

قناة السويس كخط جيوسياسي - استراتيجي للدولة العازلة

محمد إلهامي*

ملخص: مثل حفر قناة السويس تغيرا عميقا في الجغرافيا والاقتصاد والسياسة. فقد فصلت قناة السويس الجغرافيا الإسلامية بين آسيا وإفريقيا، وفي نفس الوقت قربت المسافات بين الغرب الأوروبي ومستعمراتهم في الشرق. وهكذا فبقدر ما باعدت القناة بين المسلمين بقدر ما قربت بينهم وبين محتليهم. تستعرض هذه الورقة البحثية قصة الارتباط المجهولة بين قضيتي قناة السويس والدولة العازلة، وكيف ارتبط رفضهما طوال الحقبة الإسلامية: الراشدة والعباسية والعثمانية، ثم قصة الاستعمار الذي ربط بين القضيتين في مخططاته وأفكاره التوطنية للدولة العازلة والتطويقية للقوة الإسلامية، وكيف مثلت قناة السويس حماية جيوسياسية لأمن الدولة العازلة، وذلك من خلال عرض تاريخي توثيقي ووثائقي. وتعتمد الورقة المنهج الوصفي بشكل أساس مع الاستعانة بالتحليل والمقارنة عند الغزوم، ثم تقدم الورقة ثلاث مراحل من الحلول المقترحة لتلك المعضلة.

الكلمات المفتاحية: مصر، بريطانيا، إسرائيل، عسكري، السيسي.



The Suez Canal as a Geopolitical-Strategic Border for the Buffer State

ABSTRACT: The opening of the Suez Canal had a profound impact on the geography, economy and politics of the region. It tore apart the geography of the Muslim World between Asia and Africa, and at the same time, it brought Western Europe closer to its colonies in the East. Thus, as much as the Canal divided the Muslims, it brought them much closer to their occupiers. This paper examines the unknown story of the connection between the Suez Canal and the buffer state. As well as how the refusal to create this barrier throughout the Muslim eras; from the rightly guided Caliph to the Abbasids and finally to the Ottomans, was then advanced by colonialist powers linking both projects in their plans for the region. The ideas of creating a buffer state together with isolating and encircling of Muslim power was at the heart of such plans. The creation of the Suez Canal thus represented a geopolitical protection for the security of the buffer state. This paper discusses this issue through presenting historical documentary evidence. The paper adopts a descriptive approach together with analysis and comparison when needed. It concludes with presenting three possible stages of proposed solutions to this predicament.

KEYWORDS: Egypt, Britain, Israel, military, al-Sisi.

* باحث في التاريخ والحضارة الإسلامية، مدير وحدة "الحركات الإسلامية" بـ "المعهد المصري للدراسات السياسية والاستراتيجية" - اسطنبول، moha.elhamy@gmail.com

مقدمة

بعد أكثر من مئة وخمسين عاما من إنشاء قناة السويس يبدو مستغربا الحديث عنها بوصفها مشكلة سياسية جغرافية استراتيجية اقتصادية أيضا، ولا يعرف الكثيرون أن التفكير في إنشاء قناة السويس تزامن مع التفكير في إنشاء دولة إسرائيل في الوقت المعاصر، رغم أن جذور الفكرتين تمتد لآلاف السنين، وفي تلك السنين رفضت جميع القوى المسيطرة على مصر والشام حفر القناة الواصلة بين البحرين كما رفضت تحقيق الحلم اليهودي.

يبدو الربط بين القضيتين غريبا للوهلة الأولى، لكن الواقع أن قناة السويس مثلت إسنادا في غاية الأهمية للدولة الإسرائيلية العازلة، ويعزو بعض السياسيين والمؤرخين أن إسرائيل نفسها كانت إسنادا لقناة السويس كما في القول الشهير المنسوب لكامل بضرورة وجود دولة عازلة قرب قناة السويس لحماية المصالح الغربية، وأيا ما كان الأمر فالواقع أن كلا القضيتين دعم وجود الأخرى، فإسرائيل لم يكن لها أن تستطيع احتلال سيناء لولا وجود المانع المائي الذي وفر لها حماية جغرافية وخطا أمنيا متقدما منع تدفق المقاومة المصرية الشعبية إلى سيناء، وأعاق عبور الجيش المصري حتى صار الإنجاز العسكري في أكتوبر هو "عبور القناة".

ومنذ وقعت معاهدة السلام حرصت إسرائيل والسلطة المصرية على مضاعفة العازل المائي وتوسيعه وزيادة تفرعاته وهو ما يستحيل معه تحقيق عبور ثان، فضلا عن التفرغ السكاني المستمر لسيناء والحفاظ عليها كمنطقة عازلة خالية من السكان والقوات العسكرية، وهو ما يعطي إسرائيل عمقا استراتيجيا واسعا كما يعطيها مساحة فارغة ألهمت الكثير من المخططين أن تكون هي الحل لتفريغ فلسطين. ولا تزال قناة السويس تمثل أساسا جغرافيا وخطا استراتيجيا وعمقا أمنيا للكيان الإسرائيلي، وهو جزء حساس من عقيدته الأمنية العسكرية. كما تمثل معضلة أمنية وسياسية كبرى أمام أي حكومة وطنية مصرية.

التشابه والارتباط بين قضيتي: إسرائيل وقناة السويس

ثمة ثلاثة تشابهات وارتباطات كبرى بين قضيتي إسرائيل وقناة السويس؛ **أولها:** العمق التاريخي، فكلاهما مشروعان ضاربان في عمق التاريخ، فحلم الربط المباشر بين البحر الأحمر والأبيض يعود لعصر الفراعنة، وحلم إعادة إنشاء إسرائيل يمتد لثلاثة آلاف سنة! **وثانيها:** الإرادة الاستعمارية الأجنبية التي عملت على إنشاء كليهما، فعندما استطاع الغرب احتلال الشرق على يد نابليون ظهر المشروعان معا، فداء نابليون لإنشاء دولة يهودية على أرض فلسطين (إسرائيل)¹ رافقته دراسة هندسية لحفر القناة بين البحرين. **وثالثها:** أن كلا المشروعين نُفذتا بالعقل والإرادة الأجنبية المهيمنة وبيد السلطات والحكومات المحلية التابعة للمحتل والتي سخرت لكلا المشروعين الموارد المالية والبشرية للشعوب العربية الإسلامية، ولولا هذه الثنائية

ما كان ممكنا قيام واحد منهما. و باعتبار أن قصة إسرائيل معروفة ومشتهرة، وكذلك باعتبار أن قناة السويس هو موضوع الورقة الرئيسي، فإننا سنركز في معالجة تلك العناصر الثلاثة على مشروع قناة السويس.

