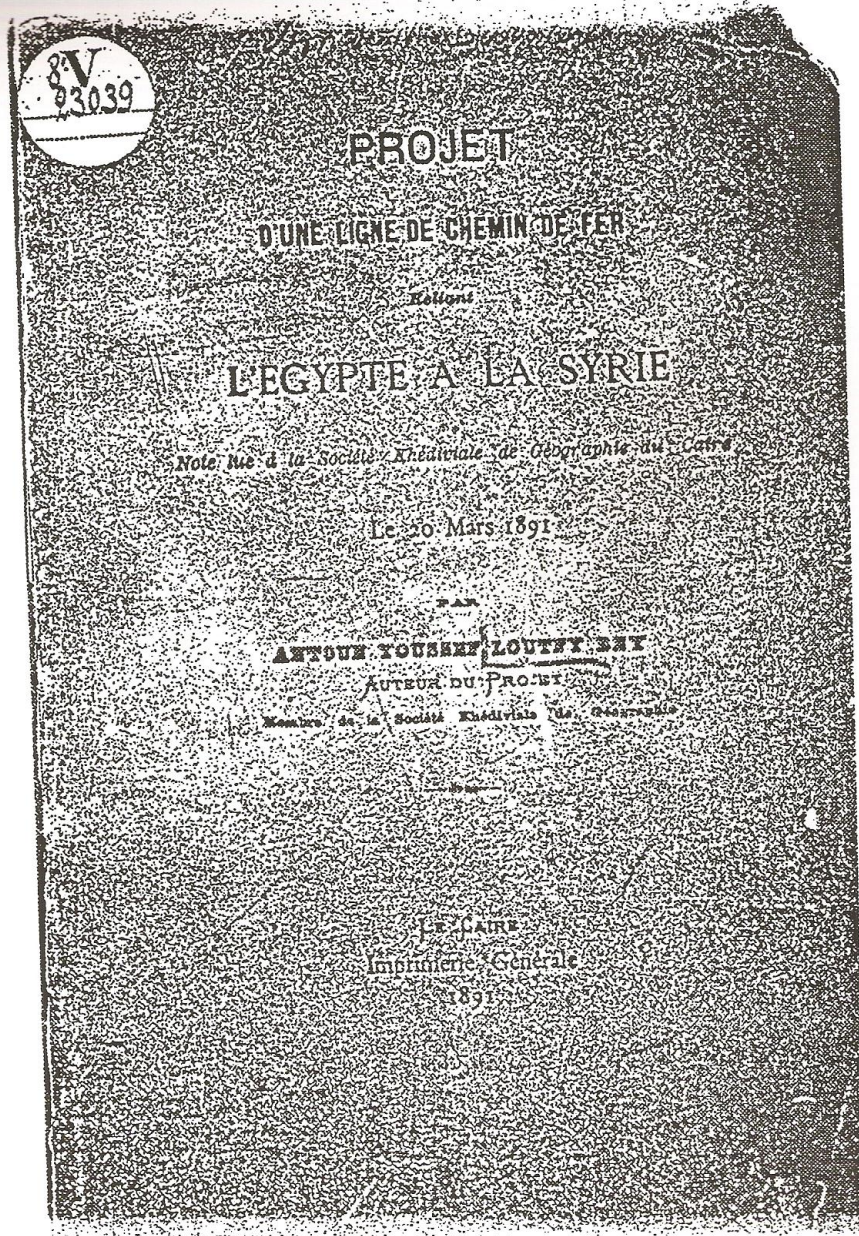
الخطوط الحديدية في عهد إسماعيل باشا (١٨٦٣ - ١٨٧٩ م)

* المصدر :

Wiener : op. cit., p. (87, 90)

ملحق رقم (3)

مشروع ربط سكة حديد مصر بسوريا



مشروع خط السكة الحديدية
لربط مصر بسوريا

ملاحظات مقدمة إلى جمعية الخديوي للجغرافية بالقاهرة بتاريخ 20 مارس 1891م

أنطون يوسف لطفي بيه

صاحب المشروع

عضو جمعية الخديوي للجغرافية

القاهرة

المطبعة العامة

1891

في عام 1309هـ/1891 م تقدم انطون يوسف لطفي بك، عضو جمعية الخديوي الجغرافية بالقاهرة، بتقديم تصورات لمشروع وضعه بنفسه لخط حديدي يربط مصر بسوريا، و قد جاء في تقريره الذي قدمه إلى جمعية الخديوي الجغرافية مايلي : « لقد تكلمت علي شركة الخديوي للجغرافية بالقاهرة، المهمة دائماً بكل ما هو جغرافي بصفة عامة و بمصر بصفة خاصة و بمصر بصفة خاصة بأن سمحت لي بتقديم أوليات المشروع الذي وضعته بنفسي، و الذي يتعلق ببناء خط حديدي يربط مصر بسوريا... و لن أقدم لكم إلا الخطوط العريضة المتعلقة بهذا المشروع...لقد كانت سوريا و مصر دائماً نقطة التقاء بين أفريقيا و آسيا و أوروبا، و بدون منازع، كما كونتا منطقة حرة و سوق تجارية للعالم القديم و همزة وصل بين الشرق الأقصى و الغرب الأقصى، هما و هما النقطة تربط دول الشمال والجنوب .وتحتل هاتان الدولتان بفضل موقعهما أهمية أكثر في ظل الظروف الحالية، حيث تتوجه أنظار أوروبا إلى الأفطار غير المعروفة تقريباً في أفريقيا و التي تعتبر حقلاً واسعاً للاستغلال من حيث مواردها الغنية فيما يتعلق بالجانب النباتي و المعدني و الحيواني، و ليس أمامنا سوى الاتصال بالطرق السريعة و الدائمة التي ستساهم في توسيع المشاريع في مصر، و تساعد على نهضة سوريا، و أيضاً تساعد على تقديم الأفطار التي تم اكتشافها مؤخراً في أفريقيا...و لقد فهم السلطان بفائق عنايته و بعد نظره المدهش المزايا التي يمكن أن تستفيد منها بلاده الشاسعة و الغنية و ذلك خلال إنشاء الخطوط الحديدية، و لذلك اهتم بنجاح متطلبات المشروع... و يبلغ طول الخط الحديدي المقترح حوالي 372 ميل (600كم) تقريباً: و يمتد من الإسماعيلية إلى العريش 100 ميل (160كم)، و من العريش إلى غزة 56 ميلاً (90كم)، و من غزة إلى عسقلان 19 ميلاً (30 كم)، و من عسقلان إلى يافا 44 ميلاً (70 كم)، و من يافا إلى حيفا 44 ميلاً (70كم)، و من حيفا إلى عكا 19 ميلاً (30كم)، و من عكا

إلى صور 25 ميلاً (40 كم)، و من صور إلى صيدا 22 ميلاً (35 كم)، و من صيدا إلى بيروت 22 ميلاً (35 كم)، و من بيروت إلى طرابلس 37 ميلاً (60 كم). و خلاصة لما سبق ذكره ، فإن سوريا و مصر ستجنيان ربحاً كثيراً من خلال هذا الاتصال و الترابط سواء من الناحية المعنوية أو الاقتصادية.... و يجب أن أصارحكم بكامل الاقتناع و الثقة عن التشجيع الذي وجدته من طرف الشعب بصفة عامة و من طرف رجال الدولة و الحكومة المصرية بصفة خاصة، و من طرف رجال الإدارة في الخطوط الحديدية المصرية الذين أكدوا لي دعمهم، و الأمل في نجاح المشروع... القاهرة مارس 1891م».

الهلال

الجزء الاول من السنة الاولى

اول سبتمبر سنة ١٨٩٢ الموافق ١٠ صفر سنة ١٣١٠

* مشروع السكة الحديدية بين مصر وسوريا *

اطلعنا على تقرير نشره سعادة انطون بك لطفي صاحب هذا المشروع فائترنا تلخيصاً لما فيه من الايضاح الوافي عن كل ما يتعلق بمشروعنا فنقول
يتبدى الخط الحديدي من محطة الاسماعيلية الى طرابلس الشام وطوله ٦٢٧ كيلومتراً يضاف اليها خط فرعي ينشأ من نقطة بين حيفا وبافا الى نابلس طوله ٣٠ كيلومتراً وقد قال حضرته انه ربما جعل ابتداء الخط من الصالحية بدلاً من الاسماعيلية فيمر بطريق القنطرة وعند ذلك تقطع قنال السويس بالصنادل التجارية

اما الاراضي التي سيمر عليها ذلك الخط فمستوية في نحو ثلثها قلما تحتاج الى تهذيب . والثلث الثالث ولا سيما الواقع منه بين حيفا وطرابلس فانه يحتاج الى اصلاح لا يتعدى الوسائل البسيطة من الحفر والردم
واعظم عمل يحتاج اليه هذه السكة قنطرة حديدية طولها مئة وعشرون متراً وعلوها ٤٠ تقطع قنال السويس عند الاسماعيلية لا تزيد نفقاتها عن مليوني فرنك بما فيه مهات النقل . اما جملة نفقات المشروع فقد قدرها المهندسون بثمانية وثلاثين مليون فرنك . اذا ابتدء بالخط المشار اليه من الصالحية نقل هذه النفقات مليونين من الفرنكات

ثم افاض في تقدير ما ينتظر من ربح هذا الخط وجاء بالاستناد الوافي والقياس الحسي فبلغ مجموع الايراد نحو سبعة ملايين فرنك سنوياً من البضائع الصادرة والواردة ما عدا اجرة نقل الركاب وقد فرض ان النفقات السنوية تبلغ نصف هذا الايراد فيكون الربح الصافي ثلاثة ملايين ونصف مليون من الفرنكات وينسبوا الى راس المال يساوي تسعة بالمائة وهو ربح جيد

ثم توسع حضرته في ذكر منافع هذا الخط الحديدي وما ينتج عنه من توطيد العلائق وازديادها بين برّي مصر والشام وما يحصل من الارباح المتبادلة التي ينتظر ازديادها كل سنة بما يستحدث فيها من الفروع بارتباطها بالخطوط الحديدية في آسيا الصغرى من جهة وبلاد فارس والهند من اخرى فيرتبط برّا مصر وسوريا باوروبا من جهة (عن طريق الاستانة) وبالشرق الاقصى من جهة اخرى

اما المدة اللازمة لانتماء هذا الخط فقدرها سعادته ثلاث سنوات على الاكثر ونحن نحث حضرات الممولين من الوطنيين في مصر وسوريا على الاشتراك في تنفيذ هذا المشروع وما قد بسطنا لديهم التقديرات اللازمة من النفقات والايراد وغير ذلك ما يبين لحضراتهم انهم بالاشتراك فيه لا يخدمون بلادهم فقط بل يخدمون انفسهم ايضاً لان المنتظر ان تكون ارباح هذا الخط وافية تزداد يوماً فيوماً

ملحق رقم (4)

مدة عمل العساكر الجهادية المشتغلين في إنشاء السكك الحديدية

ديوان المرور والسكة : دفتر 921 وارد تحريرات باش مهندس عموم السكة الحديد رقم 56 بتاريخ 25 من المحرم 1281 , ص 21 .
من عموم المرور :

خطاب نمرة 35 بخصوص استمارة من ديوان الجهادية عن ساعات أشغال وأوقات أكل العساكر الذين تحت السلاح يومي يذكر أنه بالتصادف ورد إفادة من سعادة الباشا معاون خديوي تركي رقم 14 محرم سنة 1281 نمرة 173 ومضمن ما ذكر بها قيل بأنه من حيث صار ترتيب خمسة قروش يومية لكل من عساكر 4 جي بيار الشغالين بأشغال سكة الحديد وسيجرى صرف ذلك إليهم يومي ويشغلوا تسع ساعات في اليوم من الساعة عشرة صباحاً إلى الساعة أربعة ثم يستريحوا من الساعة أربعة لغاية الساعة ثمانية وبعدها يشغلوا من الساعة ثمانية إلى الساعة إحدى عشر وأنه تحرر لحضرة راتب باشا لواهم بأن عند معاينة ما يشغلونه يومي إذا كان يوجد قليل بالنسبة لعددهم فجميع ضباطهم من الكبير لغاية الاسبير ان يكونوا مسئولين ثم سبق التحرير بما ذكر للمكتب وعن صرف الأجرة أيضاً ولزم الإفادة .

ملحق رقم (5)

نقل الضباط والجنود العائدين من حرب كريت

معية سنوية عربي : دفتر 1815 صادر الدواوين والأقاليم والمحافظات رقم 3 بتاريخ 3 من جمادى الثانية 1284, ص 31 .
إلى مصلحة السكة الحديد .

جواب يختم سعادة مهرداد خديوي صورته أنه لمناسبة حضور وضباط آلات الجهادية الذين كانوا بسفريه كريد إلى الإسكندرية مستل زم تعيين الواورات والعربيات اللازمة لنقلهم هم وتوابع الضباط وما معهم من العفش والحيوانات وغيره مجاناً من الإسكندرية لحد العباسية على دفعتين ما هو النصف في يوم الاثنين الاتي الموافق 8 الجاري والنصف الثاني يوم الثلاثاء 9 منه بحيث اء الواورات التي تتعين لذلك سواء كان في أول يوم أو الثاني يلزم أن يبتدي بالسير من الإسكندرية في الساعة اثني عشر صباحاً وتحضر مباشرة إلى العباسية ولحد الساعة إحدى عشر غروباً تكون جميعها وصلت العباسية بالعساكر من دون أن يحصل تعطيل أحد منهم عن الوصول لحد هذا المعيار ولأجل عدم تعطيلهم في المرور من جهة طريق السويس بالعباسية يلزم زيادة التأكيد بأخلا تلك السكة حتى لا تتأخر الواورات هناك واقتضى تحريره لسعادتكم بذلك حتى بعد المخابرة مع سعادة عبد القادر باشا فالإسكندرية تجري المبادرة بسرعة الأجرة وهذا حسبما تعلقت به الإدارة السنوية .

ملحق رقم (6)

شحن أسلحة بالسكة الحديد وإرسالها للقوات المشتركة في الحرب الروسية العثمانية

محافظ الأبحاث: محفظة 108 .

دفتر 29 صادر عابدين : وثيقة رقم 489 بتاريخ 23 من جمادى الثانية 1293 ص 76 .

من خيرى باشا إلى دولتا ناظر الجهادية .

تنبه في تاريخه على عموم السكة الحديد بتجهيز الوابور المخصوص للآجل سفرية
الثمانية آلاف بندقية بجبه خانتهم المرسلين الآستانة فيصدر أمر بساعة إرسال السلحة والجبه
خانه المذكورة ويتنبه على المخصوص المتوجه معهم بأن يجري شحنهم مع جبه خانتهم
لوحدهم بدون اختلاطهم بباقي الأسلحة والجبه خانة الموجودة .

ملحق رقم (7)

قيام المهندسين المصريين بأعمال المهندسين الأجانب

معية سنية عربي : دفتر 1863 وارد الإفادات من الأقاليم وثيقة رقم 7 بتاريخ 27 شعبان

1289 ص 25

إلى مصلحة السكة الحديد .

جواب يذكر أنه لما تصرح إلى جناب هاردكس تل بك باش مهندس خط السكة الحديد من الإسكندرية بالتوجه إلى بلاد برالنتبديل الهوا تحولت أشغاله على عامر أفندي باش مهندس خط السكة من مصر لكفر الزيات لحين عودته والآن لمناسبة العليا الحاصل لحضرة فايد بك باش مهندس عموم السكة وضرورة لزوم ملاحظة أشغال المهندسة أول بأول وعدم وجود مهندسين كفاية لتأدية الأشغال وكون حسن أفندي رحمي المهندس المستخدم الآن بالجهادية له دراية في أشغال السكة لسوق استخدامه بها يوم صدور الآذن برفده من الجهادية وإرساله للسكة بكشف مرتباته لإلحاقه بأشغاله الهندسة كما كان والتصريح بعلاوة استحقاقه على مربوط المصلحة سنة 1289 .

المقطف

الجزء التاسع من المجلد الحادي والثلاثين

١ سبتمبر (أيلول) سنة ١٩٠٦ — الموافق ١٢ رجب سنة ١٣٢٤

سكة الحديد المصرية

والتلغرافات

سبقت الديار المصرية أكثر بلدان المشرق الى انشاء سكك الحديد انشأتها الحكومة نفسها ولا تزال توسع نطاقها . وقد اذنت في السنين الاخيرة لبعض الشركات في انشاء بعض السكك الضيقة لكن لا يزال الموعول على سكك الحكومة وقد قدرّت قيمة سكك الحكومة سنة ١٨٨٧ قدرها الماجور مارندن والمستر فرر فبلغت في تقديرها عشرة ملايين من الجنيهات وبلغ صافي ايرادها سنة ١٨٨٨ سبع مئة الف جنيه فكان الايراد بالنسبة الى رأس المال ٧ في المئة ثم زاد رأس المال بما اضيف الى هذه السكك حتى سنة ١٩٠١ ثلاثة ملايين ونصف مليون من الجنيهات فصارت قيمتها ١٣ مليوناً ونصف مليون وبلغ صافي دخلها سنة ١٩٠٢ مليوناً و ٦٢ الف جنيه اي بلغ ٨ في المئة بالنسبة الى رأس المال وزاد رأس المال من سنة ١٩٠٢ الى سنة ١٩٠٥ مليوناً و ٨١٥ الف جنيه فصارت قيمتها ١٥ مليوناً و ٣١٥ الف جنيه وقد بلغ صافي الدخل في العام الماضي ١٣٢٦٦٦٢ جنيناً وهو يعادل ٨ في المئة بالنسبة الى رأس المال . فزيادة الربح مستمرة واذا حسبنا ان ثمن سكك الحديد قد زاد بزيادة الارتفاع في اثمان الاراضي حتى صارت تساري ٢٦ مليوناً من الجنيهات يبقى الربح منها ٥ في المئة على الاقل وقد نشرت ادارة سكة الحديد تقريرها عن العام الماضي ويظهر منه ان دخلها بلغ فيه ٢٨٦٢٨٢٦ جنيناً وكان في العام الذي قبله ٢٦٠٣٢١٦ جنيناً فزاد الدخل في العام

قد تناول هذا الامر فكان متوسط سرعة قطرات الركاب كلها منذ خمس سنوات ١٨ ميلاً في الساعة فبلغ الآن ٢٣ ميلاً

وبلغ عدد التلغرافات التي ارسلت في القطر المصري في العام الماضي ١٩٨٩٢٠١ وكانت في العام الذي قبله ١٨٢٤٦٢٢ فالزيادة ١٦٤٥٧٩ وكلها في التلغرافات العربية. وهي على زيادتها لا تزال قليلة جداً بالنسبة الى عدد السكان فان عددهم الآن نحو اثني عشر مليوناً وعدد التلغرافات اقل من مليونين فيصيب كل ستة تلغراف واحد في السنة . وعدد التلغرافات التي ارسلت في العام الماضي في البلاد الانكليزية ٨٩ مليوناً وعدد السكان نحو اربعين مليوناً فيصيب كل نفس اكثر من تلغرافين مع سهولة المخاطرة هناك بالوسطه وبالتفون وبلغ ايراد مصلحة التلغراف في العام الماضي ١٠١٣٠٤ وكان في العام الذي قبله ٨٣٦٧٤ وبلغت النفقات ٧٤٧٠٧ فكانت الحكومة ربحت من مصلحة التلغراف في العام الماضي ٢٦٥٩٨ جنياً

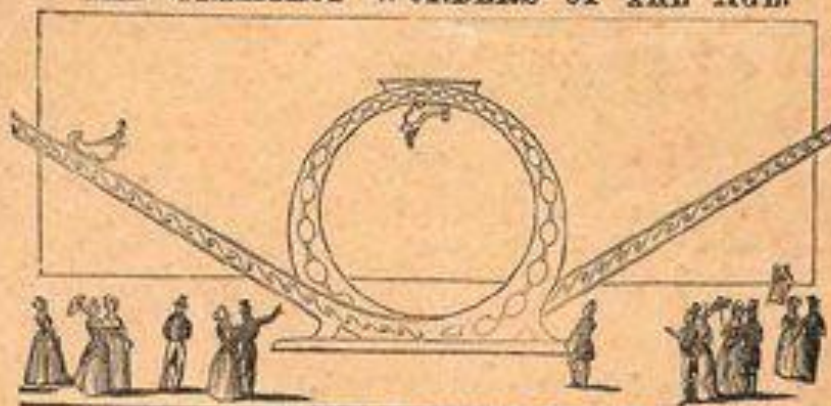
ولا يزال مجال الاصلاح واسعاً في سكة الحديد ولا سيما في القطرات التي تسير بين مدن الارياف فان مركباتها في الغالب قديمة وعجالاتها غير منتظمة الاستدارة فتقلق الركاب حتى ركاب الدرجة الاولى اما مركبات الدرجة الثالثة فلا تكاد تفرق عن المركبات التي تنقل فيها الحيوانات

وخط المطرية الذي يجب ان يكون ركوبه سهلاً كركوب مركبات الترامواي يضطر راكبه ان يقطع تذكرة ويعلم عليها ويسلمها حين الخروج كأنه مسافر الى الاسكندرية او الى اصوان . وخطوط الضواحي لا تكون كذلك بل يكون فيها كل تسهيل للركاب حتى يكثر عددهم ولا يجدوا اقل صعوبة في الركوب والنزول . فما ضر سكة الحديد لو جعلت هذا الخط كهربائياً ومركباته خفيفة وخطاته كثيرة والمدة بين قطار وآخر قصيرة جداً كخط الرمل في الاسكندرية او كخط العباسية في العاصمة فيزيد ربحه وتعمر الارض كلها من العاصمة الى المرج بل الى ما وراء المرج

وقد اهتمت مصلحة سكة الحديد بفرش الطرق الكبيرة بالحصى لمنع الغبار عن الركاب فاحسنت صنعاً وحيداً لو عيّنت ذلك في كل الخطوط الكبيرة ولا سيما في خط الوجه القبلي كله وفي الخطوط الكبيرة بين البنادر

واهتمت ايضاً ببناء الكباري فوق الخطوط في بعض الاماكن ولا بد من بناء غيرها في اماكن اخرى وبناء طرق عالية فوق الخطوط او واطئة تحتها

1842 Evam. 1708
 THE GREATEST WONDERS OF THE AGE.



THE FLYING RAILWAY,

NOW EXHIBITING AT

THE EGYPTIAN HALL,

PICCADILLY.

The Railway consists of two Inclined Planes, and a Circle of between 40 or 50 feet in circumference, rising 14 feet perpendicular from the floor, making the whole Line 150 feet in length. The Carriage descends the Line, passes the Circle, and ascends the other inclined Plane, travelling at the rate of

100 MILES PER HOUR,

Large Iron Weights, and Buckets of Water, glide majestically down the Plane, pass the Circle, and, although completely turned upside down, land without a drop being spilt. A LADY or GENTLEMAN will be continually in attendance, and will descend the Line, make the Grand Tour of the Splendid Circle

HEAD DOWNMOST.

Which is the most FEARFUL, DARING, and ASTONISHING FEAT ever accomplished. To describe, on seeing the Railway, the feelings first created in the mind of its impossibility, the fear entertained for the safety of the Traveller, the surprise and admiration on witnessing the trip accomplished with pleasure and safety, would be infinitely short of reality. Also, THE PATENT

SIGNAL TELEGRAPH;

OR, WRITING MACHINE.

By this Apparatus a letter may be written in London and copied in Liverpool and all intermediate places at the same instant of time; thus rendering time and distance no longer obstacles to communication.

ADMISSION, from Ten till Six o'clock, ONE SHILLING; and from Seven till Eleven, SIXPENCE.

Johnson, Printer, Red Lion Court, Chancery Lane.

BRITISH LIBRARY

ملحق رقم (9)

المراكز التلغرافية

حيث إن افتتاح المراكز تلغرافية للمحال المحررة بأعلى أمرنا لتسهيل المخابرات في المواد المهمة الخاصة بالأهالي ولحكومة وفي الأمور والأشغال التجارية يستلزم التحسينات الوفيرة , وقد اختيرت المحال المذكورة بأعلاه لإنشاء مراكز تلغرافية فيها بعد حصول المخابرة مع المديرين التابعة لهم هذه المحال , فيجب إرسال المهندسين والعمال والمهمات اللازمة لإنهاء العمل بسرعة.

وبعد إتمام العمل يجب أن ترتبوا لكل محل عاملاً ورفيقاً له في معيته لإدارة المركز وأن تعلنوا وتذيعوا كيفية افتتاح المراكز التلغرافية المذكورة ليكون معلوماً لدى الجميع , أما مركز التلغراف المقرر إنشاؤه في روضة البحرين فيجب أن ينشأ بجوار الفابريكة وبهذه المناسبة اقتضت الحالة استخدام عدد من الأفندية التلغرافية , يجب أن تنتخبوا المستعدين منهم بقدر اللزوم وتعينوهم وأن تعرضوا الأمر علينا وحيث إن من مقتضى إرادتنا إلغاء المراكز التلغرافية التي لم يبق لها لزوم وأصبحت معدودة من الزوائد بخلاف المراكز المربوطة , فعندما تحيطون علماً بذلك يجب أن تبادروا وتسارعوا بإجراء وتسوية مقتضى الحال في هذا الباب ولذلك حررنا لكم هذا .

حاشية :

وإن كنا ذكرنا في متن أمرنا بأعلاه أن ترسلوا المهمات والعمال بعد تعيين النقط لإنشاء مراكز التلغرافات فقد رأينا إرسالها من الآن ومخابرة المديرين لئلا يحصل تأخير في العمل وإذا لاحظتم عدم كفاية المهمات فعليكم أن تؤجلوا عمل مركز التلغراف المقتضى إنشاؤه في إسنا للنهاية وأن تهتموا بإنشاء التلغرافات الباقية أولاً بأول ولذلك حررنا هذه التحشية .
(ترجمة صفحة 45 دفتر 525) .

ملحق رقم (10)

ترتيب معاش لأسرة من يتوفى أثناء خدمته

معية سنية عربي : دفتر 1927 صادر الأوامر العليا رقم 104 بتاريخ 6 صفر 1286 ص

13.

إلى ديوان الداخلية :

أمر بختم سعادة محمد توفيق باشا منطوقه قد علم ما في هذا القرار الصادر من المجلس الخصوص بتاريخ 3 صفر 86 نمرة 74 المشتمل عليها استنسب به من ترتيب معاش إلى ورثة أحمد موسى وعلي محمد الذي كانوا من مستخدمين السكة الحديد وتوفوا بأسباب إصابتهم من مرور الوابرات عليهم بالقضاء والقدر وأن يكون ترتيب ذلك المعاش إلى من يكون باقي وراثهم للآن بدون تزوج باعتبار ما يخصهم بالفريضة الشرعية في أصل تلتاي ما كان مرتب لمورثيهم من الماهيات التي أحرزوها بالأوامر تنسياً لنص البند الثالث من قانون المعاشات ولما صدر به الأمر الكريم للمرور في 9 رمضان سنة 1286 تركي لآخر ما بالقرار وحيث وافق تنفيذه فلزم الشرح عليه لسعادتك لأجرة مقتضاه .

تولي المديرية حراسة المحطات ليلاً

معية سنية عربي : دفتر 1135 قيد الأوامر واللوائح والقرارات والمنشورات رقم 55

بتاريخ 15 شعبان 1280 ص 101 .

إلى مديرية البحيرة .

جواب صورته من حيث كما هو معلوم أن محطات وجسور السكة الحديد المارة بمديرية بحري هي كافية في حدود ونواحي المديرية والجسور مرتب لنفراها أنفار من الجهات بالبلاد ليلاً ونهاراً وبهكذا فالمحطات ما خرجت عن أنها داخلية في دركات خفر النواحي المذكورة فقد تعلق الإرادة السنية بأن يتحرر من المعاونة الخديوية لحضرات المديرين الموجودين بنواحي مديريتها محطات السكة وبمعاينة غفارتهم ليلاً ونهاراً كل بلد وما يخصها على واقع حدود كل ناحية مع التأكيد الكلي بالملاحظة والدقة في ذلك كما وتؤخذ السندات والضمانات المقتضية حسب الأصول المربوطة بالمديرية في ترتيب غفر الحدود والدركات وحفظها بالمديرية كالجاري فبناء عليه قد تحرر بتاريخه لحضرات المديرين عن هذا الخصوص ولزم تـ حريه لحضرتكم للأجرة على حجمها توضح فيما يختص بالمحطات الكافية بنواحي المديرية وأخذ السندات والضمانات القوية وحفظها كما ذكر حسبما تعلق به الإرادة السنية .

ملحق رقم (11)

الاهتمام بخدمة السائحات الأجنيات

محافظ الأبحاث : محفظة 103، دفتر 1908 أوامر عربي ، رقم 28 بتاريخ 19 ذي القعدة

1280، ص 27 أمر كريم إلى الامرارية.

منطوقة قد علم لدينا أنها من إسماعيل بك الوارد إلى معاونتنا 12 شوال 1280، أن الأربعة

حريمات

المستخدمين في محطات مصر وإسكندرية والسويس كفر الزيادات لخدمة الحريمات
السواحين يتشكوا من استقلال الخمسة جنيهات إنكليزي المرتبة لكل منهن شهري وفق ماكان
مقدرا بالقونترات التي كانت منعقدة مع بعضهن وقد مضت مدتهم ولعدم الاستغناء عنهم
تراءى علاوة اثنين جنيه على ماهية كل منهن لابلأغها شهري سبعة جنيهات انكليزي وقد وافق
إرادتنا اجراء هذا الضم اليهن البالغ مجموعه شهري ثمانية جنيهات يكون مرتب كل واحدة
سبعة جنيهات انكليزي من تاريخه وأصدرنا أمرنا هذا للعمل بموجبه.

ملحق رقم (12)

استقدام سائق فرنسي للعمل في السكة الحديد

محافظ الداخلية : محفظة 18 مكاتبات بتاريخ 16 رجب 1293 داخلية ناظري دولتو أفندي
حضر تلري.

وردت لهذا إفادة من حضرة باش مهندس من الوابورات والعمليات رقم 2267 وطيها أنه
مقدم من الخواجة جرار جاك السواق الفرنسي يلمس فيه إعطاءه إجازة بثلاثة شهور من دون
ماهية لتوجه فرنسا لنهوا أشغال مهمة تختص بعاملته بالنسبة لوفاة والده بفرنسا وبما أن
التصريح في ذلك لا يكون إلا بالاستئذان من الداخلية والترخيص منها الأجرة فلزم عرضه
لدولتكم الأمل صدور أمر الاعتماد ليجري العمل بموجبه .

١٠٣٠٢	١٠٣٢٣	١٠٣٦٢	١٠٤٦٥	١٠٨٥٤	الب
سكك حديد الدلتا المصرية ليمتد					
خط حلوان					
زيارة مقابر الاسرائيليين					
تنشرف المصلحة باعلان الجمهور انه بالنسبة					
لزيارة مقابر الاسرائيليين بالبانين يوم الجمعة ١٠					
اكتوبر سنة ٩١٣ تقرر قيام القطارات المخصوصة					
الاتية ما بين باب اللوق والبانين وهذه القطارات					
لا تقف بمحطة طره ولا يجوز للركاب السفر بها					
عنائى باب اللوق والبانين فقط					
مواعيد القطارات					
القيام من باب اللوق صاحاً					
٢٥٣	٥٥٣	٢٥٤	٥٥٤	٢٥٥	٥٥٥
٢٥٦	٥٥٦	٢٥٧	٥٥٧	٢٥٨	٥٥٨
القيام من البانين (سباحاً)					
٢٥٣	٥٥٣	٢٥٤	٥٥٤	٢٥٥	٥٥٥
٢٥٦	٥٥٦	٢٥٧	٥٥٧	٢٥٨	٥٥٨

ملحق رقم (14)

إحصاء عام 1907-1908

يبين المدارس حسب جنسيتها وعدد التلاميذ المصريين والأجانب ثم بيان مراكز المدارس و يستفاد من هذا الإحصاء تبين أثر وصول الخطوط الحديدية في التعليم

٣٠٤ -
بيان عدد التلاميذ المصريين والأجانب مرتبين حسب النوع مع بيان عدد المعلمين
ومراكز وجنسية وتبعية المدارس
جدول نمرة ٧
١٩٠٧ - ١٩٠٨

جنسية المدارس	التبعية والمراكز	عدد		عدد التلاميذ					
		١٩٠٧	١٩٠٨	جملة		ذكور		أناث	
				١٩٠٧	١٩٠٨	١٩٠٧	١٩٠٨	١٩٠٧	١٩٠٨
القساهرة									
الحكومة المصرية	٣٣	٥٢٣	٧٨٢٦	٧٧٨٥	٤١	٧٢٩٩	٣٥	٤٨٦	٦
دعوان الأوقاف	٢	٣٣٦	١٠٠٨٨	٩٣٨٨	٧٠٠	٩٣٨٨	٧٠٠	٧٠٠	٠
الأوقاف الأهلية	٧	٩٦	١٩٢٧	١٩٢٧	٠	١٩٢٧	٠	٠	٠
الجمعية الخيرية الإسلامية	٢٢	٣٠٣	٣٠٣	٣٠٣	٠	٣٠٣	٠	٠	٠
المدارس الأهلية	١٩	٢٣٠	٣٩٧٤	٣٩٦١	١٣	٣٩٦١	٨	١١٧٠	٥
الطر بكاتبة القبطية الأرثوذكسية	١٠	٨٥	١٢٢١	١٢٢١	٥	٩٩٢	٠	٢٢٤	٠
جمعية التوفيق القبطية	٣	٤٠٩	٤٠٩	٤٠٩	٠	٣٤٠	٠	٦٩	٠
التنزيه	٤	١٦٠	١٦٠	١٦٠	٠	١٦٠	٠	١٦٠	٠
المدارس الأهلية	٤	٣٥	٥٤٢	٥٣٧	٥	٥٣٧	٠	٠	٠
طائفة الروم الكاثوليك	١٥	١٣٤	١٣٣	١٣٣	١	١٣٣	١	٠	٠
الطائفة المارونية	٢	١٧	١٤٤	١٤٢	٢	١٤٢	٢	٠	٠
الطر بكاتبة الأرمنية	١	٢٠	٣٨٠	٣٨٠	٠	٢٤٠	٠	١٤٠	٠
المدارس الأهلية	٧	١١٣	١١٣	١١٣	٠	٢٩	٠	٨٤	٠
السورية	١	٢	٤٠	٤٠	٠	٠	٠	٤٠	٠
الطائفة الإسرائيلية	٤	٣٧	٩٨٧	٦٦٩	٣١٨	٤٣٢	٢١١	٢٣٧	١٠٧
المدارس الأهلية الإسرائيلية	٢	١٥	٢٨٧	٢٦٢	٢٤	١٤٧	٨	١١٦	١٦
جملة	٩٣	١٤٧٥	٢٨٥٣٥	٢٧٤٢٦	١١٠٩	٢٤٧٠٠	٩٧٥	٢٧٢٦	١٣٤
المدارس الانكليزية	١	٢٥	٤٧٨	٤٧٨	٠	٤١٥	٠	٦٣	٠
الارسالية الكنسية	٦	٣٠	٣٨٤	٣٧٩	٥	١٢٥	٠	٢٥٤	٥
الارسالية افرقيبا الوسطى	٢	١٢	١٥٠	١٥٠	٤٥	٩٧	٤٣	٨	٢
المدارس الانكليزية	١	٢٥	٤٧٨	٤٧٨	٠	٤١٥	٠	٦٣	٠
جملة	٩	٦٧	١٠١٢	٩٦٢	٥٠	٦٣٧	٤٣	٣٢٥	٧
المدارس الانكليزية	١	٢٥	٤٧٨	٤٧٨	٠	٤١٥	٠	٦٣	٠
الارسالية الامريكانية	٨	٥٧	١٢٥٧	١١٥٨	٩٩	٣٨٥	٢٩	٧٧٣	٦٠
الارسالية افرقيبا الوسطى	٢	١٨	٢٥١	١٣٨	١١٣	١٠١	٨٠	٣٧	٣٣
المدارس النساوية	١	٣	٧	٧	٠	٠	٠	٧	٠
جملة	٣	٢١	٢٥٨	١٤٥	١١٣	١٠١	٨٠	٤٤	٣٣
الحكومة الفرنسية	٦	٢٩٥	١٨٨	١٠٧	١٨٨	١٠٧	١٨٨	١٠٧	٠
الفرير	٩	١٧٣	٢١٩٠	١١٧٨	١٠١٢	١١٧٨	١٠١٢	١٠١٢	٠
الجمعية اليسوعية	١	٥٨	٤٣٩	٢٨٧	١٥٢	٢٨٧	١٥٢	١٥٢	٠
الارسالية ترست الفرنسية	١	٤	٨٠	٤	٧٦	٤	٧٦	٧٦	٠
ليون الافريقية	٢	٢٠	٢١١	١١٦	٩٥	٥٣	٣٩	٦٣	٥٦
فيل دى لاسارتيه	٣	١٨	٥١٠	١١٦	٣٩٤	٦	٥٤	١١٠	٣٤٠
المدارس الفرنسية	١	٢٢٨	٣٢٨	١٩١	١٩١	٠	٠	١٣٧	١٩١
جمعية ميردى دى	٢	٥٦	٧٥٩	٣٤١	٤١٨	٠	٠	٣٤١	٤١٨
بون باستير	١	١٢	٢٤٢	١٩٤	٤٨	١٧	٣	١٧٧	٤٥
فوتردام دى لاديلقرايد	٤	٣٠	٦٦٦	٤٥٤	٢١٢	٢٥٤	١٣٢	٢٠٠	٨٠
الاتحاد الاسرائيلى العام	٧	٧٦	١٠٤٠	٥١٨	٥٢٢	٢١٩	٢٣٥	٢٩٩	٢٨٧
المدارس الاهلية الفرنسية	٣٤	٤٧٤	٦٧٦٠	٣٥٣٣	٢٢٣٧	٢٢٠٦	١٨١٠	١٣٢٧	١٤١٧
جملة	١٤١٧	١٣٢٧	٢٢٠٦	٢٢٣٧	٢٢٠٦	١٨١٠	١٣٢٧	١٤١٧	١٣٢٧

بيان عدد التلاميذ المصريين والاجانب مرتبين حسب النوع مع بيان عدد المعلمين
ومراكز وجنسية وتبعية المدارس

١٩٠٨ - ١٩٠٧

(تابع) جدول نمرة ٧

جنسية المدارس	التبعية والمراكز	عدد		عدد التلاميذ					
		١	٢	جملة	ذكور		إناث		
					١	٢	١	٢	

(تابع) بورسعيد									
المدارس الفرنسية...	الفرير	٢	٢١	٣٧٣	٤٢	٣٣١	٤٢	٣٣١	٤٢
المدارس الفرنسية...	الرسالة ترينيت الفرنسية	١	٦	١١٤	٣	١١١	٣	١١١	٣
المدارس الفرنسية...	جمعية بون باستير	٧	٢٦	٥٧٩	٨٥	٤٩٤	٨٥	٤٩٤	٨٥
المدارس الفرنسية...	جملة	١٠	٥٣	١٠٦٦	١٣٠	٩٣٦	١٣٠	٩٣٦	١٣٠
المدارس اليونانية...	الطائفة اليونانية	٢	١٥	٦١٧	٧٤	٥٤٣	٧٤	٥٤٣	٧٤
المدارس الإيطالية...	الحكومة الإيطالية	٣	١٥	٣٠٢	١٤	٢٨٨	١٣	٢٨٨	١٣
المدارس الإيطالية...	جملة مدارس بورسعيد	٢٥	١٤٤	٣٣٠٩	١٤٠٨	١٨٠١	٩٨٧	٩٥٨	٤٢١
الاسماعيلية									
المدارس الانكليزية...	الارسالية العمومية بالقطر المصري	١	٣	٦٣	٦٠	٣	٦٠	٣	٦٠
المدارس الانكليزية...	الارسالة ترينيت الفرنسية	١	٥	٦٤	٣	٦١	٣	٦١	٣
المدارس الفرنسية...	شركة قناة السويس	١	٤	٦١	١	٦٠	١	٦٠	١
المدارس الفرنسية...	جملة	٢	٩	١٢٥	٤	١٢١	٣	١٢١	٣
المدارس اليونانية...	الطائفة اليونانية	٢	٢	١٠٢	١٤	٨٨	٩	٨٨	٩
المدارس الإيطالية...	الارسالية الفرنسية	١	٨	١٤٢	١٦	١٢٦	١٦	١٢٦	١٦
المدارس الإيطالية...	جملة مدارس الاسماعيلية	٦	٢٢	٤٣٢	٩٤	٣٣٨	٧٢	٣٣٨	١٥٣
السويس									
المدارس المصرية...	الحكومة المصرية	١	٩	١٢٢	١١٧	٥	١١٧	٥	١١٧
المدارس الانكليزية...	الارسالية العمومية بالقطر المصري	١	١	١٨	١٨	٠	١٨	٠	١٨
المدارس الفرنسية...	الفرير	٢	٨	١٢٧	٣٣	٩٤	٣٣	٩٤	٣٣
المدارس الفرنسية...	فيل دي لشاروتيه	١	٦	١١٦	٢	١١٤	٢	١١٤	٢
المدارس الفرنسية...	جمعية بون باستير	١	٩	١٢٦	٢٨	٩٨	٢٨	٩٨	٢٨
المدارس الفرنسية...	جملة	٤	٢٣	٣٧٩	٦٣	٣١٦	٦٣	٣١٦	٦٣
المدارس اليونانية...	الطائفة اليونانية	٢	٤	١١٨	١١٨	٠	١١٨	٠	١١٨
المدارس الإيطالية...	الحكومة الإيطالية	٢	٧	٨٧	٢٤	٦٣	٢٠	٦٣	٢٠
المدارس الإيطالية...	جملة مدارس السويس	١٠	٤٤	٧٢٤	٢٢٢	٥٠٢	١٧٠	٥٠٢	٢٢١

ملحق رقم (15)

استخدام السكة الحديد في نقل الخشاب للمديريات لتدعيم الجسور والترع خشية ارتفاع الفيضان

ديوان المرور والسكة : دفتر 894 ج7 وارد تحريرات ديوان عموم المرور والسكة للدواوين والأقاليم رقم 1062 بتاريخ 21 محرم , ص 18 من المالية .

خطاب ومعه صورة إشارة تلغراف وارد من المعية السنية لنظارة المالية يذكر أنه بناء على التلغراف الوارد من ديوان الواردات المذكور فيه أنه لما تخابر مع السكة الحديد عن نقل الخشاب اللازمة للمديريات لحفظ النيل قيل منها بعدم إمكانية إرسالها بواسطة السكة الحديد بالنظر للازدحام وما قيل منه أيضاً عن عدم وجود مراكب لسرعة شحنها وتوصيلها لجهاتها ولمناسبة أنه لزوم سرعة إرسال الأخشاب المذكورة ضرورة لحفظ النيل في هذه السنة صار عرض كيفية ذلك لأعتاب الكرام وصدر لسعادة ناظر المالية المنطق بأنه من حيث إرسال ذلك الأخشاب لجهاتها ضروري وعربيه السكة الحديد مارة على مديريات الأقاليم البحرية واللازم لهم من الأخشاب ممكن تفريغه إليهم بالجهات الذي يصير تعيينها إلى التفريغ واللازم م من الأخشاب لمديريات قبلي والجيزة لمصر ومنها يصير شحنه بمراكب لأجل سرعة توصيله لجهات في وقته وتعمل الطريقة اللازمة لسرعة توصيل ذلك وحيث لم توقف الإجماع والذي صدر به النطق إلينا هو كما ذكر فالأخشاب اللازمة لمديرية البحيرة إنما يكون تفريغها بجهات دمنهور أو بجهات كفر العيص واللازم لمديرية الغربية والمنوفية إنما يكون تفريغه بكفر الزيات أو بجهات آخر من المحطات المارة عليهم عربيات السكة واللازم لمديرية الشرقية إما أن يكون تفريغه بجهات بنها أو منيا القمح أو بجهة الزقازيق كما واللازم إلى مديرية الدقهلية إما يكون تفريغه بجهة طلخا أو بجهة سمنود القاربين لها واللازم لمديرية القليوبية أما يكون تفريغه بمحطة قليوب أو بجهة الشرقاوية واللازم لمديريات الأقاليم القبليية والجيزة يكون حضوره لبولاقي ومنها يصير نزوله بمراكب لجهات فيرغب أعمال الطريقة اللازمة لشحن الأخشاب المذكورة وتوصيلها لجهاتها والمخبرة مع مديريات بحري عن الجهات الذي يعينوها لتفريغ الأخشاب سواء كان بجهات الذي سبق الوضح عنها بهذا أو بجهات آخر خلافهم حيث أمر ذلك ضروري سعى المهمة في سرعة تخايره.

ترجمة نذرت من نذرنا الاطفال العمومة الى رئاسة مجلس النظارة تحت ٦٤٦

ان لما حصلت قطوع في جسور النيل بين مضايا وقلوصنا وفي جهات اخرى باسوة القبلي بسبب فيضان العام المنع زت مصلحة
السكة الحديد حينذاك لزوم اجراء بعض اعمال من اعمال الحفظ لوقاية بسوكسكلها الحديدية القريبة من النيل وقد صرفت على هذه
الاعمال مبلغاً قدره ٨٠٠٠ جنيه وسليم وهي الآن تطالب به الحكومة . اما هذه النظارة فلا تقر مطلقاً على وجوب اجابة هذا الطلب
اذ لا يخفى ان فيضان النيل كان غير اعتيادي وجميع الافراد كان يهتمون تدارك غوائله . وحيث ان كثير من الناس تلفت مزروحاتهم
واخرون غرت منازلهم ومواشيهم فاذا اجبت السكة الحديد الى ما تتطلبه من التعويض عن اعمال الحفظ التي استقصوا اجرائها فلا
ان ذلك يكون سبباً لكثير من الافراد في المطالبة ايضاً بالتعويض عما تكبدوه من الخسائر . ويمكن ان نؤكد للمجلس ان شؤني
هذه النظارة قد بذلوا جهدهم وجاهلوا بكل ما وصلت اليه ايديهم لمنع الفرق لكن لسوء الحظ لم تكفل اعمالهم بالنجاح في بعض الاحوال
لاسباب قهرية . وعان الحكومة قد بذلت كل ما في وسعها وما يمكنها من اعادة منع غوائل الفيضان الوخيمة فهي ليست مسؤولة
عن الحوادث التي طرأت باسباب القوة القهرية ما لا يمكن

وتسليم اطفال عموم

منكم يفت (مها)

هذه طبق الاصل ما
(مها) بجيب نوري

ملحق رقم (16)

في 15 صفر سنة 1288 أمر كريم للسكة الحديد منطوقه:

إنه بعد المكاتبة منكم لمعينا بالتماس الاستحصال على أمرنا الرسمي باعتماد التوصية على الحديد اللازم لتكميل الفتحات والقناطر الكائنة تحت السكة الحديد القبلية لأجل التحفظ على السكة الحديد من مياه النيل وصدر أمرنا إليكم رقم 12 صفر سنة 88 نمرة 13 باعتماد ذلك قد أعرضتم إلينا شفاهاً بأنه يستغنى الحال عن تدارك مقدار الحديد المحكى عنه اكتفاء بكون الذي تبين لزومه الآن هو مائتين وأربعين متر فقط من ذلك مائة اثنين وتسعين متر لقناطر الرقة وثمانية وأربعين متر لقناطر الفيوم وأن هذا المقدار موجود والحالة هـ ذه بهذا الطرف وأن يكن فيه بعض نواقص يلزم تكميلها فقط وأنه بدلاً عن تدراك مقدار الحديد السالف ذكره آنفاً يلزم التوصية على مهمات عشرين ميل سكة حديد لتركيبتها وتمديد خط السكة من ملوي لحد ديروط لأجل تشهيل نقل مهمات قناطر الإبراهيمية وترموا الاستحصال على أمرنا بذلك ومادام الواقع كما أوضحتم فلا مانع من صرف النظر عن تدارك الحديد الذي كان تصرح لكم عنه اكتفاء بما ذكرتموه مع المبادرة بالتوصية على مهمات العشرين ميل التي أوضحتموها عنهم لتركيب السكة من ملوي إلى ديروط وأصدرنا أمرنا هذا لكم للمعلومية واعتماد الأجرى بموجبه . (صفحة 158 دفتر 1935 عربي) .

ملحق رقم (17)

التوصية على شراء فلنكات من الخشب

ديوان المرور والسكة : دفتر 920 ج2 صادر باش مهندس من عموم السكة الحديد رقم

76 بتاريخ 13 من صفر 1281 ص 44، إلى عموم المرور .

صورة ترجمة خطاب إنكليزي العبارة تاريخه 18 يولييه سنة 1864 موافق 13 صفر

1281 نمرة 160 افرنكي الأمل من حضرتكم صدور الأمر بحضور الفلنكات الخشب البتوني

العال المنقوعين في زيت القطران المنشورين بالتربيع بالمقاس الآتي أدناه لزوم التحويلات

والتقاطعات الموجودة بالمحطات منطرف مستر وليم بي فرانس تاجر الأخشا ب القاطن بنمرة

20 برديج وارق ببدي تخن بمدينة لوندرة.

عدد	قدم	بوصة	بوصة
750	8	12	6
750	-	13	6.5
750	12	14	7
450	13	14	7
450	16	14	7
450	18	14	7

هذه الفلنكات المذكورة لزومهم ضروري جداً ويلزم أن يكونوا منقوعين في زيت القطران

نقعاً جيداً من الأول للأخر لأجل أن يجدي تركيبهم واستعمالهم قبل حلول الإدارة والأمطار

الثقيلة التي تحصل في آن واحد في فصل الشتاء الآتي فلذلك يقتضى شحن ثلث واحد من كل

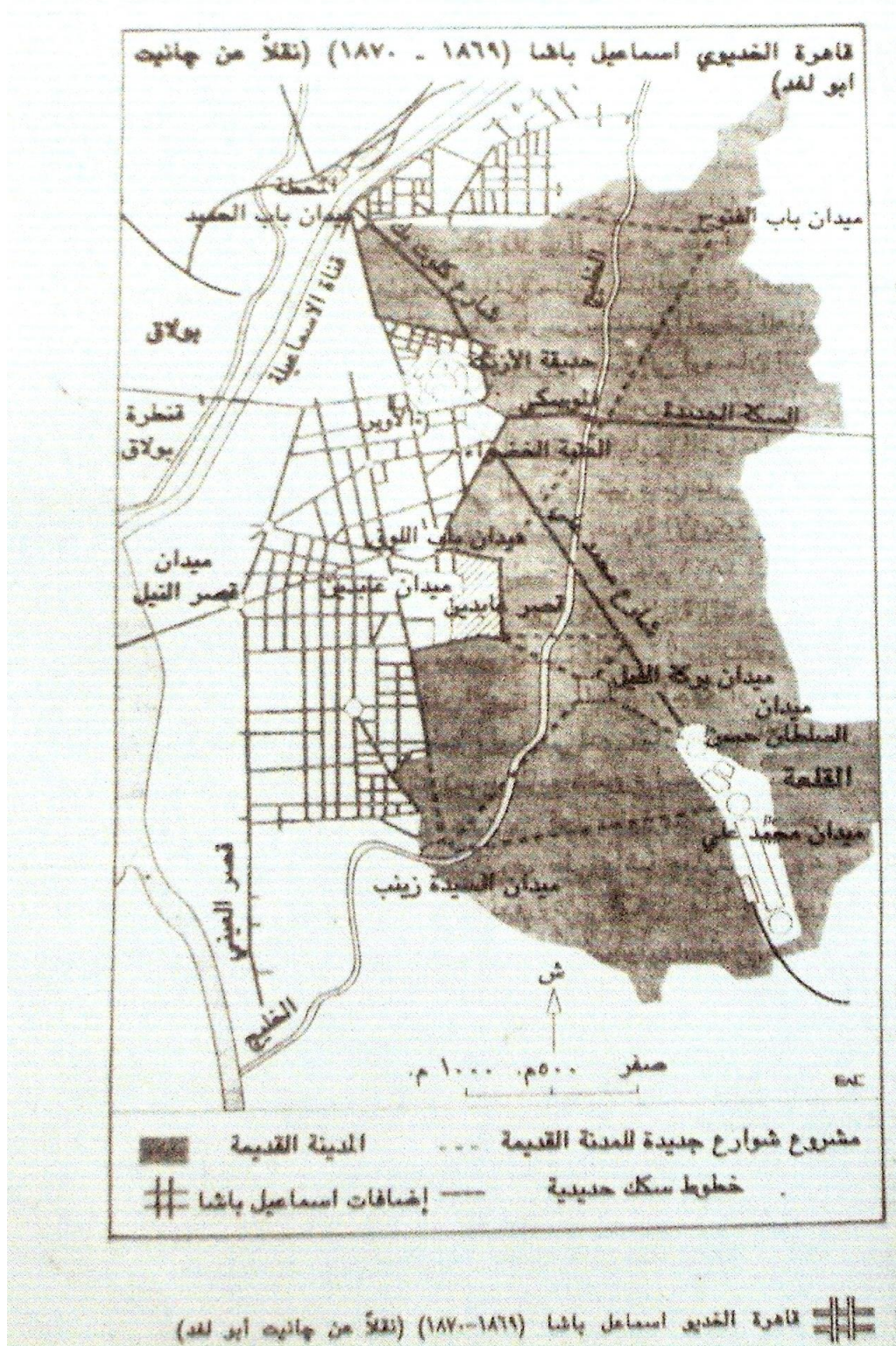
المقادير المذكورة أعلاه من مينه لوندرو والثلثين الباقيين يجري شحنهم بعد ذلك شحنتين

متساويتين بمراكب الشراع المتوجهة من المنية المذكورة لكل من المهم جداً أن تكون كل شحنة

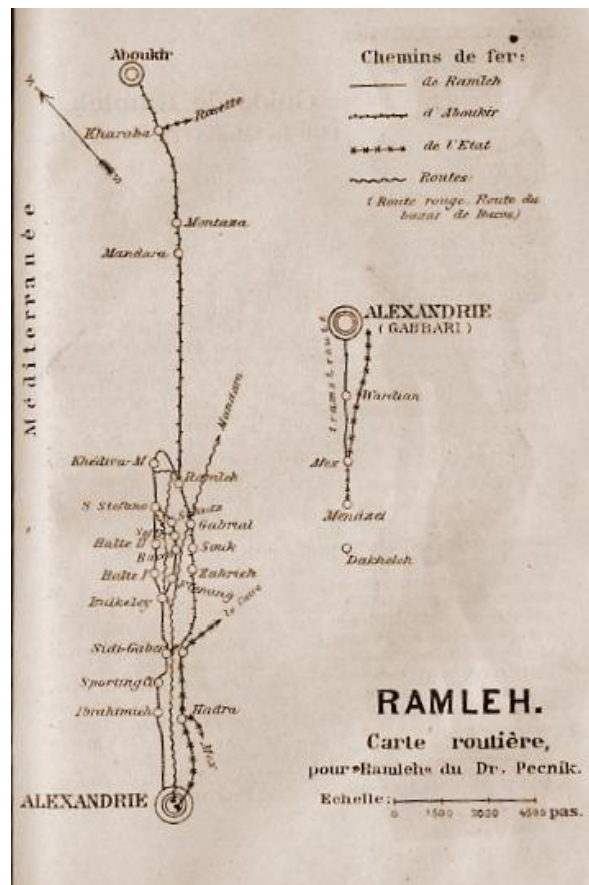
محتوية على كمية مناسبة من الثلث المطلوب من كل مقاس من الفلنكات .

ملحق رقم (18)

التوسع المعماري في مدينتي القاهرة والإسكندرية



يوضح المصور الأول توسع مدينة الإسكندرية
بينما يوضح المصور الثاني الخطوط الحديدية في منطقة الرمل بالقرب من الإسكندرية



ملحق رقم (19)

المهمات والأدوات المطلوب شراؤها لخط سمنود

ديوان المرور والسكة : دفتر 921 وارد تحريرات باش مهندس السكة الحديد رقم 6 بتاريخ 2 محرم 1281 , ص 10 .

من باش مهندس سكة سمنود .

خطاب يتضمن مداركة المهمات اللازمة إلى سكة سمنود بالمرسى على محل الوجود يفاد عنه ليرسل من يلزم للفرز والاستلام .

شق حديد مفرد لزوم تعبير المجوخ	40
قطع إناث بما أن الموجود ذكور	160
لسياخ حديد	80
خروبة حديد جوانبه بالقصبة	160
خابور حديد براني	160
بلخات حديد	80
تقاطع تحاويل لزوم المفاتيح بدلاً عن التي يستحقوا التغيير	2
صناديق ظهر لزوم شرحه	2
كراسي مفرد من ظهر لزومه شرحه	70
كراسي ظهر لزوم شرحه أي الغير	20
كراسي مجوز ظهر أيمن	8
إبر حديد يماني وشمالي لزوم المفاتيح	4
مسمار كويله خشب لزوم كراسي المفاتيح	300
خابور خشب	
لزوم المفاتيح	240
لزوم تغيير الخوابير المركبة بالسكة	200

ملحق رقم (20)

إدراك الأهالي والتجار لأهمية السكك الحديدية

معية سنية عربي : دفتر 2 ج 1 العرض حالات وثيقة رقم 7 بتاريخ 5 من رجب 1292
ص 35.

إلى ديوان السكة الحديد .

جواب يختم المشار إليه صورته العرض حال الوارد مع تذكره سعادتكم الرقية 29 صفر
سنة 1292 المقدم من جملة تجار أوروبيون وأهالي بندر منوف بالتماس أعمال فرع سكة حديد
من شبين لحد منوف لمناسبة ما حصل لهم من المشقات في نقل الأرزاق قد عرض تفصيلاته
للأعتاب السنية وقد وافق لدى الجنب العالي أعمال الفرع المذكور على طرف مصلحة السكة
الحديد كالتماس المذكورين إنما حيث علم لدى الأعتاب الخديوية من قول سعادتكم أن هذا الفرع
يلزم له عمل قنطرتين أو ثلاثة ومع تطلب الأهالي أعمال الفرع المذكور فالسكة الحديد لا
يتكلف بمصاريف تلك القناطر بل الأولى أن الراغبين لامتداد ذلك الخط هم الذين ينبغي أن يؤخذ
رأيهم فيما يتعلق بذلك نظراً لما يعود من المنفعة للزراعة والتجارة وهذا مقتضى التكلم في
خصوصه مع عمد المديرية ومتى استقر الحال على رغبتهم في عملهم ودفع قيمة التكاليف
نظير الانتفاع حينئذ يجري ما يلزم لأعمال الخط المذكور و بناء عليه قد تحرر لسعادة مفتش
بحري بذلك وأنه بالإتتمام على وجهها سلف توضيحه يصير المخابرة مع سعادتكم فيما يختص
بتحديد هذا الخط فلزم تحريره لسعادتكم للإحاطة بما صدر به النطق الكريم والأجر بموجبه .

ملحق رقم (21 - 22)

إضافة عربية مغلقة لقطارات الدرجة الثالثة لشحن الخضروات

ديوان المرور والسكة : دفتر 919 عربي صادر المدير وثيقة رقم 6 بتاريخ 27 محرم 1281, ص 13.

إلى مكتبة الإسكندرية .⁽¹⁾

أن يقدم يومي للإرسال من محطة الإسكندرية طرود خضار وفواكه إذ جرى أخذ بمقطورات البضاعة ربما يحصل له تلف من التأخير فيلزم تخصي ص عربية مقفولة أو مغطية بقطر الركاب الدرجة الثالثة وتؤخذ الأصناف المذكورة به دون غيرها من البضائع ويكون الأجرة بموجب تعريفية العفش متى رغب المراسل إرسال ذلك بالقطر المذكور وإما إرسال عربيات بضاعة عادة بسعر التعريفية البضاعة بالقطر ممنوع كلياً ولا تصدر البواليص والمنافسون إلا من مخزني الطرود الصغيرة .

(1) صدر نفس الأمر إلى وكيل مرور مصر رقم 27 بتاريخ 27 محرم 1281 ص 14 .

ملحق رقم (23)

عدم التصريح ببيع أراضي مجاورة لمنشآت خطوط السكة الحديدية

معية سنية عربي : دفتر 1135 قيد الأوامر والقرارات والمنشورات رقم 140 بتاريخ 20 محرم⁽¹⁾ 1281 ص 134 .

بما أن الأطيان المجاورة إلى جانب جسر السكة الحديد من مصر إلى الإسكندرية وإلى سائر خطوط فروع السكة مقتضى منع التصريح في بيع شيء منها إلا ما يمكن منه بعد قيمة كل خندق من الجهتين بخمسة أقصاب ومن بعد الخمسة أقصاب هو الذي يصرح في بيعه على وفق الأصول الجارية فقد تحرر في تاريخه لمن يلزم بالأجرة على حسب ما يذكر وهذا لحضرتكم للأجرة بموجبه .

وحيث أنه الأجرة على وجه ما توضح يكون من الآن فالذي يكون سبق بيعه من أرباحه لحد الآن من الأطيان التي على كنار الخنادق المذكورة ويكونوا المشتريين أجرو فيه مباني أو مزارع فلا يصير التعرض لهم لكونه أنهى أمره من السابق ولأجل ذلك لزم التحشية .

(1) كان يرمز إلى الشهور العربية في الوثائق بالحروف الآتية

محرم ، م	رجب ، ب
صفر ، ص	شعبان ، ش
ربيع الأول ، ر 1	رمضان ، ن
ربيع الثاني ، ر 2	شوال ، ل
جمادى الأولى ، ج 1	ذي القعدة ، هـ
جمادى الثانية ، ج 2	ذي الحجة ، و

الباب الرابع عشر في حقوق ارتفاق السكك الحديدية

فقود من باشماون خديوي

(في ٢٠ محرم سنة ١٢٨١ - ٢٥ يولييه سنة ١٨٦٤) (١)

١٤٠ الاراضي المجاورة لجانبى جسر السكة الحديد لا يجوز بيع شئ منها ما لم يكن من بعد كل خندق من الجهتين بخمسة أقدام . الغير جائز التصريح ببيعها انما هو جسر السكة والجنابتان المجاورتان له والجسران اللذان بجانبهما المعدان للورور والعبور كما هو مرسوم ومقتن من ديوان الاشغال والسكة الحديد بما أن ذلك من الجسور والطرق العمومية التي لا يجوز فيها بيع ولا شراء وما عدا ذلك بالطبيع يجري فيه البيع والشراء بخلافه وأما أرض الخنادق عند حفافها من الماء اذا كانت تستعمل للزراعة وتكون من المضاف بالمال أو بالعشور يمكن للمضافة عليه الانتفاع بزراعتها بحيث ان الزراعة التي تجرى بها لا تضرب بجسر السكة الحديد ولا يترتب منها حرمان مرور المياه الصفى أو الشوى بالخنادق المذكورة

(١) ان نص المنشور المذكور المحرر بالفرنساوى وملحق بلائحة الاطيان السعيدية تحت غرة ١٤٨١ مطابقا لاصل النص العربى وفيه حكمان مناقض أحدهما الآخر اذ ان النص العربى لو ترجم ترجمة مضبوطة وأول تأويله لاسلم الظاهر منه أولاً أن جسر السكة الحديد والخندقين المجاورين له والجنابتين المجاورتين للخندقين المعدن (أى الجنابتين) للورور والعبور هم ملك الحكومة ملكا مطلقا لا يجوز فيهم البيع والشراء ولا التملك بوضع اليد المدة الطويلة ولا بدخاؤن فى التجارة بهذه الصفة ثانياً أن الارضى الواقعة فى منطقة خمسة أقدام (أى سبعة عشر مترا وخمسة وسبعون سنتيمترا) من بعد الجنابتين المجاورتين للخندقين ليست ملكا لمصلحة السكة الحديد الميرية ولاحق لها فى تحصيل ايجارها وانما لا يمكن بيع هذه الارضى بدون نصريح من مصلحة السكة الحديد لى أنه عند انتقال ملكية أية أرض كانت يتيسر المصلحة أن تتفق مع المشتري على شروط وكيفيه التملك منها لما عساه يترتب من الضرر لجهة المصلحة ونجاح تشغيل السكة الحديد

ملحق رقم (25)

عدم استغلال النفوذ الإداري في ركوب القطارات مجاناً

معينة سنية عربي: دفتر 1861 صادر الإفادات رقم 4 بتاريخ 6 من جمادى الثانية 1289 ص 38 إلى مديرية الغربية .

جواب بختم سعادته صورته تذكره من سعادة زكي باشا مدير السكة الحديد تاريخها 5 الجاري بأن عثمان بك مفتش شربين ركب هو وأشخاص معه بعربات السكة الحديد من سمنود إلى طلخا بدون تذاكر ولما طلب منه الأجرة توقف وحصل منه التطاول بالسفر كما أفيد بذلك مفتش وابورات الركاب بسكة طلخا ولكونه الذي حصل من المومي إليه هو مغاير للأصول فما يتعلق بالأجرة كتب في تاريخه إلى الدائرة السنية بخصمها من استحقاقه أربعة طاقات وتسديها لمصلحة السكة الحديد .

استحضر المومي إليه بمعرفة المديرية وسجنه بها وتحقيق مادة التطاول بالسفر بينه وبين المدعي بذلك كما كتب في تاريخه إلى السكة الحديد بإرسال المدعي المذكور إلى المديرية ليحضر التحقيق بينه وبين المدعي عليه وبنهو التحقيق يحري الحكم على عثمان بك المفتش نظير ما حصل منه تطبيقاً للقانون وتقديم القضية إلى المحقق المتعلق به ذلك حسب الجاري في مثل ما ذكر بناء عليه اقتضى تحريره لسعادتك للأجرة حسب الإرادة السنية .

ملحق رقم (26)

ركوب أعضاء مجلس شورى النواب في القطارات بالمجان

معية سنية عربي : دفتر 1806 صادر الأوامر العلية للدواوين والأقاليم والمحافظات , رقم
12 بتاريخ 28 من رجب 1283 , ص 56 .
إلى مصلحة السكة الحديد .

جواب يختم مهردار خديوي صورته بما أن بعضاً من حضرات أرباب مجلس شورى النواب
الذين من الأقاليم البحرية يتوجهون بالرخصة لرؤية أشغالهم بجهات بلادهم ويعدون بالثاني
ومن مقتضى الإرادة السنية يتوجه هؤلاء بما معهم من الأتباع وعودتهم بالثاني من طريق السكة
الحديد مجاناً , اقتضى تحريره لسعادتك حتى أن من يحضر منهم بتذكرة من سعادة الباشا رئيس
المجلسة للمصلحة عن سفرينه للجهة الموجه إليها هو وأتباعه الذين سيتقيدوا بتلك التذكرة
وعودتهم بالثاني لمصر يجري سفرينهم بعريبات السكة مجاناً بلا أجره كما ذكر وتكون سفريه
كل من الأعضاء بالدرجة الأولى والأتباع بالدرجة الثالثة .

ترجمه اعمال

بنامه علی مرتضیٰ علیه السلام و بعد صلوات الله و تعالیٰ علی من اقبل علی تعاقبه و بعد من الموفق فی
 ۱۷ مارس ۱۸۸۵

امریا جواهرات
 المادة الأولى

يجوز استعانة بنا و علم طلبنا المصلحة و بعد صلوات الله و تعالیٰ علی من اقبل علی تعاقبه و بعد من الموفق فی
 المادة الثانية

عن نظر المصلحة تنفیذ امرنا هذا
 صدر بمراي في مايو ۱۸۸۵ عيسى

نظر المصلحة
 (بدر غلام) (محمد غلام) (عيسى)

أمر عال - مصادقة صندوق الدين العمومي بزيادة مصاريف السكك الحديدية

ترجمة مذكرة من نظارة الأشغال العمومية إلى المجلس النظار في ٨ فبراير سنة ١٨٩٤

قد صرح المجلس بمصلحة السكك الحديدية المعلقة في ٩ مايو سنة ١٨٩٤ بان تعقد مع الشركة الإيطالية المعروفة (بالامبريزا اندوسترياله) الشروط اللازمة عن عملية توسيع اربعة كبارى مقامة على النيل بين القاهرة والاسكندرية لمرور قطاراتها وسادق ايضا على فتح اعتماد قدره ١٤٠٠٠ جنيه وهوتية الفرق بين المبلغ الذي طلبته الشركة المذكورة ومبلغ ٥٥٠٠ جنيه المقتضى نفقة الكبارى المتقدّم ذكرها وذلك بشرط ان تتفق نظارة المالية مع صندوق الدين العمومي في هذا الشأن . ولما تبين في المجلس الى الشركة قبله هي به وأرسلت مصلحة السكك الحديدية قبول تلك الشركة الى هذه النظارة وقالت انها (اي الشركة) أرسلت من قبلها مندوبين لوضع التصحيح اللازم عن توسيع كوبرى كذا الزيات . وانه لما انجز هذا المندوبان الباحث المطلوب لهذا التصحيح عرضت الشركة ستة اوجه للمسئلة وقد وضعت هذه الواجهة امام لجنة هندسية فرعية للنظر فيها . ثم بعد ذلك التأت لجنة توسيع نطاق السكة الحديدية نفسها ونظرت في الواجهة الستة التي اشار بها مندوب الشركة (الامبريزا اندوسترياله) لكوبرى كذا الزيات واختارت منها الوجه السادس المنود عنه في محضر الجلسة المنعقدة في ٤ فبراير سنة ١٨٩٤ وأجارت لمصلحة السكة الحديدية امضاء الشروط مع الشركة المذكورة بشرط قبول صندوق الدين العمومي باقر اخص مبلغ الثلاثة عشر ألفاً ومائتي جنيه . هذا وفي أثناء التمام للجنة المذكورة طلبت مصلحة السكة الحديدية ان يقرضها صندوق الدين ايضا مبلغين ينقصا حدتها وقدره خمسة آلاف جنيه لاعمال الحفظ التي تطلبها مصلحة الري في سقون الملا تحت الكبارى المذكورة ويخصص الآخر وقدره خمسة آلاف جنيه ايضا للملاحظة الاعمال وللأعمال اللازمة لجباة تلك الكبارى واعمال اخرى غير منظورة . اما اللجنة فقد رأت ان يصحح مجلس النظارة لمصلحة السكة الحديدية باعتماد ولا يتجاوز قدره خمسة آلاف جنيه يقرضه صندوق الدين ايضا لاعمال الحفظ المتقدّم ذكرها ولكنها قالت بعدم اختصاصها فيما يتعلق بالاغنى والآخر (وقدره خمسة آلاف جنيه ايضا) الذي طلبته تلك المصلحة للملاحظة والأعمال الاخرى الغير منظورة

ولما طلبت هذه النظارة من نظارة المالية بان تتفق مع صندوق الدين فيما يخص بفتح اعتماد بمبلغ ١٤٠٠٠ جنيه الذي كان المجلس قد صادق عليه واعتماد به آخر يوم قدر الواحد منها خمسة آلاف جنيهية خابرت نظارة المالية صندوق الدين بذلك وارسلت الى هذه النقطة (الأشغال) تقول ان صندوق الدين قد قبل بان يعطى علاوة على الاعتمادات المخصصة لجعل خط السكة الحديدية المار على الاربع الكبارى المنود عنه سبيل مزدوجاً بمبلغاً قدره ٤٠٠٠ جنيه فبعد ذلك صرحت هذه النقطة لمصلحة السكة الحديدية بان توقع مع (الامبريزا اندوسترياله) على الشروط التي صادق عليها المجلس بجلسته المنعقدة في ٩ مايو سنة ١٨٩٤ كما تقدم وهي تنس من المجلس ان يصادق على فتح الاعتماد دمج المذبح طلبتها مصلحة السكة الحديدية (وقبل صندوق الدين بتقديمها) احدتها وقدره خمسة آلاف جنيه لاجل الحفظ التي تستدعيها الملاحظة تحت الكبارى المذكورة والآخر وقدره خمسة آلاف جنيه ايضا للملاحظة اللازمة والأعمال الاخرى الغير منظورة

عن نظارة الأشغال العمومية
المصطفى
(مضاء) جارسنت

١٠٠٠٠٠٠٠ ١٠٠٠٠٠٠٠٠

ترجمة افاده محرره من مصلحه السكك الحديدية لتقارير الانفاق العمومية بتاريخ ١٩٨٤ بونيه سنة
نسخ ١١٠٥٤

قد بحث مجلس الادارة مراراً عديدة في الفائدة التي تعود من ابقاء الخط رئيس الحالى بيند العطف وبالنظر لوجود
سكة عسكرية تسير على هذا الاتجاه تقريباً وفي الامكان استعمال جزء منها لهذه الغاية قد انضج لنا من المباحث
التي اجريناها لذلك انه من السهل جداً اتمام هذا الخط بالمهات القليلة التي لدينا . اما الخط المذكور فيمير بطيان الحديدية
بادفينا ويكون من فائدته ايضاً اقامة المواصلات مع بندرفوه الواقع على شاطئ النيل المقابل للعطف ولا يخفى
كثرة سكان هذا البندر واهله من الاهمية . ولا يهزب عن سعادكم ان لنا الآن فرصة نود اغتنامها للسرعة في تركيب
القسم الاول من الخط وطوله من نقطة نقره خط رئيس لغاية ادفينا نحو اثني عشر كيلومتراً وهي فرصة اثناء الممرات
الذي تبأسره الآن مصلحه الرى اذ يسهل استعمال جسره لتركيب القنباين عليه . اما القسم الحالى عنه وهو لا يحتاج
الا لاقامة بعض اعمال صناعية قليلة الاهمية فيه تنفقته لا تبلغ الف جنيه ونحن مستعدون لاحساب هذه
التفقه مائة الف جنيه والاربعمائة في المائة المقررة لمصروفاتنا الاصلية اذا سمحت لنا الحكومة بذلك وبناءً عليه
نلتس من سعادكم اعتماد طلبنا هذا ما

ص

ملحق رقم (29)

**إجراءات توضيح تحفظات استخدام موظفين جدد
في مصلحة السكك الحديدية**

ترجمة
إفادة فرساقية العبارة تاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٨١ مرسوم ١٤٦١ مده مرسوم تيمناه بالبناء عمدة مجلس
مصلحة سكة الحديد بالخراسنة الى عطفه فلو انهم قد وردوا بشا ساهي رئيس مجلس النظار
اقدم
مجلس قرار مجلس النظار تاريخه ١٥ ديسمبر ١٨٨١ المعلقة لنا بمعرفة نظارة الاشغال العمومية
في ٢٩ شهر برقي تغيير موازيره مصالح المصلحة ١٨٨٢ واتخاذ التحفظات الآتية اساسا للم
الاولى لا يبرس تشكيل ادنى وتليف جمعية الآ في الاجول الثلاثة الآتية
الحالة الاولى بنا على تغيير سكر السعي في سنة ١٨٨١
الحالة الثانية بسبب زيادة في الدير لانه بصيرة
الحالة الثالثة بنا على قرار خصوصي بعد عدم مجلس النظار مؤسس على تشكيل قلم جديد
ثانيا لا يبرس بادنى علاوة لمحة زيادة ما هيأتم في سنة ١٨٨١ أو في سنة ١٨٨٢ (ما عدا انه كانت
الزيادة مستقيمة مع نقل وتليف بعض ولا لولا تخاف ما هيأتم ما عدا وما يزيد جنس
ومع ذلك يسمى مجلس النظار بقلم بنا على ما يقسم اليه من حالة مدة خدمه الشخص
الذي تطلب له الشهادة
ثالثا على احوال كانه لا يغيره انه تجاوز اليمين المقتضى انه يسمي بار الى المستقدم مدس ما هيأتم
بنا عليه قد بادرا بتغيير موازيرنا وشركت اهلنا انه لا يقدم ما هو لنا المصلحة لمجلس النظار
لأنه حاله الاعتيادي المصلحة فآخرها والمصلحة قد تولى توزيع الخطا على المستقدمين مع ما
تطلبه من الوصف على ابقاء المستقدمين في الحارة مقبب سيما انه ما هيأتم على وجه العدم
اقل من ما هيأتم مستقدمي بناء المصلحة
ومع ذلك رأينا انه يسوغ لنا ان نعزله عن العمل انه مصلحته سلك الحديد هي خدمه لهن
في حد ذاته تتنوع ولا تقاسي قلة وتضائل الجمعية اقل من نظارة من النظاراة فالقاعدة
القطعية لبعضهم اقل من بناء كونه مضره جبا بغير مصلحتهم قبل المصلحة اذ رنا
وفي الواقع ونفس الامر تتركه مستخدمو المصلحة اذ رنا من مستخدميه تلبية ومن مستخدميه انا
مؤتمه واما مقبوليه تحت هذا العنوانه ولا يبرس بعد انه يصيروا تلبية ولا يبرس بعد ذلك
الاقلال وهذا وهو ان نجد عننا في بعضه الزيادة افعال في مفعولاته ومنه
فان في فعله السكك بانواعه والفلا والقطار) التي تستوجب في الحال قبول بنا عليه
وساقيه والوزج وتلججه ووكلا لرونا وضعه ورونا اذ كان وغيرهم يبق البعض من
هؤلاء المستخدمين بالخدمه قطيعا بسبب مستخدمونا الدائم وبما اصاب ابرادنا والبعض
الآخر يرفعوا الانتظار الزيادة التي لم يكن في الاشغال وله لم يغير في الوقت الاعتيادي
مستخدميه زياده لما هو وارد بالوزج وهذا على يترتب عليه زياده تكاليف لغزنيه فاما لارني
طريقه لتعويض خدمه الطوارى ببعضهم اخرى وبما الطريق ابرينا من خدمه سكر سعادة خديو
مصر الاعظم وغيرهها الاكرم رضام اذ في ذلك الحديد والنفقات كدبرينا والتلجج الذي
اخرناها من هذا الوجه لارني لنا مقصودا وانما تستلزم بدقيقه نفوس قرار مجلس النظار اذ في

ذكره فلا يسوغ لنا في المستقبل ان يكونه الوجه الكيفي بل ينبغي لنا ان نتنظر صدور قرار من
النظاره لندرك احتياجنا التي هي دائمة ولا الهيمه كبرى لا تخفى على سائرهم بسره ولا وفاء لهم
ذلك نتجاسر به نلاحظ بقاء الدس لمطوفتم ان نصيقات موه هذه القليل لا يرى لنا اننا
توافقوا احكام ديكرتيو ١٨٨٦ نوفمبر ١٨٧٦ المشقة على موجب المصلحة اذ اننا
وأمّا ما يتعلق بالضمائم المقتضى السماح بل التي لا ينبغي ان تنسب الى اي مستخدم زار
ما هيته في سنة ١٨٨٦ او في سنة ١٨٨٨ فاننا نتجاسر به نلاحظ لمطوفتم ان بقصد تنزيل معارفنا
بقدر الاحتياج الضروري ما سمينا فقط بشئ في الضمائم الا وهو بريد على سدى الماهيات المرتبة
الى المستخدمه شديدا زيارة قليلة فكلما اننا يمكننا ان نوزع اننا استخرج ايراداتنا في النفق
بعض انتظار سنته ضامم جديد على المستخدمه الغير يستحقون
ولا يخفى على الحكوم اننا نريد سكت الحديد باحوال توفير مطلوبه فلذا نقبط ونفصح في كل يوم
المراجعات التي تسلمت اليها ولم نأل جوقا في اننا نعطى الى عموم الناس غاية ما يكونه من التسريبات
عندما نرى الشئ في امكاننا اولاً باولك وانه مصروفاتنا مع ذلك بقتة على الدوام اقل
منه مربوط الموازنة المسموح به اليها

فعل عمل حينئذ اننا نعطوكم تفصلوا علينا ونحنوا اليها ان يستقر الرأي في مجلس النظر على ان
قرار ١٥ ديسمبر ١٨٨٦ لا ينطبق على المصلحة اذ اننا ندرستما فيما يتعلق بتشكيل وظائف مستلزم
احتياجنا المصلحة الزائدة وتحت التفتظ على اننا لا نتجاوز المبالغ المحددة بالميزانية وضمني على
عطوفتم السلام العاطر والاحترام الباهر في الدوام والاحترام افهم وكم

عبدالله
١

ملحق رقم (30)

طلب عاملين لإنشاء الخطوط بعد انتهاء موسم الحصاد

في 27 ذي الحجة سنة 1283 صادر لتفتيش عموم الأقاليم أمر كريم منطوقه:

إنه بحسب لزوم امتداد جسر السكة الحديد اللازم امتداده من جهة أمبابة لحد القناطر الخيرية قد تعلقت إرادتنا بعد نهو الحصيد تنظروا الأنفار التي تلزم لعملية الجسر المحكى عنه وتبادروا بإرسالهم من أي مديرية كانت لإجراء تلك العملية بدون تأخير وبهكذا لزم إصداره لكم للأجرة بمقتضاه .

(ص 60 دفتر 1923 عربي) .

ملحق رقم (31)

تصريح لطلب شراء مهمات لازمة لخدمة المصلحة

مدكرة مرفوعة لمجلس الظار

انه نقض الميزانية المصدق عليها عن سنة ١٩٥٤ مقرر مبلغ ٨٧٥٤٤٤٤٤ مصرية لمصروفات مصلحة السكر الجديد والنفقات ومينا الاسكتندية من مبلغ ٧٦٨١٨٨ مصرية قيمة المصروفات التي تأخذها مصلحة السكر الجديد من ايراد اتر على حسب الاتفاق الذي حصل بين المالية وبينها والباقي وقدره ١٠٧٤٦٦ مصرية قيمة مصروفات غير اعتيادية يكون على طرفه الحكمة طبقاً لمبدأ من قانون التصفية لكنه بالنسبة لحالة مالية الحكومة بالوقت الحاضر لم يصرح لمصلحة السكر الجديد ان تعرف من الآن الا بمبلغ ١٠٧٤٦٦ مصرية لبناء محطة بركة السبع وتم مصروفات مثل سمسار وروفايتهم وعددهم وطلب لا تأجيل صرف باقي المبلغ

وبما ان مصلحة السكر الجديد لم تأخذ على الا بمبلغ ٧٦٨١٨٨ مصرية من اصل مبلغ ٨٧٥٤٤٤٤٤ مصرية المقرر بالميزانية فيكونه تصرفاً بمبلغ ١٠٧٤٦٦ مصرية الموضح اعلاه الذي تفرغ الا ان شققة في المصروفات المستجدة الاعتيادية بحسب لزوم مظهر

غير انه قد اوردت مصلحة السكر الجديد بالافادة الواردة في تاريخ ١٩٥٦ مايو الماضي بمشعره بان مبلغ ١٠٧٤٦٦ مصرية المنوطة عنه هو غير كافٍ وطلبت ربطاً اعتماد اضافي في ميزانية ١٩٥٤ مقدار ١٠٧٤٦٦ مصرية يستدل بمبلغ ١٠٧٤٦٦ مصرية المنوطة في السابق والباقي وقدره ١٠٧٤٦٦ مصرية يقضى بقرره الى السكر الجديد اضافة على المقر لمصروفات الاعتيادية في سنة ١٩٥٤ فبما علمنا تخرج ترجو نظارة المالية من مجلس الظار ان يقرر ما يلي

اولاً يصرح للمالية بان تأخذ من اليرادات الغير مخصصة قيم المصروفات الغير اعتيادية بالمبلغ ١٠٧٤٦٦ مصرية من ذلك ١٠٧٤٦٦ مصرية يؤخذ من ميزانية ١٩٥٤ لدفعها التي تفرغ لمصلحة السكر الجديد بها كما والباقي وقدره ١٠٧٤٦٦ مصرية ماحالة مالية الحكومة يمكن من اخذه

ثانياً يقرر لمصلحة السكر الجديد اعتماد اضافي وقدره ١٠٧٤٦٦ مصرية تأخذها من ايراد اتر النفوسه بمبلغ ١٠٧٤٦٦ مصرية المهمات اللازمة لمصلحة الخط ما يلي

محمد عبد الله

قد ورد من نظرات الاشخاص جميعهم الى اللجنة المالية اذ كانوا قد اجمعوا بتأجيله في يومه التاسع من ربيع الثاني
والاخرى بتاريخ اول الشهر من السنة المذكورة في ١٢٤٤ ومعهما اقام من مصالحه التي قد يدر بطريق
في وقتها لم يبلغ قدس جسيم منها لشراء الكراخ لمساهمة الاسكندرية التي سبق تشخيصها في
عكسها جعفر بوعاز مناد الاسكندرية بصرفه على بركة وابنه وقد فوضنا له ان يساهم بشراء الكراخ
المذكور بنقصر على ذكره في رتبته نظرات الاشخاص جميعهم للاقرار على شرائه
وملك الاسباب كلها

اولاً انه من الضروري جعل دخل الميناء لجميع الاشخاص على قدر كاف لا يتركها بيد شخص واحد
او ثانياً من الميناء تلافيه قدساً بدله من خمسة وعشرين قدراً التي تأمنس عليها وذلك
ليكون مضافاً لعمارة البوعاز الخالي

ثانياً امر التقدير الذي حصل في كتاب القسط اليها وواجباً شروع في بناء رصيف جديد
جاء لعل فيه الارتفاع يستلزم بلونك على الاخرى لسد باب مخرج المراكب وزيادة عدد
المنشآت التي ترسو في ذلك الميناء من سفن الكراخ غابة الاخشاب

ثالثاً انه كراخ الميناء بوسن وابنه قد تمكنا ان نشتريه على يد صاحبها قدس جسيم
من شرائه من يد صاحبها ببلغ قدس جسيم من شرائه من يد صاحبها ببلغ قدس جسيم وهذا المبلغ فيه ربح
لصاحب من يد نفسه الذي قدس في شرائه من يد صاحبها

وقد اورد صاحب الميناء في رسالته الى اللجنة المالية ما يلي من نصها
وانه مادام ينسب الى شخص ما ببلغ قدس جسيم على كراخ مملوك له على حضرة الميناء ويمكن
علاوة على ذلك استخراج المجرى في ذلك الميناء من شرائها ببلغ قدس جسيم فانه
عظيم

وبنه انه اذا كان مملوكاً ليدخل في رتبته ان يفتح له سبيل الداعية من شراء الكراخ المذكور
فانما قوامه بان يفتح من شرائه ببلغ قدس جسيم من شرائه من يد صاحبها ببلغ قدس جسيم
ولم يزل يدار في ذلك الميناء اربعة اشهر من السنة

بناء عليه فهو المجلد الثاني من مجلس النظر في تاريخ شهر ربيع الثاني من سنة ١٢٤٤
الاسكندرية ببلغ قدس جسيم وهذا المبلغ من شرائه من يد صاحبها ببلغ قدس جسيم
التي هي من شرائه من يد صاحبها ببلغ قدس جسيم من شرائه من يد صاحبها ببلغ قدس جسيم
اللازم لصيانة وادارة الكراخ المذكور في مدينة الاسكندرية

ملحق رقم (32)

منشآت الخطوط الحديدية

- 1- أعمال الإنشاءات، تتكون من جزئين أساسيين:
الثابت ويتألف من القضبان والفلنكات ومنشآت الخطوط كالمحطات والأرصعة والإشارات والمخازن والورش⁽¹⁾، استخدمت في مصر في بادئ الأمر القضبان المصنوعة الحديد الزهر المستخدم في بريطانيا وفرنسا، واستعملت القضبان المصنوعة من المعدن الصلب فيما بعد⁽²⁾.
المتحرك وهو القطار الذي يتألف عادة من القاطرة والعربات.
 - 2- المنشآت، أقيمت إلى جانب الخطوط كأبنية المحطات والمخازن، اقتضت إقامتها في بادئ الأمر على المدن الأكثر عمراناً كالإسكندرية والقاهرة⁽³⁾.
وافق عباس الأول، على طلب بناء محطتي الإسكندرية والقاهرة، فأصدر أمراً في 25 شباط عام 1854م بضرورة مبايعة وامتلاك الأراضي⁽⁴⁾ الكائنة بجوار المحطتين، وضع تصميم محطة الإسكندرية المهندس المعماري البريطاني أدوين بانس Edwin Banes وتولى الإشراف على تشييدها هنري روس Henry Ross المساعد الأول لستيفنسون، وروعي أن يكون البناء قريباً من ميدان محمد علي في قلب المدينة وعلى مقربة من سراي الوالي المعروفة باسم القاباري ومن ترعة المحمودية حيث تفرغ المراكب حمولتها من الغلال والحبوب والأقطان⁽⁵⁾.
-
- (1) الورش أمكنة صيانة للوابورات وكل لوازم السكك الحديدية، يعمل على إدارتها مهندسين مختصين وعمال فنيين، للإطمئنان على حالة المعدات، تعتبر ورشة أبو غاطس من أقدم الورش بسكك حديد مصر، أقيمت بجوار محطة القاهرة، لاعداد وإعادة تكوين القطارات، ونظافة العربات وغسلها. سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 69..
- (2) حسونة، مرجع سابق، ص 119.
- (3) ومن هذه المباني أيضاً مبنى الجمعية الجغرافية التي أسسها الخديوي إسماعيل عام 1875م وكان الغرض منها العناية بالأبحاث الجغرافية والعلمية وتدوينها ونشرها، وهي من أهم المنشآت العلمية في مصر، وكذلك مبنى الجمعية الخيرية الإسلامية التي تأسست عام 1892م وواجهه محطة مصر بميدان رمسيس والتي بنيت عام 1893م على الطراز الإسلامي الجديد، وصممها المهندس البريطاني إدوين بانس، ومتحف الفن الإسلامي ودار الكتب القديمة المجاورة للمتحف بمنطقة باب الخلق، الذي أمر بإنشائه الخديوي عباس حلمي الثاني وافتتح عام 1903م ليكون ثاني مبنى شيد بالخرسانة المسلحة، وقصر معد علي الصغير المعروف بمتحف قصر المنيل.
- عماد عجوة www.ikhwanonline.com ©.
- (4) ملحق رقم 10- عدم التصريح ببيع أراضي مجاورة لخطوط السكك الحديدية إلا فيما بعد مسافة خمسة أقدام
- (5) استدعى اكتمال خط حديد الإسكندرية القاهرة إنشاء محطة السكة الحديد الرئيسية عام 1856 لتبدأ الأهمية الحقيقة للميدان كبوابة للقاهرة جذبت حولها الفنادق الكبرى المقامة بميدان الأزبكية وشارع الجمهورية إبراهيم باشا سابقاً. واحترقت المحطة في عام 1882، أما مبنى المحطة الحالي فتم بناؤه فيما بين 1891-1893، وهو عربي الطراز، وضع تصميمه المهندس البريطاني أدوين بانس بترشيح من روبرت ستيفن. بامتداد مبنى محطة مصر أو باب الحديد أنشئ متحف السكك الحديدية في عام 1932 ويعود الفضل لعبد اللطيف البغدادي وزير الشؤون البلدية والقروية الأسبق في شهرة

محطة القاهرة شيدت عام 1855م والتزم الطراز لعربي في بناؤها وأن تكون قريبة من فندق شبرد ومن ميدان الأزبكية حيث الفنادق الكثيرة ومحطة القاهرة الموضحة في الصورة مقامة خارج أسوار المدينة عند " بوابة الحديد " وفي الطريق إلى ضاحية شبرا حيث الحدائق الغناء حيث يقع (المشتى) قصر عباس الأول⁽¹⁾، جمعت المحطة بين خطوط الوجه البحري و القبلي ، فهي عقدة مواصلات وتتشابه معها في هذه الحال محطات الإسكندرية وبور سعيد لأنها محطات نهائية⁽²⁾.

محطة الإسكندرية، أنشئت المحطة الأولى في منطقة القباري ، وعندما ازدادت حركة النقل والمسافرين، جعلت لنقل البضائع فقط، وأنشئت محطة جديدة في حي باب الجديد عام 1876 وسط المدينة بين المحمودية جنوباً وشاطئ البحر شمالاً ، شيدت المحطة على الطراز الأوروبي، وتكونت من طابقين: الأول، ويشمل ردهة داخلية رحبة مزودة بالوسائل العصرية لراحة المسافرين، الثاني، يحتوي على مكاتب الهندسة والحركة، انفردت المحطة بالأناقة والدقة والذوق السليم⁽³⁾.

روعت مواقع المحطات بحيث تكون قريبة من المدن والقرى المحيطة.

ميدان رمسيس. حيث جمع حوله حشداً من المهندسين الأكفاء لتعديل تخطيط هذا الميدان وإصلاحه فعمل البغدادي على هدم الأبنية المجاورة فاتسعت مساحة الميدان .

Developed by NetEgypt.com © 1998-2005

وفي عهد الاحتلال البريطاني لمصر كان لهذه المنطقة دور حيوي بحكم موقعها الاستراتيجي حيث كانت هناك قشلات سكنات الجيش البريطاني في ميدان المحطة بين شارع عباس وسيدي المدبولي وسجن الأجانب الذي أصبح مستشفى الهلال الأحمر الذي أنشأ عام 1928 .

(1) وقد وصف مراسل مجلة " أخبار لندن المصورة " هذه الخطة في رسالة نشرتها المجلة بتاريخ 16 آب عام 1856م فقال ، "الخطة مقامة في وضع تحسدها عليه الكثيرات من أترائها في القارة الأوروبية " وهي لا تبعد سوى مرحلة دقائق معدودة من الفندق البريطاني الواقع على ميدان الأزبكية وقد وضع تصميمها وأشرف على بنائها المهندس أدوين بانس الذي اختاره روبرت ستيفنسون العضو البرلماني ، وبناء الخطة يسحر الناظرين ببهاء طلعتة الشرقية ولها شرفة تطل على المدينة بمشاهدها الخلابة حيث القلعة والمنائر الرائعة وتسهر على سلامتها من الناحية الجنوبية القلعة المرتفعة في أحضان جبل المقطم كما تمتد إلى شرقها الصحراء الرملية حتى تبلغ السويس وإذا ما ارتد البصر عنها غرباً شاهد المرء قمم أهرام الجيزة وإذا ما وطئ أرضفتها لمح مظلة للعربات تنجحه إلى الشمال لتلقي بخط ممتد من أشجار بلح حيث يلطف هواء الشمال من وقدة القيظ ويجميها من زوابع الرمال العاتية". حسونة، مرجع سابق، ص 120.

(2) محمد حافظ ، مرجع سابق، ص 211 .

(3) أعيد بناؤها عام 1913 وتوقف العمل بسبب نشوب الحرب العظمى ثم استؤنف بعد الهدنة إلى أن افتتحت رسمياً في أول تشرين الثاني عام 1927 وقد بلغ إرتفاع واجهتها 90 متراً، وطول جناحها البحري 135 متراً ومسطح الأرض القائمة عليها أربعة آلاف متر مربع ولها أربعة أفاريز يظللها سقف معدني عرضه 48 متراً وهو يحاكي في هندسته سقف محطة القاهرة .

وعليه تم تشييد أكثر من ثلاثين محطة جديدة أهمها : محطة طنطا والجيزة وملوي وأسيوط وسيدي جابر ونجع حمادي ومنفلوط والمنصورة⁽¹⁾.

الإضاءة في المحطات ⁽²⁾، اقتصرت الإضاءة في بادئ الأمر على المصابيح المزودة بالبتروال الكيروسين، حيث ثبتت المصابيح على أعمدة أو تدلت من الأسقف و فيما بعد أنشئت عام 1892م محطة صنع يرة لتوليد الكهرباء أنيرت منها مكاتب و أرصفة محطة القاهرة ، ومحطة الإسكندرية.

استخدمت الكلوبات البترولية عام 1904م لتحسين الإضاءة في المحطات الرئيسية ، استخدم المصباح الكهربائي للإنارة فيما بعد⁽³⁾.

المظلات ، أقيمت على أرصفة المحطات لوقاية الركاب والبضائع من ال عوامل الجوية ، وصنعت في بادئ الأمر من الخشب ثم تطورت إلى المظلات المعدنية، ثم الخرسانية، ولا يزال بعض المظلات الخشبية القديمة موجوداً.

المخازن ، أقيمت المخازن بالقرب من المحطات لحفظ البضائع والطرود ولحفظ مهمات الهيئة، منها المسقوف وغير المسقوف⁽⁴⁾.

3-القاطرات : استوردت مصر القاطرة الأولى عام 1852م من مصانع ستيفنسون وشركاه، مزودة بست عجلات ومخزن لمستودع ذو فرن له قبة من الخارج وصهريج بأربع عجلات مركبة على فرامل، وبقيت هذه القاطرة مقصورة على استعمال الركاب وظلت إنجلترا هي المحتكرة لتوريد القاطرات حتى عام 1858 .

ابتيعت قاطرات فرنسية بوساطة فرديناند ديلبس، وانتهاز سعيد باشا فرصة زيارته لمعرض لندن عام فابتاع قاطرات بريطانية الطراز، تحتوي صالونات صممت خصيصاً للأسرة المالكة⁽⁵⁾.

(1) وكذلك روعي في الخطات التي شيدت في الوجه القبلي أن تكون متمشية وملتمة من حيث الشكل مع ما يحيط بها من آيات الحضارة المصرية القديمة، فشيدت على طراز فرعوني جميل نظراً لكثرة زوار العاديات في هذه المناطق من السائحين الأجانب وجعل سقفها مزدوجاً اتقاء لحرارة الشمس المحرقة في أقصى الجنوب . انظر حسونة مرجع سابق، ص 300-301؛ الصورة 1 محطة الاسكندرية، 2 سيدي جابر، محطة في الصحراء قيد الإنشاء.

(2) ملحق رقم 24- تولي المديرية حراسة المحطات ليلاً .

(3) سكك حديد مصري 125 عاماً، مرجع سابق، ص 88.

(4) سكك حديد مصر، المرجع السابق، ص 89.

(5) حسونة، مرجع سابق، ص 123-125.

تم استيراد قاطرة من صنع شارب ستيوارت وشركاه بمانشستر ، وقد زخرت بألوان بديعة واستعويض عن الأطواق الحديدية بأخرى مصنوعة من النحاس المصقول وكتب عليها بالحروف العربية السعيدية ولقد تم صنع هذه القاطرة بمهارة فائقة ، وابتاع سعيد باشا في عام 1862م قاطرة عرفت باسم " وابور الكشك " صنع ستيفنسون وشركاه، وهي عبارة عن قاطرة وصالون مشترك الغرض منها التنزه بها على خطوط الضواحي، وكان سعيد باشا يقودها بنفسه ، وظلت القاطرة خاصة بولاية مصر للانتقال بها بين مصيفي المنتزه ورأس التين بالإسكندرية، كذلك قاد عباس حلمي قاطرته بنفسه في الرحلات الشخصية بين الإسكندرية ومريوط⁽¹⁾.

عرفت مصر القاطرات السريعة " إكسبريس " عام 1864م حينما ابتاعت الحكومة المصرية من شركة كوشلين وشركاه الفرنسية قاطرة سريعة من " البوريوني " والتي اختزلت المسافة من الإسكندرية إلى القاهرة في أربع ساعات ونصف الساعة⁽²⁾، صنعت عربات الدرجة الأولى من خشب التاك وداخلها من خشب المهجوين وجعل السقف طبقين والنوافذ والشرائح منزلقة والتنجيد من الجلد القرمزي الفاخر ، أما عربات الدرجات الثالثة فصنعت من خشب التاك أيضاً بيد أنها كانت مكشوفة للرياح والأتربة وأبوابها مجهزة بشرائح ساقطة⁽³⁾.

(1) قاطرة ملكية ونسبة إلى التاريخ الموجود على الصورة السابقة ، فبعثت أنها قاطرة الخديوي عباس حلمي.

(2) سكك حديد مصر، مرجع سابق، ص 96.

(3) وهكذا أصبحت نماذج القاطرات في مصر متباينة مختلفة فمنها ما يشبه قاطرات الخطوط الأربعة التي تقوم من باريس وبعضها يحاكي القاطرات البلجيكية مثل " عزيزية - مصرية " والبعض الآخر من طراز قاطرات لندن - برايتون. وكانت مصانع ج. رايت وأولاده بمرمنجها قد أتمت في أوائل عام 1855 صنع صالون ملكي فاخر لانتقال سعيد باشا في أسفاره، كان طول الصالون نحو 9 أمتار وعرضه 8 أقدام و6 بوصات هو مقسم إلى ثلاثة دواوين تتصل بأبواب مزدوجة. ففي الوسط المقصورة الملكية وهي مزركشة بالدمقس وتندلى على النوافذ ستائر مبطنة من الداخل بالحرير الأبيض ونصب في الوسط مقعد فخم مكسو بالدمقس القرمزي ومحوط بإطار محلي منقوش الجميلة المكفنة بالذهب ، وحول هذا المقعد خمسة مقاعد أخرى أقل حجماً خصصت للحاشية والضباط ووضعت أيضاً منضدة بيضاوية بنقوش مذهبة. ويقع على يمين المقصورة الملكية غرفة أخرى للاستراحة مزينة بمرآة ثمينة ومسند كنية ومنضدة للغسيل أما النوافذ فمحللة بالشارة المصرية الهلال والنجوم والقسم الثالث مخصص للخدم والأتباع وهو مدهون باللون الجوزي ومحلي بالذهب وبه " صوفة " وكرسي جانبي وخزانة صغيرة وأباريق للقهوة من الفضة الخالصة وموقد يزود بالكحول لعمل القهوة. وقد فرش أرض الصالون ببسط أزمية صنعت خصيصاً لهذا الغرض ويضاء الصالون بأربعة مصابيح مدلاة من السقف ومما يلفت النظر معدات التهوية فوق المنافذ إذ صنع لها سقف مزدوج يقوم القسم الأعلى منه على قواعد نقشت نقشاً جميلاً تفصله عن السقف الآخر وذلك لترك الهواء يتخلل ما بينهما حتى يبقى داخل الصالون ملطفاً على الدوام. أما الخارج فقد غطي بالنقوش البديعة وحلى بالذهب ورسم ودهن جسم العربة باللون الفستقي كما جملت الأبواب بالتاج وقد صنعت هذه النقوش بما يوافق الذوق الشرقي من الأبهة والرواء. انظر محمد أمين حسونة، مرجع سابق ، ص 128..

أما قاطرات الضواحي وقاطرات المناورة فتبدأ أرقامها فوق الألف واحتفظ بنوع أتلانتيك 4-2 للقطارات السريعة " اكسبريس " ذات الوزن المتوسط.

أدخلت القاطرات ذات المرجل عام 1914م، ولما اتضحت مزايا هذا النوع سارعت المصلحة إلى شرائه، لتدني نسب استهلاك الفحم 12.8 كيلوجرام لكل كيلومتر⁽¹⁾.

وكان عدد القاطرات البخارية بين عامي 1852-1860م، 47 قاطرة مستوى ردة من بريطانية، 6 من فرنسا و 2 من أمريكا ، و1 من ألمانيا ، وبين عامي 1861-1870م ابتيعت 136 قاطرة بريطانية، 33 فرنسية 16 بلجيكية، وبين عامي 1899-1914م ابتيعت 127 قاطرة من ألمانيا و 125 من بريطانية و 42 من أمريكا و 10 من فرنسا و 10 من النمسا⁽²⁾.

وفيما بعد تقدم استخدام القاطرات ، فقامت المصلحة بتحويل عربات الدرجة الأولى القديمة إلى الدرجة الثانية وبعض عربات الثالثة إلى عربات نوم كالموجودة في " قطار الآثار " أو إلى عربات النزهة المكسوة مقاعدها بالجلد كما في " قطار البحر "، وكذلك عهد بإدارة قسم القاطرات إلى مهندسين بريطانيين، للإشراف على صيانتها فاستخدموا مواد أولية عالية الجودة فأعادوا إنشاء الوحدات، القديمة واهتموا اهتماماً خاصاً بالشكل الخارجي للقاطرات⁽³⁾.

خدمة القاطرات ، قام قسم الحركة بأعمال حركة سير القاطرات وكل ما يتعلق بخدمة المسافرين والبضائع، ويدير هذا القسم مأمور نائب وثلاثة مساعدين كما يدير القسم التجاري " مأمور بضائع " ووكيل ومساعد، وإلى عام 1904م كانت الحركة مقسمة ثلاثة أقسام الأول في

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 215.

(2) سكك حديد مصر في 125 عاماً، مرجع سابق، ص 96. يتضح من قائمة المشتريات السابقة حدة المنافسة البريطانية الألمانية في مصر في مجال السكك الحديدية، في الأعوام السابقة للحرب العالمية الأولى 1914-1918.

(3) ففي بدء تسيير القاطرات على السكك الحديدية المصرية شرع سعيد باشا في دهن القاطرات بلون جذاب وفي عام 1868 استعمل اللون القرمزي المشابه للون عربات ميدلاند الحمراء، وفي عام 1890 كان لون القاطرات أحمر قائماً مخططاً بخطوط سوداء وخطوط خضراء رقيقة وبعد مضي خمسة عشر عاماً عادوا إلى اللون الأخضر ودهنت العجلات باللون الوردي القائم على أن حين العربات كانت من اللون الأبيض العاجي وأخيراً عدل عن هذا اللون على سبيل الاقتصاد أما الآن فجميع القاطرات سوداء. وأجريت تجارب عدة لتقرير اللون الأكثر ملائمة لعربات الركاب وكانت التجربة تقضي ببقاء العربة معرضة لحرارة الشمس وضوئها الوهاج مدة معينة في أسوان ون تقاس درجات الحرارة بين وقت وآخر. وقد أدى البحث إلى أن اللونين الأبيض والفضي الألومنيوم يفوقان بقية الألوان وأن اللون الثاني يقل في الحرارة عن اللون الأول بمقدار نصف درجة سنتي جراد ولهذا تقرر جعل اللون الفضي " لوناً أساسياً " تطلى به عربات الركاب ، ولمصلحة السكك الحديدية معمل كيميائي مهمته اختلاط المواد الأولية اللازمة للصناعة وفحص ما يحدث من العطل وما يتهدد من أجزاء الدولة ووضع شروط المواصفات وتعديلها ويدخل في دائرة المواد الأولية المعادن المختلفة المستعملة في بناء القاطرات والعربات وأنواع الوقود وتعديل خواص الصب إما بتركيبه الكيميائي أو بالمعالجة الحرارية . انظر محمد أمين حسونة، مرجع سابق، ص 312-316.

الوجه البحري والثاني في الوجه القبلي حتى الأقصر والثالث من الأقصر إلى أسوان، أما محطة البضائع بالقباري وخط المكس فكانا تحت إشراف رئيس خاص .

كان عدد الرؤساء في تلك الفترة محدوداً بعكس عدد صغار الموظفين والمستخدمين والعمال، وبزيادة عدد الأقسام في الوجه البحري وفصل خطوط ضواحي القاهرة ، واختصار بعض الخطوط أصبح قسم الحركة مقسماً خمسة أقسام : في طنطا والقباري وبور سعيد وأسيوط والأقصر، يعاون رؤساء هذه الأقسام مفتشون للإشراف على أعمال نظار المحطات . ويتولى نقل الركاب على جميع الخطوط قطارات سريعة " اكسبريس " وقطارات عادية إضافة إلى القاطرات البخارية التي تسير على الخطوط الفرعية ، انتظمت مواعيد القطارات وتدل الإحصائيات على أن متوسط تأخير القطارات السريعة نحو ست دقائق وقطارات الركاب نحو دقيقتين ونصف دقيقة.

ويوجد في محطة القاهرة مثلاً 9 أرصفة، ويدخلها يومياً 47 قطار منها 20 سريعة و 27 عادية ذهاباً أو إياباً ، تنقل يومياً ما لا يقل عن عشرة آلاف راكب ، ووجد أيضاً 56 قطاراً للضواحي تقوم من محطة كو بري الليمون و 30 قطاراً من محطة باب اللوق عدا خط هليوبوليس الكهربائي الذي ينطلق كل خمس دقائق في الصباح وكل ربع ساعة بعد الظهر في الذهاب والإياب أما محطة الإسكندرية فيدخلها يومياً 33 قطاراً⁽¹⁾.

كذلك عمدت مصلحة السكك الحديدية إلى تعميم اشتراكات كيلومترية تتيح السفر لأية جهة ، فأصبح في متناول أي شخص أن يحصل على اشتراك كيلومتری لمسافة 2000 كم أو 5000 كم، تستنفد في مدة ثلاثة شهور بأجور مخفضة تخفيضاً يقدر بنحو 35% من الجور العادية⁽²⁾.

وتعد حركة النقل على خطوط الحكومة نشطة جداً خصوصاً في المواسم و يبلغ عدد القطارات التي تجري يومياً بين مختلف الخطوط نحو 500 قطار للركاب و 220 قطار للبضائع ، أدت زيادة الحركة إهمال الصيانة وقلة تغيير المهمات المتحركة إلى استهلاك القاطرات ، ومما يلاحظ أن إيرادات نقل البضائع تزيد على إيرادات نقل الركاب ، لاهتمام مصلحة السكة الحديد بمراعات أمور تتعلق بنوع البضاعة وقيمتها وحجمها بالنسبة لوزنها⁽³⁾.

(1) حسونة، مرجع سابق، ص 378.

(2) وزارة المواصلات، مرجع سابق، ص 31.

(3) دياب، مرجع سابق، 245.

التذاكر، صدرت طائفة من القوانين واللوائح للعمل بها ، وفي مقدمتها اللائحة الداخلية التي تنص على عدم السماح لأي شخص بالسفر ما لم يحمل تذكرة رسمية أو تصريحاً مجانياً وتحظر على الموظفين قبول نقود أو هدايا من الركاب أو حمل بضائع أو رسائل باسم الأشخاص .

أما بخصوص حوادث القطارات : فلم تتمكن المصلحة من القيام بربط كافة معابرها المتعددة أو حراستها لدواع اقتصادية ، فاقترنت على تخصيص حراس لفتح وإغلاق بوابات المعابر التي تكثر فيها الحركة، كذلك زودت مقدمة القاطرات بالأ نوار الكشاف القوية ليشعر الجمهور من تلقاء نفسه بدنو اقتراب القطارات فيقي نفسه اختراق الخطوط .

4- منشآت الجسور على النيل وفرعيه⁽¹⁾

نظراً لوجود شبكة من النزع وبخاصة في الوجه البحري، فإن وجود الجسور ضروري جداً ، وهكذا عبرت الخطوط الحديدية النيل في تسعة مواضع ، في كل منها جسر ذو فتحات مقوسة ولمعظمها ممرات جانبية، منها جسور متحركة مقامة على الترع الملاحية ، أقيم معظمها على أوتاد ذات مسامير من الصب ، بقطر خمس بوصات ، كما أقيم بعضها على أعمدة حجرية ، شكلت معبراً لمرور العابرين والعربات، من أشهر الجسور تلك التي أقيمت على بحر موسى بالزقازيق وعلى بحر شبين في كفر صارم وعلى ترعة الوادي في أبي حماد وعلى الرياح التوفيقي بقم الصافورية بالقرب من ميت غمر⁽²⁾.

5- الإشارات وورش القطارات :

تُعَدُّ الإشارات بحق أهم فروع هندسة السكة ، حيث تقع على عاتق موظفيها إدارة الحركة وهندسة الوابورات وضمان سير القطارات وسلامة أرواح الركاب ، وذلك بتوفير أجهزة تركيبات الإشارات الميكانيكية اللازمة، فاستعملت ماكينة ضغط الهواء الآلي، وتم كهربة السكك لتفادي خروج القطارات عن السكك⁽³⁾.

الورش الميكانيكية: اعتمد إنشاء الورش في سكك حديد على الخبرات الفنية الأج نبية، لعدم توفر الخبرات المحلية لكون السكة الحديدية في فترة الإنشاء، ولكن منذ عام 1894م بدأ بإنشاء الورش بطريقة منتظمة فأنشئت 4 ورش رئيسة عام 1910م هي :

(1) سامي، ملحق تقويم النيل، مطبعة، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1936، ص1-141.

(2) حسونة، مرجع سابق، ص257. وأنظر أيضاً وزارة المواصلات، مرجع سابق، ص28.

(3) وزارة المواصلات، المرجع السابق، ص29.

1. ورشة أبو غاطس⁽¹⁾ للنظافة و الغسيل.
 2. ورشة في بولاق القاهرة⁽²⁾ لصيانة و عمرة عربات الركاب والقاطرات البخارية⁽³⁾.
 3. ورشة في جبل الزيتون في الإسكندرية لصيانة و عمرة عربات البضائع.
- صاحب هذه الفترة إنشاء ورش صغيرة للصيانة في أماكن بعيدة، وهكذا وجدت ثلاثة مصانع رئيسة لإصلاح القاطرات وعربات الركاب والبضاعة الأول والثاني منها ببولاق في القاهرة ، والثالث في القباري في الإسكندرية، كذلك أقيمت مصانع صغيرة بالمنيا والمطاعنه ، مع ثلاثة ورش لترميم وصيانة الواحورات يتسع كل منها مائة قاطرة ، وأربعة أخرى سعة الواحدة منها 40 قاطرة، فضلا عن ثمانية أخرى، أهمها ورشة طنطا، التي تعد أكبر مستودع للقاطرات في مصر حيث تقوم بخدمات الوجه البحري، ونظرا للتطور السريع في نظام سكك حديد الحكومة والزيادة المطردة في عدد القاطرات والعربات، أقيمت ورشة إصلاح في أبي زعل على بعد 28 كيلومترا شمال شرق القاهرة⁽⁴⁾.

ورشة الإشارات : أنشئت في موقع قريب من جسر الشرايبة بالقاهرة وعلى مساحة تزيد عن 8000 متر مربع ، وكان أغلب ملاحظي هذه الورشة من البريطانيين ، والإيطاليين واليونانيين⁽⁵⁾.

7- شحن وتفريغ البضائع والمطابع والإدارة:

تعد مخازن القباري في ميناء الإسكندرية من أكبر مخازن البضائع بالمصلحة ، تدخلها في اليوم 1500 عربة، أما في القاهرة فهناك مخزان مركزيان كبيران يتسعان لـ 5000 طن يوميا.

المطابع : جهزت مطابع السكك الحديدية بأحدث الطرز وزودت بنظام للطباعة يغطي كل حاجات المصلحة من المطبوعات بقيمة سنوية تقدر بـ 30.000 جنيه مصري⁽⁶⁾.

-
- (1) تعد من أقدم الورش في سكك حديد مصر و قد أقيمت بجوار محطة القاهرة لإعداد وإعادة تكوين القطارات ونظافة العربات وغسلها. سكك حديد مصر، مرجع سابق، ص 68.
 - (2) أنشئت عام 1900 وهي تقوم بعمل عمرات لعربات الركاب، ثم أضيف إليها بعد ذلك عمرات عربات النوم والعربات المكيفة.
 - (3) سكك حديد مصر، المرجع السابق، ص 69.
 - (4) أنشأت حوالي عام 1900 وهي تقوم بإصلاح وتجديد القاطرات. بمعدل 240 قاطرة بخارية سنوياً، وكان يعمل فيها 1300 عامل.
 - (5) سكك حديد مصر، المرجع السابق، ص 70.
 - (6) سكك حديد مصر، المرجع السابق، ص 70.
 - (7) وزارة المواصلات، المرجع السابق، ص 30.
 - (8) سكك حديد مصر، المرجع السابق، ص 70. وأنظر أيضاً، وزارة المواصلات، المرجع السابق، ص 31.

الإدارة : عندما تم وضع الجزء الأول من السكك الحديدية المصرية عام 1852م عين "عبد الله الإنجليزي" مأموراً وهو بريطاني الجنسية ، رقي إلى مدير عام ، وضعت إدارة السكك الحديدية تحت إشراف " مكتب المرور " عام 1853م، وانضمت عام 1864م إلى وزارة الأشغال، انفصلت السكك الحديدية في كانون الثاني عام 1866م عن وزارة الأشغال وأصبحت مصلحة مستقلة، وبعد صدور مرسوم الدين العام في 18 تشرين الثاني عام 1876م، تم وضع السكك الحديدية وميناء الإسكندرية تحت إدارة الخديوي إسماعيل ، وإشراف عضوان بريطانيان، يكون الرئيس منهما، وعضو فرنسي وعضوان مصريان ، على أن يختار الخديوي الأعضاء البريطانيين والفرنسيين الذين تعينهم حكوماتهم لهذا الغرض، وظل هذا النظام معمولاً به حتى كانون الأول عام 1879م حينما صدر مرسوم بتقليل عدد الأعضاء إلى : عضو بريطاني واحد- هو الرئيس- وآخر مصري وثالث فرنسي⁽¹⁾، وفي عام 1905م صدر قانون آخر بان يتولى إدارة السكك الحديدية مدير عام يكون مسؤولاً أمام مجلس مكّون من: رئيس الوزراء- رئيساً- ومستشاري وزارتي المالية والأشغال العمومية عضوين ، وكان المدير العام للسكك الحديدية عضواً ثالثاً في هذا المجلس، أما عن قيمة رأس المال لم يكن لمصلحة السكك الحديدية قبل عام 1905م رأس مال معروف ، إلا أنه تشكلت في ذاك العام لجنة لحصر ممتلكات المصلحة بما فيها الأراضي⁽²⁾، وقد بلغت قيمة رأس المال حينذاك 15.000.000 جنيه مصري ومع ذلك فقد أعلنت الحكومة إن قيمة رأس المال في 31 كانون الأول عام 1905م قد حددت بمبلغ 22.000.000 جنيه. ومنذ أول كانون الثاني عام 1906م زاد رأس المال بازدياد أعمال المصلحة وانتاع دائرتها ومع ذلك فلم تكن التجديدات والإصلاحات التي تقوم بها المصلحة تحسب نسبتها إلى رأس المال حتى عام 1924.

(1) وزارة المواصلات، المرجع السابق، ص 29- 32.

(2) وزارة المواصلات، مرجع سابق، ص 31- 34.

ملحق رقم (33)

وثيقة رسمية جاءت في فترة لاحقة على فترة البحث، أخذت من مراسلة حكومية.
سكك حديد وتلغرافات الحكومة المصرية

محطة

مكتب المدير العام

مصر في 29 يونية سنة 1936

الكبارى المنشأة على فرعي النيل والنيل نفسه وتكاليفها
حضرة صاحب السعادة أمين سامي باشا

جاردن ستي

شارع السلامك رقم 8 مصر

بالإحالة على تكاليف سعادتك بتاريخ 11 يونيه سنة 1936 بشأن الموضوع المبين بعالية :
أتشرف بأن أرسل رفق هذا كشفنا بالبيان المطلوب.
وتفضلوا سعادتك بقبول فائق الاحترام.

المخلص

سكك حديد وتلغرافات وتليفونات الحكومة المصرية – قلم هندسة السكة الحديد

القاهرة في 23 يونية سنة 1936⁽¹⁾

الكبارى المنشأة على فرعي النيل والنيل نفسه بمصر والسودان، الإدارة العامة (سكرتارية)
بالإحالة إلى الكتاب رقم 1/38/45 بتاريخ 13 الجاري أتشرف بأن أدلي بالبيان المطلوب :⁽²⁾

اسم الكوبري	الشركة التي أنشأت الكوبري	السنة التي تم إنشاء الكوبري فيها	تكاليف إنشاء الكوبري
كفر الزيات	Imperesa Industrial Italiana	1897	غير معلومة
نجع حمادى.....	Ste' Levallois- Perrt (France)	1897-96	1100000 فرنك ذهب
زفتى.....	Dayde' & Pille' (France)	1906-04	180820 جنيهاً
المنصورة.....	Baume & Marpent (Belgian)	1913-12	147782 جنيهاً
القناطر الخيرية.....		1907	119301 جنيهاً

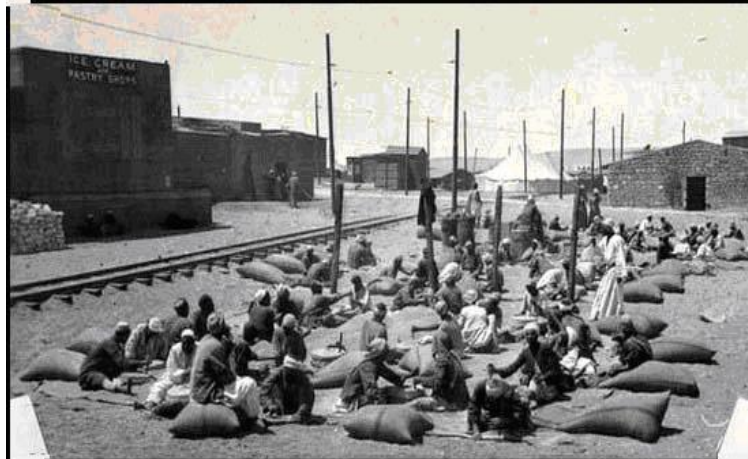
(1) وزارة المواصلات، مرجع سابق، ص 29-30.

(2) سامي، ملحق تقويم النيل، مطبعة، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1936، ص 1-141.

593500 فرنك ذهب	1907	Dayde' & Pille' (France)	رياح التوفيق (قناطر)
625600 فرنك ذهب	1907		رياح المنوفى (قناطر)

بعض الصور عن وسائل النقل في مصر







القائمة البيبلوغرافية

المصادر والمراجع العربية

أولاً - الوثائق غير المنشورة باللغة العربية

دار الوثائق القومية في القاهرة

1- سجلات ديوان المرور والسكة :

وهذه السجلات تشتمل على المكاتبات الصادرة والواردة من وإلى الديوان ، وفيما يلي أرقام

السجلات التي ورد استخدامها في الدراسة هي:

الموضوع	التاريخ	وثيقة	دفتر
خصصت مصلحة سكك الحديد مباني لعساكر الدريسة	1863	نمرة 65	ديوان المرور والسكة
بتأجير الفنادق في المحطات للأفراد لإدارتها ، أو تأجير أراضي لاستثمارها	1894م	7	1889
إضافة مبلغ 74 قرشاً بحسابات ديوان المدارس نظير ركوب تلاميذ	1863	رقم 14	890 ج 3 تابع ديوان المدارس
السماح بركوب محمد أفندي كامل ضابط المدرسة ومعه تسعة من تلاميذ المدرسة متوجهين إلى ديوان المدارس لإلحاقهم بالمدارس المقررة	1864	4	1019 ج 1
يدفع كل مخالف غرامة مالية بقيمة أربع أمثال التذكرة، مع توقيع العقوبة على من لا يستطيع السداد وصول هذه الأخشاب بالسرعة المطلوبة إلى الأماكن المنكوبة لاتخاذ التدابير اللازمة لدرء خطر الفيضان	1866	4	1031 ج 1
صدر الأمر بإضافة عربات مخصصة لقطارات الركاب، لشحن الخضراوات.	1864	رقم 1062	894 ج 7
إرسال ما يلزم من العربات الفارغة إلى محطة روح لشحن البذور ، والأتربة التي تستخدم سماً للأراضي الزراعية	1865	15	1009 ج 1 أشغال عمومية.

2- سجلات المعية سنوية عربي: دورت بها الأوامر والإفادات الصادرة إلى الدواوين والأقاليم

والمحافظات، والوارد إليها من المديريات ، وتشتمل على اللوائح والقرارات والسجلات ولقد

استفاد منها البحث بما يلي:

سجلات معية سنوية

الموضوع	تاريخ	وثيقة	دفتر
توريد التجار الأجانب لمواد الإنشاءات	1862	15	1901
تصريح ركوب القطارات بواسطة إفادات	1864	129	1849

بشحن مهمات خطوط التلغراف إلى السويس	1871	16	
استخدام فائض إيرادات الخطوط الحديدية في تسديد ديون مصر	1871	16	
. تحديد أجره الجنود البرية والبحرية والبوليس	أغسطس 1877	8	20
تسدد قيمة . نقل المتطوعين للجهد في صفوف القوات العثمانية،	1877	8	21
بتسليم الجنود إفاذات في لمحطات ويتم تحصيل قيمتها من الدواوين لحساب مصلحة المرور والسكة.		129	1894
بيان أجره الانتقال المقررة على الخطوط الثلاثية الرئيسية	1869	24	1832
تحصيل أجره الضباط والجنود الذين لا يحملون شهادات	1863	9	135
توريد التجار الأجانب لمواد الإنشاء	1869	6	1832
	1863	9	135
مخاطبة الدواوين والمديريات بهذه القرارات تسليم البريد	1869		1135
مخاطبة الخطوط الحديدية لإعداد قطار (وابور) مخصص لركوبه	1874	4 190	1949
ارتبط وجود المدارس بجانب المحطات الحديدية	1873		1945
بناء المدارس في المناطق القريبة من الخطوط الحديدية، أو المزمع إنشاء الخطوط فيها	1866	64	32 ج 1
خدمة المكتبات حيث استخدمت عرباتها في نقل الكتب مجاناً	1874		1947
أوامر المعية إلى السكة الحديد بتوجه مدير الآثار التاريخية	1865	26	1841
سفارين السويس.	1873	16	1871
عقدت المصلحة مع جمعية الهلال الأحمر اتفاقاً يتيح للأخيرة طلب قطار خاص لنقل المرضى والجرحى	1854	6 , 5 , 4	محظية 1
ربط سراي القبة بخط المطرية كوبري الليمون	1872	97	
نقل مواد بناء هذه المدارس صفحة 2000	1863		
ومن الجدير بالذكر أن مصلحة حديد الحكومة ، كانت تستثمر خطوطها، عند بداية كل موسم قطن ، لتسهيل حركة النقل والتصدير	1875	15	1
استخدام عربات السكة الحديد في نقل الأتربة التي تستخدم كسماد للأراضي الزراعية	1862	47	1899

1870	27	1873	فنقلت الخطوط الحديدية مواد البناء و العمال فكان يتم نقل الأفراد الذين يشتغلون بمشاريع الدولة العامة كمشروعات الري الخاصة بإنشاء الترع إلى أماكن العمل ، وكان انتقلهم في عربات الخطوط الحديدية بالمجان
1832	21	1869م	نقلت الخطوط الحديدية الأشجار والنباتات التي تغرس في الحدائق
1841	5	1871	بضرورة إرسال عربات ال خطوط الحديدية إلى أماكن الإنتاج
1852	6	1871	الإسراع في إرسال مهمات الخطوط الممتدة إلى المصانع
3	18	1865	اقتراض الشركة العريزية الأموال من منشه
2، ج 1	7	1875	أهالي القرى المجاورة من فوائد إنشاء الخطوط الحديدية، بادروا بالكتابة إلى المعية من أجل صدور الأوامر بالموافقة على إنشاء بعض الخطوط ، ومن هذه الأمثلة ما ورد إلى المعية في 7 آذار 1875م من بعض التجار الأوروبيين
1	15	1875	ومثال ذلك صدور الموافقة على خصم مبلغ واحد وثلاثين كيسه وكسور قيمة قطن أصيب بالحريق في عام 1875م كان قد تم شحنه بعربات السكة الحديد من الزقازيق إلى الإسكندرية
1899	47	1862	استخدام عربات السكة الحديد في نقل الأتربة التي تستخدم كسماد للأراضي الزراعية

3- سجلات المعية تركي: وهي مترجمة عن الوثائق المكتوبة باللغة التركية.

سجلات معية تركي

محفظة	وثيقة	تاريخ	موضوع
محفظة 8,9	296.	1855م	استدعاء عساكر من مديريات المنوفية والشرقية
محفظة 5	451	1854	استخدام الأقباط
محفظة 5,	وثيقة 451	1854	استخدام أعداد كبيرة من البدو
11	وثيقة 676	1863	خلق فرص عمل جديدة
معية تركي	545	1864	الاستفادة من الخطوط الحديدية في المناسبات الاجتماعية
معية تركي	1832	1869	نقلت الخطوط الحديدية المدعوين على متن عربات قطاراتها مجاناً
محفظة 1	أوامر تركي, رقم 99	1856	إعداد العمال اللازمين لتسوية الطريق بين مصر والسويس

4- سجلات محافظ الداخلية

محفظة 24	وثيقة 5	أغسطس 1869	يستخدم الجنود القطارات بالمجان
----------	---------	------------	--------------------------------

سجلات مجلس الوزراء

موضوع	تاريخ	وثيقة	
إعادة إنشاء الخط الحديدي إسكندرية مريوط	1856	23.	مصلحة سكة الحديد
إقامة خط حديدي ضيق بين المقطم ومنطقة طرة	1908		محافظ مجلس الوزراء، مصلحة سكة حديد، 4 مارس
إلغاء المصلحة مسؤوليتها عن تلف البض المنقولة	1903		مصلحة سكة الحديد، تقرير بخصوص تعرفه النقل
طريق تنشيط الموانئ للقيام بمهمة التصدير	1902		مصلحة الخطوط الحديدية.
بناء حوض عائم من الحديد لإصلاح السفن إنشاء أرصفة للشحن والتفريغ داخل الميناء ، ومد سكة حديد في منطقة المكس وباب العرب	1882		نظارة الأشغال
تقدم التجارة أثر الربط الحديدي بين مصر والسودان	1881		محفظه 8، السودان
نقل بضائع على الخطوط الحديدية بين السويس والإسكندرية بأجور مخفضة	1859		محفظه 321
المطالبة بحقوق العاملين بالخطوط الحديدية	1910		محافظ مجلس الوزراء، مصلحة الخطوط محفظه أ / ز .

5- سجلات محافظ عابدين

موضوع	تاريخ	وثيقة	محفظه
وأتمت الشركة الحكومية ازدواج الخط لسهولة نقل البضائع من مناطق الجمرك ومينة البصل	1864م	تلغراف	سجل 1
تأسيس إسماعيل "وابورات البوستة الخديوية " وجد توسط والده الخديوي لدى الباب العالي لنمخ الشركة مد خط السودان ، حيث أجيب طلبها وأصدر إنن بالمباشرة.	1864 1872	وثيقة 136	دار الوثائق القومية، محافظ ذوات محفظه 7، وبالرجوع إلى دفتر عابدين رقم 21، المكاتبه رقم، 668/505 رقم 679،

321	دفتر 498 تركي	1856	طلب عمال لإنشاء أكواخ من الخشب
-----	------------------	------	--------------------------------

6- سجلات ديوان البحرية

دفتر 434 ج2	115	1871	إتباع مصلحة الخطوط الحديدية ا لنظام في نقل الجنود
دفتر 537	71	1878	طبع تذاكر تختلف ألوانها باختلاف التخصص العسكري
دفتر 8/3	مادة 2	1864	نقل الحجاج من البواخر إلى المحاجر الصحية للتأكد من سلامتهم الصحية

7- سجلات محافظ أبحاث

محافظ الأبحاث محفظة -	دفتر	تاريخ	موضوع
38	1894	1856	شراء المهمات من الخارج
محفظة 108	2930	1876	حمل زخائر حربية
محفظة 108,	625	1876	إعداد قطار لنقل الذخيرة
محفظة 109,	2080	1877	شحنها مع عساكرها وذخائرها
محفظة 108,	2931	1877	حمل الجنود العائدين من القتال
محفظة 103	1908	1863م	رفع مرتبات العاملات في السياحة
محفظة 119	31	1875	قطار خاص بإمبراطور البرازيل
محفظة 36	1943	1873	التحضير لزيارة امبرا طور البرازيل

8- سجلات ديوان المعاونة

صادر جهات المحروسة	مادة 147	1864	وصول الخط إلى محجر طرة" 1893
-----------------------	----------	------	------------------------------

ثانياً - الوثائق غير المنشورة باللغة الإنكليزية:

وثائق وزارة الخارجية البريطانية F.O

1. F. O. 78 /1401 : No . 57 John Creen to the Earl of Malesbury ، Alexandria ، 15 April ، 1858 .
2. F. O ، 78 / 1402 ، No . 196 John Creen to the Earl Of Malmesbury ، Alexandria ، 5 December 1858 .
3. F.O. 78/1540.No.6 Robert Calquhoun to the Lord. Consular, Cairo 14,March, 1860.
4. F. o. 78/ 1523 ، No . 131 Colquhoun to lord johon russel ، Alexandria ، 13 September ، 1860
5. F.o . 78 / 1523 ، No . 28 ، F.o to Colquhoun ، 20 September ، 1860
6. F.o. 78 /1591 ، No / 97 Robert Colquhoun to earl russel Alexandria ، 4 ، October ، 1861 .
7. F.o 78 / 1589 ، No ، 26 to Colquhoun 31 ، October ، 1861 .
8. F.O 78/1871,TurkyEgyptColquhoun to Russell .11.3.1865.

وثائق أمريكية: تقارير القنصل الأمريكي في الإسكندرية.NAW

1. American Archive, Dispatches, from vice consul to secretary of state ، Cairo 14 February 1859 ,Vol. 2,p.:
2. American Archive, Dispatches No; 117. Cairo, 6.April 1877, Vol; 13.
3. American Archive, Dispatches no. 238 Cairo, June, 17 , 1878 ، Vol. ، 14.
4. American Archive, Dispatches from consulate general to secretary of state. Alexandria, Egypt, 17, jun, 1867, vol 4.

ثالثاً- الوثائق المنشورة

أولاً- وثائق منشورة باللغة العربية

1. الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لسنة 1912، المطبعة الأميرية ببولاق، 1913.
2. الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لسنة 1916م

3. الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لسنة 1919 م .
 4. الإحصاء السنوي العام للقطر المصري لسنة 1922
 5. الحكومة المصرية، القوانين العقارية في الديار المصرية، المطبعة الأميرية، مصر، 1901.
 6. تقرير المستر فولر عن الخطوط الحديدية السودانية 1871، منشور لدى السيد يوسف نصر، الوثائق التاريخية للسياسة المصرية في أفريقيا، دار المعارف، القاهرة، 1980.
 7. تقرير كتشنر سنة 1913 و 1914 منشور لدى محمد فهمي لهيطة، تاريخ مصر الاقتصادي . يذكر ما اعتمد صرفه على الخطوط الحديدية .
 8. تقارير كرومر، عن المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان لعام 1899 ولغاية 1907، ترجمة وطبع المقطم.
 9. الحكومة المصرية، القوانين العقارية في الديار المصرية، المطبعة الأميرية، مصر، 1901.
 10. شوقي عطا الله الجمل، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر 1863-1879م، مطبعة لجنة البيان، القاهرة، 1948.
 11. نظارة المالية، إدارة عموم الإحصاء، كشف إحصاء التلاميذ الموجودين في المدارس العمومية والخصوصية في القطر المصري 1907-1908م المطبعة الأميرية، مصر، 1908
 12. وزارة المعارف العمومية ، إسماعيل بمناسبة مرور أربعين عاماً على وفاته ، مط ، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1945.
 13. وزارة المواصلات، بمناسبة عقد الاجتماع الثاني عشر للسكك الحديدية بالقاهرة ، مطبعة، سكك حديد الحكومة المصرية، د، ت.
 14. وزارة المواصلات ، تاريخ البريد في مصر ، مؤتمر البريد العاشر ، الذكرى السبعينية لإنشاء مصلحة البريد، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1934.
 15. وزارة المواصلات ، صفحة من العصر الذهبي ، طبع في مطابع السكة الحديد الحكومة المصرية، القاهرة، 1917.
- رابعاً- وثائق مترجمة إلى اللغة العربية
- نص مترجم عن الفرنسية- صادر عن جمعية الخديوي الجغرافية بمصر.

Projet d'une ligne de chemin de fer reliant Legypt a La syria

خامساً- المصادر والمراجع

1. إبراهيم أحمد رزقانة ، الجغرافية البش رية لحوض المنيا ، المطبعة النموذجية ، القاهرة ، 1945.
2. إبراهيم عبد الفتاح، على طريق الهند، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، 1961.
3. أبو سالم العياشي، ماء الموائد المعروف باسم الرحلة العياشية، جزءان، فاس، 1898، ج2.
4. أحمد الحتة ، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة، 1958م.
5. أحمد الشربيني، تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية التجارية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995.
6. أحمد حبيب رسول، دراسة في جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1986.
7. أحمد زكي بدوي، تاريخ مصر الاجتماعي، مطبعة صلاح الدين الكبرى، مصر، د. ت.
8. أحمد صادق موسى، تاريخ الدين العام المالي والسياسي، نشأته وتطوره منذ عهد الخديوي إسماعيل حتى الوقت الحاضر، د، مطبعة، القاهرة، 1944.
9. أحمد علي إسماعيل ، دراسات في جغرافية المدن ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، القاهرة ، 1985.
10. أحمد محمد غنيم ، اليهود والحركة الصهيونية في مصر 1897-1947، دار الهلال ، القاهرة، د. ت.
11. إسماعيل أحمد ياغي، العالم العربي في التاريخ الحديث، مكتبة العبيكان، الرياض، 1997.
12. إسماعيل سرهنك ، حقائق الأخبار عن دول البحار ، جزءان ، ج2، المطبعة العامرية ببولاق، القاهرة، 1897.
13. إسماعيل محمد زين الدين ، الزراعة المصرية في عهد الاحتلال البريطاني 1882-1914م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995.
14. أكمن جمعة ، تعديل موقع محطة أبي قير وتحديد مبانيها ، مجلة سكك حديد جمهورية مصر العربية، ديسمبر 1955م.
15. إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل 1863-1879م، مج 1، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1923.

16. أميل خوري، عادل إسماعيل، السياسة الدولية في الشرق العربي من سنة 1789 إلى سنة 1958، الجزء الرابع من فرمان 19 آذار 1866 إلى نهاية الحرب العالمية الأولى 11 تشرين الثاني 1918، دار النشر السياسة والتاريخ، بيروت، 1964.
17. أمين جمعة، الخطوط الحديدية حول قناة السويس بمناسبة قرار تأميمها ، مجلة الخطوط الحديدية جمهورية مصر، أغسطس 1956.
18. أمين سامي ، تقويم النيل وأسماء من تولوا أمر مصر ومدة حكمهم عليها وملاحظات تاريخية عن أحوال الخلافة العامة وشؤون مصر الخاصة عن المدة من سنة 1290 - 1296هـ ، 1873 - 1879، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1936.
- تقويم النيل وعصر عباس باشا الأول وعصر سعيد باشا ، المجلد الأول من الجزء الثالث ، دار الكتب المصري، القاهرة: 1936.
- تقويم النيل وعصر إسماعيل باشا ، جزءان ، المجلد الثاني، من الجزء الثالث ، دار الكتب المصرية، القاهرة: 1936.
- ملحق تقويم النيل عن الجسور والقناطر والكباري والخزانات على النيل وفروعه في مصر والسودان، دار الكتب المصرية، القاهرة: 1936.
19. أمين مصطفى عفيفي عبد الله، تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1954.
20. أمينة خيرى الحياة، البرنامج السياحي، القاهرة، 19-1-2004.
21. أنيس المقدسي، الاتجاهات الأدبية في العالم العربي الحديث ، دار العلم للملايين ، بيروت ، 1988م.
22. أوف كرومر، مصر الحديثة، مطبعة، الوطن الجديدة، مصر، 1908.
23. ب. م. هولت، صانعوا أوروبا الحديثة ، ترجمة موفق شقير ، منشورات وزارة الثقافة ، دمشق، 1980.
24. بدر الدين السباعي ، أضواء على الرؤساء الأجانب في سورية 1850-1958، دار الجماهير، دمشق 1967.
25. بيتر كرابيتيس ، إسماعيل المفترى عليه ، ترجمة ، فؤاد صروف ، دار النشر الحديث ، القاهرة، 1933.

26. بيتر مانسفيلد ، تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة، 1966.
27. بيبير نوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ، القرن التاسع عشر 1815 - 1914، ترجمة جلال يحيى، دار المعارف، القاهرة، 1980.
28. توفيق حامد المرعشلي، صفحات في تاريخ مصر، مطبعة، مصر، القاهرة، 1929.
29. توفيق لطفي ، تعريف أور البضائع في سنة 1903 ، مجلة الخطوط الحديدية الحكومة المصرية، يوليو 1932
30. الجبرتي، عبد الرحمن، عجائب الآثار في التراجم والأخبار ، تحقيق، عبد العزيز جمال الدين، 4 أجزاء، الناشر، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1997.
31. جلال يحيى ، تاريخ أفريقية الحديث والمعاصر ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية، 1983.
32. جمال الدين الشيال، الإسكندرية، طبوغرافية المدينة، تطورها منذ أقدم العصور إلى الوقت الحاضر، دار المعارف، القاهرة، 1955.
33. جمال حمدان، شخصية مصر، جزءان، مطبعة، عالم الكتاب، القاهرة، 1981، ج، 2.
34. جمال محمود حجر، القوى الكبرى والشرق الأوسط (في القرنين التاسع عشر والعشرين)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1989.
35. جودة الركابي، جميل سلطان، الإرث الفكري للمصلح الاجتماعي عبد الحميد الزهراوي ، مطبعة، الهاشمية، دمشق، 1933.
36. جورج جندي ، جاك تاجر ، إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ، مطبعة، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1947.
37. حامد علي دسوقي ، النظام الإداري في مصر في عهد إسماعيل 1863-1879، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1979.
38. حبيب صالح، مبادئ الإستراتيجية الأمريكية في المنطقة العربية في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين ، مجلة دراسات تاريخية ، العددان 83-84، دمشق، 2003م.
39. حسام جاد الرب، جغرافية مصر البشرية، مطبعة، الغد، القاهرة، 2002.

40. حسام جاد الرب، دور السكك الحديدية في التنمية الاقتصادية في صحراء مصر الغربية ، المكتبة الالكترونية.
41. حسن الساعاتي، التصنيع والعمران، بحث ميداني للإسكندرية، دار المعرفة، 1958.
42. حسن علي حسن ، المجتمع الريفي والريف المصري ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية، 1987.
43. حسنين أبادير ، سكك الحديد المصرية ، مطبوعات ومنشورات قديمة منذ خمسين عاماً ، مقال منشور في مجلة كوكب الشرق، 3 ديسمبر 1936 م .
44. حسين الرفاعي، الصناعة في مصر، القاهرة، 1935م.
45. حسين فهمي، إصلاح البنك الأهلي المصري، د، مطبعة، الإسكندرية، 1947.
46. حسين كفاي ، الخديوي إسماعيل ومعشوقته مصر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة، 1997.
47. حسين كفاي، رؤية عصرية للمدينة الصناعية في مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، 1985م.
48. حسين مؤنس، أطلس تاريخ الإسلام، مطبعة، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، 1987.
49. حسين محمد حميدة ومحمد توفيق سالم ، هندسة السكك الحديدية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، د. ت.
50. الخطوط الحديدية مصر في 125 عاماً، 1852-1977م، مطابع سكك الحديد ، القاهرة، 1990م.
51. خلاف حسين، التجديد في الاقتصاد المصري، مطبعة، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، 1962.
52. خير الدين الزر كلي، الأعلام، 8 أجزاء، دار العلم للملايين، بيروت، 1989.
53. خيرية قاسمية ، تاريخ أوروبا الحديث ، تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر ، مطبعة ، الجامعة، دمشق، 1981.
54. ذوقان قرقوط، الأسطورة والحقيقة في التاريخ العربي الحديث ، محمد علي وجمال عبد الناصر، مكتبة مدبولي، القاهرة، 2005.
55. ذوقان قرقوط، تاريخ العالم الثالث، المطبعة التعاونية، دمشق، 1982.
56. رؤوف حامد عباس، مصر في القرن التاسع عشر، دار النهضة العربية، 1986.

57. رؤوف حامد عباس، الملكيات الزراعية المصرية ودورها في المجتمع المصري 1837-1914، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983.
58. راشد البراوي، حمزة عlish، التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث ، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1954.
59. رفعت موسى محمد ، الوكالات والبيوت في مصر العثمانية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة، 1993.
60. ز.ي. هرشلاغ ، مدخل إلى التاريخ الاقتصادي الحديث للشرق الأوسط ، دار الحقيقة ، بيروت، 1973.
61. زكريا نصر، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار المعارف، مصر، 1953.
62. زين نور الدين زين ، نشوء القومية العربية مع دراسة تاريخية في العلاقات العربية التركية، دار النهار للنشر، بيروت، 1968.
63. ساطع الحصري ، البلاد العربية والدولة العثمانية ، دار العلم للملايين ، ط2، بيروت ، 1960.
64. سراج الدين محمد، محمد علي، مطبعة المعارف، مصر 1943.
65. سعيد أحمد عبده، النقل بالسكك الحديدية في الوطن العربي ، الجمعية الجغرافية الكويتية ، الكويت، 1986م.
66. سعيدة محمد حسني ، اليهود في مصر 1882-1948، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، 1993.
67. سكك حديد مصر في 125 عاماً، 1852-1977، مطابع السكة الحديد، القاهرة، 1977.
68. سهام نصار، الصحافة الإسرائيلية والدعاية الصهيونية في مصر ، دار الزهراء ، القاهرة، 1991.
69. سيد إبراهيم الجيار، تاريخ التعليم الحديث في مصر وأبعاده الثقافية ، دار غريب للطباعة ، القاهرة، 1977.
70. السيد أحمد توفيق دياب ، السياحة في مصر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1991.
71. السيد حسين جلال ، قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوروبي 1882-1904، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995.

72. السيد رجب حراز، الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب 1840-1909م، معهد البحوث و الدراسات العربية، القاهرة، 1970م.
73. السيد صبري، تحليل نتائج التعداد في مصر، المطبعة الأميرية ببولاق، 1935
74. شارل جيد، مبادئ الاقتصاد السياسي، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1933.
75. شارل عيسوي، التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا، تر، سعد رحمي، دار الحداثة، بيروت، 1975.
76. شاهين مكاريوس، تاريخ الإسرائيليين، مطبعة المقتطف، القاهرة، 1904.
77. شحاتة عيسى إبراهيم، القاهرة، تاريخها ونشأتها وتطورها، دار الهلال، الألف كتاب، العدد 184.
78. شكيب أرسلان، تاريخ الدولة العثمانية، تحقيق حسن سويدان، دار ابن كثير للنشر، ط، 1، دمشق، 2001.
79. شوقي الجمل، عبد الله عبد الرزاق إبراهيم، تاريخ مصر الحديث والمعاصر، دار الثقافة للنشر، القاهرة، 1995.
80. شوقي عطا الله الجمل، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1974م.
81. صالح رمضان، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر إسماعيل من 1863-1879م، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1977م.
82. صبحي وحيدة، في أصول المسألة المصرية، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، 1950م.
83. صدقي ربيع، المراكب في مصر القديمة، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1922.
84. صلاح الدين علي الشامي، جغرافية النقل والمواصلات، جزءان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1936، ج/1.
85. صلاح عيسى، البرجوازية المصرية وأسلوب المفاوضة. المكتبة الإلكترونية.
86. عبد الحميد حامد سليمان، الملاحاة النيلية في مصر العثمانية 1517-1798، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999.
87. عبد الحميد حامد سليمان، تاريخ الموانئ المصرية في العهد العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995.

88. عبد الرحمن الراجحي ، عصر إسماعيل ، جزءان ، القاهرة ، مكتبة النهضة المصرية ، 1948.
89. عبد الرحيم عبد الرحيم، الريف المصري في القرن الثامن عشر، مكتبة مدبولي ، القاهرة، 1986.
90. عبد الستار البدري ، المواجهة الأوروبية المصرية في عهد محمد علي ، دار الشروق ، القاهرة، 2001.
91. عبد الستار البدري ، المواجهة الأوروبية المصرية في عهد محمد علي ، دار الشروق ، القاهرة، 2001.
92. عبد العزيز المهنا، إقتصاديات النقل، مطبعة، الاعتماد، القاهرة، 1936.
93. عبد العزيز سليمان نوار، مصر والعراق، دراسة في تاريخ العلاقات بينهما حتى نشوب الحرب العالمي الأولى، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، 1968م.
94. عبد العزيز عجمية، التطور الاقتصادي في أوروبا والوطن العربي ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1980.
95. عبد العزيز محمد الشناوي، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، مكتبة الأنجلو مصرية، 4 أجزاء القاهرة، 1977.
96. عبد العزيز محمد الشناوي ، قناة السويس والتيارات السياسية ، مكتبة الأنجلو مصرية ، القاهرة، 1975.
97. عبد العزيز مهنا ، حسين فهمي ، اقتصاديات السكك الحديدية ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة، 1950.
98. عبد الفتاح أبو عليّة وإسماعيل أحمد ياغي، تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، دار المريخ، الرياض، 1993م.
99. عبد الفتاح وهيبية، جغرافية العمران، منشأة المعارف، الإسكندرية.
100. عبد الكريم الحلبي، السكك الحديدية، حلب، جامعة حلب، 1981م، ج1.
101. عبد الكريم رافق، العرب والعثمانيون (1516-1916)، مطبعة ألف-باء الأديب، دمشق، 1974.
102. عبد الله الصالح العثيمين ، الصحافة الإسرائيلية والدعاية الصهيونية في مصر ، العدد 12163، 7/6/2006.

103. عبد الله حسين ، السودان من التاريخ القديم إلى رحلة البعثة المصرية ، المطبعة الرحمانية، مصر، 193 عبد الله فكري أباطة، بحوث اقتصادية عن السودان ، د، مطبعة، القاهرة، 1933.
104. عبد الله عطوي، جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 3 أجزاء، بيروت، 2003، ج3.
105. عبد الوهاب الميسيري ، موسوعة اليهود واليهودية والصهيونية ، 2ج، دار الشروق، القاهرة، 2003، ج2.
106. عثمان السيد محجوب ، الآثار الاقتصادية والاجتماعية والسياسية لنشأة وتطور سكك حديد السودان 1896 – 1970، صحيفة الأيام، العدد رقم 8854 الثلاثاء 10-7-2007.
107. عثمان فياض الله، أسيوط، بث في بيئتها بين الماضي والحاضر، مطبعة الجهاد بأسيوط، 1940م.
108. عزتو يوسف آصاف، تاريخ سلاطين بني عثمان، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1995.
109. عطيات عبد القادر ، جغرافية العمران ، دراسة م موضوعية تطبيقية ، دار المعارف ، القاهرة، 1964م.
110. علي المحافظة ، موقف فرنسا وألمانيا وإيطاليا من الوحدة العربية 1919- 1945، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1985م.
111. علي بركات ، القرية المصرية في أعقاب معركة التل الكبير 2882- 1906، مجلة السياسة الدولية، العدد 74، أكتوبر 1983.
112. علي حسون، الدولة العثمانية و علاقاتها الخارجية ، طبعة، المكتب الإسلامي ، دمشق، 1980.
113. علي لطفي ، التطور الاقتصادي دراسة تحليلية لتاريخ أوروبا ومصر الاقتصادي ، القاهرة، مكتبة عين شمس، 1978م.
114. علي مبارك ، الخطط التوفيقية لمصر والقاهرة ومدنها وبلاد ها الشهيرة ، ج10، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994.
115. عمر طوسون، يوم 11 يوليه سنة 1882، مطبعة، صلاح الدين، الإسكندرية، 1934.
116. عمر عبد العزيز ، دراسات في تاريخ العرب ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، 1975.

117. عمر عبد العزيز عمر، تاريخ مصر الحديث والمعاصر 1517 - 1919م، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1983.
118. فؤاد سعيد العابد ، سياسة بريطانيا في الخليج العربي ، الكويت ، ذات السلاسل 1984، ج2.
119. فؤاد فرج، المدن المصرية وتطوراتها مع العصور ، القاهرة ، مطبعة المعارف ، مصر ، 1943م.
120. فؤاد مرسى، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار المعارف، مصر، 1958.
- فؤاد مرسى، النقود والبنوك في البلاد العربية (مصر والسودان) معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، 1954.
121. فاطمة علم الدين عبد الواحد ، التطور الاجتماعي في الريف المصري ، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة 1984.
122. فاطمة علم الدين، تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر ، الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة، 1989.
123. فتحي محمد أبو عيانة، سكان الإسكندرية، دراسة جغرافية، دكتوراه، آداب الإسكندرية، 197.
124. فتحي مصيلحي، تطور العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى ، تجربة التعمير المصرية من 4000 ق.م إلى 2000م، المدينة المنورة، 1988م.
125. الفضل شلق، الدولة العثمانية ودمجها في النظام الرأسمالي العالمي، مجلة الاجتهاد ، دار الاجتهاد للنشر، العام، 11، العددان 45-46، بيروت، 2000.
126. فوزي منصور، الاقتصاد السياسي، د، مطبعة، الإسكندرية، 1954.
127. فيليب جلال ، قاموس الإدارة والقضاء ، المطبعة التجارية ، 4 مجلدات ، الإسكندرية ، 1891، ج3.
128. قيس جواد العزاوي، الدولة العثمانية (قراءة جديدة لعوامل الانحطاط)، الدار العربية للعلوم، ط1، بيروت 1994.
129. كامل شحاتة، نظرة تاريخية، مجلة الخطوط الحديدية مصر، 1934م.
130. كريم ثابت، محمد علي، مطبعة، المعارف، مصر، 1943.

131. لطيفة محمد سالم ، الحكم المصري في الشام 1831-1840 ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ، 1999.
132. ليلي الصباغ، تاريخ أوروبا، مطبعة، ابن حيان، دمشق، 1981.
133. محمد جميل بيهم، فلسفة التاريخ العثماني ، كيف نشأت وارتقت السلطنة العثمانية وإلى أي حد بلغت عظمتها، مكتبة صادر، بيروت، 1925.
134. محمد أحمد غنيم، المدينة، دراسة في الأنثروبولوجيا الحضرية، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية، 1987م.
135. محمد أمين حسونة، مصر والطرق الحديدية، د، مطبعة، القاهرة، 1938.
136. محمد أمين فكري، جغرافية مصر ويلبها السودان، مطبعة وادي النيل المصرية ، 1296 هـ/ 1879 م.
137. محمد أنيس، الدولة العثمانية والشرق العربي، مكتبة الأنجلو المصرية ، د، ط، القاهرة ، 1993.
138. محمد بديع شريف وآخرون ، دراسات تاريخية في النهضة العربية الحديثة ، دار اقرأ، بيروت، 1984.
139. محمد حرب ، السلطان عبد الحميد الثاني آخر السلاطين العثمانيين الكبار ، دار القلم، دمشق، 1990م.
140. محمد حمدي المنياوي ، نهر النيل في المكتبة العربية ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة، 1966.
141. محمد رفعت الإمام، تاريخ الجالية الأرمنية في مصر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة، 1999.
142. محمد رفعت ، تاريخ مصر السياسي في الأزمنة الحديثة ، المطبعة الأميرية ، القاهرة ، 1944.
143. محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة 1945 ، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1954.
144. محمد سعيد النعناعي ، أسبوط بين الماضي والحاضر ، المطبعة الحديثة بأسبوط ، 1959م.

145. محمد سيد كيلاني، عباس حلمي الثاني أو عصر ال تغلغل البريطاني في مصر 1892-1914م، مطبعة، دار الفرجاني، طرابلس، 1991.
146. محمد صبحي عبد الحكيم وآخرون، السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة والنشر ، القاهرة، 1966م.
147. محمد صلاح الدين حسين، الحرب العالمية الأولى ، إستراتيجية الميدان الغربي 1914-1918، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1951.
148. محمد طلعت حرب، قناة السويس، مطبعة الجريدة، القاهرة، 1910م.
149. محمد عبد الباري ، الامتيازات الأجنبية ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة ، 1914.
150. محمد عبد العزيز الغني سعودي ، الجغرافيا والعلاقات السياسية الدولية ، المكتبة النموذجية، القاهرة، 1982.
151. محمد عبد العزيز عجمية، التطور الاقتصادي في أوربا والوطن العربي ، دار النهضة العربية، بيروت 1980.
152. محمد عدنان مراد، بريطانيا والعرب، تاريخ الاستعمار البريطاني في الوطن العربي ، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق، 1989.
153. محمد عفيفي ، الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر ، الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة ، 1991.
- الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1991.
154. محمد فؤاد شكري، الحكم المصري في السودان ، مطبعة، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1947.
- محمد فؤاد شكري ، مصر و السيادة على السودان ، مطبعة، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1936.
155. محمد فاتح عقيل ، أهمية الموقع الجغرافي لسواحل مصر العربية ، تاريخ البحرية المصرية. جامعة الإسكندرية، 1973.
156. محمد فهمي لهيطة، تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة ، المطبعة الرحمانية بمصر، 1938.
- الاقتصاد الزراعي مبادئه وتطوراتهِ وتوجيهاته الحديثة، مطبعة الفسطاط، القاهرة، 1938

157. محمد كرد علي، المذكرات، 4 أجزاء، مطبعة، الترقى، دمشق، 1988م، ج1.
- خطط الشام، دمشق، مكتبة النوري، 1983، ج5، ص196.
158. محمد لبيب البتنوني، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي باشا الثاني، مطبعة الجمالية، القاهرة، 1911.
159. محمد متولي، دراسات في تاريخ مصر السياسي والاقتصادي والاجتماعي، دار الثقافة، القاهرة، 1985.
160. محمد محمود السروجي، تاريخ الإسكندرية وحضارتها منذ أقدم العصور، جامعة الإسكندرية، 1963م.
161. محمد محمود الصياد، اقتصاديات السودان، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة 1957.
- النقل في البلاد العربية، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، 1956.
162. محمد مصطفى صفوت، الاحتلال الإنكليزي لمصر وموقف الدول الكبرى إزاءه، مطبعة، الاعتماد، القاهرة، 1952.
- إنجلترا وقناة السويس 1854 - 1951م، الإسكندرية، مطبعة رمسيس، 1952م.
- حازم سعيد عمر، القطن في الاقتصاد المصري وتطور السياسة القطنية، الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر، 1970.
163. محمد نور فرحات، التاريخ الاجتماعي للقانون في مصر الحديثة، دار سعاد الصباح، الكويت، 1993.
164. محمود الكردي، التحضر، دراسة اجتماعية، الكتاب الأول، دار المعارف، القاهرة، 1986م.
165. محمود زكي المصري، الفطائع الإنكليزية في الديار المصرية، مطبعة، ولاية سورية، د، م، 1869.
166. محمود سامي البارودي، ديوان البارودي، تحقيق علي الجارم ومحمد شفيق معروف، دار العودة، بيروت، 1998.
167. محمود صالح منسي، مشروع قناة السويس بين ابتاع سان سيمون وفرديناند دي لسيبيس، العربي للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1971.

168. محمود غنيم، قصب السكر، زراعته وصناعته، مجلة الخطوط الحديدية جمهورية مصر العربية، مارس 1956م.
169. مصطفى الحفناوي ، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ، 4 أجزاء ، مطبعة جريدة قناة السويس، القاهرة، 1954، ج4.
170. مصطفى أمين ، تطورات السكك الحديدية بالقطر المصري وتطور قضبانها ، مجلة الخطوط الحديدية الحكومة المصرية، 1932م، العدد 9.
171. مصطفى صادق الرافعي، إيوان الألمعي شرح ديوان مصطفى صادق الرافعي ، تحقيق أسامة محمد السيد، بيروت، مؤسسة الكتب الثقافية، 1993، ج1.
172. مصطفى كريم، المنافسة الإمبريالية الفرنسية الإنكليزية ، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام، جزآن، ج، 2، دمشق، 1978.
173. مفيد عرنوق، الإيديولوجية اليهودية في شقيها التوراتي والصهيوني ، دار علاء الدين ، دمشق، 1999.
174. مكي شبكية، السودان في قرن 1819-1919، مطبعة، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة، 1947.
175. ممدوح عبد الرحمن الريطي ، دور القبائل العربية في صعيد مصر ، مكتبة مدبولي ، القاهرة، 1969.
176. موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد الوالي مدحت باشا إلى نهاية الحكم العثماني 1869-1917م، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991.
177. نبيل عبد الحميد سيد أحمد ، الأجانب وأثرهم في تطوير مدينة الإسكندرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، الموسم الثقافي 1978-1983م.
178. نجيب قلادة، تاريخ مصر الاقتصادي، د، م، مصر، 1923.
179. نعوم شقير ، تاريخ السودان القديم والحديث وجغرافيته ، مطبعة المعارف ، القاهرة ، 1903.
180. نقولا يوسف، تاريخ دمياط منذ أقدم العصور، مطبعة التحرير، عابدين، 1959م.
181. هارون علي أحمد ، أسس الجغرافية الاقتصادية ، دار الفكر العربي ، د. ط، القاهرة ، 2001.

182. هيئة التدريس بالكلية الحربية ، قناة السويس، مطبعة إدارة الشؤون العامة للقوات المسلحة، 2ج، القاهرة، 1955.
183. وجيه كوثراني ، بلاد الشام ، السكان الاقتصاد والسياسة الفرنسية في مطلع القرن العشرين، قراءة في الوثائق، معهد الإنماء العربي، بيروت، 1980.
184. الياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا من سنة 1863 إلى سنة 1879م، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1990م.
185. يسري الجوهري، الجغرافيا الاجتماعية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1986م.
186. يعقوب آرتين، الملكية العقارية، مطبعة بولاق، مصر، 1912.
187. عبد العزيز سليمان نوار: مصر والعراق: دراسة في تاريخ العلاقات بينهما حتى نشوب الحرب العالمية الأولى، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1968م.
- سادساً- الكتب المترجمة**
1. ألبرت حوراني، تاريخ الشعوب العربية، ترجمة، أسعد صقر، دار طلاس، دمشق 1997.
- فيليب خوري، ماري ويس، الشرق الأوسط الحديث ، طلائع الإصلاح وتبدل العلاقات مع أوروبا 1789-1918، دار طلاس للطباعة والنشر، دمشق، 1980.
2. بيير رونوفن، تاريخ القرن العشرين، ترجمة، نور الدين حاطوم ، مطبعة، الجامعة، ط، 3، دمشق، 1991.
3. تيودور روثستين ، تاريخ المسألة المصرية 1875 - 1910، ترجمة، عبد الحميد العبادي ومحمد بدران، دار الوحدة للطباعة والنشر، بيروت، 1981.
4. جابريل بيير، دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة ، ترجمة عبد الخالق لاشين وعبد الحميد الجمال، مكتبة الحرية الحديثة ، 1976 .
5. جواهر لال نهرو ، اكتشاف الهند ، ترجمة، فاضل جتكر ، جزآن ، وزارة الثقافة، دمشق، 1989، ج1.
6. جورج كيرك، موجز تاريخ الشرق الأوسط من ظهور الإسلام إلى الوقت الحاضر، ترجمة، عمر الإسكندري، القاهرة، مركز كتب الشرق الأوسط 1975.
7. جورج هارب، الموجز في تاريخ الكشف الجغرافي ، تعريب عبد العزيز طريح ، مؤسسة الثقافية الجام، الاسكندرية، 1999.

8. جون مارلو ، تاريخ النهب الاستعماري لمصر من الحملة الف رنسية 1798 إلى الاحتلال البريطاني 1882، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1976.
9. روبرت مابرو، التصنيع في مصر 1939-1973، ترجمة، صليب بطرس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1981.
10. ف.أ. لينين، الاستعمار أعلى مراحل الرأسمالية، ط 3، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة، 1954.
11. ف.ف. كوستللو ، علم الاجتماع الحضري ، ترجمة أبو بكر باقادر ، دار القلم ، بيروت ، 1980م.
12. فلاديمير لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار الفارابي، بيروت، 1985.
13. كارستن نيبور ، رحلة إلى بلاد العرب وما حولها سنة 1761-1767 رحلة إلى مصر /ج1، ط 1، ترجمة، مصطفى ماهرة، القاهرة، 1977.
14. كارلتون هيز ، الثورة الصناعية ونتائجها السياسية والاجتماعي ، تعريب ، أحمد عبد الباقي، مكتبة المثنى، بغداد، 1962.
15. كارلتون هيز، الثورة الصناعية ونتائجها السياسية والاجتماعية تعريب أحمد عبد الباقي ، مطبعة، مكتبة المثنى، ط 2، بغداد، 1962.
16. لينان دي بللون، مذكرات عن أهم أعمال المنافع العامة الكبرى التي تمت بمصر منذ أقدم العصور حتى 1872م، ترجمة علي شافعي، القاهرة، د.م 1949.
17. مارتن برنال ، أثينة السوداء ، ج2، المجلس الأعلى للثقافة ، المشروع القومي للترجمة ، الإسكندرية، 1985، ج 1.
18. مالكوم باب ، نشوء الشرق الأدنى الحديث ، 1792 – 1923، ترجمة ، خالد الجبيلي ، الأمالي للنشر، ط 1، دمشق، 1998.
19. نجيب عازوري، يقظة الأمة العربية ، ترجمة أحمد بو ملحم ، بيروت ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1978.
20. هربرت فيشر ، أصول التاريخ الأوروبي الحديث من النهضة الأوروبية إلى ال ثورة الفرنسية، ترجمة، زينب عصمت راشد، أحمد عبد الرحيم مصطفى، دار المعارف بمصر، القاهرة، 1961 .

21. يعقوب لاندوا ، تاريخ يهود مصر في الفترة العثمانية 1517-1914م، ترجمة أحمد الرفاعي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000.

سابعاً- المصادر والمراجع الأجنبية

1. A.E.Crouchley, The Investment of foreign Capital in Egypt Companies and Public Dept, Cairo 1936.
2. Frederic Austin, Ogg, Economic Development of Modern Europe, The Macmillian Company, NewYork 1958
3. George Ambrose Lloyd, Egypt Since Cromer Published 1933, Original Digitized from the University of California university, Oct 12, 2007.
4. Halford Lancaster Hoskins, British Routes To India London; Frank Cass and Ltqm 1966 .
5. Hugh Hughes; *Middle East Railways; The Contentental Railway Circle*. Harrow Mibblesex, 1981.
6. J. A. Grant, A walk across Africa , London 1864 .
7. James Albert Wells Peacock, Light Railways in Egypt, Published 1901, Original Digitized from the University of Michigan1896 n.s. Aug 9, 2005.
8. James.W. Redhouse,*Turkish and English lexicon- new edition*, Istanbul;1977.
9. Jean Ducruet, Les Capitaux Europeens Au Proche-Orient, Presses Universitaires De France, 1960.
10. Little, Tom: Egypt, Publisher: , E.P. Dutton & Co New York, 1914.
11. M. O. Omar, The cover and construction of the first Egyptian railway 1851-1858 Bulletin of the faculty of arts, Alexandria university 1982.
12. Milner, Alfred: England in Egypt, Publisher G. Routledge & Sons. London 1892.
13. Mulhall, Michael George: Great Britain and the East, Published in Great Britain1955 .

14. Papers submitted to a conference held at the School of Oriental and African Studies, in the. studies in the Economic History of The Middle East, M. A. CookPublished, University of London in July 1967
15. Peacock, James Albert Wells: Light Railways in Egypt, Published 1901, Original Digitized from the University of Michigan1896 .
16. Rashid Ismail Khalidi: British Policy Towards Syria and Palestine 1906 – 1914 London: St Antony's College, Oxford, 1980.
17. Riechard Coke, The Heart of the Middle East. London,1926.
18. Roger Owen The middle East in the World Economy, 1800- 1914, u. k,1993.
19. Roger Owen, Lord Cromer, Victorian Imperialist, Oxford University Press, London, 2004.
20. Shereen Kharallah; Railways In The Middle East 1856 – 1948 Politcal And Economic Background Birut; logman And Librairie Du Libanm 1991.
21. Taylor, Bayard: Egypt and Iceland in the Year 1874, Published G.P. Putnam's Sons. London 1888 .
22. Terence Walz, Trade between Egypt and bilad- al-sudan. Cairo institut Francais D,archeologie orientale, 1978.
23. The Concise Dictionary of National Biography, Part 1 From The Beginning to 1900, London , Oxford University Press, 1979.
24. Warren. R. Dawson And Eric P uphill; who Was Who in Egyptology, London; The Egypt Exploration society, 1972.
25. Wiener, Lionel : L'Egypt et ses Chemins de Fer, Bruxelle 1932 .
26. Yaqub Nasif Karkar, Railway Development In The Ottoman Empire, 1856 – 1914, Indiana University, 1964.

ثامناً – المقالات الأجنبية :

1. Helen Anne B 'Rivlin; «The Railway Question in the Ottoman 'Egyptian Crisi of 1850 – 1852» The Middle East Journal ،vol ،15 ،No ،4 ،1961.
2. De Cosson : A.F.C : The Early History of the Egyptian Railway , Egyptian state Railway Magazine , Vol 1, No 11, 1932: Future Notes on the Early History of the Egyptian Railway, Egyptian Railway Magazine , Vol , 11 , No 6, 1933.
3. AFC De Cosson; «The Early History of the Egyptian Railway» Egyptian State Railways Magazine No 11, November 1932.

تاسعاً- الموسوعات:

- الموسوعة العربية العالمية ، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع ، 32 ج، الرياض ، 1996.

عاشراً- الدوريات:

1. صحيفة الأهرام، 4-3-1936، مصلحة السكك الحديدية، وأثرها في خدمة الجمهور، محمد كمال الخشن
2. صحيفة الأهرام، سكة حديد الدلتا المصرية، 1 نوفمبر 1912.
3. مجلة الاجتهاد، دار الاجتهاد للنشر، العام، 11، العددان 45-46، بيروت، 2000.
4. مجلة المقتطف، سكة الحديد المصرية- والتلفرافات، الجزء التاسع من المجلد الحادي والثلاثين، 1 سبتمبر أيلول 1906.
5. مجلة الهلال، الجزء السادس من السنة الأولى، السكة الحديدية المصرية، 1 سبتمبر، 1892.
6. مجلة الهلال، الجزء السادس من السنة الأولى، السكة الحديدية بين مصر وسورية، 1 فبراير، 1893.

أحدى عشر - الرسائل الجامعية غير المنشورة

1. أحمد محمد عبد الله حميد ، دور الطرق في نشأة وتطور المحلات العمرانية في جمهورية مصر العربية مع دراسة تطبيقية على طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي السريع ، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، القاهرة، 1982.
2. إسماعيل محمد زين الدين ، الموظفون الأجانب ودورهم في الإدارة المصرية ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1983.

3. حامد علي دسوقي، الاستثمارات الأجنبية في مصر بين عامي 1850-1914م وأثرها على حركة المجتمع، رسالة دكتوراه غير منشورة، آداب أسيوط، 1993،
4. زينب علي نجم الدين ، صناعة الغزل والنسيج من أوائل القرن 19 حتى أوائل القرن 20 (1805-1927)، رسالة ماجستير، بنات عين شمس، قسم الجغرافيا، 1983 .
5. سعيد أحمد عبده، الآثار الاقتصادية للسكك الحديدية في جمهورية مصر العربية، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية البنات ، جامعة عين شمس ، 1980.
6. السيد سيد أحمد توفيق دياب ، السكك الحديدية المصرية في عصر إسماعيل 1863 - 1979م، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة طنطا، كلية الآداب، قسم التاريخ، 1987م
7. عزة علي آقبيق ، دخول الخطوط الحديدية إلى بلاد الشام ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة دمشق، 2005.
8. علي محمد حامد شلبي، الريف المصري في النصف الثاني من القرن التاسع عشر 1847-1891، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، 1979.
9. فاطمة علم الدين، تطور الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في مدينة الإسكندرية في عهد الاحتلال البريطاني 1882-1914، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية البنات جامعة عين شمس، 1982.
10. نوال محمد عبد الله إسماعيل، مدينة المحلة الكبرى ، دراسة في جغرافية العمران ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1965.
11. نوال محمد عبد الله إسماعيل ، العمران في الحافة الشرقية الدلتا ، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس 1971.

إثنى عشر - المقابلات الشخصية:

قناة الجزيرة الفضائية ، ضيف الحلقة ، محمد حسنين هيكل ، الاستنزاف البشري للشعب المصري تاريخ الحلقة، 2005/9/8.

ثلاثة عشر- المذكرات:

- 1 -شويكار، بلادي، ترجمة إميل مراد، مطبعة المعارف، مصر، 1933.

- 2 عباس حلمي الثاني 1892-1914، عهدي، ترجمة جلال يحيى، دار الشروق، القاهرة، 1993.
- 3 عبد الحميد الثاني، مذكراتي السياسية 1891-1908م، ترجمة مؤسسة الرسالة، بيروت، 1979.
- 4 محمد كرد علي، المذكرات، 4 أجزاء، مطبعة، الترقى، دمشق، 1988م، ج1.

Egyptian Railways Beginning, Rise and Effect

After a careful documented study of communication field, especially rail communication in the 19th cent. AC and the beginning of the 20th cent. AC, in Egypt, this thesis came to the conclusion mentioned in the following points:

- The Industrial Revolution which happened slowly between 1793 and 1815 caused effective changes in economical basis of the whole world; this was obvious in the radical developments which united all the English civilization, political, economical and social institutions. That is to say, the Industrial Revolution being mere English idea, was spread throughout the European continent, then was transferred and settled where it was suitable.

- This English revolution coincided with the first evolution of railways, which could be evaluated as the best achievement which followed the Industrial Revolution as one of its best results.

Changes in the volume of production were followed by changes in the means of distribution, first with the patchy improvement of the roads, then with the canal mania, and finally with the railways. Bulk goods and perishable goods could for the first time be transported quickly and cheaply, thus making it possible to integrate areas of agricultural and industrial production, as well as home and overseas markets.

In the 19th cent., European involvement in Africa began a rapid spread inland from a few coastal posts that would end in the partition of the entire continent. Early signs of the domination to come were the collapse of Egyptian finances.

The Suez Canal was completed in 1869, the shares in its ownership held by French investors and the Khedive of Egypt, who ruled as a monarch representing the nominal suzerainty of the Ottomans. When he sold his shares in 1875, under heavy debts, they were purchased by the British government. Determined to protect their investments, the British and the French then established joint control over Egyptian finances. In 1882, however, a nationalist revolt by the Egyptian army against both the Khedive and foreign influences threatened this arrangement. The British government decided to mount a show of strength and the Royal Navy bombarded Alexandria to teach Egyptians that contracts must be met. In the resulting chaos, a process that quickly occupied Egypt and the country remained under their rule until after World War II.

- The universally accepted date of birth for the railways is 1802, in which year the British engineers patented a steam locomotive running on rails. And then iron railways were opened, so in Britain where railways were born, and then were established in Egypt for the benefit of the British forces. But it was undeniable that they were a means of radical changes in this land, social, economical and political, in spite of severe contradictions at the beginning of their start, by those who own power and administration. Things were changed because of the great benefits gained from them, and the exploiter started to run them widely. The enthusiasm developed to what was then known as "the fever of rail tracks", which caused quick

widespread in backward countries. Britain as a great industrial state needed to support more land for her economical free hand to be sure about bringing raw materials, therefore the railroads turned to a weapon for achieving her needs.

-This period was coincided with the staying-behind Arab countries, under the Ottoman ruling, which was isolated from the European development and social progress.

-It was sure that the backwardness of countries under the Ottoman Empire encouraged colonial progress towards all Arab lands during the 19th cent., pushed by the urgent need for the new industrial development which can be clearly noticed by the English and the French governments, especially Egypt, being a suitable land for English colonial penetration incontestably. Egypt was the shortest way to the English colonies in the East, especially India, from which the English started to lay power on the territories of the sea gulf. In the meantime, the Ottoman administrative systems were a good means for the powerful European countries to achieve colonial craving in Arab land, in general. But the emerge of Germany as a new powerful state, in the colonial race course at the end of the 19th cent., disturbed the English and the French, as well, consequently, they endeavor to get different investigations, and the rail roads were the first, because they were the junction between Europe and the Orient.

-The Ottoman state started to realize reformation, by adopting some aspects of western civilization, by following the example of what was western, without restriction. The first forty years of the beginning of the 19th cent, several reforming attempts were made by the Ottomans, under the pressure of the British who played a great role to help the Ottomans to face the struggling powers which were aiming at having their own control over the state, especially Russia and Germany. In this case, England turned to help the Ottomans to follow the European constructional plan in all aspects, so as to keep them strong while facing their enemies. These attempts seemed to be effective investigate rail roads projects, in their pure technical aspects which will need the help of the developing powerful state for achieving them. Huge capitals were needed, and the government could not support them alone. So, the British power could win the first privilege of the British power outside Europe, and was able to spread the first railway in Egypt through the line of Alexandria- Cairo- Zeus, in which the British benefactors primarily were considered, that is the English company was offered the right of capitulation directly. Forty years later, the privileges which the French could attain in the Northern regions i.e. Syria, Jordan, Palestine, were not offered directly to foreign companies, but were offered to the Turkish people who lack capital support.

-Throughout this thesis, I find that the rail roads in Egypt were primarily oriented towards the British Colonial advantage and other states that looked after their company profits from the rail road projects, without any regard for Egypt and her needs. The retinal rail road represented a sample of colonial transportation which runs from the sea- ports to the inner Egyptian cities and returns conversely.

-In fact, these railway privileges owned by foreign countries, in the Ottoman lands, were but a means of controlling over the lands, as it was planned to distribute them. This was already arranged by the European states at the end of the 19th. Cent.,

in the Berlin Conference of 1840, after which Great Britain occupied the Egyptian land. So the Egyptian rail roads were used to serve the military activities during World War I.

-It is important to point out that the widely extending foreign capitals to back up the rail track- projects caused excess foreign wages in Egypt, and consequently offended the Egyptians, led to dilemma between the Arab- British relations. Egyptian nationalists called for facing the British colonization, and for the freedom, meanwhile the Western countries were aiming at achieving their colonial plans.

-The rail roads in Egypt were of the long standing ones in the world after the British rail. The First rail started from Cairo to Alexandria in 1854, 209 lengths, and then all other rails were spread through Egypt.

At the beginning, there were no communicative bridges for people to cross from one side of the rivers to the other side, instead they used a small ferry boat (Ma'ddiya), so as to carry train passengers, and then the train should be replaced over the railway.

-In 1858, the railway was complete until Sues city, by this achievement, the railway project almost retreated. But the Khedive Ishmael (1863-1879) looked after these rails by making several reforms so that they were extended all over Egypt. Consequently, there came populousness and prosperity which facilitated exchange of goods and trading between the city and country, and also traveling from place to place.

-The telegram lines were also established side by side with the railways in Egypt and Sudan as well, in addition to external telegram lines which included Malta, Sicily, Istanbul and Eden. Then there came special rail roads for cotton corpse to be directly transferred to Alexandria, and another for sugar cane corpse, for their destinations, the manufactures.

-The telephone lines and electricity were also established, parallel to the railroads. This helped creating civil changes in all Egypt.

-Strangely enough to say that there were remarkable participation of some Jewish capitalists in the project of the rail road in Egypt. There appeared many companies under the names of Musa Katawy, Rofael Swars, Jacob de Menassa, or Menesha, a well known family names in Egypt, supported by external financing loans from Rochild.

-Actually, establishing rail roads in Egypt for the first time has its pros and cons, which can be summarized as followed:

- The roads facilitated commercial exchange and trading.
- They helped achieving political, military, economical and social progress.
- They caused effective social changes in the 19th cent. AC.
- Traveling and going on journeys between the cities and villages became easy as well as catering the commercial road rivers and road lands.
- They create chances for jobless people to work.
- There also were found new chances to enlarge one's income by establishing restaurants and public rest- houses and cafeterias near the railway stations.
- They encouraged tourist activities.
- They helped the bedwines to settle after leading movable life.

* * *

In the meantime, one can mention the things which were of no benefit for the state of Egypt:

- The rail tracks badly affected on environment.
- They caused pollution, because of the steam that came out of the steam train.
- They lessened river and caravan transportations.
- They also lessened the number of workmen in this contest.
- They brought in foreign wages pay with high salary, while slave labor job was practiced among the poor.
- They badly affected on economics as that was granted in industrial countries.
- They served the British economic in the first stage, rather than the Egyptian economic.

Finally, some Egyptian handcrafts disappeared, as saddle- making craft.