

224 T

قناة السويس

ومشكلاتها المعاصرة

تأليف

مصطفى الحفناوي

دكتوراه في القانون
من جامعة باريس

الجزء الرابع

الإدارة والاستغلال

شركة قناة السويس، وزارة شؤون قناة السويس

١٣٧٤ هـ - ١٩٥٤ م

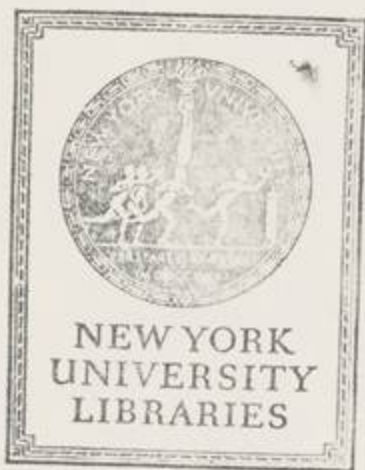
الطبعة الأولى

مطبعة جريدة قناة السويس

شارع إبراهيم باشا بحيت بخاردن سني



3 1142 02840 9657



NEW YORK
UNIVERSITY
LIBRARIES

GENERAL UNIVERSITY
LIBRARY

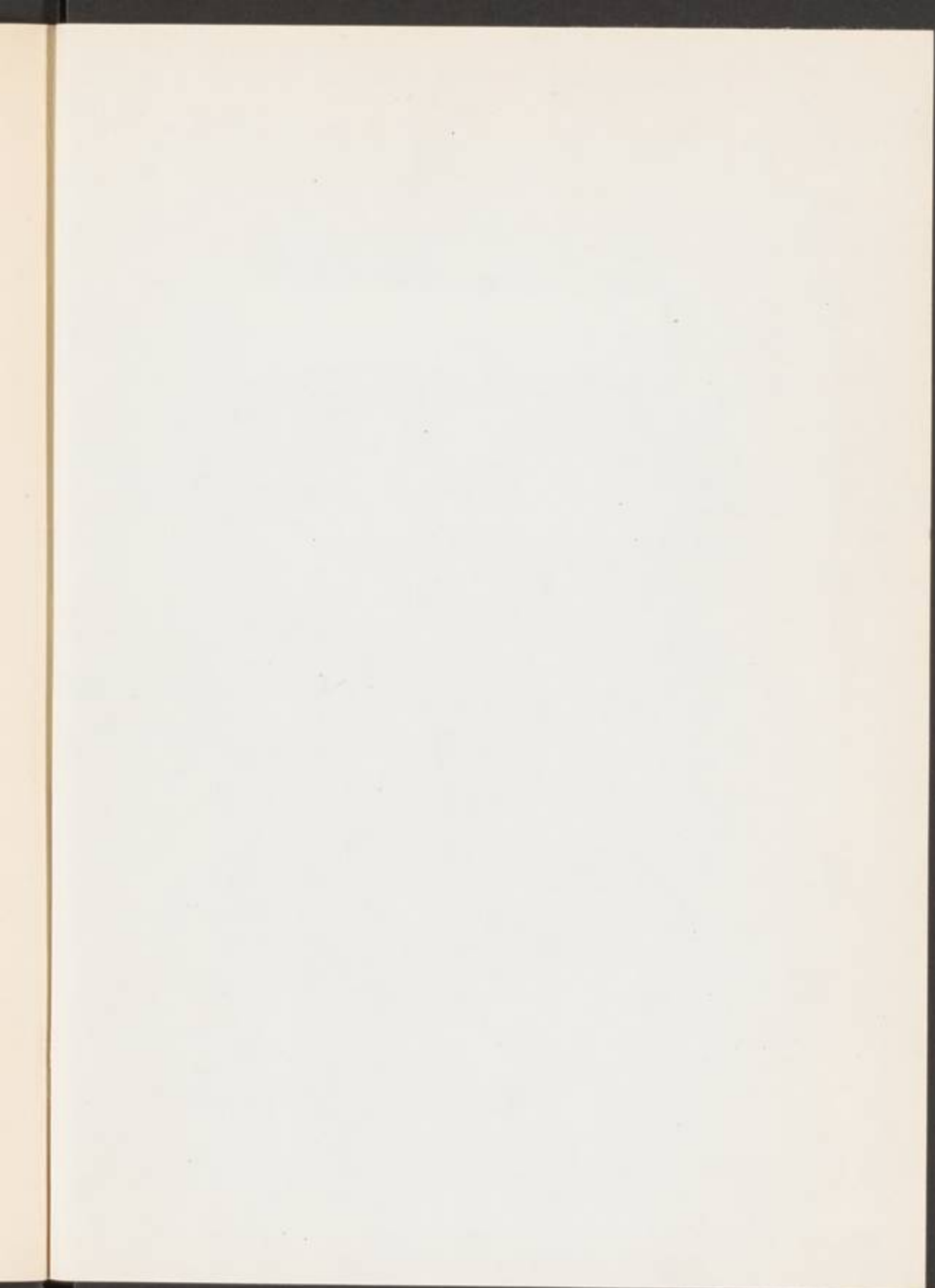


THE HISTORY OF THE
CITY OF BOSTON

FROM THE FIRST SETTLEMENT
TO THE PRESENT TIME

BY NATHANIEL BENTLEY

IN TWO VOLUMES



al-Hifnāwī, Muṣṭafā

قناة السويس

ومشكلاتها المعاصرة

Qanāt al-Suways

تأليف

مُصِطَفَى الحَفْنَاوِي

دكتوراه في القانون
من جامعة باريس

الجزء الرابع

٧٠٤

الادارة والاستغلال

شركة قناة السويس . وزارة شؤون قناة السويس

١٣٧٤ هـ - ١٩٥٤ م

N.Y.U. LIBRARIES

القاهرة

مطبعة جريدة قناة السويس
٦ شارع ابراهيم باشا بجيب بخاردل سني

٧٣

Near East

~~Photostat~~
HE

543

.H53

v.4

c.1

N.Y.U. LIBRARIES

عبدالله بن محمد

رقم	وصف	تاريخ
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فهرست

الجزء الرابع

الموضوع	الأبواب والفصول	الصحيفة
مقدمة .		٩
شركة قناة السويس .	القسم الأول	١٣
الادارة .	الباب الأول	١٥
سيادة الدولة على القناة .	الفصل الأول	١٦
منشأ الشذوذ .		١٩
النتيجة .		٢٥
تأسيس الشركة .	الفصل الثاني	٢٦
كيف جمع رأس المال .		٣٣
المخالفات التي ارتكبتها شركة قناة السويس في تأسيسها .		٣٦
الجزاء على هذه المخالفات .		٤٣
إدارة الشركة .	الفصل الثالث	٤٥
حكومة إنجلترا تدير شركة قناة السويس .		٤٧
المعاني المستفادة من الوثيقة المتقدمة .		٥١
رئيس مجلس الادارة .		٥٥
مجلس الادارة .		٥٦
أعضاء المجلس .		٥٨
الرئيس والوكلاء .		٦٢
اللجنة الادارية .		٦٤

