

الفصل الأول

بريطانيا وتطوير الموانئ المصرية

كان لبريطانيا دور ملحوظ في تطوير الموانئ المصرية على البحرين المتوسط والأحمر، قبل وبعد احتلالها لمصر، فقد ساهمت في تطوير أداء موانئ مصر المطلة على البحر المتوسط، ويأتى على رأسها ميناء الإسكندرية نظراً لأهميته الاقتصادية والإستراتيجية، وكذلك اهتمت بميناء دمياط، ورشيد، ولكن ليس بالقدر الذى حظى به ميناء الإسكندرية. كما أولت إنجلترا اهتماماً كبيراً بميناء بورسعيد، والذى ارتبط إنشاؤه بمشروع قناة السويس. وبالنسبة للموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر، فقد اهتمت بتحسين أداء ميناء السويس، هذا ولم ترغب فرنسا أن تنفرد إنجلترا وحدها فى هذا المضمار فقد نافستها فى ذلك من خلال المساهمة فى تطوير ميناءى بورسعيد، والسويس، وظهر ذلك واضحاً من العقود التى حصلت عليها بعض الشركات الفرنسية بخصوص ذلك. ولكن قبل الحديث عن هذه الأدوار، لابد من الحديث عن الملامح الجغرافية للموانئ.

: جهود بريطانيا فى تطوير الموانئ

١ - الموانئ المطلة على البحر المتوسط

كان لبريطانيا دور فى تطوير الموانئ المصرية، وذلك خدمة لمصالحها؛ ويأتى على رأس الموانئ التى اهتمت بها ميناء الإسكندرية باعتباره ميناءً رئيساً لمصر فى البحر المتوسط ثم يليه موانئ بورسعيد، ورشيد، ودمياط.

وسوف نتعرض لذلك الدور من خلال عمليات تطوير الموانئ المتمثلة فى إنشاء الحواجز المائية، والأرصفة، والأحواض، وغيرها من عمليات توسيع، وتعميق، وتطهير الموانئ بالإضافة إلى إنشاء المخازن وعلامات الإرشاد مثل الفنارات^(١) والشمندورات^(٢) وتطويرها.

وقد تمت غالبية تلك الإصلاحات فى عهد الخديو إسماعيل ويرجع ذلك لرغبته فى تطوير الميناء بما يناسب حركة الملاحة الساحلية، فأُسندت تلك الإصلاحات إلى الأجانب لخبرتهم الواسعة. وفى نفس الوقت كانت هناك عوامل شجعت هؤلاء الأجانب - وبصفة خاصة بريطانيا - على الإقبال على تطوير الموانئ، منها تنشيط التجارة بين الشرق والغرب، وجعل قدرة الميناء على المشاركة فى

(١) الفنارات: جمع "فنار" وهو عبارة عن قنديل، أو مشعل فى أبراج بجوار البحر، توقد فى أعلاها النيران، أو توقد فيها المصابيح (انظر: السيد سيد أحمد توفيق دياب، المرجع السابق، ص ١٩٩) ويستخدم فى إضاءة الفنار الشمع، أو زيت الكزبرة، أو زيت البترول، أو غاز الاستصباح وعلى ذلك فإن الفنار كان مصدراً إرشادياً للسفن. وقد صاحب إنشاؤه عمل منارة تقوم على أنها مؤسسة على مصدر ضوء وعدسات مكبرة، بالإضافة إلى علامات تميز كل فنار فشكلها ولونها يدلان عليها نهراً، أما فى الليل فكان يتم التعرف عليها مدى مرمى ضوئها، وطريقة ومضاته ولونه، وأحياناً الفترة الزمنية بين بعضها البعض، ولون المنائر عادة يكون أبيض، أو أحمر، أو الاثنى معاً، أو ربما أخضر ونور بعضها ثابت، وبعضها متحرك، تتراوح مدة الدورة للمنائر ذات النور المتحرك بين ثانية ودقيقة (انظر: خلف عبدالعظيم سيد الميرى، المرجع السابق، ص ٨٦، ٨٧). لمزيد من المعلومات عن الفنارات الموجودة بالبحرين الأحمر والمتوسط (انظر الملحق رقم (١)).

(٢) الشمندورات: مفرد "شمندورة" - وهى طافية فوق سطح الماء يراعى فى وضعها الثبات قدر الإمكان، وقد كانت عبارة عن قطعة ضخمة من الخشب أو الفلين، توضع فى بعض المواضع بالبحر للدلالة على الصخور وعلى الأماكن التى يصعب العبور فيها، وقد تكون عبارة عن برميل يطفو على وجه الماء، وهى دائماً مثبتة فى قاع البحر بثقل كاف، والفرق بين مطلق الشمندورة، وما يسمونه بالشمندورة العلامة أن الثانية يوضع عليها نور بالليل للإرشاد (انظر: خلف عبدالعظيم سيد الميرى، المرجع السابق، ص ٨٧).

حركة التبادل التجاري، واستقطابه المزيد من السفن، ومدى استعداداته لتلبية احتياجات السفن الملاحية، والاقتصادية وغيرها.^(٣)

والجدير بالذكر: أن الإصلاحات التي تمت بالموانئ في عهد إسماعيل لم تكن أول الإصلاحات بل سبقتها إصلاحات أخرى كانت نواه لها، ولنبداً بميناء الإسكندرية فحتى أوائل القرن التاسع عشر الميلادي كان ميناء الإسكندرية مضمحلاً - إلى حد كبير - في تأدية مهامه. فلما جاء محمد علي أدخل عليه كثير من التحسينات والتطويرات، وكان ذلك بفضل أهل الخبرة والمشرفين الأجانب. وكانت أول هذه الإصلاحات، شق ترعة المحمودية، لكي تصل الإسكندرية بالنيل لتسهيل النقل بين المدينة، وسائر جهات مصر ولاسيما القاهرة، وأيضاً لاتقاء الرياح الشمالية الشرقية الخطرة التي كانت تفتك بالسفن في طريقها إلى دمياط وهما الميناءان التجاريان المهمان في ذلك الوقت^(٤)* أما إصلاحات الميناء نفسها فقد عهد بها إلى مهندسين إنجليز ذوي خبرة بتلك الإصلاحات.^(٥)

وقد وفر جميع المواد الخام لها من أحجار، وجير، وجبس^(٦). كما استورد الكراكات لتنفيذ هذه الأعمال^(٧). ومن بين هذه الإصلاحات تعميق ميناء الإسكندرية الغربي خاصة بعد أن رأى محمد علي أن المراكب الكبيرة التجارية، والحربية لا تستطيع دخول الميناء الغربي، بل كان دخولها مقصوراً على الميناء الشرقي، ومع ذلك كان هذا الدخول محفوفاً بأخطار جمة، منها وجود بعض الصخور في نواح عديدة، وتسلط الرياح الشرقية والشمالية على هذا القسم من الميناء، وقلة عمق مياهه، ولهذا ازدادت حوادث غرق السفن وخاصة في فصل الشتاء، فكان أكثرها يضطر إلى البقاء خارج الميناء على أن تتولى المراكب والزوارق الشراعية^(٨)، نقل البضائع، والأفراد إلى شاطئ البحر، لذا أقبل على توسيع الميناء في سنة ١٢٤٥هـ / ١٨٢٩م وأشرف على العمل بنفسه، وتم ذلك في مدة قصيرة، وخاصة القسم الواقع أمام أحواض الترسانة الجديدة ليسهل بناء السفن الحربية وإنزالها.^(٩)

ولما كانت سفن الأسطول وغيرها من المراكب لا تستغنى عن أحواض في الميناء لأجل صيانتها؛ لذا أصدر أمره في سنة ١٢٤٣هـ / ١٨٢٧م بإنشاء حوض، وجلب له مهندس من إنجلترا^(١٠)، ثم توالى بناء الأحواض بالميناء، ففي سنة ١٢٤٨هـ / ١٨٣٢م عهد إلى شاكر أفندي^(١١)

^٣ (١) نبيل عبد الحميد سيد أحمد: الأجانب وأثرهم في تطوير مدينة الإسكندرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، الموسم الثقافي، ١٩٧٨ - ١٩٨٣، القاهرة، ١٩٨٤، ص ٢٥٩ - ٢٦١.

^٤ (٢) محمد صبحي عبد الحكيم: المرجع السابق، ص ١٤٢، ١٤٣؛ عبدالعزيز بدر: مصر الحديثة قبل الاحتلال البريطاني وبعده، مطبعة مصر، دت، ص ٥٢. * ومن ناحية أخرى فقد ترتب على شق هذه التركة توفير المياه العذبة للشرب بالإسكندرية، وخاصة وأن سكان المدينة كانوا يعانون من قلة الماء العذب حيث إن الماء لم يكن يوجد إلا في بعض الصهاريج التي كانت تتغذى في فصل الشتاء بمياه الأمطار، أو المياه التي يجلبها النيل في وقت الفيضان سنوياً بواسطة ترعة الإسكندرية القديمة التي لم تكن تصلح لهذا الغرض إلا في ذلك الموسم، وبالتالي أمكن زراعة بعض الأراضي حول المدينة بعد ربيها من هذه التركة (انظر: عمر طوسون، تاريخ خليج الإسكندرية، ص ٤١، ٤٢، ٨٣).

^٥ (٣) معية سنية تركي: محفظة ٣٠، صفحة بدون رقم، م ٣٢٠ بتاريخ ٥ صفر ١٢٤٣هـ / ٢٨ أغسطس ١٨٢٧م.

^٦ (٤) ديوان خديوى تركي: س ٧٧٩، ص ١٨١، م ٥٤٣ بتاريخ ٣ ربيع آخر ١٢٤٨هـ / ٣٠ أغسطس ١٨٣٢م.

^٧ (٥) جميل خانكي: تاريخ البحرية المصرية، ص ٢٧٥.

^٨ (٦) زوارق: مفرد "زورق" عبارة عن سفن صغيرة تتحرك بالمجاديف وتستعمل في نقل الأشخاص، وفي مواضع أخرى لحمل البضائع، ووجدت منها بعض أحجام كبيرة بالبحر المتوسط، وتم استخدامها في الأسطول الحربي، وكانت تجر بأربعة وعشرين أو ثلاثين مجدافاً، وفي حالات أخرى أربعة مجاديف. (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ٥٩ - ٦٣). وهناك نوعان من = الزوارق، زوارق صغيرة مثل الفلايك تزود بها السفن الكبيرة وتوضع على ظهرها لاستخدامها عند الحاجة، وقد تم بناء سبع وعشرين فلوكة منها بميناء السويس، وتقوم بمهمة نقل تموين السفن من الساحل، وكذلك تستخدم في نقل الأفراد، وهي لا تحتاج في تسييرها إلى أكثر من شخص أو اثنين. والنوع الثاني زوارق كبيرة مثل الزعيمة ويبلغ طولها اثني عشر ذراعاً، وهي تستخدم عادة في نقل الجنود والمهمات، وهي تجمع بين الأشرعة والمجاديف، وكان لديها مقذرة كبيرة على السير بين التعاريج الساحلية، والشعب المرجانية. ومن هنا كانت أهميتها الكبرى في إنزال الجنود. (انظر: محمد محمود السروجي: المرجع السابق، ص ٦١٢).

^٩ (٧) جميل خانكي: تاريخ البحرية المصرية، ص ٢٧٥؛ صلاح أحمد هريدي: ميناء الإسكندرية بحث ألقى في ندوة محمد علي بمناسبة مرور مائتي عام على تولية محمد علي حكم مصر، قصر الإبداع الفني، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ١.

^{١٠} (٨) معية سنية تركي: محفظة ٣٠، صفحة بدون رقم، م ٣٢٠ بتاريخ ٥ صفر ١٢٤٣هـ / ٢٨ أغسطس ١٨٢٧م.

مدير المحمودية ببناء حوض آخر، وجلب إليه الأحجار، والجير، والجبس من بولاق على قوارب مستأجرة، يدفع لكل واحد منها خمسة عشر قرشاً^(١٢) نظير النقل^(١٣)، وقد خصص أربعون ألف قرش للعمال نظير أعمالهم لإنشاء الحوض^(١٤). وفي سنة ١٢٦٠هـ / ١٨٤٤م أنشئ حوضاً لترميم السفن مما أدى إلى دخول عدد كبير من السفن الأجنبية التي احتاجت للإصلاح^(١٥). ولما كان رسو السفن الأجنبية في الميناء الغربى محظوراً إذ كان الميناء الشرقى مخصصاً لاستقبالها إلى ما بعد جلاء الفرنسيين عن مصر حيث سمح برسوها في الميناء الغربى، الأمر الذى استدعى زيادة العناية بمدخل الميناء، فوضعت على جانبيه علامات الإرشاد البحرية، وأقيمت على البر العلامات اللازمة ليهتدى بها رؤساء البوغاز، وربابنة السفن عند دخولهم، وخروجهم^(١٦). وتسهيلاً للملاحة ليلاً، أمر محمد على بإنشاء فئار على شبه جزيرة رأس التين لإرشاد السفن القادمة إلى الميناء، والخارجة منه، وهو يعد من أهم الأعمال التى قام بها محمد على فى الميناء^(١٧). وتعتبر الترسانة التى أسسها محمد على بالميناء الغربى، والتى كانت تشمل ورشاً، ومخازن، ومصنعاً للحبال من الأسس التى اعتمد عليها أسطول مصر التجارى والحربى فصنع بها العديد من السفن، ونزلت أول سفينة صنعت بمصر إلى البحر فى ميناء الإسكندرية فى عام ١٢٤٧هـ / ١٨٣١م^(١٨).

ومن مظاهر اهتمامه بجمرك^(١٩) الإسكندرية، أنشئ فى عام ١٢٥٢هـ / ١٨٣٦م أرصفة به لتفريغ البضائع عليها، وكذا مخازن ومحلات لتخزين تلك البضائع بهما، فضلاً عن إنشاء مساكن

^{١١} أفندى: كلمة تركية بمعنى صاحب، أو ملك، أو مولى، أو سيد، أو الرجل الرقيق الحاشية الدمث الطبايع، أو القارئ، والكاظم بصفة عامه، والعالم، ورب القلم، وهو عنوان تعظيم: فيقال فلان باشا أفندى، أو فلان بك أفندى، ويعنى أيضاً أحد كتبة ديوان الروزنامة، وقد لقب بهذا اللقب العلماء، والكتاب، وجمع بين الفريقين كونهم من أهل العلم (انظر: إبراهيم يونس محمد سلطج، تاريخ مصر العثمانية من (٩٢٣ - ١١٣١هـ / ١٥١٧ - ١٧١٩م) من خلال مخطوط "تحفة الأحباب بمن ملك مصر من الملوك والنواب" ليوسف الملوانى الشهير بابن الوكيل، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، قسم التاريخ، عام ١٩٨١، ص ١٨، هامش ١).

^{١٢} القرش: فى الأصل تعريب Groschen الألمانية، وهى تعنى البياستر "Piastre" أى النقد الأسبانى الفضة الذى بدأ ضربه وتداوله فى مطلع القرن العاشر العجى/ السادس عشر الميلادى، ثم استقر فى التعامل التجارى مع بلدان الشرق العربى، فأطلق على البياستر، الفضة التركى اسم "قرش" أو "قرش" أو "ارش" كما يسميه العامة فى مصر وقد ضرب هذا النقد فى تركيا لأول مرة فى عهد السلطان سليمان الثانى (١٠٩٩-١١٠٢هـ / ١٦٨٧ - ١٦٩٠م) وفى مصر ضربت القروش فى عهد على بك الكبير لأول مرة سنة ١١٨٣هـ / ١٧٦٩م وقد أشار إليها الجبرتي فى أحداث سنة ١١٨٦هـ / ١٧٧٢م وذكر أن مصر عرفت على يد على بك أجزاء القروش المجوز، والتى قيمة القطعة منها عشرة أنصاف، والقرش المفرد وقيمته خمسة أنصاف، وذكر أن محمد بك أبوالذهب أبطل سنة ١١٨٦هـ / ١٧٧٢م كل هذه القروش التى كانت تحمل علامة اسم على بك ولكن الفرنسيين أثناء احتلالهم لمصر أعدوا ضرب القروش واستمر القرش يضرب فى مصر بقيمة تقدر بأربعين نصف فضة أو أربعين بارة، وأطلق عليه أحياناً اسم القرش الرومى، أو القرش التركى، وكانت لهذا القرش أجزاء فيها نصف القرش وهى قطعة قيمتها عشرون نصف أو بارة، وفى عام ١١٣٥هـ / ١٩١٦م حدد قيمة القرش المصرى بعشرة مليمات، أصبح المليم هو أصغر وحدات النقود فى مصر (انظر: عبدالرحمن فهمى، النقود المتداولة أيام الجبرتي، بحث منشور ضمن كتاب بحوث ودراسات عن عبدالرحمن الجبرتي بإشراف الدكتور/ أحمد عزت عبدالكريم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٥٧٤، ٥٧٥).

^{١٣} ديوان خديوى تركى: س ٧٧٩، ص ١٧٨، ١٨١، م ٥٣١، ٥٤٣ بتاريخ ٣ - ٣٠ ربيع أول ١٢٤٨هـ / ٣١ يوليو - ٢٧ أغسطس ١٨٣٢م، مجلس ملكية تركى: س ١٣٩، صفحة بدون رقم، م ٢٦٣ بتاريخ ١٤ جماد ثانى ١٢٥١هـ / ٧ أكتوبر ١٨٣٥م.

^{١٤} معية سنبة تركى: س ٧٤، صفحة بدون رقم، م ٥٣٥ بتاريخ ٣٠ محرم ١٢٥٢هـ / ١٧ مايو ١٨٣٦م.

^{١٥} أحمد كمال الطوبجى: النقل البحرى فى مصر وتطوره التاريخى ونهضته منذ ثورة ١٩٥٢، القاهرة: دت، ص ٤٣.

^{١٦} نفسه، ص ٤٥.

^{١٧} جميل خانكى: تاريخ البحرية المصرية، ص ٢٧٦؛ الإسكندرية طبوغرافية المدينة وتطورها من أقدم العصور إلى الوقت الحاضر، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، القاهرة، ١٩٥٢، ص ٢٥٤، ٢٥٥.

^{١٨} صلاح أحمد هريدى: دراسات فى تاريخ مصر الحديث والمعاصر، ج ٢، ص ١٣٩ - ١٤٨.

^{١٩} الجمرک: من الإيطالية Commercio واليونانية Commercium وحرفت إلى جمرک فى العربية، وكمرک فى التركية، والجمرک هو الهيئة المختصة بتنظيم، وفرض الضريبة على التجارة الصادرة، والواردة (انظر: أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد فى تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩، ص ٧٠؛ صلاح أحمد هريدى، دراسة عن بعض جمارك مصر فى القرن الثامن عشر، الإسكندرية - دمياط - رشيد - البرلس، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩، ص ٢٣، هامش ١). وعرفت الجمارك بالأساكيل، ومفردها أسكلة اقتبست من الإيطالية سكالاً Scala بمعنى ميناء أو ثغر، وهى تكتب فى المصادر والمراجع العربية فى أشكال شتى فى صيغة المفرد، إسقاله - سقالة - صقالة - أسكلة -، وفى صيغة الجمع إسقالات - سقالات - أساكيل - وأحياناً فى بعض المصادر التاريخية العربية كلمة "سكلار" وهى مقتبسة من اللغة الأسبانية، ومعناها ميناء للعابرين، أو المارين (انظر: عبدالعزيز محمد الشناوى، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، الجزء الأول، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٠، ص ١٧٠، هامش ٢).

لموظفيه، وبذلك تمكنت الدولة من ضبط أحوال الجمرک لسد احتياجات الميناء.^(٢٠)

على أية حال لقد خدمت تلك الإصلاحات بالدرجة الأولى المصالح البريطانية، ومن ذلك عندما اتفقت شركة الهند الشرقية الإنجليزية في سنة ١٢٥١هـ / ١٨٣٥م مع الحكومة المصرية على نقل البضائع والبريد، والمسافرين بين أوروبا والهند عن طريق مصر، وأصبحت السفن تسير من بومباي إلى السويس، ثم ينتقل المسافرون، والبضائع إلى الإسكندرية عن طريق القاهرة ثم إلى مرسيليا ومنها إلى إنجلترا، وكان هذا الطريق لا يستغرق أكثر من شهر في حين أن الطريق الآخر كان يستغرق ثلاثة أضعاف هذه المدة؛ لذا كان من الضروري إصلاح الميناء حتى يصبح جديرًا بالعمل للحركة التجارية الجديدة^(٢١)، كما كان لهذه الإصلاحات أثر كبير في ازدهار الميناء حيث بلغ عدد السفن التي دخلت الميناء ما بين سنتي ١٢٤٩هـ / ١٨٣٣م، و ١٢٥٠هـ / ١٨٣٤م إلى ٦٣٤ سفينة^(٢٢)، وهي زيادة واضحة.

لكن توقفت إصلاحات الميناء – إلى حد كبير – في عهد عباس، ويرجع ذلك إلى عدم اهتمامه بالمران، فتعطلت أعمال دار صناعة السفن بالميناء^(٢٣)، وبالتالي قلت الحركة التجارية به. ونظرًا للتقدم السريع الذي طرأ على الملاحة البحرية نتيجة لاستخدام البخار، والتطور المطرد الذي طرأ على السفن البخارية فقد اتجهت السياسة الإنجليزية إلى تسخير طرق المواصلات بين القاهرة والإسكندرية، وبين القاهرة والسويس بالسكك الحديدية، وقد ساعد ذلك على زيادة صلة الإسكندرية بباقي أنحاء البلاد داخليًا وبالشرق عبر البحر الأحمر من ناحية أخرى مما ساعد على تقدم مينائها، وازدهار مركزها التجاري، لذا عهد بالعمل إلى الشركات الإنجليزية في عام ١٢٦٩هـ / ١٨٥٢م بإنشاء خط حديدى يصل ما بين الإسكندرية وكفر الزيات، وأكمل باقى هذا الخط – مارًا بوسط الدلتا – فى عهد سعيد فى عام ١٢٧٣هـ / ١٨٥٦م، كما مد الخط الحديدى بين القاهرة والسويس إتمامًا لخط الإسكندرية – القاهرة، وفتح للمواصلات فى عام ١٢٧٥هـ / ١٨٥٨م.^(٢٤) أما فى عهد سعيد فقد حاول الاهتمام بمشروع تطوير الميناء ببناء حوض كبير وأسند العمل فيه إلى اثنين من مهندسى البحرية الإنجليزية – بعد وفاة المهندس الفرنسى الذى عهد إليه بهذه المهمة – ولكنهما لم يتمكنوا من العمل لخلاف حصل بينهما وبين الإدارة، ولم يتمكن حافظ باشا ناظر البحرية من استكمال هذه العمل، وكما أن سعيدًا لم يهتم بتطوير ترسانة الإسكندرية بعد أن أهملت فى عهد سلفه، ويرجع ذلك إلى اهتمامه بأمور الملاحة فى البحر الأحمر نتيجة الاتجاه نحو مشروع حفر قناة السويس، ومن ثم بات أمر النهوض بأمرها معلقًا إلى عهد الخديو إسماعيل.^(٢٥) أما فى عهد إسماعيل فهناك عوامل دفعته إلى الاهتمام بتطوير ميناء الإسكندرية منها الاهتمام الحقيقى بوجود بحرية تجارية مصرية، ثم تطور الحركة العامة للتبادل الخارجى للميناء نتيجة ازدهار تجارة القطن، وحركة الركاب، وأيضًا ضرورة الاهتمام بالترسانة حتى يتم إعداد أو تجهيز السفن الحربية من خلالها.^(٢٦)

^{٢٠} على باشا مبارك: المرجع السابق، ج٧، ص١٢٨، ١٢٩.

^{٢١} محمد فهمى لهيطة: المرجع السابق، ص١١٩.

^{٢٢} محمد فؤاد شكرى وآخرون: بناء دولة مصر محمد على، القاهرة، ١٩٤٨، ص٧٨.

^{٢٣} جميل خانكى: تاريخ البحرية المصرية، ص٣٤٣.

^{٢٤} شوقى عطا الله الجمل: سياسة مصر وإستراتيجيتها فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر، ضمن ندوة البحر الأحمر فى التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة من ١٠ - ١٥ مارس ١٩٧٩، القاهرة، ١٩٨٠، ص٣٩٣؛ محمود حلمى عوض: الموانئ المصرية، وزارة النقل البحرى، ١٩٨٧، ص٧؛ Sandro Breccia, Le Port D'Alexandrie Guide Sommaire, Alexandriem, 1926, p. ٩.

^{٢٥} خلف عبدالعظيم سيد الميرى: المرجع السابق، ص٦٧، ٦٨.

^{٢٦} إسماعيل سرهنك: المرجع السابق، ج٢، ص٥٤ - ٥٧.

لذا كلف الأجانب (ومنهم بريطانیا) بتطوير الميناء، وقد شجعهم على ذلك عدة عوامل منها ازدياد الاهتمام في ذلك الحين بتنشيط التجارة بين الشرق والغرب عبر مصر، وذلك للاستعاضة بهذا الطريق عن دوران السفن حول أفريقيا مارة برأس الرجاء الصالح، وهو طريق طويل وشاق يستغرق من أربعة إلى ستة أشهر، لذلك أخذت التجارة بين إنجلترا والهند في التحول منذ أواخر القرن الثامن عشر الميلادي من هذا الطريق البحري إلى الطريق البري عبر مصر، وسمى هذا الطريق الجديد *The Over Land Route to India* وشجعت إنجلترا هذا التحول، إلى جانب استخدام البخار في تسيير السفن^(٢٧). إضافة إلى موقعه الجغرافي الممتاز الذي جعله في مأمن من الرواسب التي يلقي بها النيل في البحر كل عام^(٢٨).

على أية حال لقد كان الاهتمام بتطوير الميناء نتيجة حتمية للتطور الاقتصادي بالبلاد، لذا كان لابد من تنفيذ بعض المشروعات حتى يتمكن الميناء من تأدية وظيفته على أكمل وجه. واستناداً إلى ما سبق فقد قامت مصر بتنفيذ العديد من مشروعات التحسين بالميناء، وقد تولت تنفيذها مصلحة الموانئ والمناير والتي كلفت بها مقاولين ومهندسين إنجليز لخبرتهم بهذه المشروعات.

وفي سبيل قيام هذه المشروعات وفرت الدولة معظم الأراضي الموجودة بشاطئ البحر بميناء الإسكندرية، وخصصتها لها، وقد كان بعض هذه الأراضي ملكاً للدولة، والبعض الآخر ملكاً أو مؤجراً لأشخاص بعضهم مصريون، والبعض الآخر أوروبيون^(٢٩)، فإذا لزم الأمر أن احتاجت الدولة أراضي مقابل تعويض لهم، وتمنحهم فرصة مغادرتها لمدة ثلاثة شهور حتى يتمكنوا من شراء أراضي أخرى ينقلون فيها كافة احتياجاتهم^(٣٠).

قام إسماعيل بتوقيع عقد شركة أعمال (إصلاحات) ميناء الإسكندرية مع وليم بونس جرنفيلد William Bunce Greenfield الإنجليزي بحضور كل من شريف باشا ناظر الداخلية – نائباً عن الخديو – وشركاء جرنفيلد وهم روبرت وليم كنارد Robert William Kennard ، وجورج اليوت Georege Elliott ، وجون ربنسون ماكلين John Robinson Mcclean ، وجيمس ابيرميتي James Abermethy .

وقد تم الاتفاق بين الطرفين على عدة شروط لتنفيذ هذه الأعمال ومجملها أن تنفذ هذه الأعمال طبقاً للمواصفات الفنية، وضماناً لمتانة وقوة بنائها على أن يتم تسليمها في مدة ست سنوات من تاريخ توقيع العقد، وقد كلف هؤلاء المقاولين بتقديم خريطة تتضمن نوعية هذه الأعمال مرفق بها جميع المواد اللازمة لها مع فحص هذه الخرائط، وكراسة الشروط على يد رئيس المهندسين الإنجليز مع التزام الطرفين (المصري والإنجليزي) برأى هذا المهندس. وقد طالبت الحكومة المصرية بالرقابة على مراحل تنفيذ الإصلاحات عن طريق تعيين مهندس تختاره، وفي حالة وجود خلاف بين الطرفين حول شيء ما يتم تكوين لجنة مكونة من ثلاثة مهندسين، الأول من جانب

^{٢٧} (١) حسين خلاف: التجديد في الاقتصاد المصري، ص ٢٦٧؛ نبيل عبد الحميد: المرجع السابق، ص ٢٥٩، ٢٦٠.

^{٢٨} (٢) محمود عبد اللطيف عصفور وآخرون: المرجع السابق، ص ٣٧.

^{٢٩} (٣) من بين الامتيازات التي حصل عليها الأجانب في مصر "حق الملكية العقارية" الذي منحه محمد علي لهم عام ١٢٥٨هـ / ١٨٤٢م وذلك قبل أن تمنحه الدولة العثمانية بمدة طويلة، حيث إن الدولة العثمانية لم تسمح للأجانب بالملكية العقارية إلا في عام ١٢٧٣هـ / ١٨٥٦م بمقتضى خط التنظيمات، وتم تأكيده في عام ١٢٨٤هـ / ١٨٦٧م الذي نص على إنشاء المحاكم المختلطة للفصل في القضايا المدنية والجنائية وقد نتج عن هذا الامتياز في مصر الكثير من الإعفاءات المالية التي كانت تتم عن طريق المحاكم القنصلية، وذلك ما عدا الرسوم الجمركية، لدرجة أن بعض الأفراد والشركات – بناءً على هذا الامتياز – رفضت دفع الضرائب، أو الخضوع للقوانين العقارية العادية فيما يتعلق بملكيتهم (انظر: عزيز خاكي بك، التشريع والقضاء قبل إنشاء المحاكم الأهلية، المطبعة العصرية، القاهرة، دت، ص ٣٦). كما رفضت دفع عوائد المباني مما أدى إلى عدم استقرار الملكية العقارية، والحقوق المنتزعة منهم، واتضح ذلك في مصر أكثر منه في الدولة العثمانية بصفة عامة، ومعنى هذا أن الأجانب اغتصبوا لأنفسهم عرفاً خاصاً خضعوا بمقتضاه لمحاكمهم القنصلية في عهد خلفاء محمد علي بعد أن كانت المنازعات العقارية تنظر أمام المحاكم الشرعية. (انظر: نجوى إسماعيل السيد، المحاكم المختلطة وأثرها في المجتمع المصري، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، قسم التاريخ، ١٩٩٩، ص ١٣).

^{٣٠} (٤) ديوان الأشغال: وارد الدواوين والأقاليم السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠ قديم، ج ١، ص ١٧٦، ١٨٠، ١٩٨م بتاريخ ١٦ ربيع ثاني ١٢٩٣هـ / ١١ مايو ١٨٧٦م.

الحكومة، والآخر من جانب المتعهد (جرنفيلد)، والثالث يختاره زملائه، مع وضع تنفيذ ذلك تحت رقابة كل من ماكلين، وايرميتي بصفة أساسية، وإذا تطلبت تلك الأعمال أى تعديلات للخرائط الموصوفة لها يعرض هذا التعديل على الحكومة لبحثه والتصديق عليه.^(٣١)

ومن بين الشروط أيضاً، أنه فى سبيل تنفيذ هذه الأعمال، يجب تكوين شركة تحمل اسم "الشركة المنفذة لأعمال ميناء الإسكندرية" فى مدة ستة شهور كحد أقصى من بداية تاريخ توقيع العقد بعد موافقة الحكومة المصرية مع الاحتفاظ بحقها فى تعديل ما تراه مناسباً لها. كما تعهدت الدولة بدفع تعويضات للأشخاص أو أصحاب الشركات سواء المالكين أو المستأجرين للأراضي الممتدة على شاطئ البحر بميناء الإسكندرية، إذا لزم الأمر لأراضيهم أن تدخل فى نطاق هذه الإصلاحات، فضلاً عن تعويض كل من يتعرض لإتلاف أملاكه أثناء العمل، إلى جانب ذلك إعفاء المواد الخام والآلات المستوردة إلى مصر لعمليات الإنشاء من ضريبة الجمارك، مع احتفاظ الدولة بحقها فى استغلال هذه المواد وفقاً للقواعد والقوانين التى تضعها على يد مختصين.^(٣٢)

وقد وضعت الشروط التى يتم على أساسها اختيار المواد الخام اللازمة لتلك الأعمال، منها أن يتم اختبار هذه المواد على يد مهندسين مختصين وهى تشمل على كتل طبيعية، وصناعية، ودبش صغير، ورمال لبناء حوائط الأرصفة، وتبليطها، وأن تكون الكتل الطبيعية مقسمة إلى نوعين صخور لا تتعدى وزنها ألف وخمسمائة كيلو جرام تقريباً، والثانى صخور تزن حوالى من ألف وخمسمائة إلى ألفين وخمسمائة كيلو جرام لكل واحدة تقريباً. أما الدبش يكون من الفئة الثانية ويترأوح وزنه من عشرة إلى خمسة عشر كيلو جرام تقريباً، أما الفئة الثالثة منه فيتراوح وزنها ما بين عشرين إلى ثلاثين كيلو جرام تقريباً، وهذه الأحجار مأخوذة من موقع أم كوبيبة حتى العجمى، على أن يتم استخدام هذه المواد فى بناء هذه المنشآت على نمط مينائى مارسيليا بفرنسا، وبورسعيد بمصر. وقبل استخدامها يجب معاينتها للتأكد من مطابقتها لتلك المواصفات السابقة.^(٣٣)

أما الرمال المستخدمة فى عملية الإنشاء لاسيما فى عملية التبليط يجب أن تكون نقية خالية من الشوائب مع الاستعانة بعمال البلاد (المبطين) من أوربا لخبرتهم بذلك، أما المعدات الثانوية كالروافع فيجب أن تكون من الخامات الجيدة. وقد سمح للشركة استغلال كل المحاجر التابعة للدولة على طول الساحل الخاص بميناء الإسكندرية دون التعرض لمصالح الحكومة فى ذلك، وتدار هذه المحاجر بواسطة مهندسين مصريين.^(٣٤)

ولتسهيل مهمة الشركة فى توفير المهمات اللازمة للإنشاءات قررت الدولة إنشاء خطوط حديدية تربط الميناء بالأراضي التابعة له حتى يتم جلب الأحجار لها؛ وفى حالة حدوث شكوى من أى طرف عن تعرضه لأى خطر من جراء قيام أى منشآت من قِبَل الشركة على أى خط من هذه الخطوط تتراجع الشركة عن ذلك فوراً.^(٣٥)

وقد تعهدت الدولة للمتعهدين بالتنازل عن مصاريف الشحن والتفريغ للسفن التى تخدم هذه الأعمال منذ البداية مع تمتع هذه السفن بما تحمله من بضائع، ومواد خام، وآلات مستوردة لحساب الدولة بتخفيض ٢٥٪ أياً كانت جنسية السفينة سواء القادمة أو المسافرة بالبضائع، مع منع الشركة من تحقيق أى ربح خاص لها من ذلك أو لأيه حكومة أو شركة ملاحية تحت شكل الاشتراك فيما

^{٣١} (٠) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٦ صفر ١٢٨٥هـ / ١٨ يونيو ١٨٦٨م؛ معية سنية تركى: س ٥٧٣، ص ٦٧، م ٤٠، بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٥هـ / ٣١ مايو ١٨٦٨م.

^{٣٢} (٠) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٦هـ / ١٩ مايو ١٨٦٩م.

^{٣٣} (٠) نفسه: محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٩٠هـ / ٥ مايو ١٨٧٣م.

^{٣٤} (٠) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٩٠هـ / ٥ مايو ١٨٧٣م.

^{٣٥} (٠) ديوان المجلس الخصوصى: س ٣١، ص ٥٢، م ٤٤، بتاريخ ١٩ صفر ١٢٩١هـ / ٧ أبريل ١٨٧٤م.