1. العمق التاريخي

كانت فكرة ربط البحرين الأبيض والأحمر قديمة، إلا أنه لم يوافق عليها أحد ممن حكموا مصر طوال تاريخها، بينما كانت الفكرة البديلة المعتمدة منذ عصر الفراعنة هي ربطهما عبر النيل، بقناة تمتد من البحر الأحمر إلى النيل الذي يصب في البحر المتوسط. وقد تكرر طمر تلك القناة وتجديدها في عصور الفراعنة والبطلمية وبعيد الفتح الإسلامي جدد عمرو بن العاص تلك القناة وسماها "خليج أمير المؤمنين".² وفي عصر هارون الرشيد، في ذروة التاريخ الإسلامي طُرحت فكرة الربط المباشر بين البحرين، إلا أن وزيره ومستشاره يحيى بن خالد البرمكي حذره من خطورتها، حيث ستسمح تلك القناة بدخول أسطول الروم من البحر الأبيض إلى البحر الأحمر، فتهدد الحجاز والحرمين، فأحجم عنها الرشيد.³ وتكشف هذه النصيحة بوضوح الفارق بين إنشاء قناة تربط بين البحرين مباشرة، وإنشاء قناة تربط بينهما عبر النيل، ذلك أن أي غزو عسكري يحاول الوصول إلى الحجاز سيكون مضطرا إلى العبور في الدلتا من أحد فروع النيل حيث الكتلة البشرية الضخمة ذات القدرة الكبيرة على المقاومة، فضلا عن تعدد التضاريس والمسالك، بينما الربط المباشر بين البحرين يمرّ من منطقة صحراوية مفتوحة قليلة السكان ضعيفة المقاومة. كما يكشف هذا النص أن الدولة الإسلامية في عصر تفوقها الدولي الكاسح امتنعت عن تنفيذ الفكرة لشعورها بالتهديد الاستراتيجي البعيد المدى.

وفي زمن الدولة العثمانية، وهي أعظم فترة سيطرة إسلامية على البحر المتوسط، في عهد: سليم الأول وسليمان القانوني وسليم الثاني، برزت فكرة شق قناة السويس لتسهيل عبور الأسطول العثماني إلى البحر الأحمر للقيام بواجب الجهاد في الخليج العربي وخليج عدن والمحيط الهندي ضد البرتغاليين والإسبان، وثمة وثيقة عثمانية يطلب فيها سليم الثاني (930-982هـ/1524-1574م) دراسة وافية عن تكاليف المشروع وفوائده، إلا أن الفكرة لم تنفذ،⁴ ما يحملنا على الشك بأن السبب هو نفسه ذلك التفكير الاستراتيجي، لأن البحرين المتوسط والأحمر حينها كادا أن يكونا بحيرتين إسلاميتين تماما!

وقد حاول الملك الفرنسي لويس الرابع عشر، في النصف الثاني للقرن السادس عشر، ثلاث مرات مع السلاطين العثمانيين لحفر قناة السويس، إلا أنه أخفق فيها جميعا، رغم أنه كان معتمدا في مطلبه على فكرة مهندس تركي، أي إن الفكرة كانت معروضة في أروقة العثمانيين ولم ينفذوها ولا استجابوا

للإلحاح لحلفائهم في تلك الفترة بتنفيذها⁵. هذا الرفض المطرد تاريخياً قرين الرفض الدائم للمحاولات اليهودية المستمرة لإنشاء كيان في فلسطين.

2. الإرادة الاستعمارية

بدأت أول محاولة تنفيذ جادة مع أول تمكن أجنبي من احتلال مصر إبان الحملة الفرنسية، فقد سعى نابليون لتنفيذ المشروع إلا أن مهندسي الحملة الفرنسية قَدَّروا أن البحر الأحمر مرتفع عن مستوى البحر المتوسط مما يعني أن شق القناة قد يؤدي لغرق مصر، فتوقف المشروع. إلا أن مهندسين فرنسيين آخرين ممن ملأوا مصر في عصر محمد علي أعادوا الدراسة وتوصلوا إلى أن البحرَيْن مستويان وأنه يمكن إنشاء القناة، لكن محمد علي رفض الفكرة متعللاً بالرفض البريطاني القاطع،⁶ وقد كان يعلم أن حفر تلك القناة يعني "بسفورا ثانياً يجعل مصر واستقلالها عرضة للخطر"⁷ ويزيد من المطامع الاستعمارية فيها، لا سيما وقد صار الأجانب ملوك البحار، وتلك الفترة هي نفسها التي بدأ فيها العمل لتأسيس دولة يهودية في بيت المقدس.⁸

ثم بلغ اليأس الفرنسي من تنفيذ المشروع غايته في عهد عباس الأول الذي كان يكره الفرنسيين، ورفض تماماً شق قناة السويس، وأنفذ مشروعاً بديلاً يحفظ المصالح المصرية ويُرضي البريطانيين، وهو تمهيد الطريق بين القاهرة والسويس وإنشاء خط سكة حديد الإسكندرية القاهرة، وهو ما يسهل نقل البضائع والبريد والسياحة البريطانية إلى الهند، ويحفظ لمصر الاستفادة من الحركة التجارية العابرة فوق أراضيها. إلا أن عباساً اغتيل ولم يكمل السنوات الثلاث في منصبه، وجاء سعيد باشا عاشق فرنسا والفرنسيين وريبب الرجل الخطير المشهور: فريدناند دي ليسبس!⁹ كان فريدناند دي ليسبس ابناً لماتيه دي ليسبس القنصل الفرنسي الذي مهد لمحمد علي حكم مصر، وبعد سبع وعشرين سنة من ولاية محمد علي جاء فريدناند نائباً للقنصل الفرنسي في الإسكندرية فاستقبله محمد علي بحفاوة بالغة وأولاه رعاية سابعة وعهد إليه بتربية ابنه الصغير سعيد! ومن هنا نشأت علاقة متينة بينهما أثمرت فيما بعد أن يتولى عرش مصر أول حاكم غربي الروح والهوى والمزاج، فكانت لهذا آثار بعيدة على العالم الإسلامي كله.¹⁰

3. التنفيذ الأجنبي عبر الحكومات التابعة

أثمرت العلاقة بين دي ليسبس وسعيد عن واحدة من أبشع قصص التاريخ: قصة قناة السويس، لقد استطاع الثعلب الفرنسي إقناع ربيبه الغر بالإقدام على ما رفضه كل من حكموا مصر من قبله، ومن فرط ثقة سعيد به تركه يكتب بنفسه عقد الامتياز الممنوح له لحفر القناة، فكتب عقداً مدهشاً وفريداً في تاريخ التعاقدات استلَب به موارد مصر من الأرض والأموال والرجال مقابل ثمن ضئيل مؤجل، بل الواقع أنه

عقد إنشاء دولة "شركة قناة السويس" داخل دولة "مصر"،¹¹ وقد وقعه سعيد دون أن ينظر فيه! ثم إن دي ليسبس فشل في جمع رأس المال اللازم فأكماله سعيد بالأموال المصرية - ويبلغ النصف تقريبا-، ثم استرضى الإنجليز -المعارضين للمشروع- بمنحهم امتيازات كبرى في مصر سياسية واقتصادية، ثم مات بعد عشر سنوات من توليه العرش دون أن يرى مشروعه النور، وقيل إنه مات من الهم والغيظ والكمد بعدما صار يشهد بعض نتائج اتفاقه هذا.¹² وهكذا كان أول حاكم رباة الغرب هو أول حاكم يوافق على حفر تلك القناة.

حاول خلفه إسماعيل باشا، وهو أيضا فرنسي الروح والهوى والمزاج،¹³ أن يعدل من شروط العقد فإذا به يلقي معارضة غاية في العنف والشراسة، لا من دي ليسبس وحده، بل من فرنسا نفسها التي شنت عليه حملة إعلامية، ثم حُكِّم نابليون الثالث بحكم لا يكاد يوجد له مثيل في باب استنزاف الموارد المالية، خلاصته أن مصر دفعت ثمن القناة مرتين تعويضا للشركة عن موارد لم تخسرها ولم تنشئها وعن عمال لم تعد في حاجة إليهم، فضلا عما دفعته من الدماء والخسائر في الموارد والبشر وما دفعته من الاستقلال والسيادة منذ تلك اللحظة حتى الآن.¹⁴

كان يستحيل إنشاء قناة السويس دون مجهود السلطات المحلية وتسخيرها الموارد البشرية والمالية لحساب المشروع، وهو الأمر نفسه في حال إسرائيل التي كان يستحيل تأسيسها دون مجهود السلطات في الدول المحيطة، والتي كانت جيوشها وسياستها تمهد لإسرائيل وتوفر لها أسباب الانتصار والاستمرار، وتكبح محاولات المقاومة.