الموضوع	الأبواب والفصول	المصحيفة
مكافأة العضوية في مجلس الإدارة — وكالة الشركة بمصر .		٦٦
وكالة بلندن وأخرى بنيويورك .		٦٩
الجمعية العمومية للمساهمين .		٧٠
الدولاب الفنى .		٧٧
حالة القناة .		٧٨
المشروعات الجديدة — في مداخل القناة .		٨٤
الحركة الملاحية في القناة .		٨٥
صيانة القناة .		٩١
الورش ونحوها — مسائل البلدية .		٩٤
الطرق .		٩٧
الأملك المشتركة — الخلاصة .		٩٨
المنشآت .		١٠٠
الأراضي التي استولت عليها الشركة .		١٠١
المنشآت التي تنازلت عنها الشركة للحكومة .		١١٦
الاتفاقات التالية التي أبرمت في ظل الاحتلال .		١١٨
شراء قصر الخديو بالاسماعيلية بأربعة آلاف جنيه		١٢٧
الشركة تدير مكتب التلغراف .		١٢٨
إعفاء الشركة من الضريبة على المباني .		١٣١
الشركة هي التي ترخص للحكومة بالأراضي اللازمة لمصالح البريد وغيرها بشروط .		١٣٣
الترخيص للشركة بتسيير قاطرات بخارية من بور سعيد إلى الاسماعيلية .		١٣٦
سكة حديد بين الاسماعيلية و بور سعيد .		١٣٧
ميناء بور سعيد .		١٤٠

الموضوع	الأبواب والفصول	الصحيفة
أعباء إضافية التزمت بها الحكومة .		١٤٧
اتفاقات أخرى .		١٥٠
اتفاق ٢٤ يونيو — ٢٦ اغسطس سنة ١٩٠٨ .		١٥٤
اتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ بشأن المنطقة الجزيرية والمنطقة الحرة .		١٥٥
بطلان الاتفاق المتقدم .		١٦٣
التشريع الجزري .		١٦٤
نظام المناطق الحرة في المرسوم بقانون رقم ٣٠٦ الصادر في ٢ ديسمبر سنة ١٩٥٢ .		١٧٧
مذكرة الشركة في ١١ نوفمبر سنة ١٩٥٣ والرد عليها .		١٨٩
مسألة أثمان المنشآت .		٢٤٠
دولة في داخل الدولة — الأملاك المشتركة .	الفصل السادس	٢٤٩
مسائل البلدية .		٢٦٢
الخدمات الطبية والمعابد والمدارس .		٢٨٥
اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .	الفصل السابع	٢٩٧
ترعة العباسة — محاجر عتاقة وغيرها .		
مخالفات الشركة في نظامها الإداري والغني — مسائل المستخدمين والعمال في اتفاقية ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .	الفصل الثامن	٣١٣
خلاصة المشكلة .		٣٧٨
الاستغلال .	الباب الثاني	٣٨٣
حركة المرور في القناة .	الفصل الأول	٣٦٨

الموضوع	الأبواب والفصول	الصحيفة
كيف تدير الشركة حركة المرور في القناة .	الفصل الثاني	٤٢٠
لوائح المرور .		٤٢١
رسوم المرور .	الفصل الثالث	٤٣٧
تدخل الانجليز وبمقتضى المسألة في مؤتمر بالقسطنطينية .		٤٤٥
أسهم الشركة وسنداتها .	الفصل الرابع	٤٥٣
ميزانيات الشركة .	الفصل الخامس	٤٦٧
أرباح الشركة .	الفصل السادس	٥٢١
شرط الدفع بالذهب .	الفصل السابع	٥٣٩
الخلاصة .		٥٥٠
علاقة الشركة بالحكومة المصرية .	الباب الثالث	٥٥٣
الشركة والاستعمار .	الفصل الأول	٥٥٦
خيانة دي لسبس لمصر في سنة ١٨٨٢ والتكبير للاحتلال .		٥٥٧
إشراف الحكومة البريطانية على شركة القناة .		٥٥٨
محاولة الشركة مد أجل الالتزام في سنة ١٩١٠ والدسائس الحالية .	الفصل الثاني	٥٧١
مؤامرة لتدويل القناة .	الفصل الثالث	٦٠٥
في أوقات الحروب - موقف الشركة في الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٥) موقف الشركة في الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩-١٩٤٥) .	الفصل الرابع	٦١٤
المسائل المالية - الاتاوة السنوية الخ .	الفصل الخامس	٦٢٢

الموضوع	الأبواب والفصول	الصحيفة
علاقة الشركة بالموظفين والعمال .	الباب الثالث	٦٣٢
المصرى غريب في بلاده .	الفصل الأول	٦٣٤
نظام سنة ١٩١٩ .	الفصل الثاني	٦٣٨
مطالب العمال الرئيسية قبل الشركة .	الفصل الثالث	٦٥٥
القضايا التي رفعها العمال .	الفصل الرابع	٦٦٨
الحل الوحيد تصفية الشركة .	القسم الثاني	٦٩٥
وزارة شتون قناة السويس .	الفصل الأول	٦٩٧
اختصاص الوزارة المقترحة - رقابة الحكومة على الشركة .		٧٠١
تمثيل الحكومة في مجلس الادارة والجمعية العمومية		٧٠٣
تصفية المشكلات الحالية .		٧٠٤
إلغاء الاتفاقات الباطلة .		٧٠٦
محاسبة الحكومة لشركة القناة .		٧٠٧
القضايا المطلوب من الحكومة رفعها -		٧٠٩
جهة الاختصاص هي المحاكم الوطنية دون سواها .		
كيفية التصفية وإجراءاتها .	الفصل الثاني	٧١١
الدخول في الأعمال من الآن .		٧١٢
تكوين الوزارة المقترحة .	الفصل الثالث	٧٢٠
بعثات ومعهد عال لقناة السويس .		٧٢١
نشاط الوزارة المقترحة في الخارج .		٧٢٣
مركز مصر الدولي بعد تسلم القناة .		٧٢٥
خرافة إنشاء قناة جديدة .		٧٢٧
يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .		٧٢٨

مقدمة

هذا الكتاب ، هو الجزء الرابع من مؤلفي « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة »

ويقع هذا الجزء في قسمين :

القسم الأول : شركة قناة السويس ، وقد بحثت فيه مسائل هذه الشركة ، من مختلف النواحي التي تهتم القارئ عموماً ، والباحث لمشكلات الشركة القانونية ، بوجه خاص .