بينهم، كما أقرت الدولة حرية دخول السفن والمراكب مدخل الميناء دون قبول أى تعديلات من قبل الشركة أثناء عملها حفظاً على حركة التجارة.^(٣٦)

ولكى تضمن الدولة تنفيذ هذا العقد طالبت جرنفيل وشركاه بدفع ضريبة لنظارة المالية تقدر بمبلغ ١٤٠ ألف جنيه استرلينياً^(٣٧)، كضمان، ثم ترد لهم هذه الضريبة بعد بدءهم للأعمال، وإقامة الورش، والمنشآت اللازمة لذلك، والتي حدد للشركة أن تبدأها فى خلال عام من بداية التوقيع النهائى على العقد بشرط أن تتم هذه الأعمال دون حدوث أى ضرر أو عرقلة سواء للنشاط التجارى، أو للملاحة البحرية. وقد حددت الدولة ثلاثة شهور بعد انتهاء المدة المحددة للشركة (ست سنوات) لتسليمها تلك الأعمال وفى حالة حدوث أية مشاكل ترسل لجنة المهندسين الثلاثية المذكورة سابقاً لبحث ذلك، وإذا تبين عدم الالتزام من الشركة بالحكومة تلزمها بدفع ألفى جنيه استرلينى كغرامة تأخير عن كل شهر تدفع نقدًا أو على هيئة كوبونات.^(٣٨)

وقدرت تكاليف هذه الأعمال بحوالى مليونين ونصف جنيه استرلينى، وليس للشركة الحق فى مطالبة زيادة عن هذا المبلغ المحدد فى حالة حدوث أى ظرف مفاجئ كالحرب مثلاً، ويسلم لها هذا المبلغ بعد توقيع محضر استلام المنشآت عن طريق مندوبى الحكومة ويتم تسديد هذا المبلغ إما نقدًا، أو بقسيمة (أذن)، وفى حالة سدادها بالصورة الأخيرة يطلق على صيغة السداد (قسائم الحكومة المصرية لأعمال ميناء الإسكندرية) مع تحرير فائدة ١٢٪ تدفع لأصحاب البنوك بلندن. وهذه القيمة وضعت بنسبة تقريبية لهذه الإصلاحات حتى يمكن تنفيذها، وبعد ذلك تقوم الحكومة بسداد المبلغ المتبقى مع وضع مبلغ ١٠٪ مصروفات غير متوقعة، وأيضاً فائدة؛ وإذا اتضح أن أحد المنشآت التى أنشأتها الشركة غير مطابق للشروط الموضوعه من قبل ستتحمل هى النتيجة، ومع تسليم كل عملية تحدد قيمة التنفيذ بالمتر المربع أو المتر المكعب.^(٣٩)

وقد خضعت الشركة ولوائحها لسلطة الدولة التى لها الحق فى إجراء أى تعديلات عليها، وقد طالبت الحكومة الشركة بعدم نشر نصوص هذا العقد من قبلها دون تصديقها عليه.

كما طالبت الحكومة المتعهدين بعدم حدوث أى ارتباك – أثناء عملهم – لمداخل الميناء حتى لا تتأثر التجارة، وحركة السفن المصرية والأجنبية.^(٤٠)

وفى سبيل قيام جرنفيل بإتمام هذه الأعمال، أجرله منزل بالإسكندرية، وكان مقيماً به من قبل قنصل إنجلترا^(٤١). كما خصص منازل لرجال الأمن الذين عينوا لمراقبة هذه الأعمال^(٤٢)، بالإضافة إلى ذلك شيدت غرفتين بديوان مصلحة ميناء

^{٣٦} (٥) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، مادة بدون رقم بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٥هـ/ ١٦ يونيو ١٨٦٨م؛ ديوان المجلس الخصوصى: س ٣١، ص ٥٢، م ٤٤ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٩١هـ/ ٧ أبريل ١٨٧٤م.

^{٣٧} (٥) الجنيه الاسترلينى: نتيجة لارتباك العملة فى عهد إسماعيل بسبب قلة الكمية التى تسك منها العملة المصرية لاسيما الجنيه المصرى، انتشرت العملة الأجنبية لاسيما الجنيه الاسترلينى (الإنجليزى) وراجت سوقها، وهى نقود رديئة تطرد من سوق النقود الجيدة لأن الناس فى معاملاتهم يحتفظون بالنقود الجيدة التى يكثر عيارها ولذلك تكثر النقود الرديئة فى السوق فزادت الأمور المالية تعقيداً خاصة وأن أقساط الديون كان يجب أدائها بالنقود الجيدة، وطبقاً للمرسوم الذى صدر فى ٢٦ صفر ١٣٠٥هـ/ ١٣ نوفمبر ١٨٨٧م الذى اعتبر أساس السياسة النقدية فى مصر فكان من أهم بنوده جعل وحدة النقود المصرية هى الجنيه المصرى الذهبى مع سك عملة فضية وبرونزية ونيكلية من الفئات الصغيرة تساعد حركة التداول بين الناس مع الاحتفاظ بثلاثة أنواع من النقود الأجنبية وهى الجنيه الإنجليزى وسعره سبعة وتسعون ونصف قرش إلى جانب الجنيه الفرنسى والتركى (انظر: أمين مصطفى عفيفى عبدالله، المرجع السابق، ص ٣٢٧-٣٢٩).

^{٣٨} (٥) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٦هـ/ ١٩ مايو ١٨٦٩م.

^{٣٩} (٥) نفسه: محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٦هـ/ ١٩ مايو ١٨٦٩م.

^{٤٠} (٥) ديوان المجلس الخصوصى: س ٨١، ص ٧٦، م ١٤٨ بتاريخ ٢٤ ذى الحجة ١٢٨٩هـ/ ٢٣ فبراير ١٨٧٣م.

^{٤١} (٥) معية سنية عربى: قيد الأوامر الكريمة، س ٨ حديث، ١٣ قديم، ج ٢، ص ٣٧، م ٦٦ بتاريخ ٢١ صفر ١٢٩٣هـ/ ١٩ مارس ١٨٧٦م.

^{٤٢} (٥) ديوان الأشغال: صادر الأقاليم والفروع، س ١٦١ حديث، م ١/ ٤ قديم، ج ١، ص ٧١، م ٧٤، م ٧٤ بتاريخ ١٩ رمضان ١٢٩٠هـ/ ١٠ نوفمبر ١٨٧٣م.

الإسكندرية إلى رئيسها ميكلوب لإقامته ليسهل مباشرته لتلك الأشغال من خلالها وقد قدرت تكاليفها بمبلغ سبعة آلاف وستة وأربعين فرنكا^(٤٣) وكسور^(٤٤).

أما مهندسو الأعمال بالميناء، فبعد اختبارهم على يد جرنفيلد لمعرفة إذا ما كان سبق لهم القيام بمثل هذه الأعمال أم لا؛ فقد خصص لكل منهم صندل^(٤٥)، أو فلوكة^(٤٦) لإمكان ملاحظة تلك الأشغال من قبل مصلحة الميناء نظير أجر يومي يقدر بـ أربعة قروش تدفعها المصلحة لأصحاب الصندل، أو الفلوكة، خلاف أجره الأنفار المصاحبين للمهندس أثناء ملاحظته بمبلغ عشرة قروش لكل منهم^(٤٧). فضلاً عن الماهية المخصصة لكل من المهندس ومساعدته لمتابعة تلك الأعمال^(٤٨)، كما خصص أيضاً بدل سفر لهؤلاء المهندسين ورؤيسهم سواء داخل البلاد أو خارجها نظير قيامهم بأشغال تخص الميناء^(٤٩). وكان من حقهم أخذ إجازة لظروف ما ليحل محلهم مهندسين آخرين ولكن بصفة ظهورات (مؤقتين) لحين عودتهم^(٥٠).

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا رفض المتعهدون تنفيذ هذه الأعمال فسوف تسمح لهم الدولة بتكوين شركة متحدة بينهم، على أن تكون هذه الشركة على صلة بالمتعهدين مع تقديم كافة الضمانات اللازمة لها مع تنفيذ شركات مشابهة لها لكي تتعهد لهذه الشركة بعملية التنفيذ، على أن المهام التي ستخضع لها الشركة ستكون هي نفسها – إلى حد ما – التي كانت خاضعة لها شركة أخوان ديسود Dussaud Frères لإنشاء ميناء السويس مع إجراء التعديلات اللازمة لميناء الإسكندرية، وسوف تقسم هذه الأعمال تحت رقابة نظارة الأشغال العمومية^(٥١) إلى عدة قطاعات، بحيث يتم محاسبة كل

^{٤٣} () فرنك: نقد فرنسي، ضرب لأول مرة من الذهب سنة ١٣٦٠م ثم اختفى الفرنك الذهب من الأسواق عندما ضرب الفرنك الفضي الذي يزن خمسة جرامات، وهو الذي سمحت الحملة الفرنسية على مصر منذ سنة ١٢١٣هـ / ١٧٩٨م بالتعامل به إلى جانب = الريالات الفرنسية، وقد قدر سعره بثمانية وعشرين نصف فضة، أي ما يقرب من ثلاثة أرباع القرش (انظر: عبدالرحمن فهمي، المرجع السابق، ص ٥٧٨).

^{٤٤} () ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ١٤٥ حديث، م ٢ / ٣ / ٢٩ قديم، ج ٤، ص ٩، م ١٢٢ بتاريخ ٢٧ جماد أول ١٢٩٠هـ / ٢٢ أغسطس ١٨٧٣م.

^{٤٥} () صندل: وهو بمعنى زورق، أو قارب للشحن، بينما ذكر أن أصل اللفظ هو "الشلندى" استعمله العرب، فقالوا: الصندل، وقد اشتمل الأسطول المصري في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي على الصندل، كما استعملت في السودان للنقل، والمواصلات النهرية في عهد محمد علي، واستخدم الفرنسيون نوعاً منها مصنوعة من الصاج ينحدر في أعالي النيل في السودان وقت احتلالهم لفاشودة وكان من هذه الصنادل الصغيرة والكبيرة الذي يستعمل في الملاحة النهرية ثم وجه سعيد باشا عنايته للملاحة في النيل فأوجد له مصلحة خاصة سميت بالانجرارية، وأصلح دار بولاق وإنتاج جملة بواخر وصنادل؛ وكان بهذه المصلحة أيضاً واحد وستون صندلاً، وحمولة أصغرها مائة وخمسون إردباً وأكبرها مائة وستة وخمسون إردباً، ويقال إن هذه الصنادل أعطيت للبوطة الخديوية فيما بعد لاستخدامها في أعمال البريد (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ٨٧، ٨٨).

^{٤٦} () فلوكة: تجمع "فلانك" و "فلايك" وهي نوع من الزوارق الصغيرة التي تستعمل لنقل الركاب من السفن الكبيرة إلى الساحل (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١١٦). وهي تلحق بالسفن الحربية مثلما توضع على ظهرها أحياناً لاستخدامها عن اللزوم في نقل التموين والأفراد (انظر: إسماعيل سرهنك، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٩٧). كما تلحق أيضاً بالسفن الكبيرة كجاجة بكل سفينة، حتى أن عمالها يكونون من ضمن طاقم السفينة، أما في الحالات الأخرى التي تعمل فيها مستقلة فقد اختلفت أعداد طاقمها، ولذا يرجح اختلاف أحجامها وتجهيزاتها قياساً لاختلاف عدد أفراد الطاقم (انظر: خلف عبدالعظيم سيد الميري، المرجع السابق، ص ٤٠٧).

^{٤٧} () ديوان المجلس الخصوصي: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١ / ١ / ١٠ حديث، ٢٢ قديم، ص ٥٧، م ٢٥٦ بتاريخ ١٠ جماد أول ١٢٩٠هـ / ٦ يوليو ١٨٧٣م.

^{٤٨} () ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ١٤٥ حديث، م ٢ / ٣ / ٢٩ قديم، ج ٤، ص ٩، م ١٢١ بتاريخ ٢٧ جماد أول ١٢٩٠هـ / ٢٢ أغسطس ١٨٧٣م.

^{٤٩} () ديوان المجلس الخصوصي: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١ / ١ / ١٠ حديث، ٢٢ قديم، ص ٦٠، م ٣٣٥ بتاريخ غرة رجب ١٢٩٠هـ / ٢٥ أغسطس ١٨٧٣م، معية سنوية عربي: قيد الأوامر الكريمة، س ٤٠ حديث، ١ قديم، ص ١١١، م ٢٤٢ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٩٢هـ / ٢٥ أبريل ١٨٧٥م.

^{٥٠} () الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٤٩ ج ٤، ملف ٣٩ / ١٨، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٤ ربيع آخر ١٢٩٥هـ / ٢٢ أبريل ١٨٧٨م.

^{٥١} () نظارة الأشغال العمومية: وضعت لاحتها في ٦ محرم ١٢٩٦هـ / ٣١ ديسمبر ١٨٧٨م التي تضمنت كافة المصالح المتعلقة بديوانها، وهي تنقسم إلى قسمين: القسم الأول يعرف بقلم عموم الإدارة؛ والقسم الثاني يعرف بقلم عموم الأشغال، وما يهنا هنا قلم عموم الأشغال، وهو يشمل إدارة كل من عمارات أملاك الميري، والتحفظ عليها، والأشغال التحفظية مدة زيادة النيل، والأشغال العمومية في الأقاليم من إنشاء الترع الكبيرة، والقناطر، وأشغال الموانئ ما عدا "ميناء الإسكندرية"، والشوارع؛ وحفظ الآثار القديمة، وتشغيل المعادن، ومعامل الأحجار، والملاحات وتتم هذه الأشغال تحت إشراف ستة باشمهندسين يختص كل باشمهندس بالإشراف على قسم محدد، وكلهم يخضعون

قطاع على حده بعد الاستلام النهائي لمهندسى الحكومة؛ وسوف تتم عملية السداد على هيئة كوبونات فى اليوم التالى الموافق لانتهاى الأعمال من خلال البورصات الأساسية فى أوربا على مدى عشر سنوات على الأقل مع فائدة بمقدار ١٠٪، ولا تصرف هذه الكوبونات إلا من خلال دخل الميناء وأعماله المنتهية.^(٥٢)

وقد أعلنت الدولة أنه من الممكن تعديل أى شرط من شروط العقد، وفى حالة حدوث خلاف، أو عقبه بينها وبين أصحاب الشركة الإنجليزية، يقام اجتماع يحضره طرفى العقد للوصول إلى حلول مناسبة وإذا لم يحدث ذلك، تحال القضية إلى استانبول ليبحث فيها كل من نظارة الخارجية، والسفارة الإنجليزية طبقاً للاتفاقيات والقوانين واللوائح المطبقة فى الدولة العثمانية^(٥٣) لحل تلك الاختلافات فيما بينهم.

وعندما أرسلت نصوص العقد المبرمة بين الحكومة المصرية، وجرنفيلد وشركاه إلى إنجلترا لبحثها، والتصديق عليها، تمت الموافقة على بعض البنود، وتم تعديل البعض الآخر، فمن البنود التى تم تعديلها، أن أى تعديل أو تغيير يحدث للمنشآت المقترضة إعمالها بالميناء يكون حسب قواعد القانون الإنجليزي للشركات، ثم يعرض ذلك على الحكومة المصرية للتصديق، أو الاعتراض عليها. إلى جانب إعفاء الساحل الشرقى للميناء الإسكندرية من تنفيذ أى عمل إنشائى عليه نظراً لوجود شركات الملاحة منعاً لحدوث أى تعطيل، أو ضرر لها. كما أقرت الحكومة الإنجليزية تغيير قيمة الضمان الذى قرره الحكومة المصرية من قبل مع الشركة من مائة وأربعين ألف إلى أربعين ألف جنيهًا استرلينياً "أى بفارق مائة ألف" كضمان لتنفيذ بدء الأعمال، وفى حالة تقديم هذا الضمان كنقود سوف يكون للشركة نسبة فى الأرباح.^(٥٤)

وقد جاءت الموافقة على تنفيذ هذه الأعمال دون توقف وتسليمها فى مهلة ست سنوات، ولكن من بداية يوم تصحيح العقد، وإذا كان هناك بعض الأسباب التى تؤدى إلى إهمال أو توقف من قبل المتعهدين لهذه الأعمال، وبالتالي عدم الانتهاء منها فى الموعد المحدد لها؛ لذا فيكون هؤلاء المتعهدون ملزومين بسداد مبلغ ثلاثين ألف جنيهًا استرلينياً للحكومة المصرية، ولا تطبق هذه العقوبة

قلم عموم الأشغال (انظر: فيليب بن يوسف جلا، قاموس الإدارة والقضاء، المجلد الأول، الطبعة الثالثة، مطبعة دار الوثائق القومية بالقاهرة، ٢٠٠٣، ص ١٦٩؛ عبدالعظيم محمد سعودى، تاريخ تطور الرى فى مصر (١٨٨٢ - ١٩١٤م) سلسلة تاريخ المصريين، العدد ١٩٦، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٨٧، ٨٨).

^{٥٢} () الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٦هـ / ١٩ مايو ١٨٦٩م.

^{٥٣} () احتوت معاهدات الامتياز المبرمة بين الدولة العثمانية والدول الأوروبية على أربع موضوعات رئيسية: الأول: تنظيم إقامة رعايا هذه الدولة من حرية تنقلهم وحمايتهم، والثانى: ما يتعلق بهم من منازعات مع بعضهم البعض، أو فيما بينهم وبين أهالى البلاد، والثالث ما يتمتع به السفير والقنصل وتراجمتهم، ومن يعملون فى خدمتهم من حقوق وواجبات، والأخير ما يخص حرية العبادة للجاليات (انظر: المقطم: ص ١، العدد ١٨٢ بتاريخ ٧ صفر ١٣٠٧هـ / ٣ أكتوبر ١٨٨٩م السنة الأولى) وما يهمنى هنا "الموضوع الثانى" إذ أنه فى حالة النزاع بين أفرنجى وأحد رعايا الدولة العثمانية لابد من حضور السفير أو القنصل، أو نائباً عنه أو الترجمان، ولا يجبر القناصل على الحضور، وطبقاً لما جاء بمعاهدة ١٨٨٧هـ / ١٥٧٩م. الممنوحة لإنجلترا أنه إذا حدث اتفاق ما بين أجنبى وأحد رعايا الدولة العثمانية سواء على عقد بيع أو شراء، أو فروض وما أشبه ذلك يلتزم الطرفان بتقديمهم إلى القاضى لتسجيلها بحضور شهود حتى يمكن لأحد الطرفين الرجوع إلى العقد المسجل فى حالة حدوث نزاع أو خلاف فيما بينهما (انظر: يوسف بك آصاف، = المعاهدات الدولية التى عقدتها الدولة العلية ومصر مع الدول الأوروبية، القاهرة، ١٨٩١، ص ٦٤، مادة ٩). وفى الواقع كانت هذه المعاهدة، هى أول المعاهدات التى أبرمت بين الدولة العثمانية وإنجلترا (انظر: المقطم: ص ١، العدد ١٨٢ بتاريخ ٧ صفر ١٣٠٧هـ / ٣ أكتوبر ١٨٨٩م) ثم توالى المعاهدات بينهما وكان ذلك فى سنوات ١٦٧٥، ١٦٨٦، ١٦٩٨، ١٨٠٩م وكلها تتعلق بشئون التجارة. ويرجع ذلك إلى اهتمام إنجلترا بتجاريتها مع الشرق لذا عقدت هذه المعاهدات مع الدولة العثمانية والتى كانت أغلبها فى الربع الأخير من القرن السادس عشر، والسابع عشر الميلاديين، ويرجع ذلك إلى الثورة الفكرية التى اعترت أوربا فى عصر النهضة مما دفع لإنجلترا إلى الاهتمام بالشعوب الأخرى ومحاولة الاتصال بها، بالإضافة إلى ثورة الأرضى المنخفضة التى جعلت دخول بضائع الشرق من الصعوبة بكان عن طريق هذه الأماكن، وأخيراً سيطرة أسبانيا العدو للدود لإنجلترا على تجارة الشرق عبر المحيطات كل ذلك دفع لإنجلترا لمعاودة الاتصال بالليفانت. (انظر: زينب محمد حسين الغنام، الجاليات الأجنبية ودورها فى الحياة الاقتصادية والاجتماعية فى مصر إبان العصر العثمانى (١٥١٧ - ١٧٩٨)، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، فرع البنات، قسم التاريخ، ١٩٨٨، ص ٤٣ - ٤٥).

^{٥٤} () الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع آخر ١٢٨٦هـ / ١٧ يوليو ١٨٦٩م.

إذا كان التأخير نتيجة الحرب، أو سبب آخر بعيداً عن أى خطأ، أو إهمال مرتكب من قبل المتعهدين^(٥٥)، وهذا يعنى أن الحكومة الإنجليزية عدلت غرامة التأخير – التى فرضتها الحكومة المصرية فى نصوص العقد على الشركة – من ألفى جنيه استرليني تدفع عن كل شهر تأخير إلى ثلاثين ألف تدفع بعد انتهاء المدة المحددة لتلك الأعمال، وهو يعد فى نظرها تعادياً لخسارتها إذا ما نفذت الغرامة الأولى، خاصة وإذا طالت المدة التى لم تلتزم الشركة بها، وفى نفس الوقت تمنع هؤلاء المتعهدين من التأخير فى تنفيذ هذه الأعمال منعاً لدفع هذا المبلغ من حساب مقاولتهم إلى الدولة. وفى حالة حدوث أى خلاف يمنع التنفيذ بين الحكومة والمتعهدين فهذا يرجع إلى التقارير الخاصة بمدير الأعمال البحرية الإنجليزية.

كما عدلت الحكومة الإنجليزية قيمة التكاليف المقررة لهذه الأعمال من مليونين ونصف إلى مليون ونصف جنيه استرليني وتكون طريقة سداد الحكومة المصرية عند انتهاء جزء من هذه الأعمال أى سيتم تسديد هذا المبلغ على أربعة أجزاء: الجزء الأول يشمل ألف وسبعمئة ألف جنيه استرليني، والثانى اثنان وثلاثون ألفاً، والثالث ثلاثمائة وثلاثون ألفاً، والرابع ثلاثمائة وأربعون ألف جنيه استرليني، وهذه التكلفة غير قابلة للزيادة أو النقصان مهما كانت الظروف^(٥٦). ربما كان هدف إنجلترا من تقليل قيمة هذه التكاليف خفض قيمة الضمان السابق الذى قرره الحكومة المصرية على الشركة، وهو فى غالب الأمر قد وضع تبعاً لقيمة التكاليف المقررة لهذه الأعمال^(٥٧).

وفيما يتعلق بالمواد الخام والآلات المستخدمة فى أعمال الحفر والبناء يكلف جرنفيلد وشركاه بوضع قائمة تفصيلية بأسماء الماكينات والأدوات، والمواد الخام التى يرغب فى إحضارها من الخارج، وتسليمها إلى نظارة الأشغال العامة، ثم إلى إدارة الجمارك قبل الإبحار، أى أن مصلحة الجمارك مسئولة عن رقابة هذه المواد وتقرير صلاحيتها، وعلى الدولة أن تتحمل أية زيادة فى أسعار هذه المواد خاصة أثناء الحرب، أو فى حالة هبوط اقتصادى مفاجئ بدلاً من المتعهدين، ويمكن أن تسدد هذه المبالغ إما نقدياً أو بكوبونات مع الالتزام بفائدة ١٢٪ بدلاً ١٠٪ إذا سددت بالصورة الأخيرة^(٥٨).

وقد أضافت إنجلترا بنذاً جديداً بنصوص العقد وهى قيام المتعهدين الإنجليز بتحصيل ضرائب على السفن التى تدخل الميناء طوال فترة أعمالهم فقط، باعتبار أن الشركة لها نصيب فى هذه الضرائب كأرباح لها نظير عملهم بالميناء. فضلاً عن أن الدولة ليس من حقها فرض أى ضريبة على هذه الأعمال المكلف بها المتعهدون، فضلاً عن المبالغ التى يحصلون عليها سواء أكان نقدياً أو ككوبونات نظير عملهم^(٥٩).

كذلك من حق المهندسين الذين عينتهم الحكومة المصرية لمراقبة هذه الأعمال فى طلب تغيير، أو فصل عمال أو مندوبى العمل للشركة سواء لإهمالهم أو لسوء سلوكهم، أو لعدم قدرتهم على تنفيذ أعمالهم. وعلى الشركة توفير كافة الخدمات اللازمة للعمال مثل العلاج للمرضى، والجرحى فى الورش مع تعويضهم فى حالة الإصابة أثناء العمل، كما تعهدت الشركة أيضاً بتسديد مرتبات العمال بانتظام دون مطالبة الدولة فى ذلك على قدر الإمكان^(٦٠).

^{٥٥} نفسه: محفظة ٣٩ جـ٤، ملف ٣٩/١٨، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع آخر ١٢٨٦هـ/ ١٧ يوليو ١٨٦٩م.

^{٥٦} ديوان المجلس الخصوصى: صادر دواوين غير رسمى، س ٨١، ص ٧٦، ١٤٨م بتاريخ ٢٤ ذى الحجة ١٢٨٩هـ/ ٢٣ فبراير ١٨٧٣م.

^{٥٧} الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع آخر ١٢٨٦هـ/ ١٧ يوليو ١٨٦٩م.

^{٥٨} نفسه: محفظة ٣٩ جـ٤، ملف ٣٩/١٨، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع آخر ١٢٨٦هـ/ ١٧ يوليو ١٨٦٩م.

^{٥٩} نفسه: نفس المحفظة، جـ٤، ملف ٣٩/١٨، صفحة ومادة بدون رقم نفس التاريخ.

^{٦٠} الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٣٩ جـ٤، ملف ٣٩/١٨، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع آخر ١٢٨٦هـ/ ١٧ يوليو ١٨٦٩م.

وإذا حدث خصام أو نزاع بين طرفي العقد تشكل لجنة مكونة من ثلاثة أعضاء أحدهم معين من الدولة من نظارة الأشغال العامة وموصى من الخديو، والثاني من الشركة، والثالث يختاره الاثنان معاً. ويكون حكم هذه اللجنة بناءً على الأصوات بالأغلبية، مع مراعاة عدم انضمام أى شخص لهذه اللجنة له عداوة مع أحد الطرفين هذا مؤقتاً، لحين إنشاء المحاكم المختلطة التي يدرس إنشاؤها^(٦١) نتيجة للإصلاحات القضائية في ذلك لتتولى هي بعد ذلك النظر فيها.^(٦٢)

وقد أجاب إسماعيل على تلك التعديلات بالموافقة بما يتناسب مع مصلحة الحكومة في تطوير الميناء موضحاً كافة الوسائل القانونية – كما جاء موضحاً من قبل في شروط إنشاء أعمال الميناء – لتخطى أى خلاف قد يحدث بين الطرفين.^(٦٣)

أياً ما كان الأمر فإن شروط العقد التي وضعتها كل من الحكومتين المصرية والإنجليزية إنما جاءت في صالحهما، وإن كانت بدرجة كبيرة للثانية فنتيجة للأزمة المالية التي مرت بها مصر في عهد إسماعيل دفعت الأخير إلى قيامه بتطوير الميناء لأهميته التجارية تحقيقاً لزيادة الأرباح التي يستفاد منها في حل هذه الأزمة إلى حد ما، والتي سمحت للدول الأوروبية ومنها إنجلترا بالتدخل في شئون مصر؛ لذا وافق إسماعيل على هذه الشروط على أن تكون الشركة المنفذة لتلك الأعمال تحت

^{٦١} (١) مع تولى إسماعيل حكم مصر بلغت فوضى المحاكم القضائية أقصى درجاتها، وأصبح خطرهما يهدد الجميع بما فيهم الخديو نفسه، الذي اضطر أمام طلبات الأجانب من التعويضات، وفوائد الديون إلى الاستدانة من المراهين مما أثر عليه بالسلب حيث عجز عن سداد ديونه، وأصبحت الأزمة المالية حجة للدول الأوروبية في التدخل في شئون مصر، لذلك فكر في إصلاح هذا الوضع لدرجة ترضى الدول الأوروبية، وفي نفس الوقت تحافظ على مظهره "كحاكم مطلق" ولما كان المشروع يشغل ذهنه منذ عهد سعيد فإنه لم يفكر كثيراً وخصوصاً وأن وزيره "نوبار" كان يدعو إلى نفس الفكرة (انظر: عزيز خاكي بك، المحاكم الأهلية والمحاكم المختلطة، ماضيها. حاضرها. مستقبلها، المطبعة العصرية، القاهرة، ١٩٣٩، ص ٥٢). وفي عام ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م أرسل إسماعيل وزيره نوبار إلى استانبول للحصول على الفرمات التي تساعد على ذلك، لكن الدولة العثمانية عارضت ذلك بشدة لاعتبارها أنها صاحبة الحق الشرعي في مصر بحكم تبعيتها لها، وأن مثل هذه المحاكم بما تستخدم من قوانين أجنبية سيكون مخالفاً للشرعية الإسلامية مما يسبب ضياع كثير من حقوق المسلمين في مصر، ورغم تدخل الدول الأوروبية وما بذله إسماعيل من جهد وما دفعه من رشاوى وهدايا لإرضاء الباب العالي، ظلت الدولة العثمانية عقية في تنفيذ هذا المشروع. أما موقف إنجلترا فقد أبدت تعاطفها مع مصر منذ بداية عرض المشروع، وإن كانت علقت موافقتها على موافقة الباب العالي بما له من حقوق السيادة على مصر، وكان هذا نابغاً من سياستها القائمة على إبقاء روابط التبعية بين مصر والدولة العثمانية، وفي نفس الوقت كانت ترى أن هذا الإصلاح سيكون وسيلة لتقوية الحكومة، وضمان مصالحها التجارية وطرقها للهند وأنه سيحد من الضغط القسلي والظلم الذي يقرره بعض الرعايا الأجانب، بالإضافة إلى أنها وجدت في المشروع فرصة لوضع حد للنفوذ الفرنسي الذي كان قد ازداد بعد حفر قناة السويس، فضلاً عن وضع حد لتلك الفوضى التي سادت في مصر في ذلك الوقت (انظر: نجوى إسماعيل السيد، المرجع السابق، ص ٤١-٥٦). على أية حال لقد وضعت الأسس التي قامت عليها تلك المحاكم وهي استبقاء النظام القضائي القسلي فيما يخص الأجانب ذوي الجنسية الواحدة، أو مختلfi الجنسية على أن يحدد المتعاملون في عقودهم الجهة المختصة بالحكم فيما قد يحصل بين المتعاقدين من نزاع، تشكل المحاكم المختلطة من وطنيين وأجانب وتكون الغالبية للفريق الأخير، والرئاسة لمصري، وينتخب بعض الأجانب من السلك القضائي تختارهم الدول، ويعتدهم الخديو، والبعض الآخر من بين أعيان الأجانب بمصر تختارهم الجاليات الأجنبية المتمتعة بنظام الامتيازات، ويعتدهم الخديو كذلك؛ وتعين المحكمة جميع الموظفين من كتبة ومحضرين وغيرهم ويكونون تابعين لها وتحت إشرافها، كما يدعى القناصل لحضور تنفيذ الأحكام الصادرة من المحاكم المختلطة، مع إبقاء الأجانب غير خاضعين للقضاء المصري فيما يتعلق بالجنگ والجنايات، وإنما تختص المحاكم الجديدة بالحكم في مخالفات البوليس التي يرتكبها الأجانب، كما تختص هذه المحاكم فيما عدا ذلك بكل ما يتعلق بالعفار مهما كانت جنسية المتنازعين، وبجميع المسائل المدنية والتجارية إذا كان أحد الطرفين أجنبياً، وقد اعتمدت هذه =المحاكم على القانون الفرنسي التجاري والمدنى السائد في الدولة العثمانية، على أن يوفق بين "قانون نابليون" و"أحكام التشريع"، وتنسيق القوانين الجنائية مع قانون العقوبات الفرنسي، لكن هذه المحاكم ستكون تجربة لانتزاع أى شك من الدول الأوروبية حول الثقة بهذه المحاكم وإن كان نوبار قد علق فشلها على إمكانية العودة إلى النظام القديم (انظر: محمد عبدالبارى، الامتيازات الأجنبية، سلسلة المعارف العامة، القاهرة، ١٩٣٠، ص ٩٠-٩٣). وهكذا يمكن القول لقد قدم نوبار بهذا المشروع خدمة للأجانب حيث أمنهم على أحوالهم في مصر بعد أن أطمأن أن سلطة إسماعيل ستقيد، وسيد منها، وإن كان إسماعيل لم يدرك ذلك إلا عندما ظهرت سلبات المحاكم الجديدة عليه، فهنا أدرك إسماعيل أنه وقع في فخ نصب له بواسطة نوبار، وذلك عندما وافق على هذا المشروع الذي كان يعتبره جزءاً من برنامجه الإصلاحى الذى أراد أن تسود به البلاد تحقيقاً للعدالة فى القضاء سواء بين الأوروبيين أو الأهالى رغم اعتراض المصريين على هذه الفكرة لاعتمادها على القانون الفرنسى مما يتعارض مع الشريعة الإسلامية، ومع ذلك فإن هذا المحاكم عند افتتاحها فى سنة ١٢٩٣هـ / ١٨٧٦م كانت تقتصر لحد كبير إلى نظام الإصلاح الشامل الذى كان نوبار قد رسم خطوطه العامة سنة ١٢٨٤هـ / ١٨٦٧م (انظر: جون مارلو، تاريخ النهب الاستعماري لمصر من الحملة الفرنسية ١٧٩٨ إلى الاحتلال البريطاني ١٨٨٢ ترجمة عبدالعظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٢٨٥-٢٨٩).

^{٦٢} (١) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع آخر ١٢٨٦هـ / ١٧ يوليو ١٨٦٩م.

^{٦٣} (١) نفسه: محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٩٠هـ / ٥ مايو ١٨٧٣م.

إشراف الحكومة المصرية، أما إنجلترا فقد وافقت أيضًا - بعد تعديلها لبعض شروط العقد وحتى لا يتعارض مع مصالحها المراد تحقيقها وراء هذه الأعمال.

وبعد تكوين الشركة الإنجليزية المتفقة عليها، بدأت هذه الشركة عملها - تحت إشراف المهندس المنتدب من قبل الدولة - في بناء عدة منشآت، وقد صرف لهم الخديو إسماعيل في بداية الأمر مجموعة من المواد الخام المتنوعة لاستخدامها في وضع أساس تلك المنشآت من قبل الجمعية البحرية^(٦٤). وفي حالة احتياج الشركة لمواد خام أخرى أو آلات تستخدم في عمليات الحفر يتم إبلاغ مصلحة الموانئ والمناير عن طريق المهندس المنتدب من قبلها^(٦٥). ففي سنة ١٢٨٩هـ / ١٨٧٢م طالبت الشركة بإرسال مبلغ لها قدر بـ مائة وعشرين ألفًا وثلاثمائة واثنين وثلاثين قرشًا لشراء مواد خام، لإنشاء سكة حديد لربط الميناء بالأراضي التي حوله لتسهيل نقل هذه المواد لاسيما الأحجار^(٦٦). بدأت أولى هذه الإنشاءات عام ١٢٨٩هـ / ١٨٧٣م في بناء حاجز الأمواج (كاسر الأمواج) ليقى الميناء من طغيان الأمواج، ويجعل السفينة الراسية في مأمن من العواصف، وقد بنى على شكل جسر من الدبش، والأحجار الطبيعية، والصخور، ويمتد لمسافة ألفين وتسعمائة وأربعين مترًا منها خمسمائة واثنان وسبعون ممتدة من رأس التين إلى الجنوب الغربي، والباقي ممتد إلى الغرب بانحناء حوالى ١.٢٠ مترًا، أما ارتفاعه عن سطح البحر فكان حوالى ثلاثة أمتار، وقد عرف هذا الحاجز بحاجز الأمواج الكبير وبعد الانتهاء منه في ٢١ شوال ١٢٩٠هـ / ديسمبر ١٨٧٣م قررت مصلحة الموانئ والمناير فرض رسوم على دخول السفن^(٦٧). وبلغت تكاليف إنشائه حوالى أحد عشر مليون فرنك ونصف تقريبًا صرفت للشركة بعد إتمام جزء كبير منه^(٦٨) ثم استكمل الباقي منه ما بين عامى ١٣٢٣ - ١٣٢٦هـ / ١٩٠٥ - ١٩٠٨م حيث بنى كل جزء منهما بطريقة مختلفة تبعًا لموضعه من حيث عمق الماء، والتعرض للأمواج^(٦٩)، وقد استخدم في بنائه رمال ومواد صخرية مختلفة الأحجام - وهى ناتج تطهير البوغاز، والذي كان يجرى العمل فيه وقتئذ - لطرد المادة الطينة، والتي كان يخشى منها على سلامة الحاجز، وفوق هذه الرمال وضع الدبش بارتفاع سبعة أمتار ونصف حتى يمكن الوصول إلى اتساع اثنين وعشرين مترًا، ثم وضعت الكتل الطبيعية لترتكز عليها الكتل الصناعية وبلغ منسوب قمة كتلتها العليا نحو ١.٠٧ مترًا فوق سطح الماء، ثم أقيم فوق ذلك كتلة من خرسانة الأسمنت طولها ثلاثة أمتار ونصف، وارتفاعها ١.٩ مترًا، ويكون ذلك بعد تنقية الرمال المستخدمة في هذه العملية من الشوائب^(٧٠).