آثار حفر قناة السويس على المنطقة قبل إنشاء إسرائيل

تحقق ما خشي منه جميع من رفضوا حفر القناة في العصور السالفة، وانفتحت المياه العربية الإسلامية للسفن والأساطيل الأجنبية دون توفر أدنى قدرة على مواجهة تهديداتها، واتصلت مستعمرات الغرب في الشرق والغرب عبر طريق أقصر من رأس الرجاء الصالح فاشتد ساعد الاستعمار بارتباط شبكة مواصلاته لا على المنطقة الإسلامية وحدها بل على سائر الشرق الأدنى والأقصى، وازدادت الأطماع الاستعمارية في المنطقة فوق ما كانت لأنها تحولت إلى مغنم ضخم وطريق مفتوح إلى مغنم أخرى.

لكن أخطر وأبرز ما عززته ورَسَّخَتْ له فكرةُ القناة في العقل الاستعماري هو ضرورة الحفاظ عليها بإنشاء دولة تابعة لهم على مقربة منها، كقاعدة عسكرية واستعمارية متقدمة، فقد تحدث بالمرستون في منتصف القرن التاسع عشر عن ضرورة هجرة اليهود إلى فلسطين "بقصد إيجاد حاجز بشري استعماري للحيلولة دون قيام دولة موحدة تجمع مصر والشرق العربي".¹⁵ وهكذا كانت القناة بحد ذاتها وسيلة

استعمارية، ثم كانت الدولة العازلة وسيلة أخرى ودعما وحماية للوسيلة الاستعمارية الأولى، وهما نقطتان نلقي الضوء عليهما في هذا المبحث:

قناة السويس بوصفها مركزاً للشبكة الاستعمارية

تطور علم الجغرافيا حتى استطاع رسم خريطة دقيقة للقارات وسواحلها والطرق البحرية، وكانت القوتان العظميان في القرن الثامن عشر هما بريطانيا وفرنسا، ويقدر ما تكون القوة البحرية لدولة أوروبية تكون قدرتها على احتلال مناطق بعيدة وجمع ثروات أكبر. وإذا نُظِرَ للخريطة من وجهة نظر بحرية ستكون بريطانيا أفضل في الموقع الجيوسياسي من فرنسا بقربها من السواحل الأمريكية ومن طريق رأس الرجاء الصالح.

وفي ظل التنافس الاستعماري كان طبيعياً أن تنبثق فكرة قناة السويس ومشروعها في العقل الفرنسي الذي يبحث بكل وسيلة عن تحسين موقعه الجيوسياسي، إن "مصر تهيمن على الطرق البرية إلى بلاد العرب والهند، وقد لقي مشروع شق قناة من السويس إلى البحر المتوسط من اهتمام لويس الرابع عشر ما حمله على أن يقترحه على الباب العالي في ثلاث مناسبات دون الوصول إلى نتيجة في واحدة منها"¹⁶، وبعد قيام الثورة الفرنسية انطلق نابليون ذو الطموح الاستعماري ليعمل على تنفيذ المشروع قسراً إبان الحملة الفرنسية، وهو ما تحركت بريطانيا ضده حتى أفضلت الحملة كلها، وسكن الأمر إلى حين.

وقبل حفر قناة السويس كان الرحالة الإنجليزي الشهير ريتشارد بيرتون في مصر، وسجل في رحلته -الغامضة الأهداف- جملة استعمارية واضحة: "فلو وقعت مصر في أيدي الغرب سهلت السيطرة على الهند، ومكنت من فتح إفريقيا الشرقية كلها بشق قناة للسفن تصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر عند السويس".¹⁷ بهذا صارت فكرة قناة السويس فكرة استعمارية مركزية، إذ باتت قناة السويس مركزاً للشبكة الاستعمارية الممتدة حول العالم، تصل بين الاستعماريين في الغرب والشعوب المستعمرة في الشرق، ومن سيسطر عليها سيضعف من قوته ونفوذه وفارق قوته عن المنافسين.

يقول المؤرخ البريطاني جورج يانج: "من الوجهة السياسية فربما كان يكون خيراً لمصر لو أن سعيداً أنفق تلك الأموال كلها في زخرفة حجرة الاستقبال. لأن امتياز قناة السويس قد ترتب عليه أن مصالح بريطانيا في مصر بعد أن كانت مجرد إحساس معنوي غامض بما يُجتمَل أن يكون لمصر من الأهمية في نظر سياسة الإمبراطورية البريطانية، قد تحولت إلى اعتبارات مادية جدا لها ارتباط بالمسائل العسكرية والتجارية مما يؤثر أكبر تأثير في قوة بريطانيا البحرية وسيادة إنجلترا في الهند. ثم إن بريطانيا كانت إلى هذه اللحظة قانعة بمنع الفرنسيين من أن تكون لهم السيطرة على القاهرة كما منعت من قبل سيطرة الروس على الأستانة. ولكن مصطلحتها الحيوية صارت من الآن فصاعداً تتطلب انفرادها بالسيطرة على القاهرة دون

سائر الدول الأخرى"،¹⁸ وحين وقع الاحتلال الإنجليزي كانت القناة أعقد مسألة تمنع استقلال مصر أو خروج بريطانيا مهما بُذِل لها من ضمانات مصرية بحرية الملاحة في القناة. وجورج بانج حتى وإن أظهر تعاطفه مع المصريين إلا أنه يؤيد بقاء الإنجليز إلى جوار القناة لأنها مركز الشبكة الدولية، يقول: "غير خافٍ أن ما للقناة من الأهمية العظمى في سير العلاقات الدولية كان ولا يزال يعتبر إحدى الصعوبتين الرئيسيتين اللتين تحلان دون حصول مصر على سيادتها التامة. أما الصعوبة الثانية فهي طبعاً ما للمصريين من مصالح إمبراطورية في السودان. فالقناة إذن أهم عامل في سبيل وضع مصر تحت الإدارة البريطانية مدة ربع قرن كامل. لذلك نرى من حق الإنجليز أن يعلنوا على رؤوس الأشهاد أنهم لم يلزموا مصر بجزرها".¹⁹ وهكذا بات على المنطقة عموماً، وعلى مصر خصوصاً، أن تدفع الثمن الاستعماري كاملاً!