والقسم الثاني : وزارة شؤون قناة السويس ، وهي الإدارة التي اقترحتها لتقوم فوراً ، بأعمال التصفية ، في فترة الانتقال المتبقية ، ولتسلم الجهاز من الشركة ، وتدير القناة بنفسها ، في موعد أقصاه يوم ١٦ من نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

ودراسة الشركة ، تقع في أربعة أبواب ، وكل باب يتألف من عدة فصول ، فالباب الأول خاص بالإدارة ، أي الجانب الإداري ، في أعمال الشركة ، فبحثت ملاسبات تأسيسها وعقد التأسيس ، وفروع إدارتها المختلفة ، ودولابها الفني ، ومنشئاتها ، والباب الثاني خاص بالاستغلال ، وموارد الشركة ، ودخلها وميزانيتها ، وكل ماله اتصال بالقناة ، كمورد للشركة حالياً ، وللدولة المصرية في القريب العاجل .

وفي ثنايا هذا البحث حددت المشكلات القانونية ، وعرضت عدة حلول لهذه المشكلات .

وأما الباب الثالث ، فقد أفردته لبحث العلاقة بين الحكومة مانحة الالتزام ، والشركة الملتزمة ، وتبعت سير هذه العلاقة ، منذ ابتدأت حياة الشركة ، بهدى

من المبادئ القانونية، وناقشت العقود المتعددة التي أبرمت بين الشركة والحكومة وأخرها عقد ٧ مارس سنة ١٩٤٩، واستطعت أن أحصى الأخطاء والمخالفات التي ارتكبتها الشركة، وأبين الأضرار التي لحقت بالبلاد من جراء تلك السياسة، وخصوصاً إذا كانت الأخطاء ماسة بسيادة الدولة، وأمنها في الداخل والخارج.

ولما كانت الشركة مدينة للحكومة المصرية في مبالغ لا يستهان بها، فقد حاولت أن أحصي هذه المبالغ، وأحدد الدعاوى المطلوب من الحكومة رفعها أمام المحاكم الوطنية، وهي جهة الاختصاص الوحيدة، إذا فشلت المساعي الودية، وأبت الشركة إلا أن تنزل على حكم القانون.

وكذلك اعتدت الشركة على حقوق العمال المصريين الذين يحملون العبء الأكبر في إدارة القناة، والتي ترتبت لهم بمقتضى القوانين المعمول بها في البلاد في ذمة الشركة وهي مبالغ طائلة، وقد رفعت دعاوى وصدرت أحكام، وتقررت مبادئ، وهناك منازعات، لم يفصل فيها بعد، وكل هذا يجب أن نلقي ضوءاً عليه، حتى تتم التصفية على وجه مرضي، وينال كل ذي حق حقه. ولم أجد حلاً لكل تلك المشكلات إلا تصفية الشركة، في أقرب وقت مستطاع، لأن وجودها متنافر مع سيادة الدولة على إقليمها، وقد رسمت طريقة التصفية بعد الفراغ من عرض وتحليل المشكلات المترتبة على وجود شركة قناة السويس.

وأما وزارة شؤون قناة السويس، التي أفردت لها القسم الثاني، فهي اقترحت تقديم بد إلى الحكومة منذ سنة ١٩٥١، وقد حددت اختصاص هذه الوزارة، في الحال والاستقبال، وعرضت المسائل التي ستواجهها، وما ينبغي أن يتخذ حيالها، كما شرحت حالة القناة، ومستقبلها السياسي والاقتصادي، بعد زوال شركة قناة السويس، لتعرف مدى الاستعداد المطلوب من الوزارة المقترحة.

وإني أرى أن مشكلات إدارة واستغلال قناة السويس من الخطورة والجسام، بحيث لا يمكن الانتظار إلى آخر لحظة، وإلا وضعنا الشركة أمام الأمر الواقع، وأضعنا الفرصة الوحيدة التي سنحت، وقد لا تسبح

في المستقبل، ولنا من الماضي الطويل عظة، ولهذا فاني أدعو إلى إنشاء الوزارة المقترحة، على الفور، فكل وقت يضيع يبعدنا عن الهدف الذي نسعى إليه، والخصوص يعملون في الظلام، ويدسون أملا في مد أجل الالتزام، ويعتمدون على سكوتنا، وإضاعة مرحلة الانتقال، وهي لا تكاد تكفي للتصفية.

أسأل الله أن ينقلنا من حالنا إلى أحسن حال، وأن يسدد خطانا، ويشد أزر بلادنا، حتى تنجو من كيد المستعمرين، إنه تعالى نعم الهادي إلى سواء السبيل.

دكتور

مصطفى الحفناوي

القسم الأول

شركة قناة السويس

تذکرہ کلاسیک

پہلی جلد

الباب الأول

الإدارة

لا توجد في العالم ، من أقصاه إلى أقصاه ، حالة مماثلة لشركة قناة السويس ، فهي وضع فريد في بابه ...

والوظيفة التي تؤديها الشركة ، من أهم الوظائف التي تقوم بها الدول بنفسها ، ولا تعهد بمباشرتها إلى أفراد أو مؤسسات ، مخافة إيجاد دولة في داخل الدولة ...

وقد تناوت في هذا الباب ، موضوع سيادة الدولة على القناة ، لكي نكشف عن هذا الشذوذ ، ونبين أن إدارة القناة بمعرفة شركة ، وضع غير سليم ، حتى وإن كانت تلك الإدارة مستقيمة ، وهذا هو بيت الداء في المشكلة التي نشأت منذ أن تأسست شركة قناة السويس .