وفى سنة ١٢٩١هـ / ١٨٧٤م أنشئ حاجز الأمواج الداخلى للميناء الممتد من رأس التين شرقًا إلى البوغاز بطول ستمائة وخمسين مترًا، وقد ترتب على إنشائه تسهيل مهمة المراكب والسفن فى تحميل وتفريغ بضائعها على الأرصفة نظير عوائد تدفعها^(٧١). أما فى سنة ١٢٩٣هـ / ١٨٧٦م أنشئ حاجزان هما حاجز الأمواج الثالث، وحاجز الفحم. أما الحاجز الأول فقد بنى بإشراف ميكلوب باشا نفسه، وقد استخدم فى بنائه أحجار الميديا المستوردة من

^{٦٤} (٥) ديوان المجلس الخصوصى: قيد القرارات واللوائح الصادرة، س ١١ / ٢ / ١، ص ٢٨، ١٥م بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٨٧هـ / ٢١ أكتوبر ١٨٧٠م.

^{٦٥} (٥) صادر محافظة الإسكندرية: س ١٢٢ حديث، ل ٣ / ١ / ٤٠٠ / ٦٥١ قديم، ج ١، ص ١٨، ١٤٤م، ١٢م بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٨٧هـ / ٧ نوفمبر ١٨٧٠م.

^{٦٦} (٥) ديوان المجلس الخصوصى: صادر غير رسمى، س ١٠٥، ص ١٥٩، ٢٠٨م بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٩هـ / ٢٤ نوفمبر ١٨٧٢م.

^{٦٧} (٥) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢١ شوال ١٢٩٠هـ / ٧ ديسمبر ١٨٧٣م، معية سنية عربى: أوامر، س ١٩٤٣، ص ١٢١، م ٢٣٧ بتاريخ ٣ ذو القعدة ١٢٩٠هـ / ٢٣ ديسمبر ١٨٧٣م.

^{٦٨} (٥) ديوان المجلس الخصوصى: قيد القرارات واللوائح، س ١١ / ٢ / ١، ص ٦، م ٢٣٦ بتاريخ ١٧ جماد أول ١٢٩٠هـ / ٢١ يوليو ١٨٧٣م.

^{٦٩} (٥) مصلحة الموانئ والمناير بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ٦١، ج ١، ص ١٥٢، مادة بدون رقم بتاريخ ١٨ شوال ١٣٢٦هـ / ١٣ نوفمبر ١٩٠٨م.

^{٧٠} (٥) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٣ جماد أول ١٢٩٠هـ / ١٧ يوليو ١٨٧٣م. انظر الملحق رقم (٢).

^{٧١} (٥) ديوان المجلس الخصوصى: صادر دواوين وأقاليم، س ١١ / ١ / ١٣، ص ٤، م ٢٩ بتاريخ غرة صفر ١٢٩١هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٤م.

تركيا لصلابتها ولتحملها شدة تلاطم الأمواج^(٧٢)، أما حاجز الفحم فقد أنشئ بالقرب من الأرصفة المخصصة لتفريغ الفحم، لذا عرف بهذا الاسم، وذلك حفاظًا على السفن المحملة بهذا الصنف من التعرض لأية خطورة^(٧٣). ثم أدخلت عليه عدة تعديلات في الفترة من ١٢٩٨ - ١٣٠٨ هـ / ١٨٨٠ - ١٨٩٠ م لزيادة طوله من ثلاثين مترًا إلى تسعين مترًا ليكون مرتفعًا عن سطح البحر.^(٧٤)

واستمر إنشاء الحواجز في عهد الاحتلال البريطاني لمصر، ومن ذلك كلفت إنجلترا إحدى شركاتها الإنجليزية بإنشاء حاجز أمواج الكورنتينة في سنة ١٣٢٤ هـ / ١٩٠٦ م بطول ثمانمائة وخمسة وثمانين مترًا تقريبًا في ناحية الشمال الغربي من الميناء^(٧٥). ثم في عام ١٣٢٥ هـ / ١٩٠٧ م كلفت إحدى الشركات الفرنسية ببناء حاجزين: الأول وهو حاجز أمواج أرصفة الخشب بنى عند مدخل الميناء بطول ستمائة وخمسين مترًا تقريبًا، بتكاليف قدرت بحوالي خمسة آلاف وستمائة وستة وسبعين جنيهًا مصريًا ونصف جنيه، وقد تم بنائه في نفس العام^(٧٦)، ثم في عام ١٣١٨ هـ / ١٩١١ م أنشئ الحاجز الثاني وهو حاجز الأمواج الشرقي للميناء، وقد بنى على نمط حاجز الأمواج الغربي إلا أنه لشدة الأمواج وضع أساسه على كتله صناعية لتكون ضعف الكتل الطبيعية بعرض أحد عشر مترًا من قمة الحاجز إلى أسفله ثم وضعت فوقها الكتل الطبيعية التي لا يقل وزنها عن ألف وخمسمائة كيلو جرام، وزيادة في تقوية الحاجز صب فوقها كتل خرسانية كبيرة حتى بلغ ارتفاع الحاجز سبعة أمتار فوق سطح الماء.^(٧٧)

ويعتبر حاجز أمواج الميناء الشرقي أقوى من الحاجز الغربي، ويرجع ذلك إلى الطريقة التي أنشئ بها نتيجة لتعرض الميناء الشرقي لأنواء أشد من تلك التي تواجه الميناء الغربي.^(٧٨) ولعل يرجع تكليف إنجلترا لإحدى الشركات الفرنسية بتنفيذ ذلك إلى خبرتهم في بناء هذه الأعمال، فضلاً عن أنها كانت منهمكة بإعداد الميناء حربيًا حيث إنها كانت على أعتاب الدخول في الحرب العالمية الأولى.

تلك كانت أهم حواجز الأمواج الموجودة بميناء الإسكندرية، والتي تم التوصل إليها من خلال وثائق تلك الفترة.

كما شهد الميناء أعمالاً أخرى تمثلت في تعميق مدخله حتى تتمكن السفن من الدخول والخروج من خلاله. وقد وضعت الشركة عدة اعتبارات عند تحديد موقع المدخل على طول حاجز الأمواج وهي طبيعية؛ الرياح في منطقة الميناء، وسرعة التيارات المائية، واتجاهاتها، وقدراتها على البحر والترسيب حتى يمكن حماية السفن من الأمواج عند دخولها وخروجها من وإلى الميناء، فإذا حدث أى خطأ في تحديد موقع المدخل، فقد يؤدي بالتيارات المائية إلى ترسيب ما تحمله من مواد صلبة مما يحتم استخدام الكراكات المستمر لإجراء عمليات الحفر اللازمة.^(٧٩) ومن ناحية أخرى ينبغي أن يكون مدخل الميناء من الاتساع بحيث يسمح بقدر كاف لعبور السفن المختلفة الأحجام بحيث لا يتجاوز ارتفاع الأمواج داخله عن ربع متر تقريبًا.^(٨٠)

^{٧٢} (٠) معية سنية عربى: صادر الدواوين والأقاليم، س ٦٠، ج ٣، ص ٦٣، م ١٧ بتاريخ ٣ محرم ١٢٩٣ هـ / ٣٠ يناير ١٨٧٦ م.

^{٧٣} (٠) نفسه: قيد الإفادات الرسمية، س ١٧ حديث، ١٢ قديم، ص ٥١، م ١٦٢ بتاريخ ١٠ صفر ١٢٩٣ هـ / ٨ مارس ١٨٧٦ م.

^{٧٤} (٠) Sandro Breccia, le port D' alexandire Guide Sommaire Alexandrie, 1926., p.9.

^{٧٥} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ٤٤، ج ٦، ص ٤١٣، مادة بدون رقم بتاريخ رجب

١٣٢٤ هـ / أغسطس ١٩٠٦ م.

^{٧٦} (٠) نفسه: م ١ / ١ / ٥٢، ج ٦، ص ٤٠٦، ١٣٦، ٤٥٧، م ٣٧١ بتاريخ ١٩ رمضان - ٢٠ شوال ١٣٢٥ هـ / ٢٢ أكتوبر - ١٩ نوفمبر

١٩٠٧ م.

^{٧٧} (٠) المقطم: ص ٢، العدد ٦٧٣٦ بتاريخ ٩ جماد آخر ١٣٣٠ هـ / ٢٦ مايو ١٩١١، السنة الثالثة والعشرون.

^{٧٨} (٠) حسن سيد حسن: المرجع السابق، ص ١١٣.

^{٧٩} (٠) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٦٠ / ٥، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٩١ هـ / ٢ أكتوبر

١٨٧٤ م.

^{٨٠} (٠) نفسه: محفظة ٣٩ ج ٤، ملف ٣٩ / ١٨، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٩ صفر ١٢٩٢ هـ / ١٨ مارس ١٨٧٥ م.

وتنفيداً لذلك قامت الشركة بتفجير سلسلة من الصخور التي تحف بممر المدخل باستخدام الديناميت تحت إشراف هارد ستيل بك D'Hard Eastle Bey المكلف من قبل الشركة الإنجليزية، وقد بلغت تكلفته بمبلغ ألفي جنيه استرليني، حتى يسهل للسفن دخول الميناء ليلاً دون الخوف من خطورة ووعورة مدخله بسبب هذه الصخور.^(٨١)

وفي سنة ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥م تم حفر قناة جديدة بمدخل الميناء ليسهل من خلالها مرور السفن والمراكب به بطريقة آمنة، وقد تم ذلك على يد ديبورت Duport رئيس مهندس أعمال الميناء وقد أنشئت هذه القناة على مرحلتين: الأولى بدأ العمل فيها فوراً بتكلفه ثلاثة ملايين فرنك ونصف تقريباً، والثانية بعد الانتهاء من عمل الأرصفة بالميناء حتى لا يحدث أى ضرر أو تعطيل للنشاط التجاري لاسيما للصادرات المصرية للخارج، وقد تكلفت مليون ومائة وواحد وعشرين فرنكاً تقريباً^(٨٢). وهو مبلغ كبير، لكن يمكن القول أن إسماعيل كان شديد الاهتمام بالميناء باعتباره أهم ميناء مصرى على البحر المتوسط، فضلاً عن الأرباح التي سيحققها من خلال الصادرات المصرية للخارج وعلى رأسها القطن، والقمح، لذا أنفق كل هذه المبالغ، لأنه سوف يقوم بتحصيلها أضعاف بعد تطويره لخدمة هذا النشاط التجاري، وهو ما سوف يظهر فيما بعد.

وفي سنة ١٣٢٢هـ / ١٩٠٤م قامت إنجلترا – بإشراف بعض المهندسين الإنجليز – بتوسيع المدخل مستخدمة الديناميت، والكرافات وقد تكلف ذلك عشرة آلاف جنيه استرليني خصص منهم خمسة آلاف جنيه أجراً للعمال^(٨٣). ويلاحظ أنه أثناء العمل قد أصيب بعض هؤلاء العمال بإصابات خطيرة، وقد تولت مصلحة الموانئ والمناير بإشراف ميكلوب باشا متابعة ذلك، فعلى سبيل المثال أصيب روسوبك Rousseau Bey أحد المهندسين الإنجليز فى يده اليسرى أدى إلى بترها، كما أصيب جون John ملاحظ الكراكات بإصابات شديدة فى يده، وفى نظير ذلك صرف لهما تعويض نظير ما قاما به.^(٨٤)

ويؤدى إلى مدخل الميناء ممرات ملاحية رئيسة تسمى (بواغيز) ممتدة من رأس العجمى غرباً إلى رأس التين شرقاً، وهى مختلفة فى اتساعها، وأعماقها، واتجاهاتها، ومن بين هذه الممرات: ممر البوغاز الكبير، وهو الممر الرئيس الذى يصل المرفأ بالبحر، كما أنه الممر الوحيد الذى يستخدم فى الملاحة ليلاً، وقد عهد بإنشائه إلى المهندس الإنجليزي إدوارد كرمبتون Edward Crompton وقد تكلف ذلك مبلغ تسعة آلاف وثمانمائة وخمسة وستون فرنكاً^(٨٥). كما كان هناك ممر البوغاز الصغير وهو يستخدم أثناء النهار فقط، ونتيجة لعدم صلاحيته لمرور السفن الكبيرة خاصة عند اضطراب مياه البحر فقد تم تعميقه إلى أكثر من ثلاثين قدماً (٠٣.٤٨ متر بما يعادل ١٢ بوصة) باستخدام الديناميت لإزالة الصخور، والأحجار الموجودة بأعماقه، وقدرت تكاليفه بمبلغ عشرة آلاف وستمائة وثمانية وستين قرشاً^(٨٦). وإلى جانب هذين الممرين، أنشئ ممر رأس التين بمبلغ سبعين ألف وثمانمائة وتسعة وثمانين فرنكاً، ونظراً لعدم إمكان دخول السفن الكبيرة فيه لقلة عمقه من ناحية ولكثرة تعرضه للرياح الشديدة من جهة أخرى، لذا اقتصر على دخول القوارب الصغيرة إليه.^(٨٧)

^(٨١) نفسه: محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٢ صفر ١٢٩٢٩هـ / ٣١ مارس ١٨٧٥م.

^(٨٢) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٨ ربيع آخر ١٢٩٢هـ / ١٤ مايو ١٨٧٥م، نفسه: محفظة ٣٩ ج٤، ملف ١٨/ ٣٩، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٢ شعبان ١٢٩٢هـ / ٢١ سبتمبر ١٨٧٥م.

^(٨٣) مصلحة الموانئ والمناير بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م/ ١/ ١/ ٢٩، ج٦، ص ١٧٠، ٢٩٥، ٣١١، ٤٦٦، مواد ٣٢٩، ٥٦٦، ١٥٧٧، ١٦٦٥ بتاريخ ١٤ رجب - ١١ شعبان ١٣٢٢هـ / ٢٤ سبتمبر - ٢١ أكتوبر ١٩٠٤م.

^(٨٤) نفسه: م/ ١/ ١/ ٤٢، ج٤، ص ٦٨، م ٢٢٢ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٣٢٤هـ / ١٢ مايو ١٩٠٦م؛ نفسه، م/ ١/ ١/ ٥٥، ج٣، ص ٤٩٦، مادة بدون رقم بتاريخ ١٥ ربيع أول ١٣٢٦هـ / ١٧ أبريل ١٩٠٨م.

^(٨٥) ديوان المجلس الخصوصى: صادر تحريرات، ص ٧٥، ص ٢٢، م ١٨ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨٥هـ / ٢٤ نوفمبر ١٨٦٨م.

^(٨٦) ديوان المجلس الخصوصى: قيد القرارات واللوائح الصادرة، س ١١/ ٨/ ٢٠، ص ٢، م ١٨ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٩٥هـ / ٧ أغسطس ١٨٧٨م.

^(٨٧) ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١/ ١/ ١٤ حديث، ٤٣ قديم، ص ٥٤، م ٣٦ بتاريخ ١٩ ذى القعدة ١٢٩١هـ / ٢٨ ديسمبر ١٨٧٤م، نفسه: وارد تحريرات، س ٨١، ص ١٧٣، م ٢٠٧ بتاريخ ١٤ ربيع ثانى ١٢٩٦هـ / ٧ أبريل ١٨٧٩م.

ولما كانت هذه الممرات – السالفة الذكر – تحتاج إلى متابعة ومراقبة لتأمين السفن القادمة أو المسافرة من مدخل الميناء عن طريقها فقد استلزم الأمر إنشاء علامات إرشادية سواء كانت (فنارات أو شمنورات) حيث أهتم بإنشاء بعضها على أرصفة ميناء الإسكندرية مع تدعيم أساساتها بالحجر الصناعي لحمايتها من شدة تلاطم أمواج المياه^(٨٨). ومن هذه الفنارات: فنار رأس التين الكبير – ويرجع إنشائه إلى عهد محمد علي – وقد بنى بارتفاع تسعة وأربعين مترًا، وانتهى من بنائه في عهد عباس في عام ١٢٦٦ هـ / ١٨٤٩ م^(٨٩). ثم قامت الشركة الإنجليزية بإجراء عدة تعديلات فيه فزاد ارتفاعه إلى خمسة وخمسون مترًا عن سطح البحر، كما أصبح نوره أبيض من الدرجة الأولى يضئ كل عشرين ثانية^(٩٠). وفنار روسيتي Rosette الذي أنشئ في عام ١٢٨٧ هـ / ١٨٧٠ م^(٩١) ثم فنار ذى النور الأحمر في سنة ١٢٨٩ هـ / ١٨٧٢ م في نهاية رصيف بحر بريزلام^(٩٢) وهو يرى على مساحة ستة أميال^(٩٣) وفي النهار ينشر عليه علم أحمر^(٩٤).

وفي سنة ١٢٩٠ هـ / ١٨٧٣ م تم إنشاء ثلاثة فنارات وهم فنار العجمي^(٩٥)، وفنار رصيف الفحم^(٩٦)، وفنار العمادة وهو يبعد عن الماء بمسافة أربعين ميلًا، غير أنه أثناء إنشائه تعرضت إحدى الماعونتين^(٩٧) اللتان كانتا تحملان المواد الخام اللازمة لإنشائه للغرق، أما الأخرى فقد أصيبت بخلل كبير في هيكلها فتخلف عنها مجموعة من الأخشاب المكسورة قدرت بمبلغ ٨٨٠٠ قرشًا وكسور يتم توريدها مع قيمة أجرة الماعونتين مدة تشغيلهما في عملية تركيب الفنار وقدره ثلاثة آلاف قرش من قبل مصلحة الليمانات^(٩٨) والفنارات إلى ديوان البحرية*^(٩٩).

^{٨٨} معية سنية عربى: قيد الإفادات الرسمية، س ١٤ حديث، ١٢ قديم، ص ٤١، م ١٣٩ بتاريخ ٢١ صفر ١٢٩٢ هـ / ٢٩ مارس ١٨٧٥ م. انظر الملحق رقم (٣).

^{٨٩} محمود حلمى عوض: الموانئ المصرية، وزارة النقل البحرى، ١٩٨٧، ص ٧.
^{٩٠} محافظ الأبحاث: محفظة ٣، صفحة بدون رقم، م ٣٤٣ بتاريخ ٢ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ / ٣ فبراير ١٨٧٠ م.
^{٩١} خلف عبد العظيم سيد الميرى: المرجع السابق، ص ٩٨.
^{٩٢} بريزلام: لفظ فرنسى معناه حاجز الأمواج يقابلها كمعنى بالإنجليزية Breakwater (انظر: خلف عبد العظيم سيد الميرى، المرجع السابق، ص ٩٨، هامش ١٥٤).

^{٩٣} أميال: جمع "ميل" وهو يساوى ٤٠٠ ذراع = ٣/١ فرسخ أى حوالى ٢ كم (انظر: فالتر هنتس: المرجع السابق، ص ٩٥).
^{٩٤} محافظ الأبحاث: وقائع مصرية، محفظة ٢٢، صفحة بدون رقم، عدد ٤٧٥ بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢٤ سبتمبر ١٨٧٢ م.
^{٩٥} أحمد الشربيني: المرجع السابق، ص ٢١٦؛ عبد العظيم رمضان: الإسكندرية من الحملة الفرنسية إلى الاحتلال البريطانى، ضمن تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور، سلسلة تاريخ المصريين، العدد ٢٠٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠١، ص ٢٧٢.
^{٩٦} معية سنية عربى: صادر الإفادات إلى جهات الدواوين والمجالس، س ٢٠، ص ٢٧، م ٧ بتاريخ ٢ ربيع أول ١٢٩٤ هـ / ١٧ مارس ١٨٧٧ م.

^{٩٧} الماعونة: أو ماعون، والجمع "مواعين"، وماعونات، وتعرف بالفرنسية "Mahonne" أى المركب الصغير، وقيل إنها مشتقة من العربية "معون" ويقابلها بالإنجليزية "Keel" ولها ساريان أو ثلاث سوار، يبلغ طولها مائة وخمسة وتسعون قدمًا، وعرضها ثلاثة وثلاثون قدمًا، وكانوا يجهزونها ب أربعة وعشرين مدفعًا، وحملوتها ستمائة شخص، وعرفت عند العثمانيين باسم "ماعونة" وقد استخدمها العثمانيون والأوروبيون كمرابك حربية توضع دائمًا في قلب تشكيل الأسطول (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١٣٧).
^{٩٨} الليمانات: جمع "ليمان" وهى كلمة تركية أصلها أفرنجى، وتعنى مرفأ – مرسى – ساكن، ويقال ليमान ريس أى رئيس الميناء (انظر: محمد على الأنسى، المرجع السابق، ص ٤٩٧).

^{٩٩} معية سنية عربى: قيد الأوامر الكريمة، س ٣٩ حديث، ١٩٤٧ قديم، ص ١٧، م ٢ بتاريخ ٢٨ شوال ١٢٩٠ هـ / ١٩ ديسمبر ١٨٧٣ م* ديوان البحرية: أنشئ في عام ١٢٧٨ هـ / ١٨٦١ م وهو يتكون من عدة أقلام إدارية مختلفة خاصة بتدبير احتياجات السفن، فكان على رأسه ناظر البحرية يليه وكيل يساعده فى أعماله، وينوب عنه عند غيابه، ويعاون الوكيل ضابط بحرى كبير يسمى باشمعاون البحرية، كما كان يوجد على رأس الجهاز الكتابى الباشكاتب الذى يشرف على المكاتبات المختلفة، ومن هذه الأقسام: قلم التحرير ويقوم بالأعمال الكتابية وقلم العهد وهو المسئول عن توفير احتياجات البحارة من الملابس، وقلم الصنف وهو مختص بالأعمال المخزنية، وتوفير احتياجات السفن، وقلم العلايف وهو يتولى تدبير شئون الأفراد مثل التجنيد، والتنقلات، والأجازات، وإنهاء خدمة البحارة، وقلم الحسابات ويباشر صرف المرتبات والأعمال المالية الخاصة بالسفن، وأخيرًا قلم الكونتراتو وكان ينفذ الإصلاحات والأعمال الهندسية المطلوبة للسفن، وهو همزة الوصل بين السفن وورش الترسانة المختلفة، وكان يتبع نظارة البحرية سفن الأسطول، ومصلحة الترسانة وأمور الحوض العائم، وإدارة الكراكات، وكذلك الإشراف على البحرية التجارية، ومصلحة الليمانات والفنارات، ومصلحة الانجرارية (النقل النهري) وقد عمل بجانب هذا الديوان، ديوان الفاوريات والعمليات الذى أنشئ فى عام ١٢٧٥ هـ / ١٨٥٨ م ومقره بولاق – وقد أعيد تكوينه هو، وديوان البحرية بصورته المذكورة فى عهد إسماعيل – وقد شمل هذا الديوان ترسانة بولاق، والمخازن التابعة لها وكذلك اليواخر النيلية من الناحية المالية (انظر: أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص ٦٧٦، ٦٧٧).

وفى سنة ١٢٩٣هـ/ ١٨٧٦م أنشئ فنار حاجز الأمواج الغربى^(١٠٠) ثم أنشئ فى عام ١٢٩٥هـ/ ١٨٧٨م فنانان هما فنار المكس العالى والصغير، وفنار البوغاز الصغير^(١٠١). وقد أنشئت هذه الفنارات بعد دراسة عدة نقاط وضعتها لجنة مشكلة من قبل الشركة منها الموقع الملاحى، واتجاهات الريح، والتيارات المائية، وتقديم خريطة مسح طبوغرافى محدداً بها موقع الفنار مع ملاحظة مدى استعداد المنطقة للنشاط البحرى، ثم التكلفة المتوقعة وطرق نقل المعدات، وما يلزم لحراستها من مبان وأفراد، ومصادر مياه، بالإضافة إلى ذلك البيانات التفصيلية للفنار، وطريقة عمله، ودراستها بالنسبة للأبعاد والرؤى.^(١٠٢)

ولم يكن إنشاء الشمندورات أو تجديدها بعيداً عن الاهتمام باعتبارها علامات إرشادية تدل على وجود الصخور، والأماكن التى يصعب على ربانة السفن التعرف عليها بدونها، ففى سنة ١٢٨٩هـ/ ١٨٧٢م تم تحصيل عوائد على كل مركب تمر بالميناء الغربى باعتبار القدم الإنجليزية قرشان، وذلك نظير الشمندورات التى أنشئت بكل من المكس ورأس التين لتكون علامات بارزة بهذا الميناء، وبعد الانتهاء منها طالبت الشركة بتسديد تكاليف إنشائها.^(١٠٣)

وفى سنة ١٢٩١هـ/ ١٨٧٤م أنشئت شمندورة بالميناء الشرقى بالقرب من أحد أرصفة الميناء بناء على طلب كل من القبودان^(١٠٤) ولبى Wellpey مأمور نقل العساكر الإنجليزية، ووكيل حكومة الهند بمصر لتستخدم كعلامات إرشادية للمراكب المعدة لنقل العساكر، والسفن التى تخصص لزيارات ملكة إنجلترا لمصر، قدرت تكاليفها بمبلغ أربع وثلاثين كيساً^(١٠٥) وثلاثمائة وأربعة عشر قرشاً*.^(١٠٦)

وقد حرصت مصلحة الفنارات على إنشاء هذه الشمندورات خاصة بعد أن كثرت الحوادث فى الميناء نتيجة لعدم وجودها فى المناطق، أو النقاط الخطرة بالميناء، ومن ذلك عندما حدث تصادم بين غليون^(١٠٧) هندى، وآخر إنجليزى عندما كان الأول متجهاً من السويس إلى سواكن ببعض الجنود

^{١٠٠} معية سنية عربى: قيد الإفادات الرسمية، س ١٤ حديث، ١٢ قديم، ص ٤١، م ١٣٩ بتاريخ ٢١ صفر ١٢٩٢هـ/ ٢٩ مارس ١٨٧٥م.

^{١٠١} ديوان المجلس الخصوصى: قيد القرارات واللوائح الصادرة، س ١١/ ٨/ ٢٠، ص ٢، م ١٨ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٩٥هـ/ ٧ أغسطس ١٨٧٨م.

^{١٠٢} خلف عبدالعزيز سيد الميرى: المرجع السابق، ص ٩١.

^{١٠٣} معية سنية عربى: قيد الأوامر الكريمة، س ١٩٤٣، ص ١٧، م ٣٨ بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٩هـ/ ١٣ سبتمبر ١٨٧٢م، ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ١٦٧ حديث، م ٢/ ٣/ ٣٢ قديم، ج ٣، ص ١٥٦، م ٢٧٩ بتاريخ ١٣ رجب ١٢٩١هـ/ ٢٦ أغسطس ١٨٧٤م.

^{١٠٤} قبودان: أو قبطان وهى كلمة تركية بمعنى آمر أو رئيس السفينة (انظر: محمد على الأنسى، المرجع السابق، ص ٤١٢) وكان بمصر أربعة قبودانات هم قبودان الإسكندرية، ودمياط، ورشيد، والسويس، وكانت خدمتهم حفظ القلاع والحكم بين الرعايا بالعدل والشفقة (انظر: Shaw, S. J., Ottoman Egypt in the age of the French Revolution, Cambridge, Massachusster, 1964, pp. ٨٠، ٨١).

^{١٠٥} الكيسة: تساوى ٥٠٠ قرش (انظر: محفظة ١٤٠ أبحاث، عملة، دفتر ٨، ص ١١٣، مادة بدون رقم بتاريخ ١٢٥٥هـ/ ١٨٣٩.

^{١٠٦} معية سنية عربى: قيد الأوامر الكريمة: س ٤ حديث، اقديم، ص ٢٢، م ٥ بتاريخ ٥ رمضان ١٢٩١هـ/ ١٦ أكتوبر ١٨٧٤م* بلغ من اهتمام إسماعيل بتحسين الميناء الشرقى فيما يتعلق بمساحته المائية، والأرضية، وإقامة علامات إرشادية جديدة به أن كلف إحدى الشركات الإنجليزية - بعد انتهاء شركة جرنفيلد من أعمالها بالميناء - وهى شركة فيلمنج وشركاه Fleming Company and Co بدراسة مشروع تحسين الميناء الشرقى بمساعدة الرأسماليين فى لندن، وفى سبيل ذلك وفر لهم إسماعيل مساحات واسعة من أراضيه الممتدة من مسلة كليوباترا حتى مسجد سيدى جابر قدرت بمبلغ مليون ومائة ألف جنيه مصرى مجاًناً لهذا المشروع، وفى مقابل ذلك وعدته الشركة أنه سيجنى أرباحاً كبيرة من وراء ذلك من حيث توسع الحركة التجارية، وجذب السفن والأساطيل الأجنبية بصورة كبيرة بإقامة منشآت جديدة لإمكان التغلب - إلى حد ما - على الظروف الجغرافية المتحكمة فى خط سير السفن بهذا الجزء = من الميناء، فضلاً عن الأراضى الواسعة التى سيحصل عليها بعد تعديل هذا الجزء من الميناء لاستخدامها فى إقامة مشروعات، أو شركات ملاحية جديدة، أو بيعها لأشخاص ينتفعون بها مقابل دفع ثمنها (انظر: الأرشيف الأوروبى، عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٦٠/ ٥، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٧ شعبان ١٢٩٣هـ/ ٢٨ أغسطس ١٨٧٦م).

^{١٠٧} غليون: جمع "غلايين" و"غلاوين" والكلمة معربة عن الأسبانية Galeon ، وبالفرنسية Gallion، وبالإنجليزية Galleon ، وهو مركب حربى يمتاز بعظم المقدم والمؤخر فيبلغ طوله خمسين ذراعاً أى نحو مائة وعشرة أقدام إنجليزية، وكان لمصر أسطول من الغلايين المعروفة باسم "قباق" عددها أحد عشر غليوناً أو قبايقاً، وذلك فى الفترة الممتدة من سنة ١٢٤٦ - ١٢٥٤هـ/ ١٨٣١ - ١٨٣٩م، وكانت هذه الغلايين مجهزة بالمدافع التى يتراوح عددها فى كل غليون ما بين أربعة وثمانين، ومائة وستة مدفع، وكان كل غليون منها يسع ما بين سبعمئة وستة وثلاثين وألف وسبعة وتسعين من الأفراد، وكانت الغلايين بعض قطع الأسطول المصرى الذى اشترك فى حرب القرم

ومهماتهم مما نتج عنه غرق الغليون الهندي فتم إخراجهم من المياه بعد أن صرف على عمرته مبلغ ألف وسبعين كيسة وكسور على حساب ديوان البحرية مع احتساب قيمة ثمن المهمات التي غرقت، وقيمتها اثنتان وأربعون كيسة وكسور.^(١٠٨)

وفى سنة ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥م غرق أحد صنادل مصلحة الموانئ والمناير بالميناء بمهماته الخاصة بأشغال الميناء وهي تشمل آلات، ومواسير حديد، وأخشاب قدرت بمبلغ اثني عشر ألفاً وخمسمائة جنيه مصرى، نتيجة لعدم وجود الشمندورة فى مكانها، وقد حاولت شركة جرنفيلد بمساعدة المصلحة إخراجها من المياه وبعد محاولات نجحت فى استخراج أجزاء كبيرة منه نظراً لانغماسه فى الطين بأسفل القاع، أما مهماته فتم التوصل إليها.^(١٠٩)

وقد أنشئت هذه الشمندورات بعد دراسة مواقع الأخطار الملاحية كالمياه الضحلة، والجزر الواقعة تحت سطح الماء، وغير ذلك لتلافي الأخطار وإرشاد السفن إلى مدخل الميناء، أما إجراءات تركيبها، فكانت تتم عن طريق الاستعانة بعمال متخصصين فى عمليات النقل والحفر، والعمالة الفنية فى إجراءات التركيب والتشغيل.^(١١٠)

وبناء على قرار ديوان البحرية الصادر فى عام ١٢٩٤هـ / ١٨٧٧م أنه فى حالة بناء فنار أو شمندورة، أو تجديدها فمصاريف ذلك تخصم من إيرادات المصلحة عن قيمة المائة عشرة.^(١١١)

وتعتبر إصلاحات السفن وصيانتها على درجة كبيرة من الأهمية، فالسفن عامة تحتاج إلى ثلاثة أنواع من الإصلاحات، وهى إصلاح عاجل، وسنوى ودورى ثم شامل كل أربع سنوات ويعرف بالعمرة^(١١٢). ومن ثم بدت أهمية وجود أحواض – إلى جانب وجود ورش الترسانة التى أنشأتها شركات البحرية التجارية المصرية بالميناء – لصيانة السفن داخل مصر – حتى تلبي على الأقل احتياجات الإصلاح العاجلة، وإن لم تكن جميعها. وقد انقسمت هذه الأحواض إلى نوعين: الأول أحواض جافة، وهى مجهزة بوسائل خاصة للكشف على قاع السفينة أو أجزائها الغاطسة تحت مستوى الماء، وهى مجهزة بشفطات عالية الجهد، وبوابات لسحب مياه البحر بعد أن تدخل السفينة إلى الحوض، وتثبت إلى جوانبه وقاعه. والنوع الثانى أحواض عائمة وهى مثل الأحواض الجافة إلا أنه يتم الإبقاء على ماء البحر أثناء الإصلاحات مع وجود غطاسين متخصصين.^(١١٣)

هذا وقد اشتهر ميناء الإسكندرية بمجموعة من هذه الأحواض منها أنشئ فى عام ١٢٨٥هـ / ١٨٦٨م حوض عائم لإصلاح السفن بالميناء، بلغ طوله مائة وأربعين متراً، وعرضه ثلاثة وثلاثون متراً، بينما كان عمقه أحد عشر متراً، وكان تشغيل الحوض يعتمد على آلتين بخاريتين تقومان بتفريغه من المياه، وذلك بعد إدخال السفن المطلوب صيانتها، وترميمها، أو إجراء إصلاحاتها.^(١١٤) وفى سنة ١٢٩٠هـ / ١٨٧٣م أنشئ حوض عائم لإصلاح السفن المصرية والعثمانية وقد استخدم فى بنائه آلات، وأخشاب مستوردة من استانبول ليكون بناؤه على نمط بناء أحواض مينائى

فى عهد عباس، وكان كل غليون منها مزوداً بمائة منفع، ويحتوى على ألف وأربعين مقاتلاً (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١١٢ - ١١٤) بل هناك من يذهب بالقول إلى أنه كان ضمن السفن الحربية فى عهد محمد على ومراداً للبوراج، وكان أفراد طاقمه يتراوح ما بين سبع مائة وستة وثلاثين، وألف وأربعة وثلاثين فرداً (انظر: محمد محمود السروجى، المرجع السابق، ص ٦٢٠) وقد تم اختراع هذا النوع من المراكب الحربية على يد البرتغاليين (انظر: سعد ماهر، المرجع السابق، ص ٣٦٠).

^{١٠٨} معية سنية عربى: قيد الأوامر الكريمة، س ٤ حديث، ١ قديم، ص ٢٢، ٤م بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٩١هـ / ١١ أكتوبر ١٨٧٤م.