أخطار وأضرار قناة السويس على مصر

يرى عبد الرحمن الرفاعي أن حفر القناة نكبة استعمارية على مصر تساوي في ضررها الحملة الفرنسية، ويقرر "مصر لم تستفد شيئاً من فتح قناة السويس، بل كانت القناة شؤماً عليها"، وأن مصر بعد حفر القناة صارت "ضحية قناة السويس، تلك حقيقة واقعة"، وأنها "أكبر غلطة" في تاريخ سعيد باشا قصير النظر المخدوع الذي توهم أنه سيدخل التاريخ بهذه الخدمة للإنسانية بينما الحقيقة الواقعة أن الأمم لا تضحي باستقلالها ومصالحها في سبيل "وهم" خدمة الإنسانية، الذي هو على الحقيقة خدمة للدول الاستعمارية فحسب.²⁰

لقد تحملت مصر تكاليف إنشاء القناة، بشريا واقتصاديا وعسكريا وسياسيا:

1. فأما بشريا: فقد أسهم في حفر القناة مليون مصري سيقوا بالسخرة إلى الحفر في ظروف مأساوية مات منهم مئة وعشرون ألفاً من الجوع والعطش والمرض وسوء المعاملة في قصة مريرة ليس هنا محل بيانها.
2. وأما اقتصاديا فقد "كان حفر قناة السويس ضربة قاضية لتجارة الترنزيت في القاهرة"،²¹ إذ "كانت لها تجارة برية واسعة فقدت كلياً، وتمر السفن محملة ببضائع وفيرة خلال القناة التي تشق الصحراء شرق أراضيها الزراعية، ولكنها لا تعود على مصر بالفائدة كما كانت تمر خلال البحر الأبيض المتوسط"،²² لقد تحول طريق التجارة بين أوروبا والشرق "من داخل مصر إلى القناة المائية التي أصبحت ملكاً لشركة أوروبية. فخسرت مصر الأرباح التي كانت تعود عليها من مرور المتاجر في وسط الدلتا بطريق النيل أو السكك الحديدية المصرية. وانتقلت هذه الأرباح إلى شركة القناة (الأجنبية)"،²³ وهذا هو الأثر الاقتصادي بعيد المدى، أما مجمل ما تكلفته مصر بأثر الخداع

والتعويضات فيبلغ 16 مليون جنيتها من 17.3 مليون جنيه هو بمجمل تكلفة القناة! بخلاف عشرات آلاف العمال الذين ماتوا جوعاً وعطشاً.²⁴

3. وأما عسكرياً فمِنذ اللحظة الأولى ولتوفير أعداد للحفر قضى الخديوي سعيد على الجيش فأُنقص عدده من ستين ألفاً إلى ثمانية أو عشرة آلاف، وكانت القناة حاضرة في كل كارثة حربية نزلت بمصر، ففي السبب الأهم في هزيمة عرابي واحتلال الإنجليز لمصر (1882م) الذي كاد يردم القناة لمنع نزول القوات الإنجليزية القادمة من البحر الأحمر لولا أنه لُحِدِع بتأكيد دي ليسبس أن القناة ممر محاييد محمي بالقانون الدولي يُحظَر استخدامه في الأمور الحربية،²⁵ وعلى يد تلك القوات هُزِم عرابي واستمر احتلال مصر لسبعين سنة فاصلة على كل المستويات، يقول الراجعي كلمة مريرة كتبها (1932م) "لئن عادت القناة يوماً إلى مصر فلا يمكن أن ننسى أن مصر خسرت فيها ثمننا باهظاً وتضحيات جسيمة... ثم حرمت ما هو أعز من المال، وهو الاستقلال، وعندما تسترد مصر استقلالها تاماً فستكون قد حُرِمَتْ استقلالها بسبب القناة ربحاً طويلاً من الزمن"²⁶، واستمرت الخسائر العسكرية بعد الجلاء الإنجليزي (1956م) بدخول إسرائيل على الخط، وهو ما نتناوله في البحث القادم.

4. وأما سياسياً فمِنذ حُفِرَت القناة صار يُنظر إلى المسألة المصرية كأنها "هي مسألة قناة السويس، فكأنها اندمجت فيها، وتبدلت أوضاعها تبعاً لهذا الاندماج"²⁷، وكانت القناة عقبة رئيسية في كل مفاوضات جلاء، وفي آخر زمن الاحتلال تحول الإنجليز من قلب القاهرة وتمركزت قواتهم عند القناة، ومنذ تلك اللحظة ومصر لم تزل فعلياً تحت النفوذ الأجنبي، إذ يُعامل مجرى القناة باعتباره ممر دولياً تتكفل مصر بحمايته وضمان حرية الملاحة فيه، مهما كانت حمولة السفن العابرة أو وجهتها، وهي لا تتكفل بذلك بمعنى القيام به، بل بمعنى دفع تكاليف حمايته لشركات الحماية والأمن الأجنبية.

ولا يزال نزييف الخسائر مستمراً على تلك المستويات الأربعة حتى لحظة كتابة هذه السطور، بل ولا تبدو آفاقاً لنهاية ذلك النزييف.

قناة السويس بوصفها خطأً جيو سياسياً - استراتيجياً لـ "إسرائيل"

وجدت "إسرائيل" عند قيامها وضعاً أمنياً لم يتمتع به محتل نزل تلك المنطقة من قبل، لقد صنعت قناة السويس حاجزاً طبيعياً بين وادي النيل ذي الكثافة السكانية التي لطالما أمدت الشام بالجيوش التي حررتها من الصليبيين وتصدت للمغول، وبين سيناء القليلة السكان، ثم إن قناة السويس نفسها تتمتع بحماية القوى العظمى بما يجعل منها مسألة دولية. ومنذ نشأة "إسرائيل" وحتى الآن مثَّلت القناة دعماً لا يقدر بثمن لإسرائيل وخسارة فادحة لا توازيها خسارة بالنسبة لمصر والمنطقة.

وليس من شك في أن السياسة المصرية منذ نشأة "إسرائيل" وحتى الآن كانت في سياق الدعم للوجود الإسرائيلي، ومكافحة أية حركة مقاومة ضدها، إلا أننا في سياق بحثنا هنا لن نتعرض للمشكلة

السياسية بقدر ما يهمن إلقاء الضوء على الوضع الجديد الذي مثلته القناة جغرافيا وعسكريا. فحتى لو افترضنا وجود حكومات وطنية فستكون النتائج أفضل بكثير لكن مع صعوبة واضحة يفرضها وقع القناة، تلك الصعوبات هي ما ستركز عليها الحديث في هذا المبحث.

حرب 1956: قناة السويس بوصفها تهديداً خلفياً للقوات المصرية

لم يكن عبد الناصر يفكر في حرب إسرائيل بشهادة صديقه وأمين أوراغه هيكل،²⁸ وكان في أشد أوقات الهزيمة موافقا على صناعة سلام لا مجرد إنهاء حالة الحرب رغم أن ما يعلنه على خلاف ذلك.²⁹ ولا يهمن الآن البحث في دوافع قراره غير المدروس بتأميم القناة، فالمهم أن قراره أثار عدوانية الدول الثلاث: "إسرائيل" وبريطانيا وفرنسا، فأما "إسرائيل" فقد كانت تريد أن تنتزع حق الملاحة في خليج العقبة وتجهز لحربها قبل قرار التأميم، وأما بريطانيا وفرنسا فقد كانتا تتطلعان للعودة إلى منطقة الشرق من بعد ما طُردا منها بيد الأمريكان والروس بوصفهما ورثة المنطقة بعد الحرب العالمية الثانية.

تكشف مباحثات الدول الثلاثة أن "إسرائيل" لم تكن تريد أن تبدأ الحرب خوفا من سلاح الجو المصري المتفوق - وقتها - على سلاح الجو الإسرائيلي، ولم تكن بريطانيا وفرنسا تريدان بدء الحرب تخوفا من الموقف الأمريكي الداعم لعبد الناصر والرافض لعودتهما إلى المنطقة، فأرادتا أن تبدأ "إسرائيل" الحرب لتتوفر لهما الذريعة للتدخل، وانتهى الأمر على أن تخوض "إسرائيل" المغامرة وتبدأ الحرب قبلهما معتمدة على أن الجيش المصري لن يرد ولن يهاجم فتأتي قوات بريطانيا وفرنسا فتحطمان سلاح الجو المصري، وهو ما كان!

لا ريب أن القرار السياسي والعسكري كان مثالا في السوء، لكن وضع قناة السويس ضاعف من صعوبة الموقف، فهي قد وفرت للدولتين نزولا بحريا في بور سعيد ودخولا إلى القناة فتكون جيوشهما تهديدا خلفيا وحصارا حربيًا للقوات المصرية في سيناء والتي تواجه الاجتياح الإسرائيلي، فصنعت القناة ممرًا بحريا عازلا بين القوات في سيناء وما يمكن أن يدخل إليها من خطوط الإمداد ثم تحول هذا العازل إلى خط مواجهة خلفي. خسرت مصر سيناء والقناة معا في أيام، ولولا أن الموقف الدولي - والأمريكي بوجه خاص -³⁰ كان حاسما في الاحتفاظ بمصر ضمن النفوذ الأمريكي وقطع الأمل في عودة الاستعمار الإنجليزي والفرنسي لتجدد زمن الاحتلال مرة أخرى.

حرب 1967: قناة السويس بوصفها حدوداً متقدمة لـ "إسرائيل"

بعد أحد عشر عاما نفذت "إسرائيل" توسعها الجغرافي الأكبر، وكانت أول قوة احتلال تستطيع أن تدخل من جهة الشمال الشرقي لمصر دون أن تتكلف المغامرة بمواجهة القوة المصرية، فقد صنعت قناة

السويس حاجزا جغرافيا يُمكنها من الاحتفاظ بسيناء وإقامة خطوط دفاعية على طولها، كذلك إقامة ساتر ترابي يمنع محاولة عبورها، وصارت المهمة الإسرائيلية في الاحتفاظ بحدودها حتى القناة تتمثل في المراقبة الجيدة للقناة، وتفوق السلاح الجوي الذي يُمكنها من التعامل مع أي محاولة عبور لها.

لو أنه لم توجد قناة السويس لما خاطرت "إسرائيل" باحتلال مصر؛ فإما أنها ستكون مجبرة على التوغل في عمق الأراضي المصرية - وهذا في وقته في حكم المستحيل عليها بشريا وماليا وعسكريا-، وإما توقفت قبل الحدود المصرية لئلا تجر مصر إلى الحرب، أو في أسوأ الأحوال توقفت عند منطقة المضائق في سيناء التي توفر لها نوع حماية طبيعية ولكنها لا تُقارن على الإطلاق بالمزايا التي وفرتها قناة السويس بوصفها مانعا مائيا سهلا أتاح لها إنشاء ساتر ترابي وخط دفاعي على حدوده، وهو ما لا يمكن حدوثه في منطقة المضائق.

وصارت القوات المصرية بدورها في وضع هو الأول من نوعه في التاريخ، إذ لم تعد سيناء ممرا برياً واصلاً بين آسيا وإفريقيا، بل تحولت بوجود قناة السويس إلى شبه جزيرة تحيطها المياه من ثلاث جهات وممرها البري الوحيد تحت السيادة الإسرائيلية الكاملة، وشريط القناة -أضعف جهاته البحرية- تحول إلى خط حربي متعدد الموانع، وصفه السادات بقوله "أكبر عائق مائي في تاريخ الحروب لأن شواطئ القناة مصنوعة من الحجر وهناك أيضا الساتر الترابي الذي يبلغ ارتفاعه 17 متراً"،³¹ حتى إن موشي ديان بعد اطمئنانه لقوة الموانع قال "لكي تستطيع مصر عبور قناة السويس واقتحام خط بارليف فإنه يلزم تدعيمها بسلاح المهندسين الروسي والأمريكي معا".³²

حرب 1973: قناة السويس بوصفها عائقاً منيعاً للقوات المصرية

كان التفكير العسكري المصري منصبا وللمرة الأولى على "كيفية عبور قناة السويس"، والسبق إلى تحطيم أو السيطرة على الوسائل الدفاعية الإسرائيلية الممتدة على طول القناة. فالعبور هو الجزء الأهم في كل المعركة، وهو مفتاح استرداد سيناء. هنا يبدو واضحا كيف تحولت قناة السويس إلى مشكلة حربية عويصة، يسجل قائد حرب أكتوبر سعد الدين الشاذلي في مذكراته "كانت قناة السويس -بما أضافه العدو إليها من موانع صناعية كثيرة- تقف سدا منيعا آخر بين قواتنا وقوات العدو"،³³ و"تعتبر عملية اقتحام موانع مائي مثل قناة السويس ضد عدو يتمركز في نقط قوية محصنة تحصينا جيدا على الجانب الآخر من أصعب العمليات الحربية وأكثرها تعقيدا".³⁴ وهي مشكلة لم يواجهها جيش مصري من قبل، لقد قام عائق حربي في قلب الأرض المصرية بمنعها من تحريك الجيوش، بل وتحصن خلفه القوات المعادية.

ومن هنا كان الإنجاز العسكري المصري في حرب أكتوبر هو "عبور القناة"، أو ما يسميه صحافي السلطة الأشهر محمد حسنين هيكل "اجتياز حائط الخوف" المتمثل في "عبور قناة السويس وفي اقتحام خط بارليف: القناة نفسها حاجز مائي من أصعب الحواجز، وخط بارليف على حافتها سلاسل متصلة من المواقع الحصينة".³⁵

ولو تصورنا عدم وجود القناة لكان المجهود العسكري والموارد الهائلة التي هلكت في تحقيق هذا الإنجاز قد أنفق في معركة حقيقية. لقد كانت كل الخطة العسكرية هي تغيير خط المواجهة من خط القناة إلى خط آخر، والفكرة الأساسية التي اعتمد عليها سعد الدين الشاذلي هي أن "إسرائيل" بطبيعتها لا تتحمل حرباً طويلة، فمجرد تغيير خط المواجهة إلى شرق القناة سيجعلها غير قادرة على الحياة في سيناء، ولا على تحمل حرب طويلة لارتفاع نسبة التعبئة من بين صفوفها، فالجرب الطويلة "ترهق اقتصادها القومي وتصيب خدماتها وجميع نشاطاتها الأخرى بالشلل الكامل"،³⁶ وهذا الجزء من الخطة تحقق بنجاح وهو ما غير الوضع في طبيعة سيناء.

اتفاقية السلام: قناة السويس بوصفها خط "سلام" فاصلاً

لكن السياسة التي يديرها العسكر لم تكن ودية للدماء، وإنما ساقط المشهد في إطار تحقيق السلام، وما يهمننا في الحديث هنا هو وضع قناة السويس التي كسبت "إسرائيل" حق الملاحقة فيها، وهو الهدف القصير السهل، أما الأثر الاستراتيجي الطويل فهو الاتفاق على بقاء سيناء معزولة خالية من القوات العسكرية ومن المشاريع العمرانية -منطقة عازلة لضمان أمن إسرائيل-. ومن ثمَّ عانى سكان سيناء من الإقصاء والتهميش والظلم لنحو نصف قرن (منذ 1967). ولو لم توجد هذه القناة لما كان ممكناً بقاء سيناء بهذه العزلة والانفصال عن الجسد المصري، ولما كان ممكناً حرمانها من التعمير والتنمية والانتقال الطبيعي بين سكان سيناء وسكان وادي النيل.

الخطة الدائمة: زيادة التفريعات

رغم ما يبدو من الاختلاف الظاهري بين عهود الحقبة العسكرية: عبد الناصر، السادات، مبارك، السيسي، إلا أن مما اتفقوا فيه جميعاً هو مضاعفة وتوسيع قناة السويس! وهو في ذاته دليل على أن الرؤية السياسية والأمنية والاستراتيجية لم تتغير بين تلك الأنظمة، والفترة الوحيدة التي نُظِر فيها إلى محور قناة السويس برؤية أمنية واستراتيجية مخالفة كانت هي الفترة القصيرة للرئيس محمد مرسي -وهو الرئيس الوحيد المنتخب من الشعب المصري بعد ثورة 25 يناير 2011-.

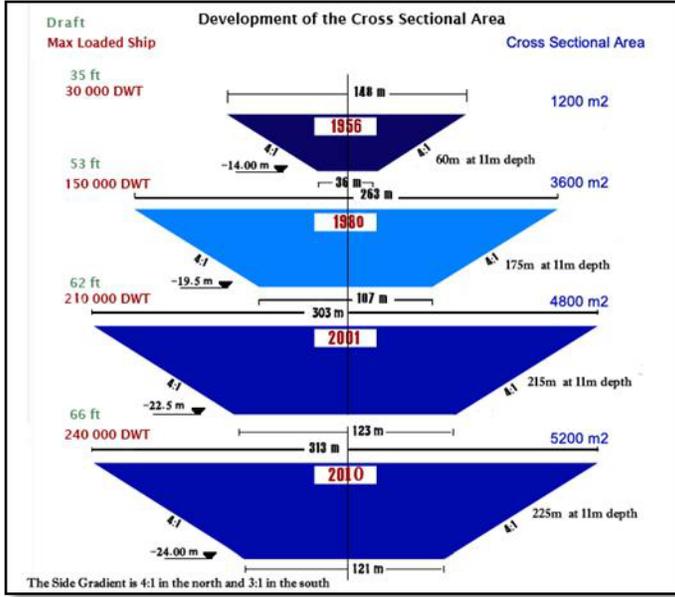
زادت سبعة تفريعات على قناة السويس:

1. في عصر الملك فاروق أضيفت تفرعة البلاح بطول عشر كم عند منطقة البلاح شمال الإسماعيلية (1951م).
2. في عصر عبد الناصر أضيفت تفرعتان: تفرعة البحيرات بطول 11.8 كم (1955م)، وتفرعة كبريت بطول 7.0 كم (1955م).
3. في عصر السادات أضيفت ثلاث تفرعات: تفرعة بورسعيد بطول 40.1 كم (1980م) وازداد طولها أكثر من مرة في عصر مبارك، تفرعة التمساح بطول 4.3 كم (1980م)، تفرعة الدفرسوار بطول 8.4 كم (1980م).
4. وفي عصر السيسي حُشدت حملة إعلامية هائلة لاجتذاب تبرعات شعبية واسعة لإنشاء أكبر تفرعة جديدة "قناة السويس الجديدة"، مع إجراءات ووعود هائلة، وتُقَدَّ المشروع في سنة واحدة فقط، ليكون أطول مضاعفة لقناة السويس منذ نشأتها.³⁷

وهكذا تقوم الحكومة المصرية على زيادة توسيع وتعميق قناة السويس التي كانت المشروع المرفوض من كل من حكوما مصر قبل سعيد باشا، ومن بعد ما ظهر بجلاء عبر الحروب المتعددة الخطر الكبير الذي تمثله القناة أمنيا وعسكريا واستراتيجيا. هذه المضاعفة في المانع المائي تجعل تكرار عبور القناة لمواجهة أي اجتياح إسرائيلي لسيناء في حكم المستحيل، أي إن السياسة المصرية ترسخ عمليا لعزلة سيناء وتقديمها كهدية لإسرائيل.

البند	وحده	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
الطول الكلي	كم	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
المسارات المزدوجة	كم	--	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
العرض عند 11 م عمق	م	--	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
عمق القناة	م	8	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
أقصى غاطس للسفن	قدم	22	35	38	53	56	58	62	66	66
مساحة القطاع المائي	م ²	304	1200	1800	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
أقصى حمولة ساكنه	طن	5000	30000	60000	150000	170000	185000	210000	240000	240000

مراحل زيادة طول وعمق القناة - المصدر: موقع هيئة قناة السويس على الانترنت



مراحل زيادة طول وعمق القناة - المصدر: موقع هيئة قناة السويس على الانترنت

وبعد عامين من افتتاح المجرى الملاحي الجديد تبخرت الوعود المبذولة بالرخاء الاقتصادي، وصرح السيسي مؤخراً بأنه كان مشروعاً لرفع الروح المعنوية!³⁸ وبهذا الاعتراف بإخفاق المشروع اقتصادياً لم يبق إلا آثاره الأمنية الخطيرة والتي تصب في صالح القوى الأجنبية، وبالذات في صالح إسرائيل.

الخاتمة: الحلول المطروحة لملف قناة السويس

قبل نحو ثلث القرن حاول رئيس بنما، عمر تورينجوس، أن يستعيد سيادة بلاده على قناة بنما الواصلة بين المحيطين الأطلسي والهادي، والواقعة تحت السيادة الأمريكية، فخاض معارك سياسية مع الأمريكيين وصل فيها أن هدد بتفجير سد جاتون الواقع على القناة ليوقف الملاحة فيها، ثم أفضت إلى اتفاق مع إدارة كارتر يقضي باستعادة القناة، إلا أن ريجان -الذي خلف كارتر- لم يترقب له الاتفاق وأصرَّ على عودة الأمور كما كانت، وهو ما كان مستحيلاً مع تورينجوس، ففجرت المخابرات الأمريكية طائرته (1981/7/31م)، ونصَّب العميل "نورويجا" الذي لم يستطع أيضاً تحقيق كل مطالب الأمريكيين ولا النزول الكامل من السقف الذي وصل إليه تورينجوس، فلم يتردد ريجان عن قصف بنما بالطائرات واختطاف نورويجا ومحاكمته في أمريكا في مشهد يكون به عبرة لكل من يفكر في الوقوف أمام الغول الأمريكي.

لم يجادل أحد في أن تهديد توربخوس بإيقاف الملاحة في قناة بنما عمل ثوري ووطني! فما من بلد وما من حركة تحرر إلا وهي تنظر لمواردها في ضوء انتفاعها بها، فإن اقتصر نفعها على عدوها لم تبال بتدميرها وهذه سنة مطردة لا تتخلف لدى حركات التحرر، وقد مرّت بنا سخرية عبد الرحمن الراجعي من نظرية أن الأمم تفرط في استقلالها ومصالحها خدمة للإنسانية!! فكيف وحقيقة الأمر أنها خدمة للأجانب الأعداء وليس للإنسانية!!؟

في ضوء أزمة قناة السويس نرى أن الحل يمر بثلاثة مستويات:

1. التوعية

يجب إزالة التراكم التاريخي الزائف حول منافع قناة السويس لمصر، وإبراز الحقيقة التاريخية التي تنطق بها صفحات التاريخ وحقائق الواقع، وهو ما شهد به مؤرخون لا شك في وطنيتهم بل ومؤرخون أجنبي؛ فالقناة تحرم البلاد اقتصاديا من مركزها بوصفها مقرًا للتبادل التجاري والخدمات والصناعات الوسيطة فضلا عن كلفة حمايتها وتأمين الملاحة فيها. وتحرم البلاد عسكريا من اتصالها الجغرافي الذي سبب أضرارا هائلة ونتجت عنه ثلاثة حروب على الأقل (1956، 1967، 1973) حتى صار الإنجاز العسكري المصري الوحيد في تاريخ جيشها هو النجاح في "عبور القناة"، ويزيد هذا الخطر العسكري أضعافا في ظل وجود إسرائيل وحاجتها لمنطقة عازلة وخط دفاعي وأمني متقدم. وتحرم البلاد سياسيا من استقلالها بزيادة حرج موقعها كمركز تنافس استعماري وهو ما عانت منه البلاد من اللحظة الأولى لولادة قناة السويس حتى الآن، إضافة إلى القيود السياسية التي تلزم بمرور السفن وإن كانت عسكرية في مهمات تهدد مصالح مصر أو عمقها العربي والإسلامي أو كانت تحمل مواد ضارة بالبيئة أو بالثروة المصرية.

لا يليق بحال أن تنتشر الصفوة المصرية خدعة القناة وأن تتمسك بها بوصفها مقدسا ووطنيا، بل يجب أن يكون الشعب وقادته على وعي بخطورة هذه القناة وأضرارها حتى وإن عجزوا عن الحل الشافي أو النهائي لمشكلة القناة. وأن ينتشر الوعي بين عموم الجماهير.

2. التنمية

وذلك ما سعى إليه الدكتور محمد مرسى في أثناء فترة رئاسته القصيرة، فلئن لم يكن ممكنا إزالة القناة فلا بد من تعظيم وتكثيف الوجود البشري والعمري والاقتصادي حولها، فهذا ما يقلل أضرارها كعازل ويعيد الاتصال بين الجغرافيا المصرية، وهو ما يلقي معارضة قوية من جهات كثيرة ليس أولها إسرائيل التي تستشعر في هذا التعمير والتكثيف تهديدا أمنيا لسيناء كمنطقة عازلة، وليس آخرها العسكر المصري الحالي المرتبط والخاص للمصالح الأمريكية والإسرائيلية.³⁹

بينما تتعاطم الخشية من مشروعات توسيع القناة أو زيادة تفرعاتها، فهذا يضاعف المانع المائي ويزيد الانفصال بين الأراضي المصرية، ويجعل إمكانية عبور القناة مستحيلا في أي وقت قادم، وهو ما فعله عبد الفتاح السيسي، بل هو مشروعه الوحيد الذي اكتمل في وقته القياسي.

3. إزالة القناة

وهذا حل تسوق إليه المعطيات التاريخية، وأول وآخر تفكير فيه كان لأحمد عرابي، آخر قائد عام وطني قوي للجيش المصري، فكل من تولى القيادة العامة بعده كان تحت النفوذ والسيطرة الأجنبية، وإزالة القناة لا تعني مجرد إزالة ممر مائي، بل هو:

1. على مستوى الدائرة الإقليمية، إزالة أهم الخطوط الجيو-استراتيجية للدولة العازلة، وهي إزالة لنظرياته الأمنية والعسكرية، وإقامة وضع جديد يعيد اتصال الأرض المصرية والشعب المصري بما له من آثار واسعة تتجاوز الأمنية والعسكرية إلى الآثار الاقتصادية والاجتماعية.

2. على مستوى الدائرة الدولية، هو إزالة لمركز الشبكة الاستعمارية التي نشأت في القرن التاسع عشر، والتي لا تزال قائمة حتى الآن، وهو ما يفرض أوضاعا جديدة على كل المستويات العسكرية والأمنية والاقتصادية، ويزيح مركز الصراعات إلى حد ما من قلب العالم العربي إلى مواقع أخرى.

ولا شك أن هذه الحلول الثلاثة: التوعوية، التعمير، الإزالة تتوقف على امتلاك الشعب المصري خصوصا والمنطقة العربية عموما لقراره وإرادته، وهو أمر دونه ملاحم ومصاعب هائلة، فالثقل الاستعماري الراسخ منذ قرون لن يسمح بالتححر ولن يعطيه إلا أن يُجبر عليه ويُنتزع منه. يقول الراجحي: "لو سلم عهد سعيد من القروض الأجنبية، ولم يمنح امتياز القناة. لكان محتملا أن تتغير المصاير وتبدل النتائج في تاريخنا القومي"،⁴⁰ هذا مع أن الراجحي لم ير ما سببته القناة بعد وفاته (1966م)! لو تخيلنا تاريخ مصر من دون القناة فلا شك في أن دماء غزيرة كانت سُحقن وأموالا طائلة كانت سُتصان ووضعا سياسيا واقتصاديا آخر كان سيكون!

الهوامش

- 1 انظر في نداء نابليون لليهود: إيلي ليفي أبو عسل، *يقظة العالم اليهودي*، ط1 (القاهرة: مطبعة النظام، 1934م)، ص 106 وما بعدها؛ عبد الوهاب المسيري، *موسوعة اليهود واليهودية والصهيونية*، 3/56، 57.
- 2 انظر في تاريخ قناة السويس: أنجلو ساماركو، *قناة السويس تاريخها ومشكلاتها: وفقا للمصادر المصرية والأوروبية غير المنشورة*، ترجمة: ولاء عفيفي وآخرون، ط1 (القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2015م)، ص 35 وما بعدها؛ إلياس الأيوبي، *تاريخ مصر في عهد الخديو إسماعيل باشا*، ط2 (القاهرة: مكتبة مدبولي، 1996)، 1/325 وما بعدها؛ عبد الرحمن الرفاعي، *عصر إسماعيل*، ط4 (القاهرة: دار المعارف، 1987م)، 1/57 وما بعدها.
- 3 المسعودي، *مروج الذهب ومعادن الجوهر*، تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد، ط5 (بيروت: دار الفكر، 1973م)، 2/264.
- 4 انظر: يلماز أورتونا، *تاريخ الدولة العثمانية*، ترجمة: عادل محمود سليمان، (اسطنبول: منشورات مؤسسة فيصل للتمويل، 1988م)، 2/443، 444؛ د. عبد القادر أوزجان: *النظم العسكرية العثمانية*، ضمن: أكمل الدين إحسان أوغلو (إشراف)، *الدولة العثمانية تاريخ وحضارة*، ترجمة صالح سعدي، (اسطنبول: 1999م)، 1/417؛ مصطفى بيلج، *قناة السويس في الوثائق العثمانية*، ترجمة: عمرو الزواوي، مجلة ذاكرة مصر، (القاهرة: العدد 19، أكتوبر 2014)، ص 76 وما بعدها.
- 5 كريستوفر هيروولد، *بونابرت في مصر*، ترجمة: فؤاد أندراوس، ط مكتبة الأسرة (القاهرة: الهيئة العامة المصرية للكتاب، 1998م)، ص 20.
- 6 كانت بريطانيا تحتل الهند، وتسيطر بأسطولها البحري القوي على طريق رأس الرجاء الصالح الملتف حول إفريقيا، فكان حفر قناة السويس يجعل غربتها فرنسا أقرب إلى الهند منها، لا سيما ومحمد علي من رجال فرنسا وحلفائها المقربين، وهو ما يغير موازين القوى الاستعمارية.
- 7 عبد الرحمن الرفاعي، *عصر إسماعيل*، 1/54.
- 8 راجع الورقة البحثية بعنوان "التأسيس للنفوذ الأجنبي في بيت المقدس في عهد محمد علي باشا"، مجلة دراسات بيت المقدس (العدد 2/16)، شتاء 2016، فقيها تناول للمحاولات العملية التي شرعت في تأسيس الكيان اليهودي، وانظر: محمد إلهامي، في *أروقة التاريخ: الجزء الأول*، ط1 (القاهرة: دار التفوق، 2016م)، ص 117 وما بعدها.
- 9 عبد الرحمن الرفاعي، *عصر إسماعيل*، 1/18.
- 10 إلياس الأيوبي، *تاريخ مصر في عهد الخديو إسماعيل باشا*، 1/328 وما بعدها.
- 11 يقول المؤرخ والناشر الإنجليزي إدوارد ديزي: "لم يحدث أبدا أن مُنح امتياز يكفل مثل تلك المزايا للحاصل عليه، ويلقي مثل تلك الأعباء والتكاليف على عاتق من أصدره، مثل الامتياز الذي منحه سعيد باشا لشركة السويس". انظر: جالينا نيكييتينا، *قناة السويس ملكية وطنية للشعب المصري*، ترجمة: إبراهيم عامر، (القاهرة: مطبعة الدار المصرية، 1957م)، ص 18.
- 12 انظر موجزا لقصة قناة السويس في: محمد إلهامي، في *أروقة التاريخ: الجزء الأول*، ص 261 وما بعدها.
- 13 مما يثير الشك في اليد الأجنبية في مصر أن تولي كل من سعيد وإسماعيل الحكم كان بعد عملية اغتيال أزاحت من قبلهما، فقد تولى سعيد بعد اغتيال غامض لعلي باشا في قصره، وتولى إسماعيل بعد حادث غامض غرق فيه الأمير أحمد رفعت الأكبر منه سنا والأولى بمنصب الولاية بحسب النظام المتبع في تلك الفترة.
- 14 للعزيز انظر: محمد إلهامي، في *أروقة التاريخ*، ص 249 وما بعدها؛ عبد العزيز الشناوي، *السخرة في حفر قناة السويس*، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2010م)؛ إلياس الأيوبي، *تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل*، 1/341 وما بعدها؛ الرفاعي، *عصر إسماعيل*، 1/63 وما بعدها، 93 وما بعدها؛ ألبرت فارمان، *مصر وكيف عُُدَّ بها*، ترجمة: عبد الفتاح عنایت، ط1 (القاهرة: الزهراء للإعلام العربي، 1995)، ص 217 وما بعدها؛ جورج ياتج، *تاريخ مصر من عهد المماليك إلى نهاية عهد إسماعيل*، ترجمة: علي أحمد شكري، ط2 (القاهرة: مكتبة مدبولي، 1996م)، ص 196 وما بعدها؛ كارل بروكلمان، *تاريخ الشعوب الإسلامية*، ترجمة: نبيه أمين فارس ومخير العليكي، ط5 (بيروت: دار العلم للملايين، 1968م)، ص 575 وما بعدها؛ ريتون فلاور، *مصر من قدوم نابليون إلى رحيل عبد الناصر*، ترجمة: سيد أحمد علي الناصري، ط (القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2000م)، ص 137 وما بعدها.
- 15 عبد الوهاب الكيالي، *الموسوعة السياسية*، (بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بدون تاريخ)، 3/659.
- 16 كريستوفر هيروولد، *بونابرت في مصر*، ص 20.
- 17 ريتشارد ف. بيرون، *رحلة بيرون إلى مصر والحجاز*، ترجمة وتعليق: د. عبد الرحمن عبد الله الشبيخ، (القاهرة: دار المعارف، 1994م)، ص 98، 99.
- 18 جورج ياتج، *مصر من نهاية عهد المماليك إلى عهد إسماعيل*، ص 196 وما بعدها.
- 19 المرجع السابق، ص 210 وما بعدها.

- 20 الرفاعي، عصر إسماعيل، 54/1، 55.
- 21 أوج فولكف، القاهرة: مدينة ألف ليلة وليلة، ترجمة: أحمد صليحة، (القاهرة: الهيئة العامة المصرية للكتاب، 1986م)، ص 148.
- 22 ألبرت فارمان، مصر وكيف عُذر بها، ص 236.
- 23 الرفاعي، عصر إسماعيل، 57/1.
- 24 عبد العزيز الشناوي، ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس، المجلة التاريخية المصرية، 1957م، 135/6 وما بعدها.
- 25 انظر نص تليغراف عربي لقادة جيشه في محضر التحقيق معه في: د. عبد المنعم الجميعي، مذكرات الزعيم أحمد عرابي: كشف الستار عن سر الأسرار في النهضة المصرية المشهورة بالثورة العربية، (القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2005م)، 767/2.
- 26 عبد الرحمن الرفاعي، عصر إسماعيل، 20/1 وما بعدها، 53/1 وما بعدها.
- 27 الرفاعي، عصر إسماعيل، 54/1.
- 28 محمد حسنين هيكل، قصة السويس، ط2 (بيروت: شركة المطبوعات، 1982م)، ص 22.
- 29 انظر: فلاديمير فينوجرادوف، مصر من ناصر إلى حرب أكتوبر: من أرشيف سفير، ترجمة: أنور محمد إبراهيم، (القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2016)، ص 14، 15.
- 30 أنور السادات، البحث عن الذات: قصة حياتي، ط3 (القاهرة: المكتب المصري الحديث، أكتوبر 1979م)، ص 159، 160.
- 31 أنور السادات، البحث عن الذات، ص 256.
- 32 سعد الدين الشاذلي، مذكرات حرب أكتوبر، (نسخة إلكترونية)، ص 8.
- 33 سعد الدين الشاذلي، مذكرات حرب أكتوبر، ص 3.
- 34 جمال حماد، المعارك الحربية على الجبهة المصرية: حرب أكتوبر 1973، ط1 (القاهرة: دار الشروق، 2002م)، ص 85.
- 35 محمد حسنين هيكل، محاولة تصور الموقف، صحيفة الأهرام القاهرة، 12 أكتوبر 1973، والنقل هنا عن: محمد حسنين هيكل، عند مفترق الطرق: حرب أكتوبر ماذا حدث فيها وماذا حدث بعدها، ط3 (بيروت: شركة المطبوعات، 1983م)، ص 35، 36.
- 36 سعد الدين الشاذلي، مذكرات حرب أكتوبر، ص 6، 7.
- 37 البيانات عن موقع "هيئة قناة السويس" على الانترنت، لكن الخطأ التاريخي الشائع أتم يجعلون تفرقة البلاغ ضمن ما حفر في عهد عبد الناصر، والصحيح أنه كان في عصر الملك فاروق، وهو خطأ صحافي شائع لم ينتبه له القائمون على موقع الهيئة.
- 38 في لقاء مع التلفزيون المصري، بتاريخ 3 يونيو 2016م.
- 39 حدثني عضو لجنة الأمن القومي بالبرلمان المنتخب (2012م) أن العسكريين المصريين رفضوا صراحة أي تنمية لمحور قناة السويس وأي زيادة في الوجود العمراني والبشري في سيناء بزعم أن هذا يعيق حركتهم العسكرية إن كان ثمة احتلال إسرائيلي لسيناء، وهذا زعم كاذب أبه يغني إيرادته عن رده، فإن أهم ما يعيق الاحتلال ويخدم القوة المدافعة هو الكثافة البشرية!
- 40 عبد الرحمن الرفاعي، عصر إسماعيل، 71/1.