وقد تفاقم الخطب ، حينما وضع المستعمر للشركة نظاماً أساسياً ، خرج فيه على المألوف في أنظمة الشركات ، وفي مجال التطبيق خالفوا نفس هذا النظام ، في أكثر من مسألة ، وتلاشى سلطان الدولة المفروض أن الشركة خاضعة لاشرافها ، وتستمد منها وجودها الشرعي .

في فصول هذا الباب ، تناوت هذا الجزء من المشكلة ، وببحثه على ضوء العقود التي أبرمت ، والمبادئ القانونية التي استقرت ، والحالة الواقعية التي تجافي كل هذا ، ونرجو أن نوفق إلى حل عملي ، يلائم بين الواقع وبين القانون .

الفصل الأول

سيادة الدولة على القنّاة

مبارى عامر

قناة السويس ، مرافق عام ، بل هي أهم مرافق البلاد ...
والقانون يفرق بين المرافق الادارية البحتة ، والمرافق الصناعية
والتجارية ، ونريد أن نبين الضابط في التفرقة ، لنعرف طبيعة هذا المرافق
بالذات ، وهل يجوز أن يدار بطريقتى الالتزام!؟

كانت المرافق العامة ، إلى وقت قريب مرافق إدارية ، ذات أغراض
إدارية أو سياسية ، كمرافق البوليس والدفاع والقضاء ، وكانت الحدود
واضحة بين هذه المرافق ، وبين المشروعات الخاصة ذات الصبغة التجارية
أو الصناعية ، وتطورت الظروف الاجتماعية والاقتصادية ، تطوراً أدى
لتوغل الحكومات في الميدان الاقتصادي ، حتى أنشأت مرافق صناعية
وتجارية ، تباشرها بنفسها ، وتسرى عليها أحكام القانون الخاص ، مع
اعتبارها مرافق عامة ، وهذه المشروعات الصناعية والتجارية التي تقرم بها
الدولة أو غيرها من الأشخاص الادارية ، تتوافر فيها جميع صفات المرافق
العامة ، وإن اختلفت في موضوع نشاطها عن المرافق الادارية البحتة ، وهي
تسمى بالمرافق الصناعية أو التجارية .

وفي إيجاد معيار للتفرقة بين النوعين ، اختلف فقهاء القانون الاداري ،
فبعضهم يرون الرجوع إلى شكل المشروع ، ومظهره الخارجى ، فان كان

هذا المظهر تجارياً أو صناعياً ، خرج من عداد المرافق الادارية البحتة ، وآخرون يرون الرجوع إلى الطرق والأساليب التي تتبع في إدارة المرفق ، فإن كانت مما جرت به العادة في النشاط الصناعي أو التجاري ، فهو مرفق صناعي أو تجاري ، وإلا اعتبر مرفقاً إدارياً ، وهناك فريق آخر يتخذ الغرض من المرفق معياراً للتفرقة ، فإن كان الغرض منه الربح فهو مرفق صناعي أو تجاري .

وما زال الفقهاء مختلفين على الأخذ بمقياس من تلك المقاييس ، وكذلك اختلفت أحكام مجلس الدولة في فرنسا ، فهي ترجع تارة إلى الغرض من المرفق ، وهل هو تحقيق الربح أم لا ؟ وأخري إلى الوسائل المتبعة في إدارته ، والذي يعنينا في موضوع قناة السويس ، أن نميز بين المشروعات التي تعمل للنفع العام ، ويجب أن تخضع في إدارتها لسلطان الادارة العامة ، وألا يختلط أمرها بالمشروعات الخاصة التي تنشئها الحكومة ، أو التي ينشئها الأفراد أو الهيئات الخاصة ، لمجرد الربح .

وهذا مع ملاحظة أن هناك مشروعات خاصة ، قد تعمل من طريق مباشر للنفع العام ، كالمدارس الحرة والمستشفيات والملاجي . والمشروعات التي تؤدي خدمات اجتماعية ، وهي لهذا السبب تخضع لرقابة الدولة .

وتتمتع الحكومات بسلطة تقديرية واسعة ، في تحديد طرق إدارة المرافق العامة ، ولكن الدولة مقيدة بالأعتبارات السياسية ، والظروف الاقتصادية والاجتماعية ، فهي تختار الطريقة التي تلائم نوع النشاط الذي يقوم به المرفق والاهداف التي أنشئ لتحقيقها ، فلا يذمى للدولة مثلاً أن تعهد بأعمال البوليس أو الدفاع أو القضاء ، إلى فرد أو شركة خاصة ، بل تتولى الحكومة بنفسها مباشرة إدارة هذه المرافق لصلتها الوثيقة بسيادة الدولة .

« ومن بين المرافق الصناعية والتجارية ، ما تستوجب طبيعته أن يدار بواسطة السلطة العامة مباشرة ، كما هو الحال بالنسبة لمرفق نقل البريد ، والمراسلات التلغرافية مثلاً ، لضرورة المحافظة على الأسرار التي تتضمنها هذه

الرسائل ، وعدم تمكين الأفراد أو الهيئات الخاصة ، من الاطلاع عليها واستغلالها لمصالحها الخاصة » (١) .

وقد لمست الحكومات في العصر الحديث ، الأخطار المترتبة ، على ترك بعض المرافق ، ذات الصبغة التجارية أو الصناعية ، في أيدي أفراد أو مؤسسات ، فزاد تدخل الدول في الميدان الاقتصادي ، وشاعت حركة تأميم المشروعات الخاصة نفسها ، ومن المسلم به أن أي مرافق ، له صبغة عامة ، أو تعد إدارته بمعرفة أفراد أو شركات ماسة بسيادة الدولة ، أو معطلة للوظائف التي قامت من أجلها أو لبعض تلك الوظائف ، فإن الدولة تدير المرافق إدارة مباشرة يعاملها وبأموالها ، وذلك رعاية للمصلحة العامة ، بغض النظر عن الربح أو الخسارة .