^{١٠٩} ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١ / ١ / ١٤ حديث، ٤٣ قديم، ص ١٢٤، ٨م بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٩٢هـ / ١٢ أبريل ١٨٧٥م.

^{١١٠} خلف عبدالعظيم سيد الميرى: المرجع السابق، ص ٩١.

^{١١١} معية سنية عربى: صادر الإفادات إلى جهات الدواوين والمجالس، س ٢٠، ص ٢٧، ٧م بتاريخ ٢ ربيع أول ١٢٩٤هـ / ١٧ مارس ١٨٧٧م.

^{١١٢} وزارة النقل البحرى: النقل البحرى، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى، القاهرة، ١٩٧١، ص ٥٣.

^{١١٣} إيمان لطفى خليل الشناوى: إدارة الموانئ والخدمات البحرية، وزارة التعليم العالى، المعهد الفنى التجارى ببورسعيد، دبت، ص ٢٦٥، ٢٦٦.

^{١١٤} إسماعيل سرهنك: المرجع السابق، ج ٢، ص ٥٦، ٥٧؛ على باشا مبارك: المرجع السابق، ج ٧، ص ٧٦، ٧٧.

مرسيليا، وطولون بفرنسا، وذلك لأن الملاح الجغرافية لهذين الميناءين متشابهان لميناء الإسكندرية، وقد بلغ ارتفاعه مائة وأربعة وأربعون متراً عن سطح البحر.^(١١٥) وقد تزامن مع إنشاء الأحواض تطوير العمل في ورش ترسانة الإسكندرية على يد مهندسين إنجليز بما يعنى وجود المكان المعد لإصلاح السفن في البحر، وهو الحوض والعمالة الفنية التي توفرها الترسانة فبدأ الاهتمام بتطوير قزاقاتها^(١١٦) لبناء السفن أو إصلاحها، ونتيجة لذلك جذبت أعداد كبيرة من الوابورات^(١١٧) التي تحتاج إلى الإصلاح ومنها وابورات الشركة العزيرية^(١١٨) التي اعتري بعض منها قصور في إمكانياتها^(١١٩). كما قامت هذه الترسانة بتصنيع بعض السفن البخارية الحربية مثل "وابور لطيف" في عام ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م، وتمكنت من إصلاح السفن الكبيرة مثل "سفينة الإبراهيمية"، وإن كان قد اعتري بعض أجهزتها قصور في إمكانيات صيانة السفن البخارية الحديدية حيث لم تكن على استعداد كامل لها.^(١٢٠)

تم تتابع إنشاء الأحواض بالميناء في عهد الاحتلال، ففي سنة ١٣١٩هـ / ١٩٠١م أنشأ حوض خصص لوابورات البوستان الخديوية^(١٢١)، وفي سنة ١٣٢١هـ / ١٩٠٣م أنشأ حوض جاف بالميناء الغربى^(١٢٢) ثم في سنة ١٣٢٢هـ / ١٩٠٤م أنشأ حوض القبارى لإصلاح السفن الصغيرة^(١٢٣)، وقد كلفت إنجلترا المقاول أوارد الماچيا Edward Almagia ببناء هذه الأحواض ولحرسها على صيانتها لخدمة مصالحها فقد خصصت مبلغ يقدر بحوالى أربعة وثمانين جنيهاً، وثمانمائة مليم شهرياً يخصم من إيرادات كل حوض (عوائد عمرة السفن) نظير الصيانة^(١٢٤). كما اهتمت باستيراد

^{١١٥} (١) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٠ ربيع آخر ١٢٩٠هـ / ١٧ يونيو ١٨٧٣م.

^{١١٦} (٢) كان من ضمن تكوينات الترسانة (القزاقات) وهي تنقسم إلى نوعين: الأولى وهي قزاقات التدشين وهي تستخدم فقط لانزال السفن بعد الانتهاء من بنائها وذلك بالسماح لقوة الجاذبية الأرضية بتحريك السفن على مسار مائل باستخدام أنواع خاصة من الشحم لتقليل المقاومة – والنوع الثانى وهي القزاقات الميكانيكية ومساعد السفن، فالأولى تستخدم ونش أو أكثر مع مجموعة من حبال الصلب والبكرات بنظام معين لنقل تأثير قوة الشد إلى مجموعة عربات تحمل السفينة وتحرك بها على قضبان حديدية مائلة – أما الثانية وهي مساعد السفن فإن الحركة الرأسية من وإلى الميناء تتم بواسطة مجموعة من الأوناش على كل جانب من جانبي طبلية المصعد، لرفع السفينة أو خفضها للبحر (انظر: إيمان لطفي خليل الشناوى، المرجع السابق، ص ٢٦٥، ٢٦٦).

^{١١٧} (٣) الوابورات: جمع وابور أو "يابور" جمع بوابير أو بابورات، أو وبورات يقابله بالفرنسية Vapeur، وفي الإنجليزية Vapour، والأسبانية Vapor وهو يطلق على السفينة البخارية، ويسمى أحياناً بابور البحر تمييزاً له عن بابور أو وابور البر أى قطار السكة الحديد (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ٩).

^{١١٨} (٤) الشركة العزيرية: لما وجد إسماعيل ما يعترضه من العقبات في سبيل تجديد الأسطول الحربى، وجه عنايته إلى الأسطول التجارى، فأنشأ شركة للملاحة التجارية سميت الشركة العزيرية نسبة إلى السلطان عبدالعزيز (١٨٦١ - ١٨٧٦)، أعد بواخرها لنقل المسافرين، ونقل المتاجر إلى موانئ البحرين الأحمر والمتوسط بعد أن أبطل الشركة المحببة التي أنشئت في عهد سعيد، وجعل رأس مال الشركة الجديدة موزعاً على أسهم ليشارك الأفراد فيها، وكان لبواخرها فضل كبير في نشاط حركة التجارة الخارجية لمصر، وتسهيل مواصلاتها البحرية مع الأقطار الأخرى، وزاحمت شركات الملاحة الأجنبية في هذا الصدد، ونجحت في عملها، ونمت إيراداتها، ثم ابتاع الخديو إسماعيل أسهمها احتكاراً لأبحارها وحولها إلى إدارة من إدارات الحكومة عرف بمصلحة "وابورات البوستان الخديوية" فاستمرت مطردة النجاح، واتسع نطاق أعمالها، وأصبح عدد بواخرها ست وعشرين باخرة منها الميناء، والجعفرية، والحجاز، والحديدة، والقصور، وسواكن، ومصوع وغيرها. وقد ألحق بهذه المصلحة الحوض العائم الذي أنشئ في عام ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م بميناء الإسكندرية، وخصص لبواخرها عمل في ترسانة الإسكندرية للقيام بما تحتاجه من الإصلاح، وبقيت هذه الإدارة الكبيرة ببواخرها وملحقاتها كالحوض وفابريكة الترسانة ملكاً للحكومة إلى أن باعها في عهد الاحتلال إلى شركة إنجليزية بأبخس الأثمان (انظر: عبدالرحمن الراقى، عصر إسماعيل، ج١، ص ١٩٢، ١٩٣؛ جميل خاتكى، المرجع السابق، ص ٣٧٦).

^{١١٩} (٥) الشركة العزيرية: تراجم دفاتر، محفظة ١، صفحة بدون رقم، م ٧١ بتاريخ ٣٠ رجب ١٢٨١هـ / ٢٩ ديسمبر ١٨٦٤م * أحياناً كانت ترسل بعض بواخرها إلى ترسانة بولاق لإصلاحها في حالة ازدهام الحوض المخصص لها بميناء الإسكندرية بالسفن التي تحتاج إلى إصلاح (انظر: ترسانة بولاق، محفظة ٣، صفحة بدون رقم، مادة ٣٥٧ / ٣٣١ بتاريخ ٢٩ ربيع آخر ١٢٨٠هـ / ١٣ أكتوبر ١٨٦٣م).

^{١٢٠} (٦) السيد سيد دياب، المرجع السابق، ص ٦٤ - ٧٣؛ محمد محمود السروجى، المرجع السابق، ص ٦٠٧ - ٦٠٩.

^{١٢١} (٧) مصلحة الموانئ والمناظر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ١٠، ص ٤٨٦، م ١١١٠ بتاريخ ٦ رجب ١٣١٩هـ / ١٩ أكتوبر ١٩٠١م.

^{١٢٢} (٨) نفسه: م ١ / ١ / ٢١، ج ٤، ص ٢٤٥، م ٨٤٧ بتاريخ ٦ جماد أول ١٣٢١هـ / ١ أغسطس ١٩٠٤م.

^{١٢٣} (٩) نفسه: م ١ / ١ / ٢٤، ج ١، ص ٢٦٥، م ١١٦ بتاريخ ٢٤ ذة القعدة ١٣٢٢هـ / ٣٠ يناير ١٩٠٤م.

^{١٢٤} (١٠) نفسه: م ١ / ١ / ٣٥، ج ١، ص ٢٦٣، م ٣٢٦ بتاريخ ٢٦ جماد آخر ١٣٢٣هـ / ٢٤ أغسطس ١٩٠٥م.

الكرات من لندن مثل كراكة سانت لورانس Saint Lurance بمبلغ تسعة عشر ألف وخمسمائة جنيه مصرى لاستخدامها فى تعمير هذه الأحواض.^(١٢٥)

وفى سنة ١٣٢٧هـ/ ١٩٠٩م أنشأ حوض الجونة، وقد جذب إليه العديد من السفن الأجنبية لوفرة المهام، والأدوات اللازمة لأعمال الصيانة^(١٢٦) يليه حوض المولس فى سنة ١٣٢٨هـ/ ١٩١٠م.^(١٢٧)

أما فى سنة ١٣٣٠هـ/ ١٩١٢م أنشأت مصلحة الموانئ والمناشر حوض جاف بالميناء الغربى لتصليح السفن الحربية؛ ولعل الدافع وراء ذلك مدى استعداد إنجلترا للدخول على أعتاب حرب جديدة دفاعاً عن مصالحها فى البحر المتوسط من ناحية، ولتحقيق مكاسب تجارية للميناء من وراء تصليح مثل هذا النوع من السفن لأنها مكلفة جداً.^(١٢٨)

على أية حال لقد استقبلت هذه الأحواض العديد من السفن سواء التجارية أو الحربية لإصلاحها نظير دفع رسوم دخولها لهذه الأحواض للكشف عليها^(١٢٩)، فضلاً عما حققته هذه الأحواض من أرباح كبيرة من جراء تصليح السفن سواء الحكومية أو الأجنبية فعلى سبيل المثال جاءت إحدى السفن الأميرية إلى أحد أحواض الميناء لتعميرها فى سنة ١٢٩١هـ/ ١٨٧٤م بتكلفه ألفين وستة وأربعين قرشاً، وأربع عشرة بارة^{(١٣٠)*} كما بلغت تكلفة مركب إنجليزى بحوض الجونة حوالى مائة وأربعين جنيهاً مصرياً نظير إصلاحها.^(١٣١)

وأحياناً كانت ترسل بعض السفن لإصلاحها فى الخارج لاسيما إنجلترا نتيجة لعدم وجود المنشآت الكافية فى مصر، ومن هذه السفن سفينة الجعفرية إحدى سفن الشركة العريضة لتغيير بعض ماكيناتها بإشراف الشركة الإنجليزية بالإسكندرية.^(١٣٢)

ومع النمو المتزايد لحركة السفن والبضائع بالميناء وضعت بعض الخطط لتحسين الأرصفة والتوسع فى بنائها لتفريغ البضائع المتنوعة من السفن الراسية.

وفى سبيل ذلك خصص الخديو إسماعيل لشركة جرنفيلد مبلغ أربعين ألف جنيه استرليني من الميزانية المخصصة لأعمال الميناء، للأرصفة^{(١٣٣)*}. وتبعاً لظروف الجغرافية المؤثرة فى الميناء، انقسم إنشاء الأرصفة إلى قسمين: الأول، ويشمل الأرصفة ذات العمق الكبير أى أن ارتفاعها يزيد

^{١٢٥} المقطم: ص ٢، العدد ٥٦٠٤ بتاريخ ٢٤ رجب ١٣٢٥هـ/ ٣ سبتمبر ١٩٠٧م، السنة التاسعة عشر.

^{١٢٦} مصلحة الموانئ والمناشر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ١/ ٦٣، ج ١، ص ١٥٥، م ١٤٨م بتاريخ ١٤ محرم ١٣٢٧هـ/ ٦ فبراير ١٩٠٩م.

^{١٢٧} نفسه: صور مكاتبات صادرة إلى مفتشى الجمارك عربى - إنجليزى، م ١/ ٣/ ٧، ص ٢٤١، مادة بدون رقم بتاريخ ٢٢ صفر ١٣٢٨هـ/ ٥ مارس ١٩١٠م.

^{١٢٨} المقطم: ص ٢، العدد ٧١٠٣ بتاريخ ٢٤ شعبان ١٣٣٠هـ/ ٨ أغسطس ١٩١٢، السنة الرابعة والعشرون.

^{١٢٩} ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ١/ ١/ ١٣، حديث، ص ٤٢، قديم، ص ٣٩، م ٨٣ بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٩١هـ/ ١٠ سبتمبر ١٨٧٤م؛ مصلحة الموانئ والمناشر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ١/ ١٤، ج ٣، ص ٣٧، م ٢٠٨م بتاريخ ٢٧ رجب ١٣٢٠هـ/ ٣ يوليو ١٩٠٢م.

^{١٣٠} ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ١/ ١/ ١٣، حديث، ص ٤٢، قديم، ص ٣٩، م ٨٣ بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٩١هـ/ ١٠ سبتمبر ١٨٧٤م * البارة: عملة نقدية من العملات السائدة فى ذلك العصر وقيمتها ربع ملية، وبالتالي فهى تساوى ١: ٤٠ من القرش، ولقد أطلق الأتراك على الفضة اسم "بارة" الفارسية ويرادف اسم "البارة" و"الفضة" فى زمن الجبرتنى اسم "نصف فضة"، و"مويدي" وقد كانت هذه العملة وسيلة مهمة لتحقيق مرونة العمليات التجارية فى مصر (انظر: عبدالرحمن فهمى، المرجع السابق، ص ٥٧٣).

^{١٣١} مصلحة الموانئ والمناشر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ١/ ٤٦، ج ٨، ص ١٥٥، م ٤٨٦م بتاريخ ٣ ذو القعدة ١٣٢٤هـ/ ١٩ ديسمبر ١٩٠٦م.

^{١٣٢} خلف عبدالعظيم سيد الميرى: المرجع السابق، ص ٤٢٧.

^{١٣٣} معية سنية تركى: أوامر، س ٥٧٣، ص ٦٧، م ٤٠ بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٥هـ/ ٣١ مايو ١٨٦٦م؛ الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٥هـ/ ٢٩ يناير ١٨٦٩م انظر الملحق رقم (٤) * فى عام ١٢٨٣هـ/ ١٨٦٦م كان إسماعيل قد أسند إلى إدوارد درايفو الإنجليزى Edward Darview مهمة إنشاء أرصفة الميناء مقابل مبلغ ستة آلاف جنيه مصرى، وأن يحصل نظير ذلك على ثلث مقاولته للأرصفة وكتب العقد على ذلك، لكن الظروف لم تسمح فتم فسخ هذا العقد وتم الاتفاق مع شركة جرنفيلد لتكون مهمة إنشاء الأرصفة ضمن جدول أعمال الميناء المكلفة بها تلك الشركة (انظر: ديوان الأشغال، صادر الدواوين، س ٤٠، حديث، ١١٢ قديم، م ١/ ٣/ ١٣، ج ٥، ص ٨٠، م ٦١٨ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٨٢هـ/ ٢٤ يوليو ١٨٦٥م؛ نظارة الداخلية، مكاتبات عربى، محفظة ٢، ص ١٢، مادة بدون رقم بتاريخ ٦ ربيع ثانى ١٢٨٣هـ/ ١٨ أغسطس ١٨٦٦م).

عن مترين ونصف متر، وطولها يصل إلى أكثر من مائتي متر، والثاني يشمل الأرصفة ذات العمق الصغير وهي التي يصل ارتفاعها إلى مترين ونصف متر، وطولها مائتا متر تقام أمام حاجز الأمواج الكبير، ومخصصة لخدمة مدخل الميناء أمام هويس المحمودية الذي تدخل عبره السفن، والمراكب. وقد تمت تقسيمات هذه الأرصفة بناء على فحص المهندسين المكلفين من قبل الشركة والدولة لطبيعة التربة الملائمة لإقامة أى من النوعين السابقين من الأرصفة.^(١٣٤)

أما الأرض التي أقيمت عليها، فقد خصص إسماعيل مساحة كبيرة من أراضي الميرى بالميناء قدرت بمبلغ ثمانية وأربعين ألفاً وثلاثمائة وست وسبعين كيساً وكسور تقريباً^(١٣٥). كما توفرت جميع المواد اللازمة لها من أحجار، ودبش، وأعمدة حديد.^(١٣٦)

وللتأكد من تحديد الكميات المطلوبة من الأحجار تم تعيين خمسة وزانين لوزنها نظير ماهية من سبع إلى ثمانى ليرات^(١٣٧) استرليني شهرياً، ويتم ذلك بإشراف رئيسهم (شيخ الوزانين) تقدر له ماهية بحسب درجته، ومدى استعداد لهذه الوظيفة. كما عين عمال ملاحظين للدبش الذى يجرى وزنه ووضع في المحلات المعين لها، وتكون ماهية كل واحد منهم من خمس إلى ست ليرات استرليني شهرياً، يرأسهم كبير الملاحظين خصص له من ست إلى عشر ليرات استرليني شهرياً ضمناً لعدم تعطيل الأشغال^(١٣٨)، وقد قدرت الكمية المطلوبة لإنشاء هذه الأرصفة حوالى من إلى ثمانمائة حجر تقريباً قدر ثمن الواحد منها بحوالى أربعمائة فرنك^(١٣٩). وقد تم ذلك بإشراف المهندس الفرنسى دوبر Dobaur المعين بالميناء والمكلف من قبل الحكومة المصرية بالإشراف على أعمال شركة جرنفيلد بالميناء.^(١٤٠)

وقد اشترط إسماعيل على الشركة بعدم توقف حركة الملاحة في الميناء أثناء عمل هذه الأرصفة، حفاظاً على النشاط التجارى، لكن يبدو أن إنشاء مثل هذا النوع صاحبه بعض المخاطر منها غرق أحد الصنادل المشحون بمهمات خاصة للشركة لإنشاء هذه الأرصفة نتيجة لتعرضه لرمى الأحجار في المياه لوضع أساس الرصيف بمدخل الميناء مما نتج عنه خسائر كبيرة للدولة، وعندما طالبت مصلحة الموانئ والمنائر، الشركة تحمل هذه الخسارة لأنها كانت سبباً في ذلك، أنكرت الشركة مسئوليتها، وأرجعت ذلك إلى عدم وضع العلامات الإرشادية الصحيحة في مكانها، مما نتج عنه غرق هذا الصندل.^(١٤١)

هذا وقد اشتمل الميناء على مجموعة من الأرصفة؛ بعضها أنشئ على يد شركة جرنفيلد فى عهد إسماعيل، والبعض الآخر على يد المقاول أدوارد الماجيا فى عهد الاحتلال.

^{١٣٤} (١) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٣ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٠ ربيع آخر ١٢٩٠هـ / ١٧ يونية ١٨٧٣م.

^{١٣٥} (١) معية سنية عربى: قيد الأوامر الكريمة، س ٣٩ حديث، ١٩٤٧ قديم، ص ٢٧، م ٣٥ بتاريخ ١٧ شعبان ١٢٩٠هـ / ١٠ أكتوبر ١٨٧٣م؛ ديوان المجلس الخصوصى: وارد تحريرات، س ٢٣٠، ص ٢٩٣، م ١٤ بتاريخ ١١ رمضان ١٢٩٠هـ / ٢ نوفمبر ١٨٧٣م.

^{١٣٦} (١) ديوان المجلس الخصوصى: قيد القرارات واللوائح، س ١١ / ٢ / ١، ص ٦، م ٢٣٦ بتاريخ ١٧ جماد أول ١٢٩٠هـ / ٢١ يوليه ١٨٧٣م؛ صادر محافظة الإسكندرية، س ١٧٠ حديث، ل ٣ / ٢ / ٥٧ / ٥٥ قديم، ج ٢، ص ٧٨، م ٦٦٤ بتاريخ ١٨ جماد أول ١٢٩٥هـ / ٢٠ مايو ١٨٧٨م.

^{١٣٧} (١) ليرات: مفرد "ليرة" وهي تعرف باسم "ثيرة الحصان نظراً لوجود صور الحصان عليها وهي تساوى ١١٠ قروش صاغ (انظر: الأب انتاس الكرملى، النقود العربية والإسلامية وعلم النميات، الطبعة الثانية، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٩٨، ١٠٤ / ٢٠٣).

^{١٣٨} (١) ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠ قديم، ج ١، ص ١١٧، م ١٤٠ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٥هـ / ٢٣ فبراير ١٨٧٨م؛ ديوان المجلس الخصوصى: وارد تحريرات، س ٢٣٠، ص ١٤، م ١١١ بتاريخ ٢٤ جمادى ثانياً ١٢٩٥هـ / ٢٦ مايو ١٨٧٨م.

^{١٣٩} (١) ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ١٤٥ حديث، م ٢ / ٣ / ٢٩ قديم، ج ٤، ص ٥٥، م ٥٦، ١١١، بتاريخ ٢٧ جماد ثانياً ١٢٩٥هـ / ٨ يونيو ١٨٧٨م.

^{١٤٠} (١) نفسه: س ٢٠٢ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠ قديم، ج ١، ص ١١٧، م ١٤٠ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٥هـ / ٢٣ فبراير ١٨٧٨م.

^{١٤١} (١) ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١ / ١ / ١٤ حديث، م ٤٣ قديم، ١٢٤، ١٣٥ - ١٣٧، م ٨ بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٩٢هـ / ١٢ أبريل ١٨٧٥م.

فمن الأرصفة التي أنشأت في عهد إسماعيل، رصيف المولص الذي أنشأ في عام ١٢٨٣هـ/ ١٨٦٦م، بلغ مجموع أطواله مائة وثمان وثلاثين متراً، وخصص لبضائع العامة^(١٤٢). وفي سنة ١٢٩٢هـ/ ١٨٧٥م أنشأت خمسة أرصفة بالميناء الغربي، مجموع أطوالها مائة وواحد وثلاثون متراً، خصصت للسفن ذات الحمولة الكبيرة^(١٤٣) ثم في سنة ١٢٩٣هـ/ ١٨٧٦م أنشأ أربعة أرصفة، اثنين خصصا للسفن ذات الحمولة الصغيرة لقلة عمقها^(١٤٤)، والاثنين الآخرين خصصا لدخول المواعين المحملة بالأخشاب^(١٤٥) ثم أعقبها ثلاثة أرصفة أخرى أنشأت في سنة ١٢٩٤هـ/ ١٨٧٧م عرفت باسم "أرصفة المحمودية" بلغ مجموع أطوالها ثمانمائة واثنين وأربعين متراً، خصصت لاستقبال السفن النيلية التي ترد أو تغادر من الميناء عبر ترعة المحمودية^(١٤٦).

وفي سنة ١٢٩٥هـ/ ١٨٧٨م أنشأ حائط كبير في أعلى رصيف المولص لمنع تدفق الأمواج على البضائع والقضبان الحديدية، وتم ذلك على يد المهندس الإنجليزي بنزوي Penzeway بإشراف شركة جرنفيلد^(١٤٧).

ولتسهيل نقل البضائع وتفريغها على هذه الأرصفة تم إنشاء عدة خطوط سكك حديدية تربط الميناء بهذه الأرصفة، وقد تم اختيار الأراضي – بمعرفة مهندسين متخصصين – لإقامة هذه الخطوط، وكانت هذه الأراضي بعضها ملكا للميرى، والبعض الآخر ملكا لأشخاص مصريين، وأجانب، لكن استطاعت الدولة تعويض الجانب الآخر بدفع مبلغ لهم قيمة الأرض التي يمتلكونها، لكن كان هناك اعتراض من بعض الأجانب لرفضهم ترك الأرض، فعلى سبيل المثال اعترض ديكسون الإنجليزي Dicson على ترك أرضه نظراً لأنها مقر لشركته المخصصة لتجارة الغاز الممول للميناء، ولكن وعدته الدولة باستبدالها بأرض أخرى قريبة من الميناء لإنشاء شركته، وممارسة عمله كما كانت من قبل^(١٤٨).

وتتابع اهتمام إنجلترا – أثناء احتلالها لمصر – بأرصفة الميناء حيث عهدت إلى المقاول أدوارد الماجيا بإنشاء أرصفة جديدة، وحددت له ميزانية، يخصص له ثلثها نظير مقاولته مع إلزامه بدفع مبلغ عشرة آلاف جنيه مصرى كضمان لحين انتهائه من عمله، إلى جانب إعفاء المواد الخام الخاصة بهذه الأرصفة من ضريبة الجمر^(١٤٩).

وقد ظهر اهتمام إنجلترا في التوسع في إنشاء عدد كبير من الأرصفة المخصصة للفحم لأهميته التجارية، وكعنصر أساسي في تمويل السفن، ففي سنة ١٣١٨هـ/ ١٩٠٠م أنشأ عدد من الأرصفة لتفريغ بضائع الفحم نظير عوائد^(١٥٠) ولتنوير هذه الأرصفة تم تركيب فوانيس لإمكان الرؤية بها ليلاً، حدد سعر الفانوس الواحد منها جنيه مصرى ومائتين وأربعة وأربعين مليماً^(١٥١).

^{١٤٢} ديوان الأشغال: صادر الدواوين، س ٤٠ حديث، م ١/ ٣/ ١٣/ ١٢٠ قديم، ج ٥، ص ٨٠، م ٦١٨ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٨٣هـ/ ١٣ يوليو ١٨٦٦م.

^{١٤٣} معية سنية عربى: أوامر، س ٨، ص ٦٣، م ١٧ بتاريخ ٣ محرم ١٢٩٢هـ/ ٩ فبراير ١٨٧٥م؛ الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢١ جماد أول ١٢٩٢هـ/ ١٧ يونيو ١٨٧٥م.

^{١٤٤} ديوان الأشغال: وارد الدواوين والأقاليم السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٢/ ٣/ ٣٥/ ٢١٠ قديم، ج ١، ص ٨٩، م ١١١ بتاريخ ١٣ ربيع ثاني ١٢٩٣هـ/ ٨ مايو ١٨٧٦م.

^{١٤٥} نفسه: س ٢٠٢ حديث، م ٢/ ٣/ ٢١٠ قديم، ج ١، ص ١٧٦، م ١٨٠، ١٩٨ بتاريخ ١٦ ربيع ثاني ١٢٩٣هـ/ ١١ مايو ١٨٧٦م.

^{١٤٦} صادر محافظة الإسكندرية: س ١٦٥ حديث، ل ٣/ ٢/ ١٥/ ١٨ قديم، ج ١، ص ١٨٩، م ٤٦ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٩٤هـ/ ٢٢ مارس ١٨٧٧م.

^{١٤٧} ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ٦٤، ص ٦٠، م ٧٦ بتاريخ ١٦ جماد ثاني ١٢٩٥هـ/ ١٧ يونيو ١٨٧٨م.

^{١٤٨} نفسه: س ٨١، ص ١٧٣، م ٢٠٧ بتاريخ ١٤ ربيع ثاني ١٢٩٠هـ/ ١١ يونيو ١٨٧٣م؛ مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ٢٥، ج ١، ص ١٧٦، م ٣٣٣ بتاريخ ٢٥ صفر ١٣٢١هـ/ ٤ مارس ١٩٠٤م.

^{١٤٩} مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ١/ ٥، ج ٥، ص ١٢٥، م ١٠٣٤ بتاريخ ٩ رجب ١٣١٨هـ/ ١ نوفمبر ١٩٠٠م؛ نفسه: م ١/ ١/ ٤٠، ج ٢، ص ٣٧٩، م ٤٩٧ بتاريخ ٢٥ محرم ١٣٢٤هـ/ ٢١ مارس ١٩٠٦م.

^{١٥٠} نفسه: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ١/ ٥، ج ٥، ص ٤٣، م ١٠٨٤ بتاريخ ٢٤ رجب ١٣١٨هـ/ ١٧ نوفمبر ١٩٠٠م.

^{١٥١} نفسه، م ١/ ١/ ٥، ج ٥، ص ١٢٥، مادة بدون رقم بتاريخ ٩ رجب ١٣١٨هـ/ ١ نوفمبر ١٩٠٠م؛ نفسه: صور مكاتبات صادرة إلى مفتشى الجمارك عربى - إنجليزى، م ١/ ٣/ ٦، ص ٥٣، م ١٢٦ بتاريخ ٢ ذو القعدة ١٣٢٧هـ/ ١٥ نوفمبر ١٩٠٩م.

وفى سنة ١٣٢٢هـ/ ١٩٠٤م أنشأ ستة أرصفة خصصت للفحم، كانت تكلفتها مائة وتسعة وسبعين ألف جنيه مصرى وذلك لاستيعاب أكبر عدد ممكن من السفن المحملة به.^(١٥٢) كما شهدت الفترة ما بين سنتي ٢٤ - ١٣٢٥هـ/ ١٩٠٦ - ١٩٠٧م إنشاء مجموعة من الأرصفة مخصصة أيضاً لبضائع الفحم، فقد أنشأ رصيفين بالميناء الغربى خصصا للفحم الكوك وتكلف ذلك مبلغ مائة وثمانية وأربعين ألف جنيه مصرى^(١٥٣) يليهم رصيف آخر - أنشأ فى نفس العام - رمز له (برصيف A) بتكلفة قدرها ثمانية وثلاثون ألف جنيه مصرى خصص للمواعين المحملة بالفحم^(١٥٤)، كما أنشئت سبعة أرصفة أخرى بالميناء الشرقى لتخزين الفحم، قدرت تكلفتهم خمسة وستين ألف جنيه مصرى^(١٥٥)، ولعل هذا يفسر أهمية تلك السلعة تجارياً لما تحققه من أرباح هائلة.

ونتيجة لعدم كفاية الأرصفة المخصصة لتفريغ البضائع ومنها الحبوب، فقد أنشئت مجموعة من هذه الأرصفة لسد احتياجات السفن المحملة بهذه البضائع منعاً لطول مدة انتظارها تجنباً للخسارة، ومن هذه الأرصفة، رصيف القبارى فقد مد طوله إلى أربع مائة وثمانين متراً لى يسمح بتراكى^(١٥٦) سفن زيادة عن العدد الذى يستوعبه هذا الرصيف^(١٥٧). كما أنشأ رصيف الوقاية فى سنة ١٣٢٢هـ/ ١٩٠٤م، بتكلفة قدرت بسبعة وثلاثين ألفاً وسبع مائة وتسعة وخمسين جنيه مصرى، وهو مخصص للصنادل المحملة بهذه البضائع^(١٥٨) كما كان هناك أربعة أرصفة، الأول والثانى رمز لهما بـ (g, k)، بلغت تكلفتها ثمانية عشر ألف جنيه مصرى^(١٥٩) والثالث رمز له بحرف (c)، قدرت تكلفته بعشرة آلاف جنيه مصرى^(١٦٠) والرابع رمز له بحرف (N) بتكلفة أحد عشر ألف جنيه مصرى^(١٦١). ولتسهيل مهمة السفن فى تفريغ تلك البضائع، كلفت مصلحة الموانئ والمنائر - بإشراف إنجلترا - بعض شركات الغاز الإنجليزية أمثال شركة فاكوم أويل Vacuum Oil بتتوير هذه الأرصفة حتى يتمكن أصحاب هذه السفن من الرؤية ليلاً منعاً لأية مخاطر قد تحدث أثناء رسوها على هذه الأرصفة، وتكلف ذلك مائة وتسعة وعشرين جنيهاً مصرياً، وخمسمائة وثلاثة وأربعين مليماً^(١٦٢) كما اهتمت المصلحة بتبليط هذه الأرصفة بتكلفة قدرت بخمسة آلاف جنيه مصرى لحماية البضائع من التلف.^(١٦٣)

وتوالى إنشاء مجموعة من الأرصفة منها رصيفان بلغ مجموع أطولهما ٤٤٣.٧ متراً تقريباً خصصا لمهمات ترسانة الإسكندرية بتكلفة قدرها سبعة عشر ألف جنيه مصرى^(١٦٤)، وتبعهم

- ^{١٥٢} (٠) مصلحة الموانئ، والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م/ ١ / ٢٦، ج٣، ص٤١٣، مادة بدون رقم بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٣٢٢هـ/ ٤ مايو ١٩٠٤م.
- ^{١٥٣} (٠) نفسه: م/ ١ / ٣٩، ج١، ص٢٩٤، م/ ٢١ بتاريخ غرة ذو الحجة ١٣٢٣هـ/ ٢٧ يناير ١٩٠٦م.
- ^{١٥٤} (٠) نفسه: م/ ١ / ٤٠، ج٢، ص٤٨٧، م/ ١٣ بتاريخ صفر ١٣٢٤هـ/ مارس ١٩٠٦م.
- ^{١٥٥} (٠) نفسه: م/ ١ / ٤٦، ج٨، ص١٦٠، م/ ٥٣١ بتاريخ ١٠ ذو القعدة ١٣٢٤هـ/ ٢٦ ديسمبر ١٩٠٦م؛ نفسه: م/ ١ / ٤٧، ج١، ص٢٧، م/ ٣٨٩، م/ ٤٦١ بتاريخ ٢٠ ذو القعدة ١٣٢٤ - ٧ محرم ١٣٢٥هـ/ ٥ يناير - ٢٠ فبراير ١٩٠٧م.
- ^{١٥٦} (٠) التراكى: مصطلح بحرى يقصد به اقتراب السفينة من الشاطئ بحيث يلامس جانبها مرسى الميناء أو الرصيف، وتكون مماسه له بقدر الإمكان لإجراء الشحن والتفريغ (انظر: خلف عبد العظيم سيد الميرى، المرجع السابق، ص٧٠، هامش ٥٤).
- ^{١٥٧} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م/ ١ / ٢٦، ج٣، ص١٢، م/ ١٨ / ٣٩ بتاريخ ٣٠ محرم ١٣٢٢هـ/ ١٦ أبريل ١٩٠٤م.
- ^{١٥٨} (٠) نفسه: م/ ١ / ٢٦، ج٣، ص٢٠٠، م/ ٤٦/٦٢٩ بتاريخ ١٦ صفر، ١٣٢٢هـ/ ٢ مايو ١٩٠٤م.
- ^{١٥٩} (٠) نفسه: م/ ١ / ٤٦، ج٨، ص١٦٠، م/ ٥٣١ بتاريخ ١٠ ذو القعدة ١٣٢٤هـ/ ٢٦ ديسمبر ١٩٠٦م.
- ^{١٦٠} (٠) نفسه: م/ ١ / ٥٢، ج٦، ص١٣٦، م/ ٤٥٧، م/ ٤٠٦ بتاريخ ١٥ رمضان - ١٣ شوال ١٣٢٥هـ/ ٢٢ أكتوبر - ١٩ نوفمبر ١٩٠٧م.
- ^{١٦١} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م/ ١ / ٥٢، ج٦، ص٤٧٦، م/ ٨ / ٤٠ بتاريخ ١٤ شوال ١٣٢٥هـ/ ٢٠ نوفمبر ١٩٠٧م.
- ^{١٦٢} (٠) نفسه: م/ ١ / ٦١، ج١١، ص١٥٠، مادة بدون رقم بتاريخ ٢٦ رمضان ١٣٢٦هـ/ ٢٢ أكتوبر ١٩٠٨م.
- ^{١٦٣} (٠) نفسه: م/ ١ / ٣٦، ج٧، ص٣٠٨، م/ ٢١١٥ بتاريخ ٥ شعبان ١٣٢٣هـ/ ٥ أكتوبر ١٩٠٥م.
- ^{١٦٤} (٠) نفسه: م/ ١ / ٤٤، ج٦، ص٤١٣، مادة بدون رقم بتاريخ رجب ١٣٢٤هـ/ أغسطس ١٩٠٦م.

