



ISSN: 1817-6798 (Print)

Journal of Tikrit University for Humanities

available online at: www.jtuh.org/
JTUH
 مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية
 Journal of Tikrit University for Humanities
Omar Sami Fathi

University of Kirkuk / College of Education for Humanities

* Corresponding author: E-mail : Email/Omarsami@uokirkuk.edu.iq

Keywords:

Britain
France
Suez Canal
Stocks
Ismail

ARTICLE INFO**Article history:**

Received 30 Sept 2024
Received in revised form 25 Nov 2024
Accepted 11 Dec 2024
Final Proofreading 17 June 2025
Available online 17 June 2025

E-mail t-jtuh@tu.edu.iq

©THIS IS AN OPEN ACCESS ARTICLE UNDER
THE CC BY LICENSE

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>


The British-French Rivalry over the Suez Canal Project (1869–1875)

ABSTRACT

The opening of the Suez Canal on November 17, 1869 AD was an important turning point in the history of the Red Sea region on the one hand, and in the history of the British-French rivalry on the other hand. Since then, Britain sought to increase its influence in that region, citing many pretexts, as it sought to control Egypt. To control the Suez Canal, the northern key to the Red Sea, while it maintained control over Aden and the surrounding area as it was the southern key to this sea. However, Britain was not alone in the field, but there were other powers competing with it, the most important of which was France, which supervised the Suez Canal project. Especially since it had previously sought, since its arrival in Egypt in the late eighteenth century, to cut off the road between Britain and India. It also fought the Suez Canal project to prevent its completion, but after the canal was officially opened for navigation, it changed its attitude and moved to benefit from it. It also made sure that no other country would control it or the management of its company so that this would not affect its interests in the Red Sea. Therefore, it took advantage of the opportunity and bought Egyptian shares from Khedive Ismail in the year 1875 AD. and then won the largest share in its administration, and thus achieved everything they aspired to by monopolizing control over the Red Sea region.

DOI: <http://doi.org/10.25130/jtuh.32.6.1.2025.11>

التنافس البريطاني الفرنسي حول مشروع قناة السويس (1869 – 1875م)

عمر سامي فتحي / جامعة كركوك / كلية التربية للعلوم الانسانية

الخلاصة:

كان فتح قناة السويس في 17 تشرين الثاني 1869م نقطة تحول مهمة في تاريخ منطقة البحر الأحمر من جهة وفي تاريخ التنافس البريطاني- الفرنسي من جهة أخرى، إذ عمدت بريطانيا منذ ذلك الحين إلى زيادة نفوذها في تلك المنطقة متذرة بالعديد من الذرائع، حيث سعت للسيطرة على مصر للتحكم في قناة السويس المفتاح الشمالي للبحر الأحمر، وفي الوقت الذي احتفظت فيه بالسيطرة على عدن والمنطقة المحيطة بها باعتبارها المفتاح الجنوبي لهذا البحر، على أن بريطانيا لم تكن وحدها في الميدان بل كانت هناك قوى أخرى تنافسها فيه وأهمها فرنسا التي أشرفت على مشروع قناة السويس، لاسيما وأنها سعت من قبل منذ وصول حملتها إلى مصر في أواخر القرن الثامن عشر إلى قطع الطريق

بين بريطانيا والهند، وكذلك حاربت مشروع قناة السويس لمنع اتمامه، ولكن بعد افتتاح القناة للملاحة رسمياً غيرت موقفها واتجهت إلى الاستفادة منها، كما حرصت على ان لا تسيطر عليها دولة أخرى أو على إدارة شركتها حتى لا يؤثر ذلك على مصالحها في البحر الأحمر ولذلك انتهزت الفرصة وقامت بشراء أسهم مصر من الخديوي إسماعيل سنة 1875م، ومن ثم فازت بالنصيب الأكبر في إدارتها، وبذا حققت كل ما كانت تصبوا إليه للانفراد بالسيطرة على منطقة البحر الأحمر.

الكلمات المفتاحية: بريطانيا - فرنسا - قناة السويس - الأسهم - إسماعيل

مقدمة:

حاربت بريطانيا مشروع قناة السويس - منذ بدايته - بكل ما أوتيت من قوة ، وظلت على موقفها هذا حتى أصبحت القناة حقيقة واقعة بعد فتحها في 17 تشرين الثاني سنة 1869م. وهنا غيرت بريطانيا موقفها واتجهت الى الاستفادة من القناة حتى أصبحت في مقدمة الدول المستفيدة منها . كما أنها حرصت على ان لا تسيطر دولة واحدة غيرها على القناة السويس أو على ادارة شركتها حتى لا يؤثر ذلك على المصالح البريطانية في منطقة البحر الأحمر .

وتطبيقاً لتلك السياسة اشترت بريطانيا من الخديو اسماعيل أسهم مصر في القناة السويس في سنة 1875 . ولم تمضي ثمانى سنوات على ذلك الا وكانت قد احتلت القناة واحتلت مصر ذاتها في سنة 1882(صفوت، 1956، ص3) ، وبذلك أصبحت بريطانيا صاحبة المركز الفعلى الممتاز في قناة السويس ، وضمنت بذلك حماية مصالحها في منطقة البحر الأحمر . وكانت التجارة البريطانية التي تعبر منها القناة تشكل أربعة أخماس حجم التجارة العالمية التي تعبرها ، كما كان جزءا كبيرا من هذه التجارة يمر بميناء عدن مما زاد من أهميتها بطبيعة الحال ، وأدى ذلك بالتالي الى تثبيت البريطانيين بالبقاء فيها وتدعيم نفوذهم في المنطقة المحيطة بها . ولا شك أن قناة السويس الى جانب كونها ممرا عالميا للمواصلات بين الشرق والغرب مما جعلها ذات أهمية بالغة للتجارة العالمية بوجه عام ، قالها قد أصبحت أيضا ممرا ضروريا للمواصلات بين الأجزاء المختلفة من الامبراطورية البريطانية بوجه خاص (وليمز.م.ف، 1974، ص95).

وقد ظلت بريطانيا تحتفظ لنفسها بهذا المركز الخطير طيلة فترة الاحتلال البريطاني لمصر على أساس الحق الذي ادعته لنفسها مع أنه كان يهمها أكثر من غيرها حماية حرية المرور في قناة السويس للسفن التجارية والحربية وغيرها في وقتى السلم أو الحرب . وبذلك تحكمت بريطانيا في المدخل الشمالي للبحر الأحمر بسيطرتها على مصر وقناة السويس ، وعلى المدخل الجنوبي لهذا البحر بسيطرتها على عدن وبسط نفوذها في المنطقة المحيطة بها في جنوبي اليمن، وفي المنطقة المواجهة لها على الساحل الأفريقي للبحر الأحمر والتي تشرف على خليج عدن من ناحيتي الغرب والجنوب .

ولا شك أن الأهمية البالغة التي حظيت بها قناة السويس والتي انعكست على ميناء عدن الهام ترجع الى حد كبير الى تقدم صناعة السفن البخارية . اذ بعد أن ضعفت تجارة البن في اليمن وتم احتكار تجارة التوابل بمعرفة الأوربيين في نهاية القرن الثامن عشر . فقد كانت عدن على وشك الانهيار والاعمال وكانت الأهمية الكبرى لعدن من الناحية الاقتصادية ترجع الى أنها كميناء يتم فيه نقل البضائع من السفن الكبيرة التي تمخر عباب المحيط الهندي الى السفن المتوسطة التي تقطع رحلاتها عبر البحر الأحمر . وكان استخدام السفن البخارية منذ مطلع القرن التاسع عشر من العوامل الهامة في احياء أهمية ميناء عدن من جديد كمخزن ومحطة للفحم والوقود لتزويد السفن البخارية التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية (Marston, 1970,p385-386) . كما كان فتح قناة السويس أهم عامل من عوامل تنشيط ميناء عدن وربطه مباشرة بموانئ الدول الأوروبية بواسطة الطريق. القصير عبر البحرين الأحمر والمتوسط .