وأما إدارة بعض المرافق ، بطريقة الامتياز ، الذي يمنح لفرد أو شركة خاصة ، لمدة محدودة ، مع تعهد الفرد أو الشركة التي تحصل على الامتياز ، بضمان حسن سير المرفق ، وأداء الخدمات العامة التي أنشئ من أجلها ، مقابل الحصول على الرسوم التي تفرض على من ينتفعون بخدمات المرفق ، هذه الإدارة ، يجب ألا تتناول الاعمال المتصلة بسيادة الدولة على الاقليم ، فالدولة لا تنقل عن كاهلها عملا من أعمال السيادة إلى غيرها ، ولا تتعاقد على هذا العمل بأية حال ، وإلا خالقت دولا في داخل الدولة . ولا يسوغ الخروج على هذا المبدأ كون السلطة الادارية مانحة الامتياز تتمتع بحق مراقبة أعمال الشركة الملتزمة ، ماليا وإداريا ، ولها في مباشرة هذه الرقابة ألا تتقيد بنصوص عقد الامتياز ، ولها أن تعدل نظام سير المرفق في أي وقت ، بما يتفق مع المصلحة العامة ، دون توقف على رضاه الشركة الملتزمة ولا يجوز أيضا أن تدار تلك المرافق ، المتصلة طبيعتها بأعمال السيادة ، بطريقة الاستغلال غير المباشر ، أو مشاطرة الاستغلال ، أو بطريقة الاستغلال المختلط ، أو بغير ذلك من الطرق التي ابتدعها القانون الاداري .

(١) دكتور محمد فؤاد مهنا : القانون الاداري ، المصري والقانون ، جزء ١ ص ١٣٨ ،
اسكندرية سنة ١٩٥٢ .

وإذا كانت دول أوروبا ، بعد الحرب العالمية الثانية ، قد ألغت ملكيات خاصة بسلاح التأميم ، لتبعد نفوذ الشركات عن الصناعات الهامة ، ولتوجه المشروعات الخاصة نحو المنفعة العامة ، فمن باب أولى ، لا يصح بأية حال ، أن تدار الحركة الملاحية في قناة السويس ، وهي شديدة التأثير على سيادة الدولة في الداخل والخارج بمعرفة شركة أيا كانت .

منسأ السنوذ

دست الفكرة ، على محمد سعيد ، في منتصف القرن الماضي ، وفي وقت لم تكن لدى الحاكم عقلية قانونية تستطيع أن تميز بين الخير والشر ، أو تظن إلى الأضرار التي تهدد البلاد ، إذا منح الامتياز .

وقد وضع دى لسبس مشروعه في لغة براقة ، واستعمل غاية الدهاء في الاحتيال ، وهذا مستفاد من العبارات الواردة في مذكرته المؤرخة في ١٥ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، والتي قدمها إلى صديق صباه ، في ساعة صفاء ، وفي خلوة بالصحراء الغربية ، بعد أن قام بأعمال بهلوانية ، على صهوة جواده ، فظفر بموافقة محمد سعيد ، وهذا بعض ما جاء في تلك المذكرة (١) :

« لقد سبق أن فهم ، محمد سعيد ، أنه لا يوجد هناك عمل يمكن أن يقارن من حيث العظمة ، ومن حيث الفوائد التي تترتب على إنشائه ، بالعمل الذي أعرضه عليه ، فما أكبر المجد الذي سيضيفه هذا العمل على عهده ، وما أوسع سبل الغنى والثروة التي ستندفق منه على مصر .

« إن أسماء الملوك المصريين الذين شيدوا الأهرامات ، عنوان الكبرياء الآدمي ، الذي لا فائدة منه ، هي أسماء مجهولة ، بينما سيظل اسم الأمير الذي فتح قناة السويس ، البحرية العظمى ، اسماً مباركاً من عصر إلى عصر ، أبد الآبدين .

(١) النص الكامل منشور بالعدد الأول من جريدة قناة السويس ، في ٨ يونيو سنة ١٩٥٢ .

« ضمان الحج إلى مكة ، في جميع الأوقات مع تيسيره ، للمسافرين كافة ،
ودفع الملاحة التجارية دفعة عظمى ، وتشجيع الأسفار إلى مسافات بعيدة ،
وتقصير المسافة بما يقرب من ثلاثة آلاف ميل بين حوض البحر الأبيض
المتوسط ، وشمال أوروبا ، وبين البلاد المتاخمة للبحر الأحمر ، والخليج
الفارسي ، والشاطئ الشرقي لأفريقيا والهند ... الخ »

وهذه المذكرة ، على ما انطوت عليه من مغالطات ، أريد بها مداعبة
كبرياء سعيد ، واستغفاله ، كانت تقطع بأن المشروع وثيق الصلة بكيان الدولة
السياسي ، وأنه بطبيعته وظروفه ، يؤثر تأثيراً تاماً على مركزها السياسي ،
وسواء أريد بمشروع القناة خير أو شر ، فانه ما كان ينبغي بأية حال أن
يترك أمره لشركة ، أو لجماعة من الأجانب أياً كانت ميولهم وعواطفهم ،
نحو البلاد التي يجري المشروع في أرضها .

قال دي لسبس في مذكرته :

« مما لا شك فيه ، أن شق برزخ السويس ، هو عمل من شأنه ، أن يساعد
أكثر من أي عمل آخر ، على المحافظة على الامبراطورية العثمانية ، وأن يثبت
لأولئك الذين كانوا يتشكقون أخيراً بانهارها وفنائها ، أنها ما زالت تتمتع
بحياة مثمرة ، وأنها قادرة على إضافة صفحة لامعة ، في سجل مدنية العالم . »

« لماذا اجتمعت حكومات الغرب ، وشعوبه وقررت المحافظة على حقوق
السلطان في ملكية القسطنطينية ؟ ... ولماذا اصطدم كل من حاول تهديد
هذا الوضع بقررة أوروبا المسلحة ؟ ذلك أن الطريق بين البحر الأبيض
المتوسط ، والبحر الأحمر ، له من الأهمية ، ما يجعل الدولة الأوروبية التي
تستولي عليه ، سيدة لجميع الدول الأخرى ، وقادرة على قلب حالة التوازن ؛
التي يهتم العالم كله ، بالمحافظة عليها . »

« وإذا أنشئ في نقطة أخرى من الامبراطورية العثمانية ، مركز مماثل
لهذا ، أو أكثر أهمية منه ، ثم إذا جعلت مصر طريقاً لتجارة العالم ، بحفر
برزخ السويس ، فإن ذلك يفضي إلى خلق حالتين في الشرق ؛ كل منهما قائمة

بذاتها ، ولها أهميتها القهصوى ، ذلك أنه فيما يختص بالطريق الجديد ، ستنظر الدول الأوروبية الكبرى نظرة حيوية ، إلى مسألة ضرورة ضمان حياده ، بخافة أن تستولي إحداها عليه في يوم من الأيام .