ثلاثة أرصفة أخرى رمز لهم بحروف (D , H , J) تم إنشاؤها خارج الميناء لحمايته من تيارات الأمواج، وقد خصصوا لإصلاح السفن، وبلغت تكلفتهم اثني عشر ألف جنيه مصري^(١٦٥). وقد عين لتصميم تلك الأرصفة رسام إنجليزي بمرتبة أحد عشر جنيتها مصرياً شهرياً، قام بتنفيذها أربعة مهندسين إنجليز أيضاً يتراوح مرتبتهم من ستة عشر إلى ستة وثلاثين جنيتها مصرياً شهرياً بإشراف رئيسهم.^(١٦٦)

كما تم إنشاء عددٍ من الأرصفة خصصت لسفن الأخشاب خصص سبعة أرصفة منها بالميناء الغربي، وستة بالميناء الشرقي، إلى جانب تبليطهم للحفاظ على هذه الأخشاب من الرطوبة.^(١٦٧) كما شهد الميناء بجزئيه الغربي والشرقي مجموعة من الأرصفة المتنوعة الاستخدام، ففي الميناء الغربي، أنشأ خمسة أرصفة، اثنين منها خصصا لتفريغ الخمور^(١٦٨)، والثلاثة الأخرى مخصصة للبضائع العامة، ونتيجة لعمقها الضحل فهي لا تصلح إلا للمواعين، والسفن الشراعية الصغيرة^(١٦٩). كما أنشأ رصيفاً رمز له بحرف (M) خصص للبريد، بلغت تكاليفه مائة ألف وأربعة عشر جنيتها مصرياً.^(١٧٠)

وفي سنة ١٣٢٦هـ/ ١٩٠٨م أنشأ أربعة أرصفة، منها رصيف رمز له بحرف (E) خصص للجنود^(١٧١) ورغم استخدام الأحجار الصناعية في بنائه نظراً لقوتها، إلا أنه تعرض لكسر في جزء منه - عقب إنشائه - بسبب اصطدامه بالبوابور الإنجليزي King land فأجريت له التصليلات اللازمة^(١٧٢)، لكن في سنة ١٣٢٧هـ/ ١٩٠٩م هبط بلاطه بسبب تعرضه للأمطار فأجريت له الإصلاحات اللازمة^(١٧٣) أما الثلاثة الآخرين فقد خصصوا لتصدير المنتجات المصرية.^(١٧٤)

أما الميناء الشرقي فقد شهد عدداً من الأرصفة متنوعة الاستخدام فقد أنشأ في عام ١٣٢٧هـ/ ١٩٠٩م رصيفين أحدهما يحمل نمرة ١١، والآخر نمرة ١٢، وقد خصصا لشحن وتفريغ الزيوت المعدنية، ولكن هدم جزء كبير من أساسهما بسبب اصطدامهما ببوابورين إنجليزيين نتيجة التيارات الهوائية الشديدة، وبعدها تم إصلاح ما تهدم منهما^(١٧٥). أما في سنة ١٣٢٨هـ/ ١٩١٠م فقد أنشأ رصيفين أحدهما خصص لتفريغ المواعين المحملة بالمواد الكيماوية، والمواد القابلة للاشتعال، والآخر خصص للآلات والمواد الخام اللازمة لأي أشغال بالميناء، ولكن كسر جزء منه بسبب اصطدامه ببوابور ألماني نتيجة لشدة الرياح^(١٧٦) وكان ذلك طبيعياً، نظراً لتعرض جزئه الشرقي لأنواء شديدة مما يؤثر على حركة السفن والمراكب به وعلى المنشآت التي تقام به لاسيما الأرصفة.

- ^{١٦٥} نفسه: م/ ١/ ١/ ٤٦، ج٨، ص ١٦٠، م ٥٣١ بتاريخ ١٠ ذو القعدة ١٣٢٤هـ/ ٢٦ ديسمبر ١٩٠٦م؛ نفسه: م/ ١/ ١/ ٤٧، ج١، ص ٢٧، م ٣ بتاريخ ٢٠ ذو القعدة ١٣٢٥هـ/ ٥ يناير ١٩٠٧م.
- ^{١٦٦} نفسه: م/ ١/ ١/ ٤٧، ج١، ص ٣٨٩، م ٤٦١ بتاريخ ٧ محرم ١٣٢٥هـ/ ٢٠ فبراير ١٩٠٧م.
- ^{١٦٧} نفسه: م/ ١/ ١/ ٤٠، ج٢، ص ٣٧٩، م ٤٩٧ بتاريخ ٢٥ محرم ١٣٢٤هـ/ ٢١ مارس ١٩٠٦م؛ نفسه: م/ ١/ ١/ ٥٢، ج٦، ص ١٣٦، م ٣٧١ بتاريخ ١٥ رمضان ١٣٢٥هـ/ ٢٢ أكتوبر ١٩٠٧م.
- ^{١٦٨} نفسه: م/ ١/ ١/ ٤٧، ج١، ص ٢٥، م ٣٨٧، م ٣٨٧ بتاريخ ٧ محرم ١٣٢٥هـ/ ٢٠ فبراير ١٩٠٧م.
- ^{١٦٩} مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربي، م/ ١/ ١/ ٥٢، ج٦، ص ٣١٥، م ٣٨٧ بتاريخ ٢٨ رمضان ١٣٢٥هـ/ ٤ نوفمبر ١٩٠٧م.
- ^{١٧٠} نفسه: م/ ١/ ١/ ٥٢، ج٦، ص ٤١٠، م ٥٨٢ بتاريخ ١٩ ذو القعدة ١٣٢٦هـ/ ٨ ديسمبر ١٩٠٧م.
- ^{١٧١} نفسه: م/ ١/ ١/ ٦١، ج١١، ص ١٥٢، مادة بدون رقم بتاريخ ١٨ شوال ١٣٢٦هـ/ ١٣ نوفمبر ١٩٠٨م.
- ^{١٧٢} نفسه: دفتر كوبيا صادر العموم المصلحة عربي، م/ ١/ ٥/ ٤٤، ص ١١٧، م ١٠١٧ بتاريخ ٨ ذو القعدة ١٣٢٦هـ/ ٣ ديسمبر ١٩٠٨م.
- ^{١٧٣} نفسه: صور مكاتبات صادرة إلى مفتشى الجمارك عربي - إنجليزي، م/ ١/ ٣/ ٦، ص ٥٠، م ١٣٣ بتاريخ ٢٨ شوال ١٣٢٧هـ/ ١٢ نوفمبر ١٩٠٩م.
- ^{١٧٤} نفسه: صور مكاتبات صادرة عربي، م/ ١/ ١/ ٥٢، ج٦، ص ٢١٥، م ٥٧٦ بتاريخ ٢٥ محرم ١٣٢٧هـ/ ١٧ فبراير ١٩٠٩م.
- ^{١٧٥} نفسه: صور مكاتبات صادرة إلى مفتشى الجمارك عربي - إنجليزي، م/ ١/ ٣/ ٦، ص ٥٣، م ١٣٥ بتاريخ ٢٩ شوال ١٣٢٧هـ/ ١٣ نوفمبر ١٩٠٩م.
- ^{١٧٦} نفسه: م/ ١/ ٣/ ٧، ص ١٩٣، م ٩٤ بتاريخ ٤ صفر ١٣٢٨هـ/ ١٥ فبراير ١٩١٠م.

نستنتج مما سبق أن أرصفة الميناء قد نالت عناية كبيرة من قبل إسماعيل، وسلطات الاحتلال؛ ويرجع ذلك إلى أهميتها في تفريغ البضائع الصادرة والواردة، فضلاً عن حماية هذا الميناء من تعرضه لتيارات الأمواج الشديدة.

ويلاحظ أن هذه الأرصفة قد اختلفت في أطوالها، وأعماقها وبالتالي تكاليف إنشائها، مما جعل بعضها معد للسفن الصغيرة والأخرى للكبيرة، وإن كان النوع الأول شغل مساحة كبيرة من الميناء؛ ربما يرجع ذلك إلى طبيعة المكان الذي أنشئت عليه تلك الأرصفة، فأصبحت السفن ذات الحجم الكبير تعاني من عدم تهئية الأعماق أمام كثير من أرصفة الميناء لرسو السفن الكبيرة مما نتج عنه ازدحام بعض الأرصفة المهيأة لهذه السفن للرسو عليها وتفريغ البضائع، وإن بذلت محاولات من جانب مصلحة الموانئ والمنائر في حل هذه المشكلة.^(١٧٧)

والجدير بالذكر أن معظم هذه الأرصفة أقيمت عليها مخازن للبضائع حفاظاً عليها، وقد وضعت عدة إجراءات للتخزين حيث تبدأ عمليات تفريغ البضائع فور تراكى السفينة على الرصيف المخصص لها أو مباشرة على الأرصفة، أو في مواعين خاصة في حالة إذا كانت الأرصفة عمقها ضحل لا يسمح برسو السفن الكبيرة، على أن يتم بعد ذلك فرزها، ونقلها إلى المخازن، أو الأماكن المخصصة لها داخل الجمرک وتقوم بهذه العمليات الشركات الملاحية أو المخازن ثم يقوم بالكشف عليها لتحديد صلاحيتها من عدمه، وبناء عليه تقوم مصلحة الجمارك بتقدير الرسوم الجمركية على هذه البضائع والإفراج عنها.^(١٧٨)

وقد وضع في الاعتبار أن تكون واجهات الأرصفة أمام المخازن الأمامية باتساع لا يقل عن عشرين متراً لتيسير حركة الشحن والتفريغ من وإلى هذه الواجهات، وحتى تكون من الاتساع بما يسمح بالنقل عبر الطرق أو السكك الحديدية.^(١٧٩)

هذا، وقد أقيمت عدة مخازن على أرصفة الميناء سواء في عهد إسماعيل، أو في عهد الاحتلال؛ من ذلك أنشأت شركة جرنفيلد في عام ١٢٩٣هـ / ١٨٧٦م عدة مخازن ببعض أرصفة الميناء الغربي، وضعت أساسها بتكاليف خمسة عشر ألف فرنك^(١٨٠) وقد خصصت لتخزين البضائع الجافة مثل الحبوب وغيرها^(١٨١). كما أنشأت عدة مخازن بالميناء الشرقي خصص بعضها لتخزين البضائع الثقيلة كالفحم، والبعض الآخر للأخشاب^(١٨٢) والزيوت المعدنية.^(١٨٣)

وفي عهد الاحتلال، كلفت مصلحة الموانئ والمنائر المقاول الفرنسي جريبادي Gerbiady بإشراف إنجلترا - بإنشاء عدة مخازن، ففي سنة ١٣٢٠هـ / ١٩٠٢م أنشأ ثلاثة مخازن على رصيف الوقاية بتكلفه ثلاثة آلاف ومائة جنيه مصري، خصص لتخزين البضائع الجافة^(١٨٤)، كما أنشئ مخزن

^{١٧٧} (١) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٣ جماد أول ١٢٩٠هـ / ١٧ يوليو ١٨٧٣م؛ مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة إلى مفتشى الجمارك عربى - إنجليزى، م / ١ / ٣ / ٦، ص ٥٣، م ١٣٥ بتاريخ ٢٩ شوال ١٣٢٧هـ / ١٣ نوفمبر ١٩٠٩م.

^{١٧٨} (٢) ديوان المجلس الخصوصى: صادر دواوين وأقاليم، س ١١ / ١ / ١٣، ص ٤، م ٢٩ بتاريخ غرة صفر ١٢٩١هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٤م؛ ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠ قديم، ج ١، ص ١٥٨، ١٩٠، م ١٦٣ بتاريخ ٢٣ ربيع ثانى ١٢٩٣هـ / ١٨ مايو ١٨٧٦م.

^{١٧٩} (٣) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٣ جماد أول ١٢٩٠هـ / ١٧ يوليو ١٨٧٣م.

^{١٨٠} (٤) معية سنية عربى: صادر الإفادات إلى جهات الدواوين والمجالس، س ١١، ص ٨٤، م ١١ بتاريخ ١٣ ربيع آخر ١٢٩٣هـ / ٨ مايو ١٨٧٦م؛ ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٢٠٢، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠، ج ١، ص ١٥٨، ١٩٠، م ١٦٣ بتاريخ ٢٣ ربيع ثانى ١٢٩٣هـ / ١٨ مايو ١٨٧٦م.

^{١٨١} (٥) صادر محافظة الإسكندرية: س ١٦٥ حديث، ل / ٣ / ٢ / ١٥ / ١٨ قديم، ج ١، ص ٤١، م ٨٠ بتاريخ ٢ محرم ١٢٩٤هـ / ١٧ يناير ١٨٧٧م.

^{١٨٢} (٦) نفسه: س ١٦٥ حديث، ل / ٣ / ٢ / ١٥ / ١٨ قديم، ج ١، ص ١٨٩، م ٤٦ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٩٤هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٧م.

^{١٨٣} (٧) ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ٦٤، ص ٦٠، م ٧٦ بتاريخ ١٦ جماد ثانى ١٢٩٥هـ / ١٧ يونيو ١٨٧٨م.

^{١٨٤} (٨) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م / ١ / ١٤، ج ٣، ص ٤٦٦، م ٥٧٧ بتاريخ ١١ ربيع آخر ١٣٢٠هـ / ١٨ يوليو ١٩٠٢م.

بالرصيف الذى رمز له بحرف (M) بتكلفه أربعة عشر ألف ومائتين واثنين وثمانين قرشاً، وستمائة وأربعين مليمًا، خصص لتخزين معدات الميناء^(١٨٥). وفى الميناء الشرقى أنشئت عدة مخازن ببعض أرصفته لتخزين البضائع الثقيلة كالفحم، والحديد^(١٨٦).

ويلاحظ أن هذه المخازن كان بعضها مسقوفًا، والبعض الآخر مكشوفًا؛ ويرجع ذلك إلى نوعية البضائع التى تخزن^(١٨٧).

وفى نظير إنشاء هذه المخازن حصل مقاولها على ثلث الميزانية المخصصة لها ثم قام بعد الانتهاء منها بتسديد قيمة الضمان المفروض عليه من إنجلترا - عن طريق مصلحة الموانئ والمنائر - بواقع المائة عشرة عن كل مخزن^(١٨٨).

ونظرًا لعدم كفاية منطقة التخزين بالميناء، فقد قامت مصلحة الموانئ والمنائر بمساعدة شركات الشحن والتفريغ الإنجليزية بشراء أراضى خارج الميناء لتكون مساحة إضافية للتخزين، وعرفت هذه الأراضى بمناطق التخزين الخارجية، وقد تم تخصيص مبلغ خمسين ألف جنيه مصرى لإنشاء هذه المخازن لسد احتياجات الميناء لتفريغ البضائع وتخزينها^(١٨٩)؛ ولعل الدافع وراء ذلك هو خشية المصلحة على البضائع من السرقة أو التلف إذا ما تراكت على الأرصفة.

ولم يقتصر إنشاء المخازن على أرصفة الميناء، بل تعداه إلى الجمرى، فأنشئت عدة مخازن به سواء فى عهد إسماعيل، أو فى عهد الاحتلال وذلك لتخزين البضائع بها لحين دفع رسوم جمرىها، ونتيجة لذلك كُلف عددٌ من المهندسين الإنجليز فى عهد إسماعيل لإنشاء عدة مخازن بالجرمى وسقفها لحمايتها من الأمطار أو حرارة الشمس، وفى سنة ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م أنشئ عدد من المخازن لوضع البضائع بها مع توفير عربات لنقل تلك البضائع من أرصفة الميناء لعدم تأخيرها، وتراكمها بتلك الأرصفة، كما وضع بكل مخزن منها ونش مثبت على الأرض لرفع البضائع الثقيلة من السفينة إلى مخزن الرصيف المخصص لها^(١٩٠).

وفى سنة ١٢٨٥هـ / ١٨٦٨م أجريت عدة ترميمات لبعض مخازن الجمرى بتكلفة خمسين ألف قرش حيث هدمت سطوحها من شدة الأمطار، فتم جلب الأخشاب اللازمة لإعادة بنائها^(١٩١). ونظرًا لكثرة ترميمات أسطح مخازن ومحلات مصلحة الجمرى كل عام مما يكلف الدولة الكثير، حيث كانت تبلغ التكاليف سنويًا حوالى ثمانية آلاف جنيه مصرى بهدف حماية البضائع من التلف لتفادى الخسارة؛ لذا تم الاتفاق مع مهندسين إنجليز كلفتهم شركة جرنفيلد بترميم هذه الأسطح بمادة جير محلول مخلوط بالطوب لحمايتها من المطر، وكان ذلك بتكلفة أقل مما سبق حيث قدر تكاليفها بخمسمائة قرش فقط لكل مخزن، وبالتالي تظل محمية لمدة طويلة بدلاً من ترميمها كل سنة^(١٩٢).

وقد خصص ديوان البحرية عدة أوناشر إلى مخازن الجمرى لإنزال البضائع الثقيلة من السفن فى حالة عدم وجود ونش بحرى لها، وتفريغها بهذه المخازن، فضلاً عن الكراكات اللازمة

-
- ١٨٥) نفسه: م ١ / ١ / ٥٢، ج ٦، ص ٣١٥، م ٣٨٧ بتاريخ ٢٨ رمضان ١٣٢٥هـ / ٤ نوفمبر ١٩٠٧م.
- ١٨٦) نفسه: م ١ / ١ / ٥٢، ج ٦، ص ٤٧٦، م ٤٠٨ بتاريخ ١٤ شوال ١٣٢٥هـ / ٢٠ نوفمبر ١٩٠٧م.
- ١٨٧) نفسه: م ١ / ١ / ٥٢، ج ٦، ص ٢١٥، م ٥٧٦ بتاريخ ٤ محرم ١٣٢٥هـ / ١٧ فبراير ١٩٠٧م.
- ١٨٨) نفسه: م ١ / ١ / ٥٢، ج ٦، ص ٢٨٦، م ٦٤٥ بتاريخ ٦ صفر ١٣٢٥هـ / ٨ مارس ١٩٠٧م.
- ١٨٩) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ١٤، ج ٣، ص ٣٤، م ٣٩٧ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٣٢٥هـ / ١٤ مايو ١٩٠٧م.
- ١٩٠) معية سنية عربى: قيد الأوامر المستديمة، س ١ حديث، ١١٣٥ قديم، ص ١٠٢، ١٠٣، م ٣ بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٨٠هـ / ٣٠ يناير ١٨٦٤م.
- ١٩١) ديوان المالية: صادر دواوين، س ٢١٣ حديث، ٥٨٤ قديم، ج ٢، ص ٣٧، ٦٠، ٦١، م ٦٤ بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٥هـ / ٢٨ أكتوبر ١٨٦٨م.
- ١٩٢) ديوان الداخلية: صادر دواوين العموم، س ٢٩ حديث، ٢٤٨ قديم، ج ١، ص ٥٨، ٩٩، ٢٣، م ٣٦ بتاريخ ٥ شعبان - ١٩ رمضان ١٢٨٧هـ / ١ نوفمبر - ١٣ ديسمبر ١٨٧٠م.

لنزح الطمي المتراكم أمام المخازن، والأوناش بالجمرك الناتج من ترسيب مياه البحر، بلغت أجرة الكراكة الواحدة منها سبعة آلاف وسبعمائة وثمانية وثمانين قرشاً.^(١٩٣)

وفي سنة ١٢٩١هـ/ ١٨٧٤م عهد إلى أحد مهندسي الإنجليز بعمل مخازن بمناطق الترانزيت بالجمرك لتخزين البضائع الصادرة من السفن بتكلفة قدرت بثمانمائة ألف قرش^(١٩٤) خلاف أجرة الكراكات المستخدمة في تهيئة الأرض من تراكم الطمي لبناء هذه المخازن.^(١٩٥)

ورغم ذلك اشتكت مصلحة الجمارك من تراكم البضائع على الأرصفة ومخازنها بسبب ترك البضائع مدة طويلة زيادة عن مدة التخزين المسموح بها دون أن يأتي أصحابها لأخذها؛ وللحد من ذلك قررت الدولة فرض عوائد زيادة في مثل هذه الحالات منعاً لتكرارها.^(١٩٦)

هذا وقد اهتمت الدولة بتطوير مخازن أرصفة الميناء والجمرك لخدمة أغراضها، فحتى تستطيع السفن الكبيرة إفراغ حمولتها على الأرصفة المخصصة لها بالميناء، أنشأت شركة جرنفيلد بما يعرف بـ كاسح الميناء بين حاجز الأمواج الغربى والشرقى، وبين هذه الأرصفة بارتفاع خمسة وعشرين متراً حتى يمكن لهذه السفن من تنفيذ ذلك، وتكون على تواصل دائم بعربات السكة الحديد من أجل تحميل وتفريغ بضائعها، وقد تمت هذه العملية بكسح الطمي المترسب في أعماق أرصفة الميناء، ولم تكن هذه العملية واحدة لكل الأرصفة إذ كانت عملية الكسح للأرصفة ذات العمق البسيط أكبر من عملية الكسح للأرصفة ذات العمق الكبير؛ ويرجع ذلك إلى كمية الطمي المترسب في هذه الأعماق.^(١٩٧)

كما اهتمت إنجلترا بتطوير مخازن أرصفة الجمرك فجلبت المعدات اللازمة بكل مخزن لاستخدامها في تفريغ البضائع القادمة من الخارج حيث وصل الواو بار ليموسيان Lemosian التابع لشركة باربر وشركاه الإنجليزية Barbar Company and Co محملاً تلك المعدات إلى ميناء الإسكندرية^(١٩٨)، كما وفرت بكل رصيف سواء من أرصفة الميناء أو الجمرك قدرًا مناسباً من الإنارة، وشبكة مياه، ومجارى وخطوط تليفونية للتأكد من تفريغ البضائع وشحنها في ميعادها.^(١٩٩) وفي سنة ١٣٢٦هـ/ ١٩٠٨م أنشئت مخازن جديدة بأرصفة الجمرك على دور واحد مقامة على أعمدة داخلية من الحديد طول كل منها مائة متر، وعرضها خمسة عشر متراً، مما يؤدي إلى سهولة الحركة داخل المخزن، كما أن إقامة المخزن على دور واحد يؤدي إلى الوفرة في التكاليف الخاصة بعملية التشغيل، وقد تم ربط هذه المخازن بخط حديدى ضيق يقطر عشر عربات، وذلك تسهيلاً لنقل البضائع وتخزينها.^(٢٠٠)

وبعد إتمام الأعمال السابقة في ميناء الإسكندرية على يد شركة جرنفيلد وشركاه بدأت عمليات ردم أراضي الميناء وتسويتها بالرمال والطينى الزائد الناتج عن مخلفات تلك الأعمال، وكانت هذه العمليات تتم مع عمليات كسح الميناء في وقت واحد، وذلك لى تسمح بإنشاء شركات

^{١٩٣} (١) ديوان المجلس الخصوصى قيد القرارات واللوائح الصادرة، س ١١/ ٨/ ١٦، ص ١٣١، م ٧٥ بتاريخ ١٥ جماد ثانى ١٢٨٨هـ/ سبتمبر ١٨٧١م؛ نفسه: س ١١/ ٨/ ١٧، ص ١٩٦، ١٩٧، م ٢٧١ بتاريخ ٢٧ جماد ثانى ١٢٨٩هـ/ ٢ سبتمبر ١٨٧٢م.

^{١٩٤} (٢) ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ١٦٥ حديث، م ٣/ ٢/ ٣٠ قديم، ج ١، ص ٢٦، م ٣، بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٩٠هـ/ ١٨ سبتمبر ١٨٧٣م.

^{١٩٥} (٣) ديوان المجلس الخصوصى: صادر الأقاليم والدواوين السائرة، س ١١/ ١/ ١٢ حديث، م ٢٣ قديم، ص ١٦٩، ١٧٠، م ٨ بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٩٠هـ/ ١٩ أكتوبر ١٨٧٣م.

^{١٩٦} (٤) ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٣/ ٢/ ٣٥، ٢١٠، ج ١، ص ١٨، م ٢١٨ بتاريخ ١٢ جماد أول ١٢٩٣هـ/ ٥ يونية ١٨٧٦م.

^{١٩٧} (٥) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢/ ٦٠، ٦٠/ ٥، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٤ ربيع أول ٨٥- ١٣ جماد أول ١٢٩٠هـ/ ١٦ يونية ١٨٦٨- ١٧ يولية ١٨٧٣م.

^{١٩٨} (٦) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ١/ ٥، ج ٥، ص ٣٥٤، م ١١٤٧ بتاريخ ١١ شعبان ١٣١٨هـ/ ٣ ديسمبر ١٩٠٠م.

^{١٩٩} (٧) نفسه، م ١/ ١/ ٥، ج ٥، ص ٣٠٠، م ١١١ بتاريخ غرة شعبان ١٣١٨هـ/ ٢٥ نوفمبر ١٩٠٠م؛ نفسه: م ١/ ١/ ١٤، ج ٣، ص ٢٢٠، ٤٨٩، م ٤٧٠، ٥٨٨ بتاريخ ٧- ١٨ رجب ١٣٢٩هـ/ ١٣- ٢٤ يونية ١٩٠٢م.

^{٢٠٠} (٨) الأهرام: ص ١، العدد ٩٢١٣ بتاريخ ٨ جماد آخر ١٣٢٦هـ/ ٨ يوليه ١٩٠٨م. السنة الثالثة والثلاثون.

ملاحية أو تجارية^(٢٠١). واستمرت عمليات الردم بالميناء فى عهد الاحتلال على يد أدوارد الماجيا تكملة لمشروعاته بالميناء^(٢٠٢).

وفى سنة ١٣٢٣هـ/ ١٩٠٥م اعتمدت مصلحة الموانئ والمنائر مبلغ خمسين ألف جنيه استرليني لأشغال الحفر داخل الميناء وخارجه على يد المقاول كرستيان الإنجليزى Chriestien تمهيداً لاستغلال هذه المساحات فى إنشاء شركات ملاحية جديدة^(٢٠٣). ولتسهيل مهمة هذه الشركات فى الاتصال بينها وبين الشركات الملاحية الأجنبية، ولسهولة اتصال الأخيرة أيضاً بالميناء، اهتمت إنجلترا بتصليح خطوط البريد بالميناء لخدمة مصالحها فقامت بجلب أسلاك جديدة من لندن لاستبدالها بالأسلاك القديمة يخصم ثمنها من إيرادات الميناء^(٢٠٤).

كانت هذه أهم الأعمال التى تمت فى ميناء الإسكندرية سواء فى عهد إسماعيل على يد شركة جرنفيلد وشركاه؛ أو فى عهد الاحتلال البريطانى والذى تم بعضها على يد شركة إدوارد الماجيا، والبعض الآخر على يد مهندسين إنجليز أو مهندسين فرنسيين بإشراف إنجلترا^(٢٠٥) وقد استطاعت تلك الشركات أن تحقق الهدف المرجو - إلى حد كبير - من هذه الأعمال لتنشيط حركة التجارة، لكن خلفت هذه الشركات، لاسيما شركة جرنفيلد آثار سلبية على المدينة نفسها أثناء عملها، وقد ظهر ذلك واضحاً فى سد المجارى العمومية الموجودة تحت أراضي المدينة والمعدة لتصريف المياه بها إلى مياه البحر مما سبب أضرار بالغة؛ ولتفادى ذلك قررت الحكومة إنشاء مجارى جديدة بدءاً من سور الإسكندرية القديم بالقرب من معسكر الجنود المخصصين لحماية الميناء حتى الأرصفة المستجدة به، وهو أمر مكلف، لكن لا بد من عمله، كما تم إنشاء بئر أمام كل مصرف من الحجر الخام لتصريف تلك المياه^(٢٠٦).

وفى سنة ١٣٠٣هـ/ ١٨٨٥م شكلت إنجلترا لجنة من نظارة الأشغال العمومية، وذلك لبحث الأسباب المضرة بمياه الشرب لمدينة الإسكندرية ومينائها، ومحاولة تنقيتها من الشوائب والمخلفات الناتجة عن أشغال الميناء^(٢٠٧).

على أية حال لقد أدت تلك الإصلاحات التى تمت بالميناء إلى انتعاش النشاط التجارى به، وبالتالى زيادة إيراداته، والتى خصصت فيما بعد مع إيرادات السكة الحديد - بعد انضمامهم فى إدارة واحدة - لسداد جزء من قيمة الديون المفروضة على مصر نتيجة لتفاقم الأزمة المالية فى عهد إسماعيل، وهو ما سوف يظهر فيما بعد.

أما ميناء دمياط، ورشيد فقد وجدا بين منافسين أثرا عليهما، وهما ميناءى الإسكندرية، وبورسعيد.

بالنسبة لميناء دمياط نال مكانة متميزة - فى بادئ الأمر - تجارياً وحربياً منذ الحملة الفرنسية ثم عهد محمد على^(٢٠٨) جعلته يحتل الميناء الأول لمصر ثم يليه الإسكندرية؛ ويرجع ذلك

^{٢٠١} (١) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٢/ ٦٠، ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٤ ربيع أول ٨٥- ١٣ جماد أول ١٢٩٠هـ/ ١٦ يونية ٦٨ - ٧ يوليه ١٨٧٣م.

^{٢٠٢} (٢) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١/ ١/ ٣٥، ج ٣، ص ٢٩٢، م ٧٣ بتاريخ ٢٣ جماد آخر ١٣٢٣هـ/ ٢٨ أغسطس ١٩٠٥م.

^{٢٠٣} (٣) نفسه: م ١/ ١/ ٣٨، ج ٩، ص ٥، م ٢٥٥٩ بتاريخ ١١ شوال ١٣٢٣هـ/ ٩ ديسمبر ١٩٠٥م.

^{٢٠٤} (٤) نفسه: م ١/ ١/ ٣٠، ج ١، ص ٣١٠، م ١٧٧٩ بتاريخ ٢٣ جماد آخر ١٣٢٣هـ/ ٢٨ أغسطس ١٩٠٥م.

^{٢٠٥} (٥) انظر الملحق رقم (٥).

^{٢٠٦} (٦) صادر محافظة الإسكندرية: س ١٦٥ حديث، ل ٣/ ٢/ ١٨/ ١٥ قديم، ج ١، ص ٣٣، ١٨٩، م ٨، ص ٤٦ بتاريخ ٢ محرم - ٧ ربيع أول ١٢٩٤هـ/ ١٧ يناير - ٢٢ مارس ١٨٧٧م.

^{٢٠٧} (٧) الوقائع المصرية: ص ١٠٣، العدد ١٦ بتاريخ ٣ جماد أول ١٣٣٠هـ/ ٧ فبراير ١٨٨٥م.

^{٢٠٨} (٨) نالت دمياط وميناءها اهتماماً كبيراً من الناحية الحربية خاصة من جانب الفرنسيين، ومحمد على؛ أما الفرنسيون فيعد قيام ثورات عديدة فى دمياط، وبحيرة المنزلة تم إنشاء قلاع عديدة مثل قلعة عزبة البرج، وقلعتين عند مدخل البوغاز شرقاً وغرباً، وطابية بالمدينة عند مدخل بحيرة المنزلة غرب أشنوم الجميل، وقلعة أخرى عند مصب أم فارج من فتحات البحيرة، وطابية بوغاز البرلس، وذلك خوفاً من العثمانيين، والإنجليز (انظر: جمال الدين الشيال: مجمل تاريخ دمياط، ص ٥٧- ٦٠). أما فى أوائل عهد محمد على لعبت دمياط وميناءها دوراً مهماً من الناحية الحربية فقد شاركت فى بناء أسطول مصر الحربى والتجارى، وفى سنة ١٢٢٥هـ/ ١٨١٠م كانت تصنع المراكب،

لعدة أسباب منها انتشار الكساد بسبب الحصار البحري الإنجليزي المستمر للمدينة، وإمعان الفرنسيين في فرض الضرائب على الأهالي، وانتشار الأوبئة بها^(٢٠٩)، كذلك تأثر الإسكندرية بالأحداث السياسية التي مرت بها من ١٧٩٨ - ١٨٠٧.^(٢١٠)

أما في الفترة من سنة ١٢٣٧ - ١٢٣٣هـ/ ١٨٢١ - ١٩١٤م عانى ميناء دمياط من الازمحلل، والتدهور فأصبح الميناء الثاني بعد ميناء الإسكندرية - تبعاً للظروف الجغرافية المذكورة آنفاً. وشق ترعة المحمودية حيث أخذت تجارته في التناقص شيئاً فشيئاً حتى صارت مقصورة على التعامل مع سوريا، وقبرص وكريت، كما قلت السفن الأوربية التي تأتي إليها.^(٢١١) ونتيجة لاستخدام البخار في تسير السفن حلت السفن البخارية الكبيرة الحجم محل السفن الشراعية، ولما كان ميناء دمياط رملي كثير الرواسب فلم يسمح بدخول تلك السفن، واقتصرت على السفن الشراعية فقط^(٢١٢) يضاف إلى ذلك فتح قناة السويس، وإنشاء ميناء بورسعيد، أدى إلى تدهور الميناء بسرعة حتى أصبح في المرتبة الرابعة بين موانئ مصر التجارية بعد الإسكندرية، وبورسعيد، والسويس، واستمر على ذلك حتى نهاية هذه المرحلة.^(٢١٣)

وعلى الرغم من ذلك تخلل تلك الفترة تقدم الميناء إلى المرتبة الثالثة بعد الإسكندرية، وبورسعيد من حيث عدد السفن، أما حمولة السفن فظلت في المرتبة الرابعة بعد كل من الإسكندرية، وبورسعيد، والسويس^(٢١٤)؛ ويرجع ذلك إلى اهتمام إسماعيل - بما يتناسب مع الظروف الجغرافية للميناء - بقيامه ببعض الإصلاحات لهذا الميناء، ففي عامي ١٢٩١ - ١٢٩٢هـ/ ١٨٧٤ - ١٨٧٥م كلف شركة أخوان ديسود الفرنسية Dussaud Frères مع الاستعانة بمهندسين إنجليز بحفر قناة ملاحية بميناء دمياط كي تفتح للمراكب والسفن ذات الحجم الصغير مدخلاً للفرع الشرقي للنيل بدلاً من تصدير منتجات الميناء عن طريق ميناء بورسعيد على السفن البخارية مما ينتج عنه تكاليف باهظة، وقد استخدم في حفر هذه القناة عددًا من الكراكات من بولاق - وهي مستوردة من لندن - نظير أجرة.^(٢١٥)

وفي سنة ١٢٨٦هـ/ ١٨٦٩م أنشئ فنار دمياط تجاه رأس البر لإرشاد السفن في مينائه، وهو أبيض اللون، وأعمدته منقوشة بالنقوش البيضاء، والسوداء، ويرتفع نوره بمقدار أربعة وخمسين مترًا، وثلاثين سنتيمترًا تقريباً^(٢١٦). ويمتاز هذا الفنار عن غيره من الفنارات بأن نوره يظهر، ويختفي، ويدور دورة كاملة مدتها دقيقة واحدة.^(٢١٧)

وسفن الأسطول، وتبنى فيها السفن، ومنها كانت تحمل أجزاء إلى السويس من نوع الفرقاطة الكبيرة = للخدمة في البحر الأحمر، كما كانت ترسل إلى لندن ليتم تحويلها إلى سفن حربية كبيرة (انظر: محمد فؤاد شكرى وآخرون، المرجع السابق، ص ١٣٢). أما من الناحية التجارية فقد نشط ميناء دمياط في تلك الفترة، فمنذ عام ١٢٢٠هـ/ ١٨٠٥م حتى عام ١٢٣٧هـ/ ١٨٢١م كان أهم الموانئ المصرية تجاريًا فغن طريقة كان يصدر ويرد معظم التجارة الخارجية لمصر، وكان نشاطه يمتد إلى سوريا، وجميع موانئ الشرق الأدنى (انظر: ب. س جبرار، الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، الجزء الرابع، الزراعة - الصناعات والحرف - التجارة، ترجمة زهير الشايب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ٢٠٠٢، ص ٢٥٩، ٢٦٤).

٢٠٩ (١) خالد السيد المطري: مدينة دمياط، ص ٣٦.
٢١٠ (٢) محمد صبحي عبدالحكيم: المرجع السابق، ص ١٣٥.
٢١١ (٣) ب. س جبرار: المرجع السابق، ص ٢٥٩ - ٢٦٨؛ خالد السيد المطري: مدينة دمياط، ص ٣٦.
٢١٢ (٤) جمال الدين الشيال: مجمل تاريخ دمياط، ص ٦٢.
٢١٣ (٥) نقولا يوسف: المرجع السابق، ص ٤٢.
٢١٤ (٦) كان متوسط السفن التي تصل لميناء دمياط في تلك الفترة حوالي ٧٠٢ سفينة سنويًا بينما بلغت ٣١٩٠ ، ٩٧٠ سنويًا في كل من الإسكندرية وبورسعيد على التوالي، أما من حيث الحمولة فكانت تصل إلى ٥٣.٧٢١ طن بالمقارنة بـ ١.٢٤٦.٢٧٠ ، ٣٨٤.٤٧٤ ، ٣١٢.٣٥٢ للإسكندرية، وبورسعيد، والسويس على التوالي، مما يدل على ضآلة نصيب ميناء دمياط في التجارة الخارجية لمصر في هذه السنوات (انظر: أحمد أحمد الحنة، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ١٩٥٥، ص ٢٧٠).

٢١٥ (٧) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٤/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٤ جماد أول ٩١ - ٣٠ محرم ١٢٩٢هـ/ ٩ يوليو ٧٤ - ٨ مارس ١٨٧٥م.
٢١٦ (٨) محافظ الأبحاث: وقائع مصرية، محفظة ٢٢، صفحة بدون رقم، العدد ٣٠٦ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٨٦هـ/ ٢٨ يونيو ١٨٦٩م.
٢١٧ (٩) جمال الدين الدين الشيال: مجمل تاريخ دمياط، ص ٦٣.

وامتد اهتمام إسماعيل بالميناء حربياً حيث أنشئ طريق حربى إلى البوغاز، فضلاً عن الاهتمام بقلاعه الحربية^(٢١٨) وقد زودت هذه القلاع بالمدافع ذات العيار الكبير، والمرمى البعيد بإشراف محمد باشا المرعشلى باشمهندس عموم الاستحكامات وقتئذ^(٢١٩).

أما جمرک دمیاط، فحتى يكون فى خدمة الميناء، كلف إسماعيل أحد المهندسين الإنجليز ويدعى كرسيتيان – المذكور سابقاً – بإنشاء عدة مخازن بالجمرک لشحن البضائع الثقيلة، والجافة منعاً للسرقة، أو التلف، وقد بلغت تكاليف المخزن الواحد حوالى أربعة عشر ألفاً ومائة وتسعة وسبعين قرشاً وثلاثين بارة^(٢٢٠).

ولم ينل الميناء وجمرکه نصيباً كبيراً من الإصلاحات فى عهد الاحتلال، وإن كانت إنجلترا قد اهتمت بفنار دمیاط من حيث تطويره، وتصليح إضاءته، فضلاً عن بناء مساكن لخبراء هذا الفنار لحراسته^(٢٢١).

أما ميناء رشيد فقد نال نصيباً من الإصلاحات – وإن كانت بسيطة – وفى سنة ١٢٨٥هـ/ ١٨٦٨م كلف إسماعيل مهندسين إنجليز بتعميق الميناء لجذب السفن إليه، وقد وضعت ميزانية ابتدائية لهذا الميناء تقدر بمبلغ مائة وتسعة وخمسين ألفاً وسبعاً وسبعين قرشاً، وخمساً وعشرين بارة^(٢٢٢). كما أنشأ عدة مخازن على أرصفة الميناء لتخزين البضائع بها، نظراً لتركها على أرصفة الميناء مدة طويلة دون أن يأتى أصحابها لأخذها مما ينتج عنه سرقة هذه البضائع أو تلفها، وزيادة العوائد المقررة على هذه البضائع نظير التأخير^(٢٢٣).

وفى سنة ١٢٨٦هـ/ ١٨٦٩م أنشأ فنار رشيد على يد اثنين من المهندسين الإنجليز، وهو مبنى على ثلاثة أعمدة بيضاء، وارتفاعه أربعة وخمسون متراً، وعشرة سنتيمترات، أما ضوئه فهو أبيض اللون^(٢٢٤).

وفى عهد الاحتلال كان ينتظر ميناء رشيد بعض الإصلاحات خصصت لخدمة مد وتوسيع أرصفة الميناء بما يخدم حركة السفن، وتفرغ البضائع عليها^(٢٢٥) ولأجل تنوير هذه الأرصفة تم وضع أربعة وعشرين مصباحاً لإمكان الرؤية بها ليلاً^(٢٢٦).

وهكذا يمكن القول، رغم تلك الإصلاحات لميناء رشيد إلا أنها لم تخدم الحركة الملاحية به – مثل ميناء دمیاط – بصورة كبيرة لأسباب ذكرت آنفاً، حيث ظل الميناء بعيداً عن دخول أية سفينة بخارية إليه لاسيما فى عهد إسماعيل، مما يعنى عدم مواكبته لروح الإصلاحات التى تجتذب التجارة البحرية سواء بإصلاحات الميناء، أو تنشيط دوره الاقتصادى^(٢٢٧).

٢١٨) خلف عبدالعظيم سيد الميرى: المرجع السابق، ص ٧٦.

٢١٩) جمال الدين الشيال: مجمل تاريخ دمیاط، ص ٦٢، ٦٣.

٢٢٠) ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٩ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٨ قديم، ج ٢، ص ١٠، م ٢٧٧ بتاريخ ٣٠ ذو القعدة ١٢٩٤هـ/ ٦ ديسمبر ١٨٧٧م.

٢٢١) المقطم: ص ٢، العدد ١٠٥٦٢ بتاريخ ٢٩ ذو الحجة ١٣٣١هـ/ ٢٩ نوفمبر ١٩١٢، السنة السابعة والثلاثون.

٢٢٢) ديوان المالية: صادر دواوين، س ٢٠٨ حديث، ١٥١٥ قديم، ج ٧، ص ٤٤-٥٨، ٥٩، م ٢٥٥ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٨٥هـ/ ٧ مايو ١٨٦٨م.

٢٢٣) نفسه: س ٢٠٨ حديث، ١٥١٥ قديم، ج ٧، ص ٦٦، م ٢٨١ بتاريخ ١٦ شعبان ١٢٨٥هـ/ ٢ ديسمبر ١٨٦٨م؛ محافظة رشيد: وارد ليمان رشيد والكمارك، س ٢٨٣، ج ١، ص ١، م ١٢ بتاريخ ٢٥ جمادى ثانی ١٢٩٢هـ/ ١٠ يوليو ١٨٧٥م.

٢٢٤) محافظ الأبحاث: وقائع مصرية، محفظة ٢٢، صفحة بدون رقم، العدد ٣٠٦ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٨٦هـ/ ٢٨ يونية ١٨٦٩م.

٢٢٥) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ٣٥، ج ١، ص ٨٠٣، م ١٩٠ بتاريخ ٢٦ جماد آخر ١٣٢٣هـ/ ٢٨ أغسطس ١٩٠٥م.

٢٢٦) المقطم: ص ٢، العدد ١٠٥٦٢ بتاريخ ١٩ ذو الحجة ١٣٣٠هـ/ ٢٩ نوفمبر ١٩١٢، السنة السابعة والثلاثون.

٢٢٧) خلف عبدالعظيم سيد الميرى: المرجع السابق، ص ٧٦.

وإذا انتقلنا إلى الإصلاحات في بقية موانئ هذا الساحل برز ميناء بورسعيد متفوقاً على ميناء دمياط ورشيد، غير أن هذا الميناء ارتبط بإنشائه بمشروع قناة السويس^(٢٢٨) لذا تولت شركة قناة السويس مهمة تنفيذ الإصلاحات بالميناء في عهد كل من إسماعيل، والاحتلال البريطاني. حيث قامت في عهد الأول بإنشاء عدة منشآت بالميناء منها على سبيل المثال بناء الحواجز المائية، والأحواض، والأرصفة، والقنوات الداخلية، والجمرك وغير ذلك بإشراف الخديو إسماعيل، وهو ما سيأتي ذكره فيما بعد. أما بعد وقوع مصر تحت وطأة الاحتلال البريطاني قامت الشركة أيضاً بإضافة منشآت جديدة بالميناء ولكن تحت إشراف إنجلترا وذلك بهدف عدم المساس بمصالح الأخيرة بالموانئ المصرية.

ولنبداً بالإصلاحات التي تمت بالميناء في عهد الاحتلال – كإضافة للإصلاحات التي تمت في عهدى سعيد، وإسماعيل – وجهت الشركة عنايتها إلى أرصفة الميناء ففي سنة ١٣٠٥هـ/ ١٨٨٧م قامت بتوسيع أعماق الأرصفة لاسيما الرصيف الغربي للميناء، بعد أن طغى عليها أمواج البحر، فلم يبق منها إلا عشرون أو ثلاثون سنتيمتراً من عمق أربعة أمتار، مما أثر على حالتها واستخدماتها، فتم إعادة تعميقها من أربعة إلى خمسة أمتار مع زيادة الأعماق عند مدخل الميناء إلى عشرة أمتار بواسطة الكراكات لحماية الرصيف الغربي للميناء من تسرب سريان الرمال الآتية من الغرب، فتم إدخال الرمال في ممرات الميناء لسهولة إزالتها منه، وذلك منعاً لترسيبها خاصة في فصل الصيف والذي يصعب فيه تشغيل هذه الكراكات لكثرة الرمال، فكان الهدف من هذه التوسعات الحفاظ على ممرات الميناء، واتصال القناة بالبحر المتوسط، وقد تكلف ذلك كثيراً دون أن تحصل الشركة على مكافأة لها نظير ذلك، إذ كان هدفها الأول هو المحافظة على القناة^(٢٢٩). كما اهتمت الشركة بإعادة تعميق ممر مدخل القناة في بورسعيد إلى تسعة أمتار ونصف مع مد الرصيف الغربي بما يتناسب مع عمق مدخل الميناء إلى خمسة أمتار ونصف، وقد أنشئ هذا الرصيف – كغيره من الأرصفة الأخرى – من كتل صلبة تمنع مرور الماء، ووضعت فوقها كتل صناعية كبيرة غير منتظمة الوضع يوجد في خلالها فراغات ثم ألقيت أحجار صناعية كبيرة في البحر تكون منها وحدها رصيف يسمح بمرور المياه بسهولة، وقد ترتب على تعميق ممرات الميناء، وإنشاء هذا الرصيف زيادة وتقدم أراضي طرح البحر^(٢٣٠) من جهة الغرب والتي يتوقف زيادتها أو قلتها حسب شدة أو هدوء الرياح الآتية على بورسعيد من الغرب، والشمال الغربي، كما أن إنشاء هذا الرصيف جعل من تيار شاطئ البحر عند اصطدامه به ينقسم إلى قسمين: إحدهما يدور حول الرصيف، والآخر يمر

^(٢٢٨) نص عقد الامتياز الأول في ٩ ربيع أول ١٢٧١هـ / ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤م في المادة الأولى من الشروط الخاصة بحفر واستغلال قناة السويس، أن تقوم شركة قناة السويس بإنشاء فرعين (مدخلين) أحدهما على البحر المتوسط وهو ميناء بورسعيد، والثاني ميناء السويس، ولكن تلاعب ديلسبس "Delesseps" في صياغة النص بالنسبة للسويس فجعله متعلقاً على شرط "عند الضرورة أو الاقتضاء (انظر: عبدالعزيز محمد الشناوي، مدينة السويس ومنطقتها في العصر الحديث، مطابع سجل العرب، السويس، دت، ص ١٥٨). ونصت المادة الثالثة من الامتياز الثاني في غرة جمادى أول ١٢٧٢هـ / ٩ يناير ١٨٥٦م تبدأ هذه القناة من ميناء السويس وتمر بحوض البحيرات المرة، وبحوض بحيرة التمساح، وتصب في البحر المتوسط في نقطة تنتخب على خليج بيلوز، وهذه النقطة تعين بمعرفة مهندسي الشركة عند إتمام الرسومات النهائية للمشروع، وفي المادة السادسة، البند الأول منها إنشاء ميناء صالح عند مدخل القناة على خليج بيلوز (انظر: فؤاد فرج، المرجع السابق، المجلد الثاني، ص ١٥٨، ١٥٩). أما الخطوات التنفيذية لإنشاء ميناء = بورسعيد بدأت أثر اجتماع لجنة برئاسة ديلسبس في ٢٠ رمضان ١٢٧٥هـ / ٢٥ أبريل ١٨٥٩م فاتخذت عدة قرارات من بينها إقامة فناء لإرشاد السفن إلى موقع الميناء، وإنشاء ورش وآلات ومنشآت أخرى ضرورية لإعداد الورش للعمل وإنشاء كوبرى أمام بورسعيد يمتد من الشاطئ داخل البحر، ويكون بمثابة رصيف ترسو السفن عنده، وهي في أعماق كافية من الماء لتفرغ شحنتها (انظر: زين العابدين شمس الدين نجم، بورسعيد تاريخها وتطورها منذ نشأتها ١٨٥٩ حتى عام ١٨٨٢، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٧، ص ١٩).

^(٢٢٩) مجلس الوزراء: قتال السويس، محفظة ٣، ملف ١٠ / ٢، ص ٤، مادة بدون رقم بتاريخ ١٣٠٥هـ / ١٨٨٧م.

^(٢٣٠) أرضى طرح البحر: هي أرضى مستحدثة أضيفت إلى أرضى الحكومة المصرية، وقد رأت الأخيرة الاستفادة منها بتأجيرها عن طريق عمل مزاد علنى وقد أقبل عليها كثير من الأجانب، حيث إنها أرضى خالية من السكان، وقد بلغت مساحتها ستة آلاف متر. وعندما شرعت الحكومة في سنة ١٢٨٧هـ / ١٨٧٠م مد سكة حديد في بورسعيد على مساحة من هذه الأراضي طالبت باستخراج المستأجرين منها، لكنهم رفضوا الاستجابة لإخلائها، وبعد أن فشلت المراسلات مع قناصلهم في تنفيذ ذلك، رأى محافظ بورسعيد أنه من الأجدر مد مدة الإيجار إلى سبع سنوات، أو بيعها لهم على أن يدفعوا أثمانها على ثلاثة أقساط لمدة ثلاث سنوات. وقد بنيت علامات لتفصل هذه الأراضي عن أراضي شركة القناة، وتحملت كل من الحكومة والشركة مصاريفها مناصفة. ولمزيد من المعلومات عن هذه الأراضي (انظر: زين العابدين شمس الدين نجم، المرجع السابق، ص ٣٠٣-٣١٥). انظر الملحق رقم (٦).

منه. أما المياه التي تدور حوله فتترك المواد المتحملة بها في رأس الممر، أما المياه التي تمر بين الفراغات الكائنة بين الكتل الصناعية فتترسب موادها بعيداً عن الرصيف. وفي كل سنة تزال المواد المتخلفة من المياه التي تمر حول الرصيف بواسطة كراكات بحرية، أما المواد التي تتركها مياه التيار الثاني فقد انتهت أمرها بتكوين كتل رملية في داخل الرصيف ترتب عليها إيقاف تيارات البحر فامتنع بذلك مرور الرمال، وصار ترسبها في الجهة الغربية من الرصيف، فكان ذلك سبباً في تقدم أراضي طرح البحر تقدماً مستمراً^(٢٣١).

وفي سنة ١٣٠٨ هـ / ١٨٩١ م عملت الشركة على صيانة الطريق البحري الموصل لمدخل الميناء عن طريق إنشاء حفائر صناعية على أراضي طرح البحر لتدخل فيها الرمال التي تجلبها الأمواج، ويمنع وصولها إلى مدخل القناة، مما يؤدي إلى سد مدخله، فإشياء هذه الحفائر يمنع من انحسار المياه عن الأراضي، وازدياد طرح البحر^(٢٣٢). وعلى الرغم من أن شركة القناة لم يكن لها دخل في تأجير أراضي طرح البحر إلا أنها قامت بإبلاغ الحكومة عن المخالفات التي كانت تتم من قبل الإنجليز، وغيرهم من الأجانب، دون إذن، وهذا طبيعي لتحكم إنجلترا في إدارة البلاد، والموانئ، ومن أمثلة هذه المخالفات، إقبال أحد الإنجليز على بناء مخزن للأخشاب في الأراضي التي استأجرها من الحكومة دون إذن^(٢٣٣). كما قام بعض الإنجليز بإقامة عقارات لهم على أراضي استأجروها دون إذن من الحكومة أيضاً. ورغم إبلاغ قناصلهم بذلك، وإلزامهم بدفع الإيجار، وإخلاء هذه الأراضي لم يحدث شيء، واستمروا على حالهم^(٢٣٤).

وانتقلت أعمال الشركة إلى أحواض الميناء، ففي سنة ١٣٠٢ هـ / ١٨٨٤ م أنشأ حوض عباس، تراوحت أبعاده من مائتين إلى سبعمائة وخمسين متراً، وانتهى من عمله في سنة ١٣٠٩ هـ / ١٨٩١ م ونظراً لبعده عن المدينة لم تستعمله السفن الآتية للميناء، وفي سنة ١٣١٥ هـ / ١٨٩٧ م قرر تحويل سفن الفحم إليه ليبعد بذلك الغبار المترتب عن تفريغ الفحم عن المدينة. وفي سنة ١٣١٠ هـ / ١٨٩٢ م. أنشأ حوض البترول حيث خصص لسفن البترول، ويتراوح طوله من مائة وسبعة عشر إلى مائة وثلاثين متراً بعمق ثمانية أمتار وحتى يسع أكبر عدد ممكن من هذه السفن، تم توسيعه في سنة ١٣١٩ هـ / ١٩٠١ م.^(٢٣٥)

وفي ذى القعدة ١٣١٩ هـ / فبراير ١٩٠٢ م أنشأت الشركة عدداً من الأحواض بالميناء فقد تم إنشاء حوضين جديدين، أحدهما خصص لسفن الفحم، ويبلغ طوله ستمائة وخمسين متراً، وبتساع ثلاثة آلاف وثمانمائة وأربعة أمتار من المدخل؛ أما الحوض الثاني خصص لسفن البترول، وقد أقيم بجنوب الحوض الأول بطول ثلاثمائة وخمسين متراً، وبتساع مائة وعشرين متراً تقريباً من مستوى المياه وقد تم إنشاء نقطة بين الحوضين خصصت لسفن المازوت، والحوضان محفوران على عمق عشرة أمتار، وتم الانتهاء منهما في شوال ١٣٢١ هـ / ديسمبر ١٩٠٣ م، وقد وضعت تصميمهما شركة الأعمال الكبيرة في مارسيليا، وقامت بتنفيذهما شركة قناة السويس^(٢٣٦).

ولحماية الساحل الشرقي للميناء من ناحية الشمال أنشأ حوضاً لهذا الغرض في مدخله ثم ألحق به ثلاثة أحواض آخرين لاستقبال السفن المحملة بأجهزة ومعدات الإصلاح التي تحتاجها

^{٢٣١} (٠) مجلس الوزراء: قتال السويس، محفظة ٣، ملف ١٠/٢، ص ١-٤، مادة بدون رقم بتاريخ ١٣٠٦ - ١٣٠٧ هـ / ١٨٨٨ - ١٨٨٩ م.

^{٢٣٢} (٠) نفسه: محفظة ٣، ملف ١٠/٢، ص ٢٣، مادة بدون رقم بتاريخ ٨ جماد آخر ١٣٠٨ هـ / ١٩ يناير ١٨٩١ م.

^{٢٣٣} (٠) معية سنية عربي: صادر الدواوين والأقاليم السائرة، س ٤٠٢، ص ١٨٥، ١٨٦، م ٧٦٢ بتاريخ ١٩ ربيع ثاني ١٢٩١ هـ / ٥ يونيو ١٨٧٤ م؛ نفسه: س ٤١٢، ص ٣٦، ٣٧، م ٣٥٦ بتاريخ ٢٣ ربيع ثاني ١٢٩١ هـ / ٩ يونيو ١٨٧٤ م.

^{٢٣٤} (٠) ديوان المجلس الخصوصي: صادر دواوين، س ٤٨٦، ص ١٤٣، ١٧٣، م ٩٣ بتاريخ ١٦ ذى القعدة ١٢٩٤ هـ / ٢٢ نوفمبر ١٨٧٧ م.

^{٢٣٥} (٠) محمود جلال الدين الجمل: المرجع السابق، ص ٦٧، Paul Reymond., Le Port de Port – Said, Tome I, Le Caire, ١٩٥٠.

^{٢٣٦} (٠) مجلس الوزراء: قتال السويس، محفظة ٣، ملف ١٠/١، ج ٢، م ٤٩٧، بتاريخ ١٢ ذو الحجة ١٣٢٣ هـ / ٨ فبراير ١٩٠٦ م.

الشركة في عملها، وقد خصصت مساحة الأرض المحيطة بهذه الأحواض إلى إنشاء الورش الجديدة.^(٢٣٧)

كما تم توسيع بعض الأحواض لتحسين أداء عملها مثل حوض شريف الذي تم توسيعه في عام ١٣٢٣هـ/ ١٩٠٥م وذلك بإنشاء جدران للرصيف الغربى للضفة الشمالية للحوض، وكذلك جدران للرصيف الجنوبي للضفة الجنوبية للحوض، وقد انتهى من عملهم في سنة ١٣٢٤هـ/ ١٩٠٦م فكان جدار الرصيف الجنوبي على مسافة مائة وخمسين متراً في جنوب الضفة الحالية، لكن لم يتم تنفيذ الرصيف الغربى إلا على أجزاء منه بسبب القرب من مصنع الغاز الموجود في الضفة الشمالية لهذا الحوض^(٢٣٨). وقد تمت عمليات التوسيع باستخدام الكراكات حيث حفر الحوض بعمق ١٢.٨ متراً أسفل جدران الرصيفين الغربى والجنوبى للحوض، وقد اعتمدت هذه العمليات على ردم محطات السكة الحديد، وإنشاء عنابر على ضفاف الحوض في غرب المحطة الاحتياطية للسكة الحديد التى فى طريقها للإنشاء والتنفيذ ما بين بورسعيد والإسماعيلية لتسهيل سير التجارة؛ وهو المشروع الذى تبنته الشركة أيضاً حيث خصصت مساحة مائتين وعشرة أمتار وبارتفاع حوالى ألف ومائتى وخمسة وعشرين متراً من الأرض المحيطة بمنطقة جنوب حوض عباس لإنشاء محطات نهائية للمسافرين والبضائع بمسافة ألف وتسعمائة وخمسين متراً، وباتساع مائة متر، إلى جانب إنشاء ممر علوى بين المحطات التى تعرف بمحطات السحب" فعن طريقها يسهل الاتصال ما بين الميناء والمنطقة الواقعة فى غرب السكة الحديد^(٢٣٩). أما العنابر فقد تم إنشاء خمسة منها واحد على الضفة الشمالية لحوض شريف بطول ستين متراً، والأربعة الآخرين على الضفة الجنوبية فيه بطول اثنين وسبعين متراً، وهى مصنوعة من المعدن الصلب وتستخدم هذه العنابر بخط السكة الحديد ليسمح بمرور البضائع بكل سهولة ويسر. أما المنطقة الموجودة خارج حوض شريف ستبدأ الشركة فيها بإنشاء مربع غلق المنطقة الحرة.^(٢٤٠)

وقد وجد بين حوض شريف، والمحطة الجديدة منطقة واسعة - إلى حد ما - حجزت لإنشاء المباني الصناعية لاسيما مصنع الغاز الجديد. ولتسهيل ذلك تم إعادة حفر هذا الحوض بعمق ثلاثة أمتار، وبطول ثمانمائة وخمسين متراً، وبعرض مائة متر. كما أنشأت أحواض جديدة غرب هذا الحوض حتى تصبح الشركة على اتصال حر مع الملاحه، ومعزولة عن بحيرة المنزلة عن طريق إنشاء قناة ملاحية للمرور فى المنطقة المحجوزة ما بين المحطة الجديدة للسحب للسكة الحديد، وحوض شريف الموجود غرب المحطة النهائية للسكة الحديد.^(٢٤١)

وفى سنة ١٣٣٢هـ/ ١٩١٤م أنشأت الشركة - بموافقة إنجلترا - أحواضاً جديدة شرق حوض شريف خصصت لسفن الفحم، بدأ تنفيذ الجزء الأول منها خلال الحرب العالمية الأولى، وتم تسليمه فى عام ١٣٣٩هـ/ ١٩٢٠م، أما الثانى فقد تم لانتهاؤه منه فى سنة ١٣٤٠هـ/ ١٩٢١م.^(٢٤٢) كما نال الساحل الشرقى للميناء عناية خاصة من الشركة حيث مد طوله إلى خمسمائة متر تقريباً نحو الشمال لتعديل الجزء الأمامى منه للتحكم فى مدخل الميناء من ناحية الجنوب.^(٢٤٣) ومن ناحية أخرى أظهرت إنجلترا اهتمامها بفنار بورسعيد حيث قامت بتزويده بالآلات لرصد السفن الداخلة والخارجة من الميناء^(٢٤٤) كما استوردت ماكينات جديدة لتشغيل الفنار من شركتى

٢٣٧ (٠) نفسه: محفظة ٣، ملف ١٠/ ١، ج٢، صفحة بدون رقم، م ١٦٤٦ بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٣٢٤هـ/ ١٢ يونية ١٩٠٦م.
 ٢٣٨ (٠) مجلس الوزراء: قتال السويس، محفظة ٣، ملف ١٠/ ١، صفحة بدون رقم، م ٤٩٧ بتاريخ ١١ ذو الحجة ١٣٢٣هـ/ ٨ فبراير ١٩٠٦م. انظر الملحق رقم (٧).
 ٢٣٩ (٠) نفسه: محفظة ٣، ملف ١٠/ ١، ج٢، صفحة بدون رقم، م ٤٩٧ بتاريخ ١١ ذو الحجة ١٣٢٣هـ/ ٨ فبراير ١٩٠٦م.
 ٢٤٠ (٠) نفسه: نفس المحفظة والملف والجزء، صفحة بدون رقم، م ١٦٤٦ بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٣٢٤هـ/ ١٢ يونية ١٩٠٦م.
 ٢٤١ (٠) نفسه: نفس المحفظة والملف والجزء، صفحة بدون رقم، م ٤٩٧ بتاريخ ١١ ذو الحجة ١٣٢٣هـ/ ٨ فبراير ١٩٠٦م.
 ٢٤٢ (٠) مجلس الوزراء: قتال السويس، محفظة ٣، ملف ١٠/ ١، ج٢، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٤ صفر ١٣٤٠هـ/ ٨ أكتوبر ١٩٢١م.
 ٢٤٣ (٠) نفسه: نفس المحفظة والملف والجزء، صفحة بدون رقم، م ١٦٤٦ بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٣٢٤هـ/ ١٢ يونية ١٩٠٦م.

ورمس Worms Co وجون John Co بلندن بمبلغ أربعة آلاف وخمسمائة جنيه استرليني^(٢٤٥). وفي سنة ١٣٢١هـ / ١٩٠٣م أنشأ رصيف للفنار ليسهل من خلاله تفريغ المعدات اللازمة للفنار، والمؤن الغذائية لمستخدميه^(٢٤٦).

فضلاً عن تمويل الفنار من وقت لآخر بكميات من الفحم من قبل الشركات الإنجليزية منها شركة كول Cool Co للفحم تقدر بحوالى ثلاثين جنيهاً مصرياً، وثمانمائة وسبعة وستين مليماً شهرياً^(٢٤٧).

وحفاظاً على صحة مستخدمى الميناء، أنشأت الشركة فى عام ١٣١٩هـ / ١٩٠١م حجراً صحياً لعزل المرضى والعناية بهم لوقايتهم من الأوبئة والأمراض المعدية^(٢٤٨).

وقد أدى تطور الحركة الملاحية ونموها إلى ضرورة إيجاد منطقة حرة تقوم بمهمة المستودع، وقد تقرر هذا فى ٢٥ شوال ١٣١٩هـ / ٤ فبراير ١٩٠٢م. وهكذا أصبح فى بورسعيد منطقتين تشرفان على النشاط التجارى، المنطقة الأولى وهى الجمرك، وهى تقع على الجزء الشمالى من الميناء حتى الرصيف الذى يوجد فيه حوض شريف، والثانية وهى المنطقة الحرة، وهى تمتد على طول الجزء الجنوبى من الميناء التى تعتمد فى أهميتها على حركة التجارة بها^(٢٤٩).

وقد أنشئت هذه المنطقة على أراضى بعضها ملك للميرى، والبعض الآخر ملك للأجانب لاسيما اليونانيين، فتم شراؤها منهم لإقامة هذه المنطقة، وقد أشرفت على إنشائها نظارة الأشغال العمومية بعد عقد الاتفاق ما بين الحكومة وشركة قناة السويس فى شوال – ذو القعدة ١٣١٩هـ / فبراير ١٩٠٢ لتسهيل أعمال الجمرك، وصيانة البضائع التى تنزل الميناء، وقد وافقت نظارة المالية بعد موافقة مصلحة الجمارك على طلب الشركة لإنشاء هذه المنطقة^(٢٥٠).

وفى سنة ١٣٢٤هـ / ١٩٠٦م تم توسيع المنطقة الحرة للميناء من جهة الضفة الجنوبية لحوض عباس إلى مائة متر بدلاً من ثلاثين متراً وذلك لأن الشركة رأت أن حالة التجارة تستدعى إيجاد مستودعات للفحم، والخشب الوارد إلى مصر من هذه الناحية، وقد وافقت مصلحة الجمارك على هذا التوسيع لخدمة مصالحها^(٢٥١).

على أية حال لقد تمت هذه الإصلاحات على يد شركة قنال السويس، والتى كانت تستعين – أحياناً – ببعض الشركات الإنجليزية أثناء العمل لخبرتها فى هذه الإصلاحات. كما أن إنجلترا – أثناء احتلالها لمصر – كانت تتولى توفير المواد الخام اللازمة لهذه الشركة بالإضافة إلى الديناميت التى كانت تحتاجه الشركة لتدمير الصخور الصلبة الموجودة بالمياه أثناء العمل بالميناء، وكثيراً ما كانت تتعرض السفن الإنجليزية لأخطار جمة من جراء شحنها بالديناميت باعتباره من المتفجرات، وهو ما حدث فعلاً فى سنة ١٣٢٣هـ / ١٩٠٥م. حيث انفجرت باخرة إنجليزية – أثر اصطدامها بالقتال – محملة بالديناميت الخاص بأشغال الميناء قدرت كمياته بحوالى سبعين طناً مما نتج عنه تعطيل حركة مرور السفن والبواخر بالميناء، وقد فسر ذلك على أنه إهمال من عمالها^(٢٥٢).

^{٢٤٤} (٥) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ١، ج١، ص ٢٦٤، مادة بدون رقم بتاريخ ٧ شوال ١٣١٥هـ / ١ مارس ١٨٩٨م.

^{٢٤٥} (٥) نفسه: م ١ / ١ / ١، ج٥، ص ٤٥٦، م ٣٤٩ بتاريخ ٢ شعبان ١٣١٨هـ / ١٤ ديسمبر ١٩٠٠م.

^{٢٤٦} (٥) نفسه: م ١ / ١ / ١، ج٤، ص ٦٩، م ٧٤٩ بتاريخ ١٣ ربيع آخر ١٣٢١هـ / ٩ يوليو ١٩٠٣م.

^{٢٤٧} (٥) نفسه: م ١ / ١ / ١، ج١، ص ٢٦٤، م ٣٨ بتاريخ ١٢ ذو القعدة ١٣٢١هـ / ٣٠ يناير ١٩٠٤م؛ نفسه، م ١ / ١ / ١، ج١، ص ٣٤٨، م ٣١ بتاريخ ٢١ ذو القعدة ١٣٢٢هـ / ٢٧ يناير ١٩٠٥م.

^{٢٤٨} (٥) نفسه: م ١ / ١ / ١، ج٥، ص ٢٦٤، م ٢٤٥ بتاريخ ٤ رمضان ١٣١٩هـ / ١٥ ديسمبر ١٩٠١م.

^{٢٤٩} (٥) محمود جلال الدين الجمل: المرجع السابق، ص ٦٧.

^{٢٥٠} (٥) مجلس الوزراء: قنال السويس، محفظة ٣، ملف ١٠ / ٣، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٧ ذو القعدة ١٣٢١هـ / ١٤ فبراير ١٩٠٤م.

^{٢٥١} (٥) نفسه: نفس المحفظة والملف، ص ٦، م ٢٠٠ / ١ بتاريخ ٢٢ شعبان ١٣٢٤هـ / ١١ أكتوبر ١٩٠٦م.

^{٢٥٢} (٥) المقطم: ص ٢، العدد ٥٠٠٢ بتاريخ ٩ رجب ١٣٢٣هـ / ٩ سبتمبر ١٩٠٥م، السنة السابعة عشر.

وقد أخبر المستر سميث M. Smith رئيس شركة القنال بالإسماعيلية لاتخاذ ما يلزم، خاصة وأن الباخرة سقطت في أسفل القاع مما نتج عنه تعطل حركة السفن، لذا أصدرت شركة القنال أمراً لربابنة السفن بعدم دخول القنال ليلاً ونهاراً، وسوف تقوم الشركة بحفر طريق آخر بالقنال لتتمكن السفن من المرور فيه، وقد وصلت مجموعة من الخبراء الإنجليز لفحص الديناميت الموجود بتلك الباخرة إلى منطقة نائية لاختباره لكنه انفجر مما أدى لتدمير هذه المنطقة، فزاد قلق إنجلترا خاصة وأن المسافة ما بين الباخرة وميناء بورسعيد لا تقل عن عشرين كيلو متراً مما يجعله عرضة للخطر. فبعد مداولات ما بين فرنسا وإنجلترا تم الاتفاق على إرسال غواصين من قبل شركة القنال لجمع الديناميت وإخراجه من الباخرة الغارقة، مع إصدار الأوامر بعدم مرور أية سفينة أثناء العمل، وبعد جمعه يتم نسف ما تبقى من الباخرة بوضع ألغام في أسفلها وما حولها. وبعد محاولات نجحت الشركة في نسف هذه الباخرة دون حدوث أية خسائر بمساعدة مهندسى معمل الديناميت وقد لفتت هذه الحادثة كثيراً من أصحاب المناصب المهمة الذين ساندوا الشركة والحكومة في هذه المحنة منهم اللورد سيشل Lord Secheal وكيل حكومة السودان، ورجال السكة الحديد، ومنهم السيد وطسن M. Watson مفتش الخط ببورسعيد، وفلكس جورج بونللي Flex George Ponally حكمدار محلى بوليس القنال. (٢٥٣)

ومن العرض السابق يتضح أن ميناء بورسعيد شهد عدة تطورات في عهد الاحتلال البريطاني سواء من حيث أرصفته وأحواضه، وغيرها من المنشآت الأخرى بالإضافة إلى جمركه، وما تبعه - بطبيعة الحال - نمو مساحة المدينة، وقد ظهر ذلك واضحاً حيث بدأت المدينة تنمو من ناحية الغرب على حساب بحيرة المنزلة، ولهذا تغير شكلها من المستطيل - المعروفة به منذ إنشائها حتى أواخر عهد إسماعيل - إلى شكل مثلث قاعدته قناة السويس، ورأسه ناحية الغرب، واستمرت المدينة تنمو غرباً وجنوباً على حساب بحيرة المنزلة (٢٥٤). كما أن هذه الإصلاحات قد أضفت على الميناء صفة العالمية بما أنه ميناء يسهل عليه تجارة العبور، فساهم بنصيب كبير في التجارة الخارجية، وهو ما سيظهر فيما بعد.

٢- ميناء السويس على البحر الأحمر

اتجهت الإصلاحات بموانئ مصر على البحر الأحمر إلى ميناء السويس باعتباره - قبل افتتاح قناة السويس - محطة نهائية للنقل البحرى من وإلى دول الشرق الأدنى، علاوة على قربها من ساحل البحر المتوسط، والقاهرة، والمناطق الأكثر عمراً بالذلتا مقارنة بميناء القصير. (٢٥٥)* وقد قامت إصلاحات الميناء موزعة ما بين بعض الشركات البريطانية، وشركة أخوان ديسود الفرنسية. وما يهمنا هنا الشركات البريطانية.

ففى ربيع أول ١٢٨٨هـ/ مايو ١٨٧١م وقع الخديو إسماعيل مع شركة امبت وشركاه البريطانية Impet Company and Co عقد يضم بعض الإصلاحات لميناء - وهى بمثابة إصلاحات تكميلية لسلفه - فبدأت هذه الشركة عملها بإقامة حاجز الأمواج أمام ميناءى إبراهيم وبور توفيق بمساحة ألفين وتسعمائة متراً لدخول السفن وخروجها عبر الميناء، وتم الانتهاء منه فى سنة ١٢٩٣هـ/ ١٨٧٦م. (٢٥٦)

٢٥٣ (١) المقطع: ص ٣، ٤، أعداد ٥٠٠٣، ٥٠٠٤، ٥٠٠٦، ٥٠٠٧، ٥٠٢٠، ٥٠٢١، ٥٠٣١ بتاريخ ٩ رجب - ١٣ شعبان ١٣٢٣هـ/ ٩ سبتمبر - ١٣ أكتوبر ١٩٠٥م، السنة السابعة عشر.

٢٥٤ (٢) مصطفى محمد البغدادي: المرجع السابق، ص ٣٦.

٢٥٥ (٣) محمود عبداللطيف عصفور وآخرون: المرجع السابق، ص ٢٦٦.

* لاشك أن افتتاح قناة السويس ساعد على بروز كل من ميناءى بورسعيد والسويس فى الحركة الملاحية البحرية، وانزواء ميناء القصير الذى خصص للسفن الشراعية فقط، لذا لم تظهر به أى إصلاحات، واقتصرت أهميته على خط البريد الذى كان يمر عبره بين سواكن وقنا منذ محرم ١٢٨٢هـ/ مايو ١٨٦٥م وكذلك اتصاله التلغرافى بسواكن بالإضافة إلى احتوائه على بعض المكاتب ومحل للصحة (انظر: خلف عبدالعظيم سيد الميرى، المرجع السابق، ص ٨٢).

٢٥٦ (٤) محافظة السويس: صادر دواوين، س ١١٦ حديث، ل ٩ / ٣ / ١ / ٢١٨ قديم، ج ١، ص ٣٦، م بتاريخ غرة رجب ١٢٨٨هـ/ ١٦ سبتمبر ١٨٧١م.

وفى سنة ١٢٩١هـ/ ١٨٧٤م عدل بناء الرصيفين الشرقى والأوسط لميناء بور إبراهيم، وأقيمت حوائط واقية مبنية بأحجار صلبة بحيث يبلغ عمق الماء عندها تسعة أمتار، مما يجعل السفن ترسو على بعد عنه بمسافة مائة وأربعين متراً^(٢٥٧).

أما فى عام ١٢٩٤هـ/ ١٨٧٧م تم تعديل عرض أرصفة ميناء بور إبراهيم إلى أكثر من أربعين متراً ليسمح بتفريغ حمولة السفن، خاصة وأن هذه الأرصفة مكونة من رمال فينخفض سطحها باستمرار نظراً لثقل البضائع^(٢٥٨).

واستمر الاهتمام بأرصفة الميناء فى عهد الاحتلال، ففي سنة ١٣٢٥هـ/ ١٩٠٧م عهدت إنجلترا إلى إحدى شركاتها بعمل عدة ترميمات لأرصفة الميناء بمبلغ خمسمائة جنيه مصرى، بالإضافة إلى سقف سطوحها لحماية البضائع من الأمطار، وحرارة الشمس كما أنشأت رصيفاً جديداً خصص لانتظار الحجاج بالسويس قدرت تكلفته بمائة وستين ألف جنيه مصرى^(٢٥٩). وفى سنة ١٣٢٦هـ/ ١٩٠٨م تم سقف سطحه بتكلفة ثلاث عشر ألف جنيه مصرى^(٢٦٠).

وفى سنة ١٣٢٥هـ/ ١٩٠٧م أجرت إنجلترا عدة تعديلات لأرصفة ميناء إبراهيم على يد شركة ويلس الإنجليزية Wills فقامت الشركة بتعديل بناء الرصيفين الشرقى والأوسط للميناء حيث أقيمت به حوائط رأسية، بلغ عمق الماء عندها تسعة أمتار بحيث لا يسمح للسفن عند رسوها الاقتراب منها حفاظاً على بنائها^(٢٦١). وقد طالبت الشركة قيمة التأمين عن إنشاء هذه الأرصفة والذي قدر بمبلغ ألفين ومائتين وثلاثة وعشرين جنيهاً مصرياً بواقع المائة عشرة من إجمالي المقولة وقدرها اثنان وعشرون ألفاً ومائتين وأربعة وثلاثين جنيهاً مصرياً^(٢٦٢).

وعندما واجهت الشركة المصرية الإنجليزية للبترول بعد إنشائها معامل للتكرير بمنطقة الزيتية بالسويس مشكلة عدم تمكن سفنها من الدخول إلى ميناء بور إبراهيم لتفريغ شحناتها فى المواسير الخاصة بها على أرصفتها وكثيراً ما كان قاع هذه السفن يصل إلى أرض الحوض فى مدة الجزر، مما يسبب أخطار جسيمة للميناء وللشحن الموجودة به؛ فقامت إنجلترا فى سنة ١٣٣٢هـ/ ١٩١٤م بمساعدة مصلحة الموانئ والمنائر بأخذ عدة خطوات لمعالجة ذلك، ولكن نشوب الحرب العالمية الأولى حال دون القيام بذلك، وحصل أن الجيوش الاسترالية، والنيوزيلندية، والهندية عندما وصلت إلى السويس فى تلك الحرب كانت تستعمل أرصفة هذا الميناء فى الصعود والنزول من بواخيرها. ولم تتمكن السلطات المحلية من مواجهة هذه الحالة الطارئة إلا من إدخال بعض التحسينات البسيطة مثل إيجاد صنادل عائمة بجوار الأرصفة لتسهيل رسو السفن، وردم البرك المجاورة لهذه المنطقة لإقامة خطوط سكة حديد جديدة، وبناء مخازن للتأمين^(٢٦٣).

وقد نال مدخل الميناء نصيباً من هذه الإصلاحات، ففي سنة ١٣٢٤هـ/ ١٩٠٦م تم تعميق وتطهير مدخل الميناء من الصخور والرمال فى قاعه على يد أربعة مهندسين إنجليز خصص لكل

^{٢٥٧} (٠) ديوان الأشغال: صادر المحافظات والضبطيات والمجالس، س ١٨١ حديث، م ١/ ١٠ / ٣ قديم، ج ١، ص ٢٥، م ٩ بتاريخ ٢٤ رمضان ١٢٩١هـ/ ٤ نوفمبر ١٨٧٤م.

^{٢٥٨} (٠) محافظة السويس: صادر تحريرات، س ٨٥ حديث، ل ٩ / ٢ / ٨٣ / ١٦١ قديم، ج ١، ص ٩٤، م ١٥ بتاريخ ٤ جماد ثنى ١٢٩٤هـ/ ١٧ يونيو ١٨٧٧م.

^{٢٥٩} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ٥٢، ج ٦، ص ٣٤٥، م ٣٧٧ بتاريخ شوال ١٣٢٥هـ/ ١٩٠٧م.

^{٢٦٠} (٠) نفسه: م ١ / ١ / ٥٥، ج ٣، ص ٤٩٧، م ٦١ بتاريخ ٥ ربيع أول ١٣٢٦هـ/ ٧ أبريل ١٩٠٨م.

^{٢٦١} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ٥٢، ج ٦، ص ٦٥، م ٣٦٢ بتاريخ ٧ رمضان ١٣٢٥هـ/ ١٤ أكتوبر ١٩٠٧م.

^{٢٦٢} (٠) نفسه: م ١ / ١ / ٥٥، ج ٣، ص ٤٩٧، م ٦١ بتاريخ ٥ ربيع أول ١٣٢٦هـ/ ٧ أبريل ١٩٠٨م.

^{٢٦٣} (٠) فواد فرج: المرجع السابق، المجلد الثانى، ص ٣٥٠.

واحد منهم مرتب ستة عشر جنيهاً مصرياً شهرياً، وبلغت تكلفة ذلك حوالى اثنى عشر ألف جنيه مصرى. (٢٦٤)

أما فنارات السويس (٢٦٥) فقد نالت عناية كل من إسماعيل وبريطانيا على فترات مستمرة بما يخدم الحركة الملاحية بالميناء.

ففى عهد إسماعيل، أسند إلى بعض المهندسين الإنجليز مهمة تطوير عدة فنارات بالميناء منها فنار الزعفران، فقد بدء فى تطويره فى سنة ١٢٨١ هـ/ ١٨٦٤م والتي شملت تقوية أساسه بالكتل الحجرية الصناعية (٢٦٦) كما تم تركيب مواسير نحاس جديدة به لخدمة أعماله. (٢٦٧)

وفى سنة ١٢٨٢ هـ/ ١٨٦٥م أنشئت مدخنة لكل من فنارات الزعفران، والأشرفى، وأبى الكيزان حتى يمكن إخراج عادم الفحم المخلف عن تشغيل معدات تلك الفنارات (٢٦٨) كما تم صرف آلات تقطير للمياه لتلك الفنارات لتموين مستخدميها يخصم ثمنها من عوائد هذه الفنارات. (٢٦٩)

وكان من ضمن الإصلاحات التى قامت بها شركة امبت الإنجليزية إنشاء فنارين: أحدهما عرف بفنار رأس غارب أنشئ فى سنة ١٢٨٨ هـ/ ١٨٧١م، وهو يعطى نوراً أبيض اللون (٢٧٠). وهو يقع بالقرب من نهاية الرأس على خط العرض ٢١° ٢٨' شمالاً، وخط الطول ٣٣° ٦' شرقاً، ويرى نوره على بعد تسعة عشر ميلاً عندما يكون الجو صافياً، ومدة دورته عشر ثوان؛ وهو عبارة عن برج من حديد ذى ثلاث أرجل، لونه أحمر على قاعدة من البناء، ويبلغ ارتفاعه خمسة وستين قدماً فوق منسوب المد، ويعد نور هذا الفنار من الإشارات التالية أربع ثوان نور يليها ثانيتان ظلاماً ثم ثانيتان نوراً وهكذا (٢٧١). والثانى فنار رأس الأخوين الذى أنشأ فى عام ١٢٩٠ هـ/ ١٨٧٣م، وهو فنار ثابت، ونوره أبيض. (٢٧٢)

وفى سبيل إنشاء هذه الفنارات وفرت الحكومة جميع المواد الخام اللازمة لإنشائها، مع تقديم المساعدات اللازمة سواء للشركة أو المهندسين المكلفين بعملها من عمال، وعساكر البحرية من ذوى اللياقة، والمعرفة التامة فى مشال المهمات، ووضعها، وتركيبها بالفنار المراد إعماله، مع التزام الشركة أو المهندس بالميزانية المحددة لكل فنار، فضلاً عن صرف ماهيات العمال، وأجرة مشالهم. (٢٧٣)

وفى عهد الاحتلال، اهتمت إنجلترا بتطوير فنارات الميناء، فقد خصصت أحد سفنها لنقل المواد الخام، والمعدات اللازمة لها، فضلاً عن استيراد ما تحتاجه من آلات حديثة من لندن لتشغيلها،

٢٦٤ (١) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م/ ١/ ١/ ٤٦، ج٨، ص ٥٤، ١٠٦، م ١٩٢٥، ٥٢١ بتاريخ ٢٥ شوال ١٣٢٤ هـ/ ١٢ ديسمبر ١٩٠٦م.

٢٦٥ (١) أنشأ فى عهد سعيد عدة فنارات بالميناء على يد شركة أخوان ديسود منها فنار الزعفران فى سنة ١٢٧٧ هـ/ ١٨٦٠م؛ وفنار الأشرفى فى سنة ١٢٧٩ هـ/ ١٨٦٢م؛ وفنار أبى الكيزان فى سنة ١٢٨٠ هـ/ ١٨٦٣م (انظر: ديوان الداخلية، صادر دواوين العموم، س ١٨٩، ص ٥٧، م ١٧ بتاريخ ٧ ربيع ثانى ١٢٧٥ هـ/ ١٤ نوفمبر ١٨٥٨م؛ معية سنية عربى، ملخصات دفاتر، محفظة ٢٨، صفحة بدون رقم، م ٢٧١ بتاريخ ٧ جماد آخر ١٢٧٨ هـ/ ١٠ ديسمبر ١٨٦١م؛ معية سنية تركى، وارد الأقاليم والدواوين، س ٥٣٠، ص ٤، = مادة بدون رقم بتاريخ ٥ ربيع ثانى ١٢٧٩ هـ/ ٣٠ سبتمبر ١٨٦٢م؛ نفسه، أوامر تركى، س ٥٣١، ج ٢، ص ٣١٢، م ٢١٩ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ/ ١٨ أغسطس ١٨٦٣م).

٢٦٦ (١) محافظة السويس: صادر تحريرات، س ٥٣ حديث، ل/ ٩/ ٢/ ٥١/ ١٠٤ قديم، ج ١، ص ١، ٢٩، م ٤ بتاريخ ٩ ربيع ثانى ١٢٨١ هـ/ ١١ سبتمبر ١٨٦٤م.

٢٦٧ (١) نفسه: س ٦٣ حديث، ل/ ٩/ ٢/ ٦١/ ١٢٠ قديم، ج ١، ص ٦٣، م ٢ بتاريخ ٢ رجب ١٢٨٢ هـ/ ٢١ نوفمبر ١٨٦٥م.

٢٦٨ (١) نفسه: س ٦٣ حديث، ل/ ٩/ ٢/ ٦١/ ١٢٠ قديم، ج ١، ص ٦٣، م ٢ بتاريخ ٢ رجب ١٢٨٢ هـ/ ٢١ نوفمبر ١٨٦٥م.

٢٦٩ (١) نفسه: س ٦٣ حديث، ل/ ٩/ ٢/ ٦١/ ١٢٠ قديم، ج ١، ص ٦٣، م ٣، ٤ بتاريخ ١٤ ذى الحجة ٨٢- ٢١ رمضان ١٢٨٣ هـ/ ٣٠ أبريل ١٨٦٦- ٢٧ يناير ١٨٦٧م.

٢٧٠ (١) ديوان الأشغال: صادر المحافظات والضبطيات والمجالس، س ١٦٠ حديث، م/ ١/ ١٠/ ٢ قديم، ج ٤، ص ٦، م ٣٣ بتاريخ ٢١ رجب ١٢٩١ هـ/ ٣ سبتمبر ١٨٧٤م.

٢٧١ (١) فؤاد فرج: المرجع السابق، المجلد الثانى، ص ٣٥٧.

٢٧٢ (١) محافظ الأبحاث: وقائع مصرية، محفظة ٢٢، صفحة بدون رقم، العدد ٤٣٤ بتاريخ ١٦ رمضان ١٢٩٠ هـ/ ٧ نوفمبر ١٨٧٣م.

٢٧٣ (١) معية سنية عربى: قيد الافادات الرسمية، س ١٨ حديث، ٢١ قديم، ص ١، م ٤ بتاريخ ٢٥ صفر ١٢٩٤ هـ/ ١١ مارس ١٨٧٧م.

يخضم ثمنها من إيرادات هذه الفنارات، وإرسالها إلى بنك لندن بإشراف هارد كستل Hard Castel وكييل عموم أشغال مصلحة الفنارات.^(٢٧٤)

وفي سنة ١٣١٥ هـ / ١٨٩٧ م أنشئ فنار نيو برت روك^(٢٧٥) New Bort Rok وهو يقع على طريق مدخل ميناء السويس عند خط العرض ٢٩° ٥٣' شمالاً، وخط الطول ٣٣° ٣' شرقاً، ويعطى نوراً أحمرًا براقاً، مدة دورته عشر ثوان، ويرى هذه النور على بعد اثني عشر ميلاً، وهو عبارة عن فانوس أسطوانى الشكل مقام على قوائم حديدية فى الماء، وارتفاعه ثلاثة وأربعون قدماً فوق منسوب المد، وهو مزود بجرس للضباب يدق كل عشر ثوان^(٢٧٦). وفى سنة ١٣٢٤ هـ / ١٩٠٧ م عدل ارتفاعه حيث وصل إلى مائة وأربعة وستين قدماً فوق منسوب المد.^(٢٧٧)

وقد حرصت مصلحة الفنارات على توريد كميات من الوقود إلى تلك الفنارات كل ستة شهور، تراوحت كمياتها من فنار لآخر حسب احتياجاته.^(٢٧٨)

أما جمرك السويس فقد نال عناية كبيرة حيث أنشئت به عدة مخازن على أرصفته على يد شركة ويلس الإنجليزية لتفريغ البضائع وتخزينها، بتكلفة قدرت بحوالى مائة وثلاثة وستين ألفاً ومائتين وثمانية وثلاثين جنيهاً مصرياً^(٢٧٩). ثم زيد من عددها فى عهد الاحتلال لتخزين أكبر عدد ممكن من البضائع بدلاً من تراكمها على الأرصفة مما يعرضها لتلف أو السرقة.^(٢٨٠)

على أية حال لقد كانت هذه الأعمال التى تمت سواء فى الموانئ المصرية المطلة على البحرين المتوسط والأحمر دليلاً واضحاً على مدى الاهتمامات التى أولاها كل من إسماعيل، وإنجلترا منذ احتلالها لمصر حتى عام ١٣٣٢ هـ / ١٩١٤ م بمعرفة بعض الشركات الإنجليزية أو الفرنسية بإشراف إنجلترا وقد تمت هذه الأعمال فى إطار تطوير الموقع الجغرافى لكل ميناء، إلى جانب ما منحه الحكومة من تسهيلات مختلفة لهذه الشركات من أراضى، وأموال، ومواد خام، ومعدات..... إلخ، على أن يكون ذلك محدداً بشروط وفترات معلومة.

ثالثاً: منافسة فرنسا لبريطانيا فى تطوير بعض الموانئ.

ساهمت فرنسا فى تطوير ميناءى بورسعيد، والسويس لمقاومة النفوذ البريطانى فى مصر لاسيما موانئها؛ فكانت هناك منافسة بين بعض الشركات الملاحية الإنجليزية، والفرنسية حول الحصول على امتيازات ملاحية فى مصر، وقد أسفرت هذه المنافسة عن تغلب الوجهة الفرنسية منذ عهد سعيد باشا فحصلت كل من شركتى أخوان ديسود، وقنال السويس بعقدى تنفيذ أعمال الميناءين^(٢٨١) والتى تم الانتهاء منهما – إلى جانب إصلاحات أخرى – فى عهد إسماعيل، ومعنى هذا

^{٢٧٤} (٠) صادر مصلحة الفنارات: س ٣ حديث، ٢٤٠ قديم، ص ٦٠، م ٧٤ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٩٩ هـ / ٢٥١ يوليو ١٨٨٢ م.

^{٢٧٥} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ١، ج ١، ص ٢٦٨، مادة بدون رقم بتاريخ ٢٩ شوال ١٣١٤ هـ / ٢ أبريل ١٨٩٧ م.

^{٢٧٦} (٠) فؤاد فرج: المرجع السابق، المجلد الثانى، ص ٣٥٧.

^{٢٧٧} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ١، ج ١، ص ٤٤٨، م ٥٨ بتاريخ ٢٩ ذو الحجة ١٣٢٤ هـ / ١٢ فبراير ١٩٠٧ م.

^{٢٧٨} (٠) محافظة السويس: صادر تحريرات، س ٨٥ حديث، ل ٩ / ٢ / ٨٣ / ١٦١ قديم، ص ١٦، م ٨ بتاريخ ١٥ رجب ١٢٨٥ هـ / نوفمبر ١٨٦٨ م؛ مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ١، ج ٣، ص ٤٩٧، م ٦٢ بتاريخ ٢٩ صفر ١٣٢٦ هـ / ٢ أبريل ١٩٠٨ م.

^{٢٧٩} (٠) ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١ / ١ / ١٠ حديث، ٢٢ قديم، ص ١٣٩، م ٩ بتاريخ ٢٣ شعبان ١٢٩٠ هـ / ١٦ أكتوبر ١٨٧٣ م.

^{٢٨٠} (٠) مصلحة الموانئ والمنائر بالإسكندرية: صور مكاتبات صادرة عربى، م ١ / ١ / ١، ج ٣، ص ٤٣، م ١٨ بتاريخ ٩ رجب ١٣٢١ هـ / ١ أكتوبر ١٩٠٣ م.

^{٢٨١} (٠) بدأت شركة قنال السويس أعمالها بميناء بورسعيد فى عهد سعيد فى ٢٢ رمضان ١٢٧٥ هـ / ٢٥ أبريل ١٨٥٩ م، وكانت أهم الأعمال التى أنجزتها الشركة بالميناء فى عهده تمثلت فى إنشاء رصيف عائم جنوب حاجز الأمواج الغربى للميناء حتى يمكن الصنادل من تفريغ حمولتها على هذا الرصيف. وفى سنة ١٢٧٩ هـ / ١٨٦٢ م تم مد هذا الرصيف بعيداً عن هذا الحاجز عن طريق عمل أوتاد من الحديد بمقدار أربعمائة متر، وذلك لتسهيل مهمة الصنادل والمراكب فى إفراغ حمولتها. ولكى يسمح للسفن بعملية الرسو على الميناء، أنشأ فنار من الخشب بارتفاع اثنين وعشرين متراً، ويمكن رؤية ضوئه الأبيض على بعد عشرة أميال، وتم الانتهاء منه فى ذو الحجة ١٢٧٥ هـ / يوليو ١٨٥٩ م. كما أنشئت جزيرة على امتداد الساحل بعرض خمسة أمتار وعمق نصف متر، وطول نحو ستين متراً، وتمتد فى خط مستقيم لحماية

أن تلك الشركات قد نجحت في الوصول إلى هدفها وهو الحصول إلى امتيازات جديدة بإنشاء قناة السويس، وهو ما لم تستطع إنجلترا الحصول عليه، فضلاً عما سببه مشروع قناة السويس من قلق لإنجلترا ومعارضتها له حتى أنها هددت السلطان العثماني بأنه لو وافق على المشروع فلا يتوقع من الدول الأوروبية الكبرى أن تحافظ على مبدأ سلامة أراضي الدولة العثمانية باعتباره مبدأ عاماً، لأن السلطان في هذه الحالة سيكون طرفاً في إبطال مفعوله.^(٢٨٢)

أما بالنسبة لميناء بورسعيد، فقد اتجهت جهود شركة قناة السويس – في بداية الأمر – إلى جعل بورسعيد مكاناً صالحاً لرسو السفن التي تقد إليها من أوروبا، والإسكندرية، حاملة مهمات تنفيذ مشروع حفر القناة، لذلك أقامت مرسى من الخشب بطول مائة وستين متراً يمتد داخل البحر أمام بورسعيد حتى عمق ثلاثة أمتار، حتى تتمكن من نقل التموين ومواد البناء، وخاصة الأحجار الطبيعية من الإسكندرية، وهذا المرسى بمثابة كوبرى أقيم عليه قضبان حديدية تسير عليها عربات تحمل ما

السفن، وتفريغ حمولتها. وقد بدئ إنشاءها في شوال ١٢٧٩هـ/ مارس ١٨٦٣م، وانتهت في نفس العام. كما أنشئ كوبرى أمام بورسعيد يمتد من الشاطئ داخل البحر ليكون بمثابة رصيف ترسو عنده السفن، وهي في أعماق كافية من الماء لتفرغ شحناتها، ويبلغ طوله مائتي متر، واتساعه نحو مائة وخمسة وعشرين متراً، وهو خاص بالتجارة المحلية وأنشئ بجواره حوض كبير بطول مائتي متر خصص للسفن المحملة بالمهمات اللازمة لعمليات البناء بالميناء لإصلاحها (انظر: Paul Raymond, op.cit., pp. ٢٨، ٢٩، ٤٤، ٤٥؛ محمود جلال الدين الجمل، المرجع السابق، ص ٦١، ٦٢؛ زين العابدين شمس الدين نجم، المرجع السابق، ص ١٩، ٢٦-٢٩). وفي عام ١٢٧٧هـ/ ١٨٦٠م تم حفر قناة بعرض يتراوح من أحد عشر إلى اثني عشر متراً، وعمقها متر ونصف واتصلت هذه القناة بالبحر المتوسط في عام ١٢٧٩هـ/ ١٨٦٢م حتى تتمكن السفن المتوسطة الحجم المستخدمة في تفريغ السفن البخارية والاحتفاء في بحيرة المنزلة. كما حفر قناة صغيرة تصل بين منشآت الميناء وبين بحيرة المنزلة تسهيلاً لنقل ماء الشرب، ومواد التموين إلى بورسعيد مباشرة بواسطة القوارب، وقد بلغ طولها نحو ألفين ومائة متر، وعمقها نحو نصف متر، وعرضها خمسة أمتار، وأعدت الشركة صنادل خاصة تسير فيها بسهولة (انظر: مصطفى محمد البغدادي، المرجع السابق، ص ٣٤). = أما ميناء السويس فقد مر بعدة أعمال على يد شركة أخوان ديسود في عهد سعيد بهدف توسيع الميناء باعتباره ميناء لخطوط الملاحة في البحر الأحمر، ومن هذه الأعمال التي تمت في عهده، إنشاء حوض عائِم لإصلاح السفن في سنة ١٢٧٩هـ/ ١٨٦٢م قدرت تكاليفه ٨.٨٠٠.٠٠٠ فرنك، وطوله أربع مائة وأربعين قدم، وعرضه ثمانية وسبعين قدماً عند المدخل. وهذه التكاليف ترجع إلى أن العقد الأساسي أضيف له تعويضات أخرى دفعت في عهد إسماعيل (انظر: خلف عبدالعزيز سيد الميرى، المرجع السابق، ص ٧٨). وقد تعددت الأسباب حول إنشاء هذا الحوض منها رغبة فرنسا في إصلاح سفنها بالسويس بعد أن نظمت خطتها الملاحي منه إلى الهند الصينية حيث المستعمرة الفرنسية كوشنشين Cochinchine الخالية من حوض بحري، وعلى اعتبار أن السويس ميناء ملاحة للبحر الأحمر وقريب نسبياً لفرنسا بدلاً من اللجوء لميناءى هونج كونج ويومباي الواقعين تحت النفوذ البريطاني (انظر: عبدالعزيز الشناوي، قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بإنشائها، الجزء الأول، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٧١، ص ٥١١، ٥١٢؛ خلف عبدالعزيز سيد الميرى، المرجع السابق، ص ٧٩). بينما يرى البعض الآخر أن إنشاء السكة الحديد الذي ربط السويس بالقاهرة ثم بالإسكندرية، وكذلك إنشاء الشركة المجيدية دافعاً لسعيد في إنشاء هذا الحوض (انظر: عبدالرحمن الرفاعي، عصر إسماعيل، ج ١، ص ٣٤؛ جميل خانكي، تاريخ البحرية المصرية، ص ٣٦٤؛ أحمد الشربيني، المرجع السابق، ص ٢١٤). لإصلاح سفنها بهذا الحوض بدلاً من إصلاح قاعاتها سنوياً بأوروبا مما يتكلف كثيراً (انظر: إسماعيل سرهنك، المرجع السابق، ج ٢، ص ٥٣) وهكذا يمكن القول إن هذه الأسباب تضاعفت جميعها في إنشاء ذلك الحوض لأنه مما لا شك فيه أن فرض رسوم على إصلاحات السفن لاسيما السفن الأجنبية يمثل مورداً مالياً مهماً للدولة وقد استغرق بناء هذا الحوض أربع سنوات أي تم تنفيذ الباقي منه في أوائل عهد إسماعيل (انظر: إسماعيل سرهنك، المرجع السابق، ج ٢، ص ٥٣، ٥٤). كما قامت الشركة بإنشاء عدة أرصفة بالميناء (انظر: فؤاد فرج، المرجع السابق، المجلد الثاني، ص ١٤٨).

(٢٨٢) لكي يرضى إسماعيل كلاً من إنجلترا، وفرنسا، والدولة العثمانية، فقد قرر إيفاد نوبار باشا إلى الأستانة لحمل الدولة العثمانية على الاعتراف بالشركة بعد اعتراضها بالقناة مبدئياً، وتخويل الوالي الحق في مفاوضة الشركة رؤساء، وتسوية مسألتى الأراضي والسخرة التي تترتب عليهما، وقد سافر نوبار في صفر ١٢٨٠هـ/ يوليو ١٨٦٣م بعد أن حدد له إسماعيل مهمته في مفاوضة الباب العالي في استرداد الأراضي التي تنازل عنها سعيد باشا، وصارت في الواقع نقطة استعمارية فرنسية، وقد أصدر الباب العالي مذكرة في أواخر صفر ١٢٨٠هـ/ أوائل أغسطس ١٨٦٣م على موافقته على مشروع القناة من حيث هي ممر بحري وتجاري، ولكن بشرط اتفاق الوالي مع الشركة على استرجاع الأراضي، وترعة المياه العذبة، وأن يلغى السخرة، ويوجد الضمانات الكافية لاقتصار القناة على التجارة فقط مشروطاً أن يتم الاتفاق في خلال مدة لا تزيد عن ستة أشهر على أن تصبح مذكرة أبريل نافذة المفعول إذا ما انتهت هذه المهلة دون أن يتم الاتفاق بين الطرفين، وبذلك عادت مسألة قناة السويس – من الوجهة الدبلوماسية – إلى مجالها التجاري البحث لا السياسي مما ضعف دوافع المعارضة الإنجليزية، ولم يكن أمام مصر إلا أن تقف وجهاً لوجه مع فرنسا وشركتها، وقد بعث إسماعيل بضمون هذه المذكرة إلى دي لسيب طالباً منه التعاون معه، كما أرسل نوبار إلى باريس لكي يبلغ شروط الباب العالي إلى مجلس إدارة الشركة، وليواصل السعي لحل مسألتى الأراضي والسخرة (انظر: أحمد عبد الرحيم مصطفى، مشكلة قناة السويس ١٨٥٤ – ١٩٥٨، القاهرة ١٩٦٧، ص ١٦، ١٧؛ زين العابدين شمس الدين نجم، المرجع السابق، ص ٢٥٥). وفي سنة ١٣٠٠هـ/ ١٨٨٢م اجتمعت جمعية في لندن مكونة من تجار الإنجليز، وأصحاب السفن الإنجليزية التي تسير بالقناة، ووضعوا عدة مقترحات للتخفيف من حدة ضرائب السفن التي تسير بالقناة، خاصة وأن ٩٠٪ من هذه السفن، سفن إنجليزية كما أن إدارة القناة في أيدي الفرنسيين، لذا اقترحوا أن تجعل الإدارة مناصفة بينهم وبين فرنسا بحيث تكون الإدارة مركزة في أيدي اثني عشر مديراً من الإنجليز ومثلهم من الفرنسيين، أو توسيع القناة، أو إنشاء قناة أخرى، حيث أن توسيع القناة سيلزم مصاريف كثيرة، ربما توازي إنشاء قناة أخرى وإن = كان هذا المقترح لم يوافق عليه باقى الدول لاسيما روسيا التي رأت إذا تدخلت في تلك المسألة فإن ذلك سيخل بمعاهدة برلين التي تكفلت بحفظ حقوق الدولة العثمانية، فضلاً عما يترتب عليه من تولد مشكلات سياسية ليس في مصلحة إنجلترا، ولكن هذه المقترحات لم تؤثر على إدارة الفرنسيين للشركة حيث أنها لم تنفذ (انظر: الجوانب، ص ٤، العدد ١١٣٦ بتاريخ ٨ رجب ١٣٠٠هـ/ ١٩ مايو ١٨٨٢م، السنة الثالثة والعشرون).

تفرغه السفن، وتسير بها إلى الورش، والمستودعات في بورسعيد^{(٢٨٣)*}. وقد استخدمت الشركة في حفر هذا المرسى كميات كبيرة من الديناميت للحصول على العمق المطلوب له من شركات فرنسية بباريس مثل شركة جونيك Jonick Company^(٢٨٤).

ومن أهم الأعمال التي تمت بالميناء، إنشاء الحواجز المائية لحماية الميناء من الرواسب، والرمال التي يأتي بها التيار البحري، والرياح مما يؤدي إلى سد مدخله^(٢٨٥). وقد أسند إلى شركة أخوان ديسود مهمة استيراد الأحجار اللازمة من المكس^(٢٨٦)، ولما كانت هناك عقبات في سبيل انتظام استمرار استغلال ذلك الحجر فكر في تصنيع هذه الأحجار محلياً فأسند عملها إلى أخوان ديسود في سنة ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م. وفي العام التالي بدئ في تأسيس مصنع الكتل الحجرية المصنوعة تحت اسم (شركة أخوان ديسود لعمل الأحجار الصناعية)^(٢٨٧).

ومنذ عام ١٢٧٦هـ / ١٨٥٩م بدئ العمل في بناء الحاجز الغربي (الذي عرف باسم رصيف دى لسبس، وينتهي إلى المياه التي يبلغ عمقها عشرة أمتار، وكان مبدؤه من نقطة تقابل رصيف أوجنى "شارع أوجينى" برصيف فرانسوا جوزيف "شارع السلطان حسين"^(٢٨٨) ثم في عام ١٢٨٢هـ / ١٨٦٥م بدأ غمر الكتل الحجرية في الماء، وذلك في الجزء الذي يوجد بين المرسى – المذكور أنفاً – وبين الجزيرة التي أنشئت في عام ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م. التي استخدمت كمستودع للواردات القادمة إلى بورسعيد – واستمرت عملية إنزال هذه الكتل في الماء شمال الجزيرة حتى رمضان ١٢٨٥هـ / ديسمبر ١٨٦٨م، إلى أن تم الانتهاء منه في أواخر عام ١٢٨٥هـ / أوائل عام ١٨٦٩م^(٢٨٩). وقد بلغ طوله نحو ألفين وخمسمائة متر، وبارتفاع مترين عن سطح الماء^(٢٩٠). وقد استخدم في بنائه حوالى مائتين وخمسين ألف متر مكعب من الكتل الصناعية وكان يتم عملها على هيئة بلوكات زنة الواحدة منها عشرون طناً لمنع تسرب الرمال، وللإقلال من عمليات التطهير المستمرة للميناء^(٢٩١).

ولكن هذا الحاجز تسبب في حجز الرواسب القادمة من البحر من الجهة الغربية مع الاتجاه العام للتيارات البحرية مما أدى إلى تراكمها في ذلك الجزء، وبالتالي تقليل فائدته حيث تكونت أراضى طرح البحر، لذا قامت عدة محاولات لإطالة هذا الحاجز حتى يصل إلى عمقه الأصلي^(٢٩٢). أما حاجز الأمواج الشرقي فقد بدئ العمل فيه في جماد أول ١٢٨٣هـ / سبتمبر ١٨٦٦م، وقد استخدم في إنشائه الكتل الطبيعية والصناعية لحماية الضفة الشرقية للميناء من الإرسابات التي تأتي

^{٢٨٣} (١) عبدالعزيز محمد الشناوى: السخرة في حفر قناة السويس، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٦٥، ص ٦٩؛ مصطفى محمد البغدادي، المرجع السابق، ص ٣٢. * من بين المشكلات التي واجهتها الشركة في إنشاء هذا الميناء، ضخامة مياهه إذ إن عمق المياه أمام المنطقة التي اختيرت لإنشائه بلغ ثمانية أمتار مما جعل السفن الكبيرة غير قادرة على الإرساء بالميناء، فكانت تضطر إلى الوقوف بالقرب من الساحل وتقوم بنقل حمولتها في قوارب وصنادل صغيرة الحجم، ومنها إلى الشاطئ، ولهذا السبب أنشأ هذا المرسى لحل هذه المشكلة (انظر: محمود جلال الدين الجمل، المرجع السابق، ص ٦٢).

^{٢٨٤} (٢) صادر محافظة بورسعيد: س ٨ حديث، ل / ١١ / ١ / ٣٥٠ قديم، ج ٢، ص ١٢٨، م ٢٩٣ بتاريخ غاية ذى الحجة ١٢٨٢هـ / ١٥ مايو ١٨٦٦م.

^{٢٨٥} (٣) معية سنية تركى: أوامر، س ١٩٥٢، ص ٤٧، م ٥ بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٨٢هـ / ٢٤ يونيو ١٨٦٥م؛

^{٢٨٦} (٤) F. O. 2692- ٢٨٦، ملف ١٠ بتاريخ ٢٤ يوليو ١٨٧٧م

^{٢٨٧} (٥) مصطفى محمد البغدادي: المرجع السابق، ص ٣١، ٣٢؛ زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ٢٧، ٢٨.

^{٢٨٨} (٦) محمود جلال الدين الجمل: المرجع السابق، ص ٦٣.

^{٢٨٩} (٧) فؤاد فرج: المرجع السابق، المجلد الثاني، ص ١٤١.

^{٢٨٩} (٨) الأرشيف الأوروبي: قتال السويس، محطة ٣، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٦ ذو القعدة ١٢٨٥هـ / ٢٨ فبراير ١٨٦٩م. انظر

الملحق رقم (٨).

^{٢٩٠} (٩) Paul Reymond, op.cit., p.46.

^{٢٩١} (١٠) زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ٢٨.

^{٢٩٢} (١١) محمود جلال الدين الجمل: المرجع السابق، ص ٦٣.

مع الأمواج، وقد انتهى منه في ٢٩ رمضان ١٢٨٥ هـ / ١٣ يناير ١٨٦٩ م بطول ألف وتسعمائة متر، وبارتفاع متر واحد فوق سطح مستوى البحر. (٢٩٣)

لكن يلاحظ أن الحاجز الشرقي أقل طولاً من الحاجز الغربي، وذلك لأن مصدر الرواسب يأتي من الغرب، لذا كان الحاجز الغربي أكثر طولاً لمنع تلك الرواسب من تهديد الميناء، فكان طبيعياً أن تصبح الحماية من الناحية الغربية أقوى. أما المسافة بين نهاية الحاجزين فبلغت نحو سبعمائة متر، وتتسع المسافة بينهما كلما اتجهنا جنوباً. (٢٩٤)

وبعد بناء الحاجز الغربي للميناء، لم تعد الإنارة كافية رغم وجود الفانار الذي أنشأه سعيد في عام ١٢٧٦ هـ / ١٨٥٩ م، لذلك أقيم فانار جديد على الحاجز الغربي في ١٧ ذو الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٠ م وقد بنى من الخرسانة، ولونه رمادي يرى على بعد عشرين ميلاً من المدخل (٢٩٥) وهو يضاء بغاز الاستصباح (٢٩٦). كما أقيم عند نهاية الحاجز الشرقي فانوس صغير لإضاءة مدخل الميناء ليلاً. (٢٩٧)

ونظراً لتقدم الحركة الملاحية في القناة، أنشئت مجموعة من الأحواض والأرصفة لترسو السفن بجوارها، وتستطيع تفريغ حمولتها بسهولة، وقد بدئ العمل بهم منذ عهد سعيد، ومن أهم هذه الأحواض: حوض التجارة، وحوض الترسانة، وحوض شريف (٢٩٨) أما الأول فقد خصص للمراكب الصغيرة، والثاني خصص لأجهزة شركة القناة، ووجدت حوله الورش الخاصة بإصلاح السفن، أما الحوض الأخير فقد خصص لرسو السفن البخارية الضخمة الخاصة بالشركات الكبرى وهي العزيزية، واللويد النمساوية، والمساجري أمبريال الفرنسية، والشركة الروسية للملاحة التجارية، وشركة مارفرسنيه وأولاده Maversenet Co and Sons للنقل البحري في مرسيليا. وإن كانت الشركات الفرنسية استأثرت بنصيب كبير من السفن بالميناء عن باقي هذه الشركات إذ قدرت سفنها بحوالي خمسمائة سفينة، وذلك في الفترة من عامي ١٢٨٥ - ١٢٨٦ هـ / ١٨٦٨ - ١٨٦٩ م. (٢٩٩)

ومع نمو الميناء، ازداد عدد الأحواض وانتشرت على الضفتين الغربية والشرقية للقناة كان لكل منها مهام معينة، ومن هذه الأحواض: حوض الفحم الذي أنشئ في عام ١٢٩٠ هـ / ١٨٧٣ م بطول تسعمائة متر، وعرض مائة متر، وهو يقع على الضفة الشرقية للقناة، وقد خصص للسفن التي تحتاج إلى تزويدها بالفحم (٣٠٠) وفي عام ١٢٩٤ هـ / ١٨٧٧ م مد طوله إلى تسعمائة وخمسين متراً تقريباً حتى يسع أكبر عدد ممكن من السفن لتمويلها بالفحم. (٣٠١)

أما الأرصفة فقد أنشأت الشركة مجموعة من الأرصفة تم تزويدها بمجموعة من الأوناش ليتم من خلالها تفريغ البضائع الثقيلة من السفن على الأرصفة المخصصة لها (٣٠٢) وقد تراوحت أعماق هذه الأرصفة ما بين أربعة إلى تسعة أمتار حسب طبيعة المكان الذي أنشئت فيه. (٣٠٣)

٢٩٣ 0 Paul Reymond, op.cit., p.48.

٢٩٤ 0 محمود جلال الدين الجمل: المرجع السابق، ص ٦٠؛ مصطفى محمد البغدادى، المرجع السابق، ص ٣٣.

٢٩٥ 0 Paul Reymond, op.cit., p.51.

٢٩٦ 0 زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ٣٠.

٢٩٧ 0 فواد فرج: المرجع السابق، المجلد الثاني، ص ١٤١.

٢٩٨ 0 محمود جلال الدين الجمل: المرجع السابق، ص ٦٥؛ مصطفى محمد البغدادى، المرجع السابق، ص ٣٣.

٢٩٩ 0 Paul Reymond, op.cit., p.59.

٣٠٠ 0 وارد محافظة بورسعيد: س ١٢٩ حديث، ل / ١١ / ١٠ / ٨ / ٤٠٢ قديم، ص ١، م ٢٤ بتاريخ ٢٧ جمادى أول ١٢٩٠ هـ / ٢٣ يوليو ١٨٧٣ م.

٣٠١ 0 معية سنية عربى: قيد الإفادات الواردة للجهة السنية من المديرية والمحافظات، س ٦ حديث، ٢٤ قديم، ص ٣٢، م ٤ بتاريخ ١٢ ربيع أول ١٢٩٤ هـ / ٢٧ مارس ١٨٧٧ م.

٣٠٢ 0 ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ١٦٥ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٠ قديم، ج ١، ص ١٨، م ٣ بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٩٠ هـ / ٢١ سبتمبر ١٨٧٣ م.

٣٠٣ 0 وارد محافظة بورسعيد: س ١٢٩ حديث، ل / ١١ / ١٠ / ١٨ / ٤٠٢ قديم، ص ١، م ٢٣ بتاريخ ٢٧ جمادى أول ١٢٩٠ هـ / ٢٣ يوليو ١٨٧٣ م.

ولكى تستطيع السفن ذات الحمولة الصغيرة من الوصول إلى داخل الميناء، أنشئت قناة صغيرة عرفت باسم قناة المدخل في سنة ١٢٨٢هـ/ ١٨٦٥م بعمق ستة أمتار ونصف المتر، وبعرض سبعين متراً^(٣٠٤). ثم في عام ١٢٨٦هـ/ ١٨٦٩م زاد عمقها إلى ثمانية أمتار بشكل يسمح بدخول مثل هذا النوع من السفن^(٣٠٥).

كما اهتمت الحكومة المصرية بإنشاء إدارة صحية داخل الميناء، أو على ظهور السفن للوقاية من الأوبئة والأمراض، وقد بدئ في اتخاذ إجراءات الحجر الصحي ببورسعيد سنة ١٢٨٢هـ/ ١٨٦٥م^(٣٠٦).

وعقب افتتاح قناة السويس، لم يكن هناك سور يفصل بين مدينة بورسعيد، والقناة مما سهل عملية الدخول والخروج بدون رقابة، وقد شجع هذا الوضع على دخول العديد من الأجانب واستقرارهم في تلك المنطقة؛ لذا قرر إسماعيل إنشاء جمرك ببورسعيد، وإن كان واجهته عدة عقبات في إدارة عمله نظراً لتمتع الأجانب بامتيازات تجعلهم غير مجبرين على الرضوخ لإجراءاته، وقد ظهر ذلك واضحاً في هروب بعض الشركات الأجنبية مثل شركتي ورمس Worms، وولس الإنجليزيتين^(٣٠٧). وشركة بازان Bazan الفرنسية من دفع ضريبة الجمرك على بضائعهم عند الميناء^(٣٠٨).

وفي ذى القعدة ١٢٨٦هـ/ فبراير ١٨٧٠م أسند إلى المقاول الفرنسي هابرت Habert مهمة إنشاء الجمرك بتكاليف قدرت بحوالي سبعمائة ألف فرنك^(٣٠٩). كما تم ترتيب الخفر اللازمين الجمرك طوال فترة إنشائه، مع تخصيص فلوكتين لنقل جميع المهمات اللازمة للجمرك^(٣١٠). وفي رجب ١٢٨٧هـ/ سبتمبر ١٨٧٠م تم فرش مكاتبه، ومحلاته ليكون لائقاً لاستقبال التجار الأوروبيين^(٣١١).

كما أنشئ بالجمرك عدة مخازن لتخزين البضائع الخفيفة والثقيلة^(٣١٢) كما أنشأت مستودعات خاصة للبترول^(٣١٣). ولسهولة تفريغ هذه البضائع من السفن، تم إنشاء عدة أرصفة أمام الجمرك للتفريغ عليها بواسطة أوناش، على يد مهندس فرنسي بتكلفه قدرت بحوالي اثني عشر مليوناً وألف ومائتي فرنك^(٣١٤).

وفي وسط الجمرك شقت ترعة أقيم عليها كوبرى في سنة ١٢٨٩هـ/ ١٨٧٢م على يد مهندس فرنسي من قبل شركة قنال السويس وذلك لتوصيل المواعين المشحونة بالبضائع من البحر

^{٣٠٤} (٥) محفظة ٢٧، ملف ٤، بتاريخ ٦ يناير ١٨٦٩م F. O. ٧٨ - ١٤٢١،

^{٣٠٥} (٥)

Paul Reymond, op.cit., pp.48, 50.

^{٣٠٦} (٥) مصطفى محمد البغدادي: المرجع السابق، ص ٣٥.

^{٣٠٧} (٥) نظارة الداخلية: مكاتبات عربي، محفظة ٢٢، صفحة بدون رقم، م ١٧ بتاريخ ٦ شوال ١٢٨٦هـ/ ٩ يناير ١٨٧٠م.

^{٣٠٨} (٥) معية سنية تركي: أوامر، س ١٩٥٢، ص ٤٧، م ٥ بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٦هـ/ ٢ فبراير ١٨٧٠م.

^{٣٠٩} (٥) صادر محافظة دمياط: س ١٣٤ حديث، ل ١٧/ ٢/ ٢٣/ ٣٠٥ قديم، ج ١، ص ٩، م ٥ بتاريخ ١٩ ذو القعدة ١٢٨٦هـ/ ٢٠ فبراير

١٨٧٠م.

^{٣١٠} (٥) ديوان المجلس الخصوصي: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١/ ٨/ ١٤، ص ٥٦، م ١١ بتاريخ ٢٣ ذو القعدة ١٢٨٦هـ/ ٢٤ فبراير

١٨٧٠م.

^{٣١١} (٥) نفسه: س ١١/ ٨/ ١٧، ص ٥٢، م ٥١ بتاريخ ٢ رجب ١٢٨٧هـ/ ٢٨ سبتمبر ١٨٧٠م.

^{٣١٢} (٥) وارد محافظة بورسعيد: س ١١٧ حديث، ل ١١/ ١٨/ ٣٥٥ قديم، ج ١، ص ٣، م ٧ بتاريخ ٩ جماد ثاني ١٢٨٦هـ/ ١٦ سبتمبر

١٨٦٩م.

^{٣١٣} (٥) نفسه: س ١٢٩ حديث، ل ١١/ ١٠/ ١٨/ ٤٠٢ قديم، ص ١، م ٢٣ بتاريخ ٢٧ جماد أول ١٢٩٠هـ/ ٢٣ يوليو ١٨٧٣م.

^{٣١٤} (٥) نفسه: س ٢٢ حديث، ل ١١/ ١/ ٣٦٣، ج ١، ص ٢، م ٧٦، م ٥ بتاريخ ٧ شعبان ١٢٩٠هـ/ ٣٠ سبتمبر ١٨٧٣م.

إلى داخل الجمر ك لسهولة تفرغها^(٣١٥). وبلغت تكاليف هذا الكوبرى ثمانية وسبعين ألف فرنك، وقد استغرق بناؤه سبعة أيام^(٣١٦).

واستمرت عمليات التطوير فى الميناء بعد إسماعيل حتى نهاية عام ١٣٣٢هـ / ١٩١٤م بما يلائم حالة النشاط الملاحي وهو ما استكملت شركة قنال السويس بعد ذلك، ولكن بإشراف إنجليزى وهو ما تم ذكره آنفاً.

وفى إطار منافسة فرنسا لإنجلترا فى ذلك حصلت شركة أخوان ديسود على عقد تنفيذ أعمال ميناء السويس فى عام ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م، والتي جاءت بنوده متشابهة - إلى حد كبير - مع بنود عقد شركة جرنفيلد لميناء الإسكندرية، وقد تضمنت هذه البنود، تعديل وتوسيع الميناء عن طريق إنشاء ميناءين جديدين أطلق على أولهما ميناء إبراهيم خصص للسفن الحربية، والآخر ميناء توفيق خصص للسفن التجارية وبناء على ذلك يتم اختبار المواد الخام قبل استخدامها، وهى تشمل كتل طبيعية وصناعية، وأحجار ديش، وجبس، ورمال، والملاط (خليط من الرمل والكلس)، وإذا تعذر وجود أيها تقوم الشركة باستيرادها دون فرض ضرائب جمركية عليها، على أن تتم هذه الأعمال بالميناء مثل الذى أنجزت - مؤخراً - فى ميناء مارسيليا؛ وللمهندس المشرف على هذه الأعمال الحق فى رفض أى مادة خام غير سليمة، وبدون تعويض، وفى حالة وجود أعمال غير مطابقة للمواصفات الفنية، فعلى المهندس المنتدب من قبل الحكومة المصرية إصدار قرار بإزالتها، وإعادة إنشائها بواسطة المتعهد^(٣١٧).

كما أن المتعهد لا يحق له عمل أى تغيير أو تعديل - دون المتفق عليه - بتلك الأعمال إلا بإذن من الحكومة، وإذا حدث عكس ذلك يتحمل المتعهد تكلفتها. كما سمح للأوروبيين بإدارة ورش تصنيع الرمال، وجميع المواد اللازمة لأنها تتطلب خبرة واسعة^(٣١٨).

وقد قدر لهذه الأعمال مبلغ ٢٣.٣٩٥.٥٠٠ فرنك تقريباً يعطى منها للمتعهد فى بداية تنفيذ هذه الأعمال مبلغ خمسة عشر مليون فرنك ونصف يتم تسديدها له على ثلاث مراحل: الأولى مائة ألف فرنك شهرياً خلال عام ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م؛ والثانية مائتان وخمسون ألف فرنك شهرياً خلال سنوات ٨٤، ٨٥، ١٢٨٦هـ / ٦٧، ٦٨، ١٨٦٩م؛ والثالثة مائة وخمسة وعشرون ألف فرنك شهرياً خلال سنوات ٨٧، ٨٨، ١٢٨٩هـ / ٧٠، ٧١، ١٨٧٢م، أما باقى المبلغ وهو ثمانمائة ألف فرنك سيبقى فى أيدي المتعهد، ويتم تسليمه للحكومة المصرية كضمان للتنفيذ الأمثل، وسوف يعاد للمتعهد بعد عام من عملية الاستلام مع فائدة ٩٪ فى السنة بداية من تاريخ الانتهاء نهائياً، والتي حددت فى ١٩ شوال ١٢٨٧هـ / أول يناير ١٨٧١م أى أن مدة العمل بالميناء حددت خمس سنوات لإنجازها، وفى حالة عدم إمكان المتعهد تنفيذ هذه الأعمال فى المدة المحددة - باستثناء الظروف الطارئة كالحرب مثلاً - أو تعادها يحق للحكومة المصرية تخفيض قيمة الحسابات الشهرية المقرر صرفها للمتعهد إلى جانب إعطاء الحق للمهندس المنتدب من قبل الحكومة طلب تأجيل جزء من العمل، ويكون مبلغ أجر العمال، والمواد الخام المشتراه فى هذه الفترة تخصم من قيمة حساب المتعهد. وفى هذه الحالة يحق للحكومة التنفيذ بنفسها سواء بشكل مباشر أو غير مباشر فى أى وقت لإجراء الأعمال اللازمة لاستكمال منشآت الميناءين. ويبقى فى أيدي الحكومة مبلغ سبعة ملايين وثمانمائة وخمسة وتسعين ألف فرنك من قيمة هذه الأعمال يتم تسديدها للمتعهد عند الانتهاء منها^(٣١٩).

^{٣١٥} (٠) صادر محافظ بورسعيد: س ٢٦ حديث، ل / ١١ / ١ / ٤٠٩ قديم، ج ١، ص ٢١، م ٢ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٩٠هـ / ١٥ سبتمبر ١٨٧٣م، ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ١٦٥ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٠ قديم، ج ١، ص ١٨، م ٣ بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٩٠هـ / ٢١ سبتمبر ١٨٧٣م.

^{٣١٦} (٠) معية سنوية عربى: قيد الإفادات الواردة للجهة السنية من المديریات والمحافظات، س ٦ حديث، ٢٤ قديم، ص ٣٢، م ٣ بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٩٤هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٧م.

^{٣١٧} (٠) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ صفر ١٢٨٣هـ / يونيه ١٨٦٦م.

^{٣١٨} (٠) نفسه، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ صفر ١٢٨٣هـ / يونيه ١٨٦٦م.

^{٣١٩} (٠) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ صفر ١٢٨٣هـ / يونيه ١٨٦٦م.

وفى سبيل تنفيذ هذه الأعمال وفر للمتعهد جميع الأراضي اللازمة لها دون تعويض، وكذلك وسائل نقل مجانية مناسبة لنقل الأحجار للشركة. وإذا احتاج المتعهد أية معدات تصرف له فى الحال بشرط تحميله مسئولية صيانتها حتى انتهاء هذه الأعمال وبعدها. أما ما تحتاجه الشركة من مواد غذائية، وملابس، وغيرها من المؤن الخاصة بهم فيتم نقلها بالسكة الحديد مقابل خمسين فرنك للطن شهرياً، ويسدد هذا المبلغ عن طريق المتعهد من حساب الشركة. وقد فرض هذا المبلغ على أساس التسعيرة اليومية لحصيلة السكة الحديد، وهو معرض للزيادة أو النقصان طبقاً لميزانيته ويحق للمتعهد تزويده بالماء من القناة للشرب، وفى حالة نقصانها يحصل على المياه مجاناً. (٣٢٠)

وقد خضعت جميع مصروفات هذه الأعمال للنظام الفرنسى من حيث الأثقال، والمقاييس، والعملة. وعلى المهندس المنتدب من قبل الحكومة المصرية بواسطة مساعديه مراجعة هذه المصروفات التى أنفقت على هذه الأعمال، ووضع ضوابط لسيرها طبقاً للبنود المتفق عليها. وفى حالة الانتهاء من جزء أو مجموعة منها يقوم هذا المهندس باستلامها من المتعهد، ومراجعتها، وتسليم محضر بها من ثلاث نسخ. كما أعطى لهذا المهندس الحق فى طلب تغيير أو فصل أحد العمال – دون تدخل الشركة – بسبب عدم مقدرتهم على العمل أو الإهمال أو لشئ آخر. (٣٢١)

وفى حالة توقف العمل، أو عدم إنجازه لأى ظرف من الظروف خارج إرادة المتعهد فعلى الأخير دفع تعويض عن ذلك بمقدار ١٠٪ من مبلغ الأعمال المتبقية. وإذا قرر المتعهد عدم استمراره فى تنفيذ هذه الأعمال سوف تقوم الحكومة بمسح جميع الأعمال المنتهية وتكاليفها، مع اختيار شركة أخرى قادرة على التنفيذ، مع تقدير حساب الأعمال المتبقية. أما إذا استمر المتعهد فى عمله فلا يحق له أن يشترك مع شركة أخرى فى تنفيذ هذه الأعمال دون إذن من الحكومة المصرية مع تقديم كافة الخرائط المخصصة لها، وبيان تقديرى لأسعار كل عمل من قبل الشركة. (٣٢٢)

على أية حال كانت هذه البنود التى تم الاتفاق عليها بين إسماعيل – بواسطة شريف باشا ناظر الخارجية – وبين شركة أخوان ديسود، ورغم تشابهها مع البنود التى تم الاتفاق عليها مع شركة جرنفيلد المكلفة بتنفيذ أعمال ميناء الإسكندرية، إلا أنها اختلفت فى بعضها من أهمها إن الحكومة المصرية لم تفرض قيمة ضمان على هذه الشركة نظير قيامها بهذه الأعمال، وبعد بدءها تقوم برده إلى الحكومة عكس ما حدث مع شركة جرنفيلد، ولعل هذا يرجع إلى سببين: أولهما أن تعديل ميناء السويس كان جزءاً من امتيازات إنشاء قناة السويس – طبقاً للمادة الأولى من الامتياز الأول فى ٩ ربيع أول ١٢٧١هـ/ ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤م – حيث تعهدت شركة القناة بتنفيذ ذلك (٣٢٣) ثم أسند إلى شركة أخوان ديسود فى عهد إسماعيل استكمالاً لشروط هذا الامتياز الذى خضع تنفيذه لشركة القناة برئاسة دى لسبس بدون دفع ضمان. والثانى أن أعمال ميناء الإسكندرية كانت كبيرة إذا ما قورنت بأعمال ميناء السويس، لذا فرض إسماعيل قيمة ضمان على شركة جرنفيلد ضماناً لتنفيذ مثل هذه الأعمال منعاً لحدوث أى خلل منها أو من إنجلترا نفسها من شأنه يضر بمصالح الحكومة المصرية بالميناء، ومن بين الاختلافات أيضاً، اختلاف قيمة الفائدة، حيث كانت قيمة الفائدة التى فرضت على شركة أخوان ديسود ١٠٪ نظير أعمالها بالميناء فى حين فرضت على شركة جرنفيلد فائدة ١٢٪؛ وهذا طبيعى لأن حجم أعمال ميناء الإسكندرية كانت كبيرة وبالتالي كانت قيمة أرباح الشركة من وراءها أكبر نظراً لأهمية هذا الميناء عن باقى الموانئ المصرية. وأخيراً فإن مصروفات أعمال ميناء السويس خضعت للنظام الفرنسى من حيث المقاييس والأوزان، والعملة عكس ما حدث لأعمال ميناء الإسكندرية الذى خضع للنظام الإنجليزى.

٣٢٠) نفسه، محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ صفر ١٢٨٣هـ/ يونية ١٨٦٦م.

٣٢١) نفسه، محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ صفر ١٢٨٣هـ/ يونية ١٨٦٦م.

٣٢٢) نفسه، محفظة ٦٠، ملف ٥/ ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ صفر ١٢٨٣هـ/ يونية ١٨٦٦م.

٣٢٣) عبدالعزيز الشناوى: مدينة السويس ومنطقها فى العصر الحديث، ص ١٥٨.

أيًا ما كان الأمر، فقد بدأت الشركة عملها في عام ١٢٨٤هـ / ١٨٦٧م بإنشاء ميناء إبراهيم في الجانب الغربي من حوض التجارة بمساحة ستة عشر هكتاراً^(٣٢٤) ثم ميناء توفيق شمال حوض الترسانة الحربية على مسافة ثلاثة وعشرين هكتاراً من المياه بحيث تكون القناة الملاحية في اتجاه الشرق إلى الغرب بطول سبعمائة وتسعين متراً الممتدة من الرصيف الخاص بحوض الترسانة حتى التقائه مع الجسر العائم غرباً ثم يتجه مسار الميناءين من الجنوب إلى الشمال بطول تسعمائة وعشرين متراً، ويكونا على جزأين متساويين، أنشأت في الوسط بينهما فتحة (بوغاز) للدخول أو الخروج من الميناء، أقيم بها حاجز الأمواج بطول مائتين وتسعين متراً تقريباً لتحكم في تيارات الأمواج عند مدخل الميناء. وبلغت أطوال ميناء إبراهيم حوالي خمسة عشر ألفاً وخمسة وثمانين متراً تقريباً، أما ميناء توفيق فحوالي خمسة عشر ألفاً وثمانية وعشرين متراً تقريباً، وبينهما في محور المعبر رصيف مركزي للشحن والتفريغ بلغ طوله خمسمائة وخمسين متراً، وعرضه مائة متر تقريباً.^(٣٢٥)

ولتحسين مدخل الميناء قامت الشركة بإزالة الصخور المتراكمة في الممر الضيق لقناة السويس عن طريق تفجيرها^(٣٢٦). وعند مدخله أنشئ عدد من الأرصفة بنيت جدرانها بارتفاع سبعة أمتار عن الساحل مصنوعة من الملاط لحمايتها من شدة الأمواج، وقد أنشئت هذه الأرصفة بهدف رسو السفن عليها عند دخولها الميناء.^(٣٢٧)

بالإضافة إلى ذلك أنشئ مجرى مائي خارج ميناء إبراهيم وتوفيق بارتفاع سبعة أمتار يسمح عن طريقه بدخول السفن إليهما.^(٣٢٨)

أما أحواض الميناء فقد تولت الشركة في سنة ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م إنشاء حوضين في الجهة الجنوبية للميناء لانخفاض منسوب المياه بها، ولقربها من مدخل برزخ السويس مما يسهل من قدوم السفن إليهما لصيانتها.^(٣٢٩)

كما اتجهت عناية الشركة إلى أحواض ميناء إبراهيم، ففي سنة ١٢٩٤هـ / ١٨٧٧م أنشأت حوض رادوب بطول ثلاثمائة متر، وخصص له رصيف بطول مائتين وأربعة عشر متراً لرسو السفن^(٣٣٠). وقد ألحق بهذا الرصيف مجموعة أخرى من الأرصفة نظراً لزيادة عدد السفن القادمة إلى هذا الحوض، بنيت بارتفاع سبعة أمتار عن الساحل لحمايتها من شدة الأمواج، كما أحيط بها حوائط مرتفعة بأحجار صلبة، وقد قدرت تكاليفها بمبلغ ثلاثة عشر ألفاً وأربعة آلاف وسبعمائة وخمسة وثلاثين فرنكاً.^(٣٣١)

كما أجريت عدة تعديلات بحوض التجارة تمثلت في زيادة عمقه بواسطة الكراكات بشكل يسمح لسفن البترول تفريغ حمولتها - بطريقة الضغط - في مواسير خاصة موضوعة فوق الأرصفة، وموصلة إلى أحواض شركة البترول المصرية الإنجليزية الواقعة شرقي هذا الحوض.

(٣٢٤) هكتار: هو مقياس مترى يساوى عشرة آلاف متر مربع بما يعادل ٢.٤٧١١ فدان. (انظر: محمود حسنى عبدالرحيم وآخر، مبادئ المساحة المستوية والطوبوغرافية، ومنشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، ص ١٨٠).

(٣٢٥) محافظة السويس: صادر تحريرات، ص ٨٥ حديث، ل / ٩ / ٢ / ٨٣ / ١٦١ قديم، ج ١، ص ٦٤، ٨٣، م ١٠ بتاريخ ٤ جماد ثانى ١٢٨٥هـ / ٢٢ سبتمبر ١٨٦٨م؛ الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٨ جماد آخر ١٢٩٤هـ / ٣٠ يونيه ١٨٧٧م.

(٣٢٦) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ١ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٣ صفر ١٢٩١هـ / ٢ أبريل ١٨٧٤م.

(٣٢٧) الوقائع المصرية: ص ٤، العدد ٧٢٢ بتاريخ ٣ شعبان ١٢٩٤هـ / ١٢ أغسطس ١٨٧٧م.

(٣٢٨) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٢ رمضان ١٢٩٤هـ / ٣٠ سبتمبر ١٨٧٧م.

(٣٢٩) محفظة ٣١، ملف ٧ بتاريخ ١ يناير ١٨٦٣م F. O. ٧٨ - ١٧١٥،

(٣٣٠) الأرشيف الأوروبي: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٢ رمضان ١٢٩٤هـ / ٣٠ سبتمبر ١٨٧٧م.

(٣٣١) صادر محافظة الإسكندرية: ص ١٧٠ حديث، ل / ٣ / ٢ / ٥٧ / ٥٥ قديم، ج ٢، ص ٢٠٠، م ٤٦٥ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٩٥هـ / ٧ مارس ١٨٧٨م.

وتتصل أحواض هذه الشركة بشبكة من المواسير ينقل فيها الزيت بمسافة طولها خمسة آلاف ومائتا متر ليصل إلى معامل التكرير التابعة لهذه الشركة بالزيتية^(٣٣٢). وقد تنازلت الحكومة المصرية عن هذا الحوض في عام ١٣١٦هـ / ١٨٩٨م إلى شركة "ألن والدرسن Alen Walder Son Co" الإنجليزية التي اشترت بواخر مصلحة البوستة الخديوية وملحقاتها.*^(٣٣٣)

وبعد إتمام عمل هذه الأحواض، تم فحصها بواسطة المهندس المنتدب من قبل الحكومة للتأكد من مطابقتها للمواصفات الفنية مع تسديد تكلفتهم للشركة.^(٣٣٤)

ورغم ذلك زادت شكاوى شركات الملاحة من قلة عمق المياه في الأحواض، وقلة عرض أرصفتها مما جعل مصلحة السكة الحديد نفسها عاجزة عن مد الخطوط الحديدية اللازمة على هذه الأرصفة لسرعة نقل البضائع لإفساح مكانها لبضائع أخرى قادمة.^(٣٣٥)

ثم اتجهت جهود الشركة إلى جعل ميناء إبراهيم مكاناً صالحاً لرسو السفن التي تقف إليه من أوروبا، فأنشأت مرسى (كوبرى) من الخشب بطول مائة وعشرين متراً يمتد داخل البحر أمام الميناء حتى عمق ثلاثة أمتار تقريباً، وأقيم عليه قضبان حديدية تسير عليها عربات تحمل ما تفرغه السفن، وتسير بها إلى مخازن أرصفة الميناء بسهولة.^(٣٣٦)

ومن ناحية أخرى أقامت الشركة عدة مخازن بأرصفة ميناء إبراهيم لتخزين البضائع بها لاسيما المصلح (الملح) المجلوب من ملاحه الشلوفة، وذلك لقرب هذا الميناء من البحر مما يسهل تفرغها، وشحنه بالمراكب توفيراً للمصاريف، ولحمايته من التلف تم سقف أسطح مخازنه، مع عمل ترميمات لها من وقت لآخر لصيانته.^(٣٣٧)

كما أنشأت الشركات عدة شمنورات في الميناءين كعلامات إرشادية للسفن عند دخولها أحد الميناءين تفادياً لأية مخاطر قد تحدث بها.^(٣٣٨)

كانت هذه أهم الأعمال التي أقامتتها الشركة بالميناءين وبعد الانتهاء تم التسليم بمعرفة مهندس الحكومة بعد التأكد من مطابقتها للمواصفات الفنية^(٣٣٩). وعقب ذلك رأت الشركة الاستغناء عن معدات، ومراكب بخارية خاصة بها، كانت قد استخدمتها في هذه الأعمال وهى عبارة عن ثلاث كراكات، ومركبتين بخاريتين، وماكينات بخارية وذلك ببيعها لمن يريد - عن طريق مزاد علنى - سواء للحكومة أو لأشخاص لزيادتها عن حاجتها، وقد قدرت ثمنها بحوالى أربعة عشر ألفاً وسبعمائة وخمسة ليرات إسترلينية، وقد أشرفت نظارة الأشغال العمومية على بيعها مع خصم مصاريف النقل

^{٣٣٢} (١) فواد فرج: المرجع السابق، المجلد الثانى، ص ٣٤٩.

^{٣٣٣} (٢) أحمد أحمد الحنة: تاريخ مصر الاقتصادى، ص ٢٨٨، ٢٨٩. * شملت ملحقات هذه المصلحة، الحوض العائم الكبير والصغير بميناء الإسكندرية، وحوض ميناء السويس، ومستودعات المصلحة ومخازنها، ومحلات الإدارة، والزوارق البخارية، والنشآت بثمن بخس قدر (١٥٠٥ ألف جنيه مصرى) مما قضى على أسطول مصر التجارى (انظر: نفسه، ص ٢٨٨، ٢٨٩).

^{٣٣٤} (٣) ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠ قديم، ج ١، ص ٤٤، م ١ بتاريخ ٥ شوال ١٢٩٤هـ / ١٣ أكتوبر ١٨٧٧م.

^{٣٣٥} (٤) نفسه: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠ قديم، ج ١، ص ١٥٦، م ٧٠ بتاريخ ٢٤ ذو القعدة ١٢٩٤هـ / ٣٠ نوفمبر ١٨٧٧م.

^{٣٣٦} (٥) الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل، محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٩١هـ / ٢٨ أبريل ١٨٧٤م.

^{٣٣٧} (٦) معية سنية عربى: قيد الاقادات الرسمية، س ١٦، ص ٥٤، م ١٠١ بتاريخ ٨ صفر ١٢٩٥هـ / ١٤ فبراير ١٨٧٨م.

^{٣٣٨} (٧) محفظة ٣٩، ملف ٧ بتاريخ ١١ ديسمبر ١٨٦٧م F. O. ٧٨ - ١٩٨٤، الأرشيف الأوروبى: عصر إسماعيل محفظة ٦٠، ملف ٥ / ٦٠، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٩١هـ / ٢٨ أبريل ١٨٧٤م.

^{٣٣٩} (٨) ديوان المجلس الخصوصى: صادر الدواوين والأقاليم، س ١١ / ١ / ١٤ حديث، ٤٣ قديم، ص ١٥٩، ١٦٠، م ١١٦ بتاريخ ١٩ ربيع ثانى ١٢٩٥هـ / ٢٢ أبريل ١٨٧٨م.

من ثمنها^(٣٤٠). وقد رسى مزاد هذه الأشياء على الحكومة المصرية، ولكن بمبلغ أحد عشر ألف ليرة إسترلينية يسد لهم بواقع الثلث كل سنة بفائدة ٧٪.^(٣٤١)

خلاصة القول: كانت هذه أهم مجهودات إنجلترا في تطوير الموانئ، ويرجع ذلك إلى رغبتها في تدعيم نفوذها السياسى، والإدارى والاقتصادى فى مصر، وقد نافستها فى ذلك فرنسا كمحاولة لتحجيم نفوذها، وقد نجحت فى ذلك - إلى حد ما - وهو ما ظهر واضحاً فى ميناء بورسعيد، والسويس، وعلى الرغم من الاحتلال البريطانى لمصر بداية من عام ١٣٠٠هـ / ١٨٨٢م احتفظت بعض الشركات الفرنسية بنصيب وافر فى المشاركة فى تطوير الميناءين، وإن كان قد تخللها دور بريطانى فى بعض الأحيان.

^{٣٤٠} نفسه: س ١١ / ١ / ١٦ حديث، ص ٥٢ قديم، ص ١٧، ٢٩، ٢م بتاريخ ٨ رمضان ١٢٩٥هـ / ٥ سبتمبر ١٨٧٨م.

^{٣٤١} ديوان الأشغال: وارد الأقاليم والدواوين السائرة، س ٢٠٢ حديث، م ٢ / ٣ / ٣٥ / ٢١٠ قديم، ج ١، ص ١١٧، ١٣٣، م ١٤٢ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٥هـ / ١٧ فبراير ١٨٧٨م.