وجدير بالذكر أن البريطانيين لم يكونوا في أول الأمر معارضين لمشروع القناة ، بل انهم كانوا مرحبين بذلك وحاول الفرنسيون والبريطانيون دراسة المشروع دراسة قائمة على أسس علمية صحيحة ، وقام الفرنسيون بعرضه على محمد علي الذي أصر على ضرورة اشراف الحكومة المصرية على تنفيذه وتمويلها له ، كما أنه أصر أيضا على ضمان الدول الكبرى لحيدة القناة ، على اعتبار أن المشروع ذو صبغة دولية عامة على أن محمد علي قد غرض النظر عن تنفيذ هذا المشروع .. وان كان قد وجه عناية كبرى الى فتح الطريق البرية التي تمر عبر مصر من الاسكندرية الى القاهرة ومن القاهرة الى السويس . وكانت الحكومة البريطانية قد اقتنعت بأفضلية هذا الطريق على مشروع القناة من الناحية السياسية نظرا لأنها اعتقدت بأن تنفيذ مشروع القناة سيؤدي الى فتح بوسفور جديد ، واثارة مشاكل جديدة ، ربما تضطرها لاحتلال مصر ذاتها (صفوت، 1956، ص17).

وعلى أية حال فقد بذلت بريطانيا جهودها لمنع الفرنسيين من الحصول على امتياز من الى مصر بانشاء قناة السويس . وكلما كانت حماسة الفرنسيين. تزداد في تعضيد مشروعاتهم ، زادت حماسة البريطانيين في معارضته . حتى ان الحكومة البريطانية وضعت مشروعا قويا منافسا للمشروع الفرنسي ، وهو مشروع انشاء السكة الحديدية بين الاسكندرية والقاهرة والسويس . وقد استجاب والي مصر عباس الأول حاكم مصر واحد حكام الاسرة العلوية لتنفيذ هذا المشروع البريطاني وهو يعلم مدى ما تستطيعه القوة البحرية البريطانية في ذلك الحين ، كما انه لم ينس ان فرنسا تخاذلت عن أسرة محمد علي في أزمتها الشديدة في سنة 1840 م و لهذا رأى عباس أن يجامل بريطانيا ويؤجل المشروع الفرنسي دون أن يكثر بانذار فرنسا له ببذل جهودها لدى الباب العالي لعزله عن ولاية مصر حينذاك .

غير أن "ferdinand de Issep" رجل الأعمال الفرنسي الذي حمل على عاتقه تنفيذ مشروع قناة السويس استطاع ان ينتهز فرصة تولى سعيد باشا حكم مصر وهو والي مصر من الاسرة العلوية سارع

اليه مذكرا بصلاتهما الوثيقة القديمة ، ويجد من الوالي الجديد ترحيبا كبيرا ، وينجح في اقناعه بقيمة المشروع الفرنسي يفتح قناة السويس - وعلى الرغم من أن " دى لسبس " ، قدم مشروعه على أنه ذو صبغة تجارية محضة ، فان منطق التاريخ كان يأبى الا أن يدمغه بالصبغة السياسية ، فقد اقترح هذا المشروع " Richelieu " و " Clipper " ، لاستعمار أفريقيا ، بينما قصد به "بونابرت" ضرب انجلترا في تجارتها الشرقية . ولهذا فليس من المستغرب أن تشن بريطانيا معارضتها منذ البداية لهذا المشروع لاعتقادها بأنه يحررها من تفوقها البحري والتجاري ويضعها على قدم المساواة مع دول البحر المتوسط . بل ان السياسي النمساوي «Mtternich» قد أعلن بالفعل بأن القناة سوف تحول التجارة ، الشرقية إلى النمسا (Wilson, 1939, p17)، هذا فضلا عن أن ضعف جمهورية البندقية راجع أصلا الى تحول التجارة الشرقية عنها بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح على نحو ما سبق أن أشرت اليه من قبل .

وقد منح سعيد باشا امتياز مشروع قناة السويس " فردينان ديلسبس " ، في عامي 1854 ، 1875م . وقد نص عقد الامتياز الأول على أن تكون الملاحة في القناة حرة لجميع السفن بلا استثناء ولا تمييز ، وعلى أن تقوم الشركة بفرض رسوم على مرور السفن بالاتفاق مع الحكومة المصرية ، وعلى أن مدة عقد الامتياز 99 عاما من تاريخ فتح القناة . بينما كان امتياز عام 1856م، ثم الفرمان الذي أقر به السلطان مشروع القناة في عام 1866م ، من الاجراءات التي تمس القانون الداخلي (الشناوي، 1939، ص571). ولا شك أن امتياز القناة الذي منحه سعيد "ديلسبس" ، كانت شروطه مجحفة بحقوق مصر ومصالح المصريين . اذ نص الامتياز الممنوح "للشركة العالمية لقناة السويس" ، على تسخير عدد كبير من الفلاحين المصريين لخدمة الشركة وتنفيذ أغراضها. كما اعطاها فرمان الامتياز من امتيازات الملكية ومن حيازة مساحات شاسعة من الأراضي في منطقة القناة مالم يوجد له نظير (صفوت، 1956، ص17-18)، وعلى الرغم من التساهل المعيب في امتياز القناة، الا أن سعيد كان يرى أن القناة ستؤدي الى رخاء مصر ، وبالتالي إلى تحرر واليها من السيطرة العثمانية، كما كان يعتقد أيضا أن القناة ستغري الدول الى احترام الأوضاع القائمة بالبلاد، على اعتبار أن التنافس الدولي سيؤكد حيده القناة وبالتالي حيده مصر ، مما يكون من شأنه اشتراك الدول الكبرى في ضمان الحقوق الوراثية التي تتمتع بها أسرة محمد على . بل انه كان يعتقد أيضا ان تحقيق مشروع الفرنسيين لفتح القناة سيكسبه عطف فرنسا وتأييدها له (مصطفى، 1967، ص10) وبذلك كان سعيد يفكر في مصلحة الخاصة قبل كل شيء.

أما عن موقف بريطانيا من مشروع قناة السويس في الفترة الممتدة بين عامي 1854 و 1869م فيمكننا القول بأن الحكومة البريطانية كانت تنظر الى مشروع القناة على أنه مشروع فرنسي قبل كل شيء ، من شأنه أن يجعل للفرنسيين نفوذا كبيرا في مصر يمكنهم من التحكم في الطريق العالمية عبر البحر الأحمر لخدمة أغراضهم الامبراطورية الخاصة . واذا كانت بريطانيا قد ارتبطت بفرنسا في الخمسينات من القرن التاسع عشر في عهد الامبراطور نابليون الثالث ، بصلات ود وصداقة نمت فتحولت الى تحالف متين الأواصر في حرب القرم حين وقفت الدولتان جنبا الى جنب مع الدولة العثمانية

ضد أطماع الروس ، فان تلك الصلات الطيبة ووجود هذا التحالف بينهما لم يترتب عليه أن تنسى الدولتان أبدا تنافسهما القديم في ميدان الاستعمار (صفوت، 1956، ص19) كما لم تنس بريطانيا على وجه الخصوص الجهود الفرنسية لقطع الطريق عليها الى الهند عبر البحر الأحمر .

ولهذا فان بريطانيا قد عارضت مشروع قناة السويس حينذاك . بل انها كانت ترى أيضا أن فتح القناة سيؤدي من ناحية أخرى الى فصل مصر فصلا تاما عن الدولة العثمانية بحيث يكون بإمكانها اعلان استقلالها عن الدولة في الوقت الذي تريده . ونظرا لأن العديد من الاستحكامات القوية كانت قد انشئت حول مدينة الاسكندرية وعلى طول الساحل المجاور للدفاع عنها ضد أي هجوم من البحر ، فان الحكومة البريطانية استتجت أن من السهولة وضع قوات فرنسية فيها اذا عجزت القوات المصرية عن الدفاع عن القلاع . وكانت كل هذه التحصينات قد صممت في وزارة الحرب في باريس ، ونفذها مهندسون فرنسيون في مصر، بحيث كانت تكفي لايواء حامية تتكون من عشرين ألف جندي . وكان الهدف من هذه التحصينات هو الدفاع عن مصر ضد أي هجوم بريطاني تتعرض له من جهة البحر المتوسط ، خاصة وانه كان باستطاعة الفرنسيين أن يرسلوا جيشا من الجزائر وطولون إلى مصر قبل ان يتمكن الأسطول البريطاني من عرقلة هذه المحاولة، وكان من المعروف حينذاك أن القناطر الخيرية التي اقنع الفرنسيون محمد علي بإنشائها تحت ستار حماية الدلتا كانت في حقيقة الأمر منشأة عسكرية هدفها التصدي لاية قوة قد تأتي من ناحية البحر الاحمر للزحف على الاسكندرية وذلك بالتحكم في عملية إغراق الدلتا وتعطيل أي هجوم (مصطفى، 1967، ص 12) .

على أن كل ذلك كان يعنى أن من أهداف مشروع القناة اكمال نظم الدفاع في مصر بحيث يمكن ، اذا ما اقيمت استحكامات على القناة ووضعت فيها سفن حربية ، أن يوقف أي جيش قادم من سوريا . وقد أدى ذلك الى اقتناع بريطانيا بأن اكمال مشروع القناة سيكون مقدمة لوقوع مصر بأكملها تحت السيطرة الفرنسية. فاذا ما نشبت الحرب بين بريطانيا وفرنسا أمكن للفرنسيين في الحال ان يحتلوا مداخل القناة التي ستصبح مفتوحة أمامهم ومغلقة أمام البريطانيين . وحينذاك يمكن الحملة الفرنسية أن تسيطر على عدن التي كانت حاميتها البريطانية في أوقات السلم خاصة تضعف أمام مواجهة قوة أوربية كبيرة والتصدى لها ، هذا على الرغم من تمكن هذه الحامية من مقاومة هجمات القبائل العربية المجاورة . وكان ذلك يهدد يتحكم فرنسا في التجارة البريطانية شرقي رأس الرجاء الصالح واستيلائها على جزر "الموريش" التي تقع قبالة الساحل الجنوبي الشرقي لقارة افريقيا، ووضع البريطانيين هناك تحت رحمتها وتهديد المصالح البريطانية في الشرق بوجه عام (F.O,1556, pp1,9).

1- فالحكومة البريطانية اذن كانت تفهم جيدا مرامي السياسة الفرنسية ، وحرصها على التفوق في الشرق الأوسط ، بل وسعيها لتحويل البحر المتوسط الى بحيرة فرنسية . ولهذا فان بريطانيا أخذت تبذل جهودها لوقف ذلك النفوذ الفرنسي والعمل على تفوق النفوذ البريطاني ، وعلى

الرغم من أن بريطانيا لم تكن لها سواحل مطلة على ذلك البحر ، فان قوة أسطولها وتفوقها البحري ، وقواعدها الحصينة في جبل طارق ومالطة ، وصلات الصداقة والتحالف التي كانت تربطها مدة طويلة بالدولة العثمانية ، فقد جعل ذلك كله لبريطانيا مركزا قويا وممتازا في البحر المتوسط دون أدنى شك.(محمد, 2015 , ص8) .

وتجدر الإشارة الى أن الحكومتين البريطانية والفرنسية بعد أن اصطدمت مصالحهما في مشروع قناة السويس وجدتا من الضروري المحافظة على تحالفهما وعلاقاتهما الطيبة ، فاتفقتا فيما بينهما على أن تمتنعا عن التدخل الفعلي لا بتعزيد هذا المشروع ولا بالعمل على فشله . غير أن هذا الاتفاق لم يمنع الحكومة البريطانية من أن تتابع خطتها في بث العقبات والعراقيل أمام المشروع الفرنسي مما اضطر . دى لسبس ، ان يقوم بالدعاية لمشروعه في بريطانيا ذاتها ، وكان على رأس الحكومة البريطانية حينذاك " لورد بالمرستون Lord Palmerston " ، وهو سياسي بريطاني من اكبر دعاة الامبراطورية البريطانية الذين يحرصون على حماية مواصلاتها وطرق تجارتها ، وهو الذي وضع سياستها التقليدية في المشرقين الأدنى والأقصى . ولهذا فقد عارض مشروع القناة الذي اعتبره متعارضا مع المصالح الامبراطورية البريطانية كما أنه كان يرى ان بريطانيا يجب ان تتمسك بطريق الاطلنطي لأنها تشرف عليه بالفعل بما لها من قوة بحرية متفوقة.

غير أن هذا الموقف العدائي من قبل الحكومة البريطانية المشروع قناة السويس لم يثبط من همة " De lesseps " ، الذي حاول الاتصال بالزعماء البريطانيين الآخرين من امثال « Gladstone »، وهو من حزب المحافظين وعضو العموم ومن ثم تولى الرئاسة في بريطانيا ارب مرات كما حاول الاتصال بالرأى العام البريطاني لاقتناعه بقيمة المشروع من النواحي العملية والحضارية والانسانية . بل انه أرسل خطابات إلى أعضاء البرلمان البريطاني وإلى ادارة شركة الهند الشرقية وأصحاب السفن وأعضاء الغرف التجارية وكبار رجال الصناعة وأصحاب المصارف ، وحاول اقناعهم بفائدة المشروع من الناحية العملية والمالية . ولم تذهب كل مساعي "دى لسبس" ، دون جدوى ، اذا أظهرت شركة الهند الشرقية البريطانية عطفها على مشروعه ، كما أظهرت ذلك أيضا بعض شركات الخطوط الملاحية (مصطفى، 1967، ص 29-30)

على أن الرأى العام البريطاني حينذاك لم يكن مجمعا على معارضة مشروع قناة السويس ، اذ ان جانبا منه كان محبذا للناحية التجارية لهذا المشروع . ولقد شجع ذلك ، دى لسبس ، على أن يكون لجنة دولية ضم اليها عددا من كبار المهندسين البريطانيين أنفسهم لفحص المشروع ودراسته ووضع تقرير عن مدى امكانية تنفيذه . وقد وضعت هذه اللجنة تقريرا في شهر يناير سنة 1856 أكدت فيه امكانية نجاح المشروع . وعلى أساس هذا التقرير أجاب "De leseps" ، على اعتراضات "Palmerston" الذي كان سياسي بارز واصبح بعدها رئيسا لبريطانيا ، وفي شهر تموز سنة 1857 فاكد أن قيمة المشروع البريطانية لا تقدر من الناحية التجارية ، نظرا لأن طريق القناة سيكون أقصر الطرق الى الشرق مما يوفر

الوقت والمال والجهد . كما حاول أن يظهر أن آراء "Palmerston" ، قائمة على أساس أخطار وهمية على الهند والامبراطورية العثمانية ، وأنه لا خطر يمكن أن يتحقق من مشروع القناة طالما أن بريطانيا تسيطر على جبل طارق ومالطة وعدن وجزيرة بريم في وسط مضيق باب المندب . بل انه أوضح أن فتح القناة سيجعل مصر بمنأى عن أطماع الدول الأوروبية إذ سيجعل لها مركزاً محايداً . أما بالنسبة للدولة العثمانية، فقد أوضح "دي لسبس" أن مركزها مضمون بالمعاهدات والمواثيق الدولية وفي ذلك تأييد لسياسة بريطانيا التقليدية في المحافظة على سلامة الدولة العثمانية .

وعلى أية حال فقد نال "دي لسبس" بناء على تقرير اللجنة الدولية من سعيد باشا امتيازاً جديداً خاصاً بالقناة روعي فيه مقابلة بعض مخاوف بريطانيا . إذ نص فيه على حياد القناة ، وإن معظم من سيقومون بالتنفيذ مصريون وليسوا فرنسيين ، كما نص فيه أيضاً على ضرورة موافقة الباب العالي . ولا شك أن تكوين هذه اللجنة الدولية وما توصلت الى تحقيقه قد ضم الي صف ، دي لسبس ، جانبا كبيراً من الرأي العام البريطاني والأوروبي ساعده كثيراً على تحقيق مشروع القناة (مصطفى، 1967، ص32).

ولقد كان وقع الامتيازات التي منحها سعيد للشركة العالمية لقناة السويس ، لدى السلطات البريطانية حينذاك لا يقل عن وقع حملة بونايرت على مصر (Sabry, 1933, p80)، ولهذا طلبت الحكومة البريطانية من سفيرها في الأستانة وهو اللورد Statford D Red Cliff دي رد كليف ، بأن يبذل قصارى جهده للقضاء على مشروع قناة السويس في مهده . وأخذت الحكومة البريطانية تضرب على الوتر الحساس حين اشارت على سفيرها بأن يوضح للحكومة العثمانية خطورة انشاء ذلك الطريق المائي الذي قد يؤثر على نظام الدفاع عن مصر بحيث يتوقف اتصالها بالدولة العثمانية على حسن نيات الوالي الذي قد يفيد من التسهيلات المادية التي يوفرها له حفر القناة فيخلع ولاءه للباب العالي ويعلن استقلاله مدفوعاً الى ذلك بأطماعه الشخصية أو بتحريض من قبل أية قوى أخرى (Seifeddean, England's opposition to the suez Canal project, p51)، بل ان بريطانيا هددت الباب العالي بأنه في حالة موافقته على مشروع القناة ، بعد أن وضح هدفه المباشر وهو فصل مصر عن تركيا ، فإنه لا يجب أن يتوقع من الدول الأوروبية العظمى أن تحافظ على مبدأ سلامة أراضي الامبراطورية العثمانية باعتباره مبدأ عاماً، لأن السلطان في مثل هذه الحالة يكون أحد الأطراف التي أبطلت مفعول هذا المبدأ (Alison, 1858, p78) .

على أن "اللورد ستراتفورد دي رد كليف"، استغل موقف بلاده من الأزمة الشرقية، فضلاً عن نفوذه الشخصي في دوائر الباب العالي لكي يوجه نظر الساسة العثمانيين الى أن سعيداً قد أرفق بعقد الامتياز الأول خطاباً قرر فيه ان عقد الامتياز ذاته يجب أن ينال موافقة الباب العالي وأنه لا يمكن البدء في العمل الا بعد الحصول على هذه الموافقة من السلطان (فوزي، 1940، ص 32)، وطالما كان السلطان افتتاح القناة وبدء العمل فيها ، فان أي اجراء مضاد يعتبر لاغياً قانوناً . وعلى هذه الثغرة

انصب الضغط البريطاني في الآستانة والقاهرة على يد سفيرها "دى رد كليف" ومن بعده " Sir Henry Bulwer".

ولقد نجح "دى رد كليف" في نصحه للباب العالي مما عقد الأمور كثيرا "لدى لسبس". ولم يقف الأمر عند هذا الحد، بل أرسل الباب العالي نتيجة للمساعي البريطانية خطابا شديد اللهجة الى سعيد باشا في مصر يحذره فيه من عواقب عمله الجرىء . وعلى الرغم من ذلك فقد قدر للمشروع الفرنسي البقاء نتيجة للجهود الفرنسية ولدور "دى لسبس" نفسه في التأثير على والى مصر ، هذا فضلا عن تدخل الدولة النمساوية في صالح دى لسبس ومساندتها لمشروع القناة (صفوت، 1956، ص 28).

وعندما تولى اسماعيل عرش مصر فقد رأت بريطانيا أن الفرصة قد سنحت للقضاء على مشروع قناة السويس . اذ اعتقد ساستها أن الوالى الجديد اشد ميلا الى وجهة النظر البريطانية من سلفه . وكان "السير هنرى بولور" شديد التحمس لهذا الاعتقاد ، وكان قد قام بزيارة لمصر (صفوت، 1956، ص 29) في أواخر سنة 1862م المراقبة تطور العمل عن كثب، وقابل اسماعيل الوالى الجديد حينذاك ، ولمس فيه باعتباره أحد كبار الملاك المحتاجين الى الأيدي العاملة ، معارضة خافتة للمشروع ومخاوف لا حد لها . غير أن اسماعيل بعد أن تولى زمام الحكم فانه قد آثر الانتظار حتى لا يغضب فرنسا أو بريطانيا أو الباب العالي في ذلك الوقت.

وتجدر الإشارة الى موقف الباب العالي من مشروع قناة السويس . فقد حدد موقفه من المشروع لأول مرة عندما قام باصدار مذكرتين احدهما لوالى مصر في اليوم الثاني من ابريل سنة 1863م . والثانية الى سفيرو تركيا في لندن وباريس في 16 نيسان من نفس السنة ، وجاء فيها انه رغم عدم رغبته في القضاء على المشروع الا انه لا يوافق عليه الا اذا ضمنت حيدته . كما أصر الباب العالي على وجوب الغاء السخرة ذات النتائج الخطيرة على الزراعة المصرية والمناقضة لقوانين الامبراطورية التي لا يقرها الوالى الجديد . بل انه أصر أيضا على وجوب الغاء استعمار الأجانب للأراضي الواقعة على جانبي ترعة المياه العذبة في السويس - ذلك الاستعمار الذى يضع على الحدود المصرية سكانا لا يخضعون لتشريع أجنبي . وبعد القضاء على هذين الامتيازين اللذين لا يعترف بهما الباب العالي للشركة أن تتنحى عن العمل ، ويتفق الوالى مع الباب العالي على تعويضها عما تكبدته من نفقات حتى ذلك الوقت ، ثم يتعهدان سويا بتنفيذ المشروع بطرق مباشرة أو غير مباشرة (Sammareu, tonne 3,p.253). وقد أعطيت الشركة مهلة قدرها ستة شهور لكى تقبل هذه الشروط الى تتنازل عن العمل للحكومة المصرية ، وذلك بعد أن حدد الباب العالي موقفه من المشروع على النحو المشار اليه.

على أن بريطانيا قد فوجئت باتفاقي 18، 20 اذار سنة 1863م بين اسماعيل وشركة القناة (الشناوي، 1969، ص 588) لهذا هذا قام "السير هنرى بولور" بتوجيه اللوم "للمستر كنكهون Mr. Conquhoun" القنصل البريطاني العام في مصر لعدم الحيلولة دون عقد الاتفاقين المذكورين . ونصح

بولور ، وزارة الخارجية البريطانية حينذاك بتوجيه خطاب شديد اللهجة الى الوالي . ولهذا أرسل اللورد رسل ، الى اسماعيل يخبره أنه قد تحدى السلطان بعدم انتظار قراره الذي كان قد طلبه في مذكرة الثاني من نيسان سنة 1863م التي أرسلها الباب العالي اليه ، وسمح لنفسه بالوقوع في أحابيل رجال شركة القناة (Hoskins,1928, pp. 360-361) ولهذا كلف "كنكهون" باقناع الوالي بطاعة أوامر السلطان أي بتنفيذ مضمون المذكرة ، كما وجه نظره الى أن الوالي لا يعدو أن يكون حاكما اداريا يباشر سلطته باسم سيده ، وانه لا يتمتع بأى حق في منح "دى لسبس" حقوقا تخص الباب العالي العالي (Douin, 1941. P.55).

على أن الضغط الشديد الذي واجهه اسماعيل من جانب القنصل العام البريطاني في مصر ، وتهديد الساسة البريطانيين بعزله اذا لم ينقض اتفاقه مع شركة قناة السويس فقد اضطره ذلك الى العمل على ارضاء السلطان دون أن يغضب فرنسا . وكان انشغال السلطان ينحصر في مسألتين أولاهما الأراضي الممنوحة للشركة ، وثانيتهما تسخير العمال المصريين في برزخ السويس ، ومن الواضح ان القضاء على هذين الامتيازين يعتبر تحقيقا للأمني البريطاني ومجافاة للمصالح الفرنسية . ولهذا فقد أكد اسماعيل - الذي كان يخشى اغصاب شركة القناة والحكومة الفرنسية - للقنصل البريطاني في 27 ايار سنة 1863 انه لا يمكنه اجراء أي تعديل في الأوضاع القائمة دون أن يعرض نفسه لدرجة كبيرة من الضغط ليس باستطاعته تحملها تحمله . (Hahberry, 1931., p.202)

غير أن بريطانيا كانت لا تزال تصر على تطبيق ما تضمنته مذكرتا الباب العالي الصادرتين في شهر نيسان سنة 1863 بحذافيرهما. اذ صرح "بالمستون" في مجلس العموم في 15 ايار من نفس السنة بأن السلطان والوالي سيجدان من انجلترا كل مساعدة مما جعل الباب العالي يصر على ضرورة تنفيذ مذكرة ابريل . وأكد فؤاد باشا الصدر الأعظم استعداد الحكومة العثمانية لادارة منطقة القناة واقامة تحصينات بها تحرسها قوات تركية خوفا من وقوع المنطقة في يد شركة أجنبية . ولكن اسماعيل فوت على الباب العالي هذه الخطوة بأن عين في أواسط ابريل حاكما مصريا للبرزخ تحت تصرفه ضبطينا وطنية . على اعتبار ان الحكم التركي للبرزخ يحرم مصر من مورد عام ، اذ معناه أن تفقد ضريبة المرور المفروضة على التجارة وبخاصة بعد انجاز مشروع القناة على أن اسماعيل أوفد نوبارباشا الذي كان اول رئيس وزراء لمصرالى الآستانة في شهر حزيران سنة 1863 لكي يرضى كلا من انجلترا وفرنسا من جهة ، والباب العالي من جهة أخرى دون أن يتنازل عن حقوق مصر . وقد عول نوبار على الاعتماد على انجلترا للقضاء على امتيازات شركة القناة ، وعلى فرنسا للتغلب على محاولة كل من انجلترا والباب العالي فرض السيادة العثمانية على مصر . أما الباب العالي فكان يمكن اكتسابه بالطرق المألوفة . وقد انتهت مهمة نوبار بأن صدرت من الباب العالي في أوائل شهر اب سنة 1863 مذكرة نصت على موافقته على مشروع القناة من حيث هي ممر بحرى وتجارى ، ولكن بشرط أن يتفق الوالي مع الشركة على استرجاع الأراضي وترعة المياه العذبة وأن يلغى السخرة ويوجد الضمانات الكافية

لاقتصار القناة على التجارة وحدها ، ثم يعطى اسماعيل مهلة قدرها ستة أشهر لكي يجرى مع الشركة اتفاقاً معقولاً ، على أن تصبح مذكرة ابريل نافذة المفعول اذا ما انتهت هذه المهلة دون أن يعقد اتفاق بين الطرفين وبذلك تكون مسألة القناة قد عادت من الناحية الدبلوماسية الى المجال التجاري البحث ، مما أضعف من دواعي المعارضة البريطانية ، وتركز النشاط الدبلوماسي في القاهرة بدلاً من الأستانة فيما يتعلق بمشكلة القناة ولم يكد اسماعيل يعلم بفحوى مذكرة الباب العالي الخاصة بالموافقة على مشروع قناة السويس والصادرة في أوائل اب سنة 1863 حتى بعث الى "دى لسبس" يخبره بمضمونها ويطلب منه أن يتعاون معه في جو ودي بعيداً عن الصعاب والعوائق، (مصطفى، 1967، ص 40-41) كما أوفد اسماعيل نوبار باشا الى باريس لكي يبلغ شروط الباب العالي الى مجلس ادارة شركة القناة ، وليواصل السعى لحل مسألتى الأراضي والسخرة . وقام نوبار بشن حملة صحفية على الشركة في باريس ، غير أن مجلس ادارتها الذى تسانده الحكومة الفرنسية رفض شروط اسماعيل الواردة في مذكرة الباب العالي الصادرة في أوائل شهر اب سنة 1863 ، ولجأ المجلس الى امبراطور فرنسا ودعاه الى التدخل لحكم في هذا النزاع . وقد أبدى اسماعيل ترحيبه بهذه الخطوة ليظهر للرأى العام الأوربى أنه لا يعادي مشروع القناة وفي 21 نيسان سنة 1864 توصل نوبار الى عقد اتفاق مع دى لسبس الذى وافق فيه على الغاء السخرة وإعادة الأراضي المتنازع عليها الى الحكومة المصرية . وقد تشكلت لجنة امبراطورية في باريس لوضع قواعد التحكيم وهي التي وافقت من حيث المبدأ على انقاص مساحة الأراضي الممنوحة لشركة القناة والغاء السخرة في نظير ما سوف تدفعه الحكومة المصرية كتعويض مالي . غير أن ذلك لم يرض "السير عنرى بولور" ، سفير بريطانيا الذي احتج على أن يسلم الامبراطور جزءاً من أراضي السلطنة حتى ولو كان ذلك برضى الوالي واستجابة لطلبه . كما أعلن أن السخرة نظام لا يقره الباب العالي لمناقضته لقوانين الامبراطورية العثمانية (الشناوي، 1942، ص75)، وأدى ضغط بولور ، على الباب العالي إلى صدور التعليمات الى جميل باشا سفير تركيا في باريس لكي يعارض نصوص التحكيم .. وعلى الرغم من ذلك فقد صدر حكم « نابليون الثالث ، في 6 تموز سنة 1864 وأقر الغاء السخرة مع تعويض الشركة بمبلغ 38 مليون فرنك ومع تنازلها عن الجزء الذي حفرته من التربة العذبة ، على أن يكون من حقها أن تأخذ منها مقداراً معيناً في كل يوم حتى يتم حفر القناة البحرية ، وأن تعفى سفنها من الرسوم (الشناوي، 1942، ص597) .

وعلى الرغم من أن بريطانيا واجهت تحكيم "نابليون الثالث" في موضوع قناة السويس بعاصفة من الحملات العدائية لم يكن مثارها الكميات الكبيرة من الأموال التي كان على مصر ان تدفعها ، بل مساحة الأراضي المسموح بها للشركة ، غير أن الحكومة البريطانية لم تستطع أن تعارض رسمياً في تحكيم امبراطور الفرنسيين ولا في الحكم الذي أصدره . حقيقة أن "بولور" نبه دوائر الباب العالي الى ان الأراضي التي سمح بها حكم الأمبرطور للشركة من شأنها أن توفر لها السيطرة على كل النقاط الهامة بما فيها بورسعيد والسويس وغيرها ، وحذرهما من أن مخازن اللاسلكي وغيرها ليست سوى حصون مقنعة

وحقيقة أن "بولور" اتفق مع الوزراء الأتراك على مخابرة الحكومة الفرنسية في أمر تعديل حكم الامبراطور . غير أن مركز شركة القناة ازداد قوة ، وزادت الثقة بها وتمكنت من أن تدير في تنفيذ مشروعها حتى استطاعت اخيرا انجازه بل انه بعد الاتفاق الذي تم بين اسماعيل وشركة القناة لم يجد الباب العالي - وخاصة بعد أن أصلح اسماعيل علاقته به - بدا من الموافقة على الامتياز الممنوح للشركة ، مما جعل مركزها قانونيا . ولم تعد بريطانيا بقادرة على مهاجمة المشروع من هذه الناحية ، مما أدى إلى تقوية مركز الشركة ، كما وضع حدا نهائيا لمحاولة الحكومة البريطانية وضع العراقيل أمام تنفيذ المشروع . بل انه بعد فتح القناة في 17 تشرين الثاني سنة 1869 ، قدم وزير الخارجية البريطانية و اللورد كلارندن ، تهانيه لدى لسبس ، ، كما هنا الشعب الفرنسي والحكومة الفرنسية ، وفضلا عن ذلك فقد منحت الحكومة البريطانية لدى السيس ، النياشين ، واستقبل استقبالاً حافلاً في لندن بعد أن أتم انجاز مشروعه بنجاح وبافتتاح قناة السويس فقد تم وصل البحر الأحمر بالبحر المتوسط . وأصبحت القناة من أهم الممرات البحرية في العالم . وعلى الرغم من أن القناة قد فصلت بين قارتي آسيا وأفريقيا ، غير أنها ربطت بين الشرق والغرب وأحكمت الصلة بينهما. وأصبح طريق البحر الأحمر بعد فتح القناة أقصر وأقرب طريق بين الدول الأوروبية ومستعمراتها الشرقية. وكانت بريطانيا على رأس هذه الدول نظراً لأنها كانت تملك أقوى أسطول بحري حينذاك . ولقد قدرت بريطانيا الأهمية البالغة لقناة السويس منذ افتتاحها بالنسبة لها ولإمبراطوريتها وتجاريتها وحياتها كأكبر دولة بحرية استعمارية في ذلك الوقت. ولا شك أن طريق القناة كانت تحت رحمة القوة البحرية المتفوقة لبريطانيا ، وخاصة بعد الكارثة السياسية والحربية الكبرى التي حلت بفرنسا في الحرب الفرنسية الألمانية في سنة 1870م . كما قدرت بريطانيا أهمية القناة في وقتي السلم والحرب على السواء ، إذ أصبحت القناة الطريق الرئيسية لمرور السفن والقوات والمعدات الحربية البريطانية إلى الشرقين الأوسط والأقصى وإلى شرقى أفريقيا وأستراليا ونيوزيلندا . وأصبحت قناة السويس وطريق البحر الأحمر الطريق الرئيسية لمد النفوذ البريطاني في شرقي العالم في عصر من عصور التوسع الأوربي الاستعماري ، الأمر الذي جعل الحكومات البريطانية رغم تعدد ألوانها الحزبية واختلاف برامجها السياسية تهتم طوال بقية القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين بحرية المرور في قناة السويس للسفن التجارية والحربية في وقتي السلم والحرب على السواء (صفوت، 1956، ص 46-49) .

ولا شك ان اهتمام بريطانيا بالقناة سيؤدي الى زيادة اهتمامها بمصر التي تخترق القناة أجزاءها الشرقية .. وقد ربطت السياسة البريطانية لمدة طويلة مصير مصر ومستقبلها بمصير القناة ، وطالب البعض بأن من الواجب على الحكومة البريطانية شراء شركة القناة والاشراف اشرافا تاما على ادارتها . كما أشيع أيضا في سنة 1874 أن الخديوي والباب العالي كانا يفكران جديا في بيع القناة لبريطانيا ، على أساس أن بريطانيا أكثر الدول اهتماما بها منذ فتحها ، وأن الجنرال ستانتون ، قنصل بريطانيا العام في مصر قد خاطب حكومته في هذا الشأن ، وأيده في ذلك بعض أعضاء وزارة الأحرار البريطانية .

غير ان و جلاد ستون ، رئيس الوزارة البريطانية ومعه "لورد جرانفيل" وزير الخارجية عارضاه في ذلك . كما رفضا فكرة قيام الدول البحرية الأوروبية بشراء شركة القناة عندما واجهتها في سنيها الأولى بعض الصعوبات المادية والخسائر الباهظة . على أن "اللورد داربي" ، وزير الخارجية البريطانية في عهد وزارة المحافظين في سنة ١٨٧٤ كان يرى أن من مصلحة بريطانيا أن تدير القناة شركة دولية لا فرنسية الصبغة ، وكرر رأيه هذا في سنة 1875 ، غير أن هذه الأفكار لم تخرج الى حيز التنفيذ وظلت شركة القناة على حالها لقد علم "بنجامين ديزرايلي Disraeli" ، زعيم المحافظين في بريطانيا ورئيس الحكومة البريطانية بوجود مفاوضات بين الحكومة المصرية وشركة فرنسية لرهن أسهم الخديو اسماعيل في قناة السويس في سنة 1875 . وأكد هذه المفاوضات فريدريك جرينوود، وهو أحد رجال الصحافة البريطانية البارزين لوزير الخارجية البريطانية "اللورد داربي" وبين له ان من مصلحة بريطانيا شراء هذه الأسهم . غير أن « داربي » لم يرحب بهذه الفكرة عندما عرضت على الحكومة البريطانية بعد أن رفض الخديو اسماعيل الشروط القاسية التي وضعتها الشركة الفرنسية التي تفاوض اسماعيل معها لبيع أسهمه . وكان على اسماعيل أن يوفر مبلغ أربعة ملايين من الجنيهات ليواجه ما أصاب ميزانية مصر من عجز عن سداد اقساط الديون المتركمة أو فوائدها الفادحة والتي كانت نتيجة لاسرافه المعروف قد أدرك "ديزرايلي" أهمية الصفقة لبريطانيا من الناحيتين السياسية والامبراطورية ، فسارع بتوضيح ذلك للملكة فيكتوريا ، في اليوم الثامن عشر من تشرين الثاني سنة 1875م (صفوت، 1956، ص 51)

كما حرص "ديزرايلي" رئيس الوزارة البريطانية حينذاك على اقناع زملائه في الوزارة بأهمية الصفقة لبريطانيا ، حتى نال موافقتهم جميعا على مبدأ شراء الحكومة البريطانية لأسهم الخديو اسماعيل في قناة السويس ، على الرغم من تمسك عدد منهم بمعارضة الفكرة حتى آخر لحظة، ولكنهم استصوبوا رأيه في نهاية الأمر . فقد أعلن "داربي" وزير الخارجية البريطانية "لجافارد" ممثل فرنسا في لندن ، بأن الحكومة البريطانية كانت ترى في ملكية الخديو الجانب كبير من أسهم شركة القناة وسيلة للاطمئنان بأن القناة ليست ملكا للفرنسيين وحدهم ، ولهذا فليس أمام بريطانيا الا أن تعارض معارضة شديدة في وقوع هذه الأسهم في يد شركة فرنسية . كما أكد داربي ان هذا الموقف من قبل وقوع بريطانيا ضروريا تمليه عليها أبسط وسائل الدفاع عن مصالحها ، وذلك نظرا لأن القناة هي سبيل المواصلات البريطانية الى الهند ، خاصة وأن لبريطانيا أربعة أخماس التجارة التي تمر بها ، كما انه أكد أن مصلحة بريطانيا في حماية قناة السويس وإدارتها أكبر بكثير من مصلحة اية دولة أخرى تمر سفنها عبر القناة (الشناوي، 1942، ص599)

ولهذا أرسلت حكومة لندن تعليماتها الى "ستانتون" معتمدها البريطاني في مصر ليؤكد للخديو اسماعيل ان الحكومة البريطانية لن تسمح برهن هذه الأسهم لدى شركة فرنسية ، وأن الأمر يقتضى وقف المفاوضات بين الخديو والشركة الفرنسية حتى تبدى الحكومة رأيها في ذلك . ولم تعمل الحكومة الفرنسية في ذلك الوقت على عرقلة هذه الخطوات دفاعا من الشركة الفرنسية وذلك نظرا لشدة حرصها على صداقة بريطانيا التي وقفت الى جانبها في أزمة ربيع سنة 1875 ، وأنقذتها من الخطر الألماني الذي كان يتهدها ويكاد يطيح بمركزها في أوروبا (إبراهيم ،

داهومي في ظل الاستعمار الفرنسي (1894-1960، 2024، ص231). . هذا فضلا عن مركز فرنسا المززع في الداخل نظرا الانقسام الملكييين على أنفسهم وتهديد الحزب الجمهورى لحكم المحافظين فيها . ومعنى ذلك أن فرنسا لم تكن قادرة على منع البريطانيين من شراء نصيب الخديو اسماعيل في أسهم قناة السويس قد عرض "ديزرايلي" أربعة ملايين من الجنيهات ثمنا لشراء نصيب الخديو اسماعيل في أسهم قناة السويس . كما قام بعرض هذا الموضوع على مجلس الوزراء البريطاني الذي وافق على الثمن في 24 تشرين الثاني سنة 1875 وفي اليوم التالي مباشرة أمضى العقد في القاهرة، وأودعت الأسهم في دار القنصلية البريطانية ، وبذلك تم للبريطانيين الاستيلاء على أسهم الخديو اسماعيل خلال فترة لم تتجاوز عشرة أيام ، مما يظهر مدى السرعة التي تحركت بها السياسة البريطانية لنيل هذا الكسب السياسي والاقتصادي الخطير . اذ ان وديزرايلي ، أخذ المسئولية على عاتقه واتصل بأصدقائه من آل روتشيلد ، المالين المعروفين في بريطانيا الاقراض الحكومة البريطانية أربعة ملايين من الجنيهات بفائدة مخفضة لانتهاء صفقة أسهم القناة ، وذلك نظرا لأن البرلمان البريطاني الذي يملك الموافقة على صرف المبلغ لم يكن منعقدا حينذاك كما لم يكن في الامكان عقده على وجه السرعة التي كانت تستلزمها المحافظة على الصفقة . وبشراء بريطانيا لأسهم الخديو اسماعيل في شركة القناة أصبحت الحكومة البريطانية تملك خمس الأسهم ، وبذلك صارت أكبر مساهمة في شركة القناة ، وترتب على ذلك أن قبلت الشركة ثلاثة أعضاء بريطانيين في مجلس ادارتها ادارتها (مصطفى، 1967، ص 15)

وكان لهذه الصفقة دوى كبير في كل أرجاء أوربا ، اذ انها أصبحت دليلا على أن بريطانيا تركت نهائيا السياسة السلبية التي اتبعها "جلاد ستون" في وزارته الأولى ، وانها أصبحت الآن و تتبع سياسة خارجية نشيطة ، وبدأ ديزرايلي ، سياسة التسلط الاستعماري التي ستبلغ أوجها في الربع الأخير من القرن التاسع عشر باحتلال البريطانيين لمصر وتصميمهم على البقاء فيها وتقسيم افريقية والاشراف على مناطق كبيرة في آسيا .

وتجدر الإشارة الى أن الحكومة الفرنسية اهتزت اهتزازا عنيفا نتيجة لاتمام هذه الصفقة، واحتجت فعلا لدى صديقتها روسيا وطلبت منها التوسط حتى لا يتزعزع مركز الفرنسيين في مصر . غير أن حكومة القيصر الروسي رفضت ذلك التوسط بحجة أنه ليس للدولة الروسية مصالح حيوية في مصر حينذاك تدعوها لاثارة غضب الحكومة البريطانية (صفوت، الاحتلال الانجليزي لمصر وموقف الدول الكبرى إزاءه، 1952، ص36)

وعلى الرغم من عظم أهمية قناة السويس في المواصلات البريطانية الامبراطورية الى الشرق ، فان رئيس الحكومة البريطانية "ديزرايلي" كان يرى حتى سنة 1880 أن الآستانة هي التي تشرف على الطريق الى الهند وليست مصر أو قناة السويس ، مما جعله يفضل دائما الاستيلاء على آسيا الصغرى ذاتها . بل انه كان يرى أن احتلال بريطانيا لمصر وقناة السويس حينذاك لن يفيد كثيرا ، بل قد يفسد علاقاتها مع فرنسا.(جار الله ، حصار نابليون لعكا دراسة تاريخية، 2015 ، ص131) ولهذا لم تلتفت الحكومة البريطانية إلى

آراء المستشار الألماني - بسمرك ، الذى كان يرى أن تستولى بريطانيا على مصر وتشرف على قناة السويس كنصيبها من ممتلكات الدولة العثمانية التي أخذت في الضعف والتدهور ، وكان يرى أن في ذلك تعويضا كبيرا لبريطانيا اذا سيطرت الدولة الروسية على شرقى البلقان وعلى مداخل البحر الأسود . بل ان الوزراء البريطانيين لم يرحبوا في سنة 1877 باقتراح نوبار باشا الذي عرض عليهم فكرة بسط الحماية البريطانية على مصر في ذلك الحين(صفوت، انجلترا وقناة السويس، 1956، ص 64-95)

غير أن تعقد المسألة الشرقية فى سنة 1877 وقيام الحرب بين روسيا والدولة العثمانية، جعل الحكومة البريطانية تؤكد أنها لن تقبل أبدا امتداد الحرب الى مصر والقناة ، وتعتبر الاعتداء عليها عملا عدوانيا موجها ضد بريطانيا . ذاتها على نحو ما صرح به وزير الخارجية البريطانية للسفير الروسي في لندن حينذاك . وقد أكدت الحكومة الروسية أنها لن تمس مصر أو قناة السويس وأنها لن تستفيد من معاكسة بريطانيا فى ممتلكاتها في الهند أو في مواصلاتها . ولم تكن روسيا تريد حينذاك افساد علاقاتها مع بريطانيا في الوقت الذي تعاني فيه الجيوش الروسية من حربها الضارية ضد الأتراك الى أن الاتجاه في بريطانيا بعد تولى "سولسبرى Salisbury" وزارة الخارجية البريطانية خلفا لداربي ، قد تحول الى السير في الطريق التي رسمها « بسمرك ، من ناحية التخلي عن تأييد الدولة العثمانية والمحافظة عليها . وكان ، سولسبرى ، يرى أن السياسة العملية هي الاشراف الفعلى على طرق المواصلات البحرية الى الهند باحتلال مصر وقناة السويس وكريت والعمل على القضاء على الدولة العثمانية . على أن أعضاء الوزارة البريطانية جميعهم لم يكونوا يرون أن الوقت مناسب لذلك ، نظرا لخشيتهم من عداوة فرنسا . اذ كانت سياسة فرنسا الخارجية حينذاك أى في سنة 1877 تقوم على. منع بريطانيا من الاستئثار بنفوذ متفوق في وادى النيل أو في قناة السويس . وقد وافقت بريطانيا على اقتراح فرنسا بألا تدخل مسألة مصر في مناقشات مؤتمر برلين في سنة 1877 ورأت استبقاء لصدقة فرنسا (الربيعي، 2024، ص 391)ألا تحتل مصر غير أن د سولسبرى ، قد استعاض عن ذلك باحتلال قبرص التي تشرف على آسيا الصغرى من ناحية ، وعلى مدخل قناة السويس من ناحية أخرى (Marstion, T.E. Op. Cit., p393).

وعندما تعقدت المسألة المصرية في أواخر عهد الخديو اسماعيل نتيجة لتحرج المسألة المالية من ناحية ، ولتدخل الدول الكبرى في شئون مصر من ناحية أخرى ، فضلا عن نمو الشعور القومى المصرى من ناحية ثالثة ، وهي أمور اثارت مخاوف بريطانيا ، فقد طلبتا من الباب العالى عزل الخديو اسماعيل ، وتم لهما ما أرادت في سنة 1879 وتولى الحكم من بعده الخديو توفيق . غير أن مهمته كانت بالغة الصعوبة أمام سيطرة بريطانيا وفرنسا وتدخلهما في شئون دولته، وأمام رأى العام المصرى الذى ساءه تدخل الأجانب في كل مرافق الحياة المصرية مما هدد مستقبل البلاد وأمنها . ثم تفجرت الثورة العربية ، وخشيت بريطانيا وفرنسا على مصالحهما في مصر وأرسلت سفنهما الحربية الى مياه الاسكندرية . واقترحت فرنسا عقد مؤتمر من الدول الكبرى في الآستانة في سنة 1882 لايجاد حل حاسم للمسألة المصرية والقضاء على الثورة العربية . وكانت فرنسا لا ترغب فى انفراد بريطانيا حينذاك بالتدخل في مصر والسيطرة عليها وعلى قناة السويس وتهديد

المصالح الفرنسية في منطقة البحر الأحمر على نحو ما حدث بالفعل في السمنة المذكورة ، وفشل المؤتمر في تحقيق اهدافه.

الخاتمة:

وهكذا أصبحت بريطانيا تسيطر على قناة السويس بل وعلى مصر نفسها التي تشرف على المدخل الشمالي للبحر الأحمر من جهة ، فضلا عن سيطرتها على ميناء عدن الهام الذي يتحكم في المدخل الجنوبي لهذا البحر من جهة أخرى ، وبذلك كاد هذا البحر أن يصبح أشبه ما يكون ببحيرة بريطانية في ذلك الحين بعد ان حطمت وانتهت امال الفرنسيين الذين كان لهم الدور الكبير في اكتشاف هذا المشروع التجاري المهم على مستوى العالم واصبحت بريطانيا سيدة البحار في العالم .

References List:

First: Documents:

- Records of the British Foreign Office (F.O.).

Second: Arabic Sources:

2. Ahmed Abdel Rahim Mustafa, *Relations of Egypt with Turkey during the Era of Khedive Ismail (1863–1879)*, Dar Al-Maaref, Cairo, 1967.
3. *The Suez Canal Issue 1854–1958*, Institute of Arab Research and Studies, Cairo, 1967.
4. Angelo S. Marco, *The Truth about the Suez Canal Issue*, translated by Taha Fawzi, Cairo, 1940.
5. Seton Williams, M.F., *Britain and the Arab Countries: An Overview of Anglo-Arab Relations (1920–1948)*, translated by Ahmed Abdel Rahim Mustafa, Cairo, 1974.
6. Abdel Aziz Mohamed El-Shennawy, *Corvée Labor in the Construction of the Suez Canal during the Reign of Said Pasha*, Dar Al-Maaref, Cairo, 1959.
7. Abdel Aziz Mohamed El-Shennawy and Galal Yehia, *Documents and Texts of Modern and Contemporary History*, Dar Al-Maaref, Cairo, 1979.
8. Mohamed Mostafa Safwat, *England and the Suez Canal 1854–1956*, The Grand Commercial Library, Cairo, 1956.
9. Talib Abdul Ghani Jarallah, *Napoleon's Siege of Acre: A Historical Study*, *Journal of Kirkuk University for Humanities*, Vol. 10, Issue 1, 2015, p. 131.
10. Saleh Khudr Mohammed, *The Role of British Resident Diplomats and Military and Commercial Attachés in Monitoring Smuggling Activities in the Arabian Gulf 1880–1914*, *Journal of Kirkuk University for Humanities*, Vol. 10, Issue 1, 2015, p. 8.
11. Anwar Saeed Ibrahim, *Dahomey under French Colonial Rule (1894–1960)*, *Tikrit University Journal for Humanities*, 2024, Vol. 31, Issue (7), p. 231.

12. Soudad Abdul Hussein Sabti Al-Rubaie, *The Political Conditions in the Province of Tripoli during the Second Ottoman Era (1835–1911)*, *Tikrit University Journal for Humanities*, 2024, Vol. 31, Issue 3, p. 391.

Third: Foreign Sources:

(To be completed if there are specific foreign references provided.)

- 1- Douin, G., *Histoire du khedive Ismail*, le Caire, 1991.
- 2- Hallberry, Ch., *the suiz Canal*, New York, 1931.
- 3- Hoskins, H. I., *British Routes to India*, London, 1928.
- 4- Mariston, T.E., *Britainis Imperial Rde in the Red sea Area 1800-1878*, the shoe string press, Inc., Hamden Connectin cut, U.S.A, 1970.
- 5- Sabry M., *L'Empire Egyption sous ismail (1863-1879)*, paris, 1933.
- 6- Sgmmarco. A., *Histoive de l'Egypte Moderne (1801-1882)*, Tonne 3.
- 7- Seifeddean I.N, *England's opposition the suiez Canal project*, Cairo.
- 8- Wilson, A., *the suiez Canal*, London, 1939.