كان يكفي مانع الالتزام ، أن يراجع صفحات التاريخ ، فيجد أن مشروع قناة في برزخ السويس ، هو مشروع الصليبيين ، يوم أن أغرموا بالسطو على خزائن الشرق ، وكان ضالة فرنسا ، منذ أن فكرت في غزو مصر ، في زمن الملك لويس الرابع عشر ، وكان ضالة نابليون بونابرت حينما جاءت حملته إلى مصر في آخر القرن الثامن عشر ، وكان الشغل الشاغل للساسة والملوك وللبابوية طيلة بضعة قرون ، وكل هذا كان يقتضي إبعاد اليد الأجنبية عن المشروع ، مها كانت فوائده المنتظرة ، وكان حسب الوالى أن يفكر في البواعث التي حملت رجلا كدى لسيس ، لم يكن من المهندسين ، أو رجال المال والأعمال ، على الاندفاع بهذا المشروع ، وله ماض في خدمة السلك السياسي الفرنسي ، يقطع بأنه محترف استعمار ، فإذا كان ولا بد من شق القناة فمصر هي التي تقوم بهذا العمل بنفمها ، وهي التي تديره بمعرفة ، وحينما يتوفر لها المال اللازم ، كانت تستطيع أن تفتح القناة بوساطة شركات مقاولات كبيرة ، كما تفعل في مشروعات الري وغيرها ، ثم تقوم الدولة مباشرة بإدارة الحركة الملاحية وتحصيل الرسوم .

ولكن التاريخ قد جرى بعكس هذا ، لأن صاحب المشروع ، كان قد تسلط على عقل الوالى وجسده ، حينما كان سعيد غلاما صغيراً ، وقام بالعباب بهلوانية على صهوة الجواد ، فسر الوالى وحاشيته ، ومنح الامتياز !

وقد تحققت المخاطر والأضرار في حياة سعيد نفسه ، إذ غدر به صديقه ، مستعيناً بنفوذ فرنسا ، والدول التي تطلعت إلى المشروع من زمن بعيد ، وأسس الشركة من غير أن يصرح له بذلك ، أو يصادق السلطان العثماني على عقد الالتزام ، وبدأ أعمال الحفر من غير تصريح مخالفاً نص عقد الالتزام ، وغزيت مصر بالقروض الأجنبية ، وبسيول المهاجرين الأجانب ، الباحثين عن الذهب ، نتيجة لمشروع قناة السويس ، ووقعت مصر بسبب شركة

القناة ، في أزمات سياسية ومالية بعيدة المدى ، وانتهت هذه الأزمات ،
بوضع مصر تحت وصاية مالية أجنبية ، إذ ظهرت لجنة المراقبة الثنائية ،
ومن بعدها لجنة التحقيق الأوروبية برئاسة فرديناند دي لسبس ، وخلفت
الوزارة الأوروبية برئاسة (نوبار نوبريان) ، وخلع اسماعيل عقابا له على
مناوأة شركة قناة السويس ، وجاء الاحتلال البريطاني ، وكان رئيس
الشركة ، دي لسبس ، الأداة الفعالة في التمكين لهذا الاحتلال .
ومنذ سنة ١٨٨٢ ، تعد شركة قناة السويس جزءاً لا يتجزأ من الاحتلال
الأجنبي ، بل هي استعمار الغرب للشرق في ثيابه المدنية .

وهذه كلها نتائج حتمية ، لقيام شركة بادارة الملاحة في قناة السويس .
وإذا تركنا التاريخ الرهيب جانباً ، ونظرنا إلى المسألة نظرة واقعية ، فانا
نلمس التعارض الشديد بين سيادة الدولة على القناة ، وقيام شركة قناة
السويس بادارة هذه القناة ، فيما يأتي :

أولاً — لا يمكن الفصل بين الدفاع عن القناة ، وإدارتها ، فمصر مهددة
في أمنها من هذه القناة ، أكثر مما يتهدها من أى جزء آخر من أجزاء
الأقليم ، والدول الكبرى الطامعة في الشرق ، تعرف تماماً أن من يضع يده
على القناة ، يستطيع أن يتحكم في مصير الشرق ، في الحرب والسلام على السواء .
فمن العبث أن يفسح المجال لشركة ، فتحتل مركزاً يجمعها في أمر وثيق
الصلة بالأمن الدولي ، وبسيادة مصر بوجه خاص ، والمصيبة أشد وأدهى
لأن هذه الشركة ملتبس نفوذ الدول الاستعمارية الطامعة في الشرق ، ويكفي
أن نعرف أن الحكومة البريطانية تملك ٤٤ في المائة من أسهم الشركة
وتحجبها عن التداول ، وتتدخل في إدارة الشركة بهذه الصفة .

ثانياً — تضع الشركة لوائح الملاحة والحركة في القناة ، وتشرف على
أساطيل حربية وتجارية ، تابعة لدول مختلفة أثناء مرورها في القناة ،
وهذا عمل من أعمال السيادة ، لا يجوز أن تباشره وإن كانت شركة مصرية .
ثالثاً — تقف الشركة على أسرار استراتيجية خطيرة ، ما كان ينبغي بأية

حال أن تصل إليها ، ولكن ما الحياة ، وهي تدير أشد شرايين الوطن حساسية ، وتعرف من أمره الكثير الذي لم تطلع عليه الدولة نفسها .

رابعاً — مظهر الشركة في مضار علاقات مصر الخارجية ، يوحى بأنها دولة إلى جانب الدولة المصرية ، فالشركة تتصل بالدول ويعرف الملاحمة والتجارة العالمية ، في أخص مسائل مصر وتحصل رسوم مرور ، لا تختلف في طبيعتها عن الرسوم الجمركية ، وتمتع باعفاءات وغيرها ، مما يعد من خصائص الدول .

وهذا إهدار لأقدس مبادئ القانون الدولي العام ، الذي لا يقبل أن تضي خصائص الدول على الشركات .

خامساً — تتخذ مواقف إيجابية ، في أخطر الظروف السياسية ، وتقوم بأعمال لا تصدر إلا عن دول ، وهي تعترف بأنها حاربت وجندت موظفيها في صفوف حلفاء الغرب ، في الحربين العالميتين الأولى والثانية ، وتباهى بذلك ، مع ما في هذا من مجازفة لوضعها كشركة .

سادساً — تقوم هذه الشركة حجرة عثرة ، دون رقابة الدولة لحركة المرور في القناة ، رقابة تمنع الجرائم التي تهدد الأمن الداخلي والخارجي ، فالتهريب يقع في القناة ، ولا تستطيع الدولة أن تمنعه ، ولم يكن من السهل على الحكومة المصرية أن تفدش السفن التي تحمل المهربات إلى إسرائيل ، بسبب وجود شركة قناة السويس ، وكذلك لا توجد رقابة جمركية أو صحية كافية ، على هذا الجزء من مصر ، بسبب وجود شركة قناة السويس .

سابعاً — أفادت الشركة ، على طول القناة مدناً ، تحتلها ، وهي في مجموعها ، وبتخطيطها ، وبمظهرها الأجنبي ، تشعر بوجود دولة أجنبية ، تعيش وتباشر سلطتها فوق الأراضي المصرية .

ثامناً — لا تخضع الشركة الخضوع الواجب ، للبوليس المصرى والادارات المصرية ، بل تكاد تكون هذه القوة ، في منطقة القناة ، مسخرة

لحراسة الشركة نفسها ، والشركة تتحدى الأحكام القضائية التي تصدر
ضدها ، من المحاكم المصرية ، وتترأخى في تنفيذها ، وهي أشبه ما تكون
بمارد خارج على القانون ، ولا تحاول السلطات أن تقبض عليه ، وتنزله على
حكم القانون .

تاسعاً — أنشأت الشركة مستشفيات ومدارس ومعابد ، لا يقصد
تيسير الحياة الاجتماعية للذين يعملون فيها ، بل لكي تبشر مختلف
الاختصاصات التي لا يباشرها إلا الدول ، فهي تميز الأجانب على أبناء البلاد ،
وتساهم في حركة التبشير الديني ، مساهمة فعالة ، وتتحدى عواطف البلاد
في مناسبات مختلفة .

عاشراً — تتصل الشركة ، بوساطة ضباط اتصال من قبلها بالقوات
البريطانية المحتلة لمنطقة قناة السويس ، وتقدم إلى أعداء البلاد خدمات مختلفة ،
وتنقل لهم أسراراً بالغة غاية الخطورة ، وهل هناك إهدار لسيادة الدولة
وتحد لهذه البلاد من المعونات التي قدمتها الشركة إلى الانجليز ، أثناء معركة قناة
السويس ، في شتاء سنة ١٩٥١ ، وقت أن كانوا يحصدون أرواح المصريين
وكانت الشركة تيمر لهم إنزال الجنود والعتاد ، وتأبى أن تنفذ الأوامر
الإدارية التي تصدر إليها من الحكومة المصرية ؟

وكذلك تتصل الشركة بالحكومات الأجنبية وتتعاقد معها ضد مصلحة
مصر ، وكم من اتفاقات أبرمتها مع حكومة إنجلترا ، ومن وراء ظهر مصر ؟
والشركة تتمتع بمكانة البرق واللاملكي ، التي لا تخضع لرقابة الدولة ،
وتستعمل الرسائل الشفوية ، وهذا مجال للتجسس على البلاد ، ولارتكاب أعمال
ضارة بأمنها وسلامتها ، ولا سيما أن الشركة تستقدم من الخارج عناصر من
جنسيات مختلفة تستخدمهم في أعمالها ، وتدخلهم البلاد بحجة حاجتها إلى خدماتهم ،
وكم وقعت حوادث وارتكبت جرائم وأوذيت البلاد من جراء هذه القوضى !؟

والنتيجة

أن وجود الشركة في ذاته يعد عدواناً صارخاً ، على سيادة الدولة المصرية ، على أهم جزء من الوطن المصري ، وهو قناة السويس ؛ وتهديداً مستمراً لأمن مصر ، وسلامتها ، وحياتها الاقتصادية والاجتماعية ، تمكيناً للانجليز من مصر ، والمستهمرين أيا كانوا ؛ من أخطر طريق ، يؤدي إلى الشرق ، ولا يمكن علاج هذه الحالة المثيرة ، إلا بالغاء عقد الالتزام ، وتصفية الشركة على الفور ، وليس في القانون قيد يمنع الدولة من ذلك ، كما سنقيم الدليل والبرهان على ذلك في موضع آخر من هذا الكتاب ، فالقناة بحكم ظروفها وموقعها ، وطبيعتها يجب أن تدار مباشرة بمعركة الحكومة ، لأنها مرفق ولا يغير من هذه الصفة أنها تدر إيراداً ، فالدولة تقيم العدل بين السكان ، وتحصل في مقابل ذلك رسوماً قضائية ، ولم يقل أحد إن هذا الإيراد يجعل القضاء من قبيل المرافق التجارية والصناعية .

الفصل الثاني

تأسيس الشركة

تأسست الشركة ، في باريس ، من غير ترخيص بذلك ، من الجهة المختصة ، وهي الحكومة المصرية .

ونحن لانذكر أن فرمان الذي وقعه محمد سعيد في ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ قد تضمن النظام الأساسي للشركة ، وإنما شفع هذا فرمان ، بوثيقة أخرى ، تعتبر جزءاً لا يتجزأ منه ، وهذا نصها :

« نظراً لأن الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس ، يجب أن يصدق عليه ، من صاحب الجلالة الأبراطورية السلطان ، فاني أرسل لكم هذه الصورة الرسمية ، لكي تباشروا إنشاء هذه الشركة المالية ، أما أعمال حفر البرزخ ، فيمكن للشركة أن تباشرها عند ما يصلني التصريح بها من الباب العالي »

وعلى الرغم من أن الوالي لم يقيد دي لسبس في تأسيس الشركة قبل صدور مصادقة السلطان العثماني ، إلا أن المنطق كان يحتم عدم اتخاذ أية خطوة ، قبل هذه المصادقة ، لأنه في حالة رفض السلطان العثماني للالتزام ، يكون تأسيس الشركة عملاً غير منتج ، فما الداعي إلى وجودها إذ كانت أعمال الحفر متوقفة على موافقة السلطان العثماني ، ومما يؤكد هذا النظر أن فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ الذي منح الالتزام كان معلقاً في جملة على مصادقة السلطان العثماني ، بمعنى أن فرمان ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ قد ورد بالنسبة لواقعة لم تتحقق وهي مصادقة السلطان العثماني على مجرد منح الامتياز .

واعل هذا السبب هو الذى حمل دى لسبس على عدم المقامرة وانتظر
ثلاث سنوات ، من ٥ يناير سنة ١٨٥٦ إلى نوفمبر سنة ١٨٥٨ قبل أن يطرح
الأسهم فى الاكتاب .

ولهذا أيضاً ، رفض محمد سعيد الموافقة على تأسيس الشركة حينما أعلنه
دى لسبس بالاكتاب الذى دعا اليه فى نوفمبر سنة ١٨٥٨ ، وقد استشار
محمد سعيد ثلاثة من كبار القانونيين الفرنسيين فى أمر هذه الشركة فأفتوا
بأنها باطلة ، وأنها لاتعد قائمة فى نظر القانون ، وهؤلاء المستشارون هم
« أوديلون بارو » و « ديفور » و « جول فافر » (١)

والحجة التى استند عليها هؤلاء المستشارون فى إبطال قيام الشركة،
هى أن الباب العالى لم يصادق على فرماني ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير
سنة ١٨٥٦ .

ورد فرديناند دى لسبس على ذلك بردود فيها مغالطة ظاهرة ، فقد ذكر
أن الحكومة المصرية ، منحت التزاما بمد سكة حديد من القاهرة إلى السويس
من غير أن تعلق ذلك على مشيئة السلطان العثماني ، وما دامت هذه السكة
الحديدية ، طبقاً إلى الشرق ، شأنها فى ذلك شأن القناة فمن أجل ذلك يبطل
الشرط الذى علق الالتزام الخاص بقناة السويس على مصادقة السلطان
العثماني .

ووجه المغالطة واضح من أن السكة الحديد لم تكن إلا طريقاً برياً
داخلياً ، بغض النظر عن كون المسافر فيها يستطيع الوصول إلى السويس ،
وقد كانت هناك طرق برية تؤدي إلى السويس ، غير السكة الحديد ،
ولكن وجود هذه الطرق شيء ومنح الالتزام شيء آخر ، والالتزام الذى
أعطي إلى الشركة التى مدت السكة الحديد لم يعلق على مصادقة السلطان العثماني ،
والسلطان بدوره لم يعترض عليه .

(١) شارل رو : برزخ وقناة السويس ، الجزء الأول صنفحة ٢٩٤ باريس سنة ١٩٠١

ومن جهة أخرى لم تكن المسألة خاصة بسيادة الدولة العثمانية ، وإنما كانت التفسير الحرفي لنصوص فرمان التزام قناة السويس فقد علق على شرط ، وكان يمكن أن يكون هذا الشرط شيئاً آخر غير موافقة السلطان العثماني ، كانتظار تحقيق واقعة قانونية أخرى ، وكان لابد من احترام الشرط ، فبغير تحقيقه يعد الالتزام غير موجود ، ولم يكن من حق الرجل الذي منح الالتزام أن يبحث في مشروعية الشرط الواقف من عدمها إلى حد التطرق إلى الكلام عن سلطات مانح الالتزام فهذا أمر لا اختصاص للمترجم به ولا رقابة له عليه ، وكل ما يطلب منه أن يحترم شروط الالتزام أيًا كانت التحفظات التي تضمنتها .

وعلى ذلك فالمخالفة التي ارتكبها دي لسبس ، إذ أسس الشركة ، قبل مصادقة السلطان العثماني ، تعد سبباً قانونياً لبطلانها ، وهناك أسباب أخرى ، نستطيع أن نجعل أهمها فيما يأتي :

أولاً — كانت العملية من أولها وليدة غش ، وقد ارتكب ، ضد رجل مسلوب الإرادة ، وهو الوالي محمد سعيد ، وأدلتنا على هذا الغش المقسد للرضا ، وهو أهم أركان العقد ، هي :

(أ) الرسائل الشخصية التي وجهها دي لسبس إلى خيالاته ، ومنهن جبريت ، وحماته مدام دي لامال ، وفي كتاب لهذه السيدة في ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ كتب يصف ماجري بالصحراء ، فقال :

« والآن ، بلغت الساعة العاشرة والدقيقة الثلاثين ، وقد تناول الوالي وجبة الافطار قبل المسير ، وسأتناول وجبتي مع ذو الفقار باشا . . . »

« وحينما أنصرف من حضرة الوالي ، أريد أن أذكر له أن جواده كان في أول أيام رحلتي سابقاً من الطراز الأول ، وعند ما كنت أقوم بتجهيزه ، جعلت أعدو مسرعا وأقفز من فوق الكتبان حتى أصل إلى خيمتي . مستجدين في هذا الاندفاع خفة ، ولكن ذلك من أسباب ظفري بتأييد بطانة الوالي لمشروعي ، وهو تأييد لابد منه ، ولقد أطب الضباط العظام ، الذين شاركوني طعام

الافطار في الثناء على ، ولاحظت أن جرأتي رفعت من شأنى عندهم ،
إلى درجة كبيرة »

أفليس هذا الكلام بمثابة اعتراف من دى لسبس بأنه استغل سذاجة
سعيد ، وحصل على توقيعه تحت تأثير حركات بهلوانية ، قام بها أثناء رحلة
الصحراء ؟!

ويحاول الذين يكتبون لحساب شركة قناة السويس ، أن يغطوا على
هذه الفضيحة ، فيزعمون أن سعيداً كان حصيف الرأى ، وأنه فكر ملياً
قبل أن يوقع على فرمان ، الذى كان قد أعد له مقدماً ، فرديناند
دى لسبس ، ولكنه مع ذلك كاه وقعته ولم يغير منه حرفاً (١) .

ب - ولكن نجد سعيد نفسه يكذب هؤلاء ، ويعترف بالخطأ الذى تورط
فيه ، فى وثيقة رسمية ، هذا نصها :

« لست أتحرق شوقاً لهذه القناة ، ولكن ما الحيلة !؟ لقد أبرمت عقد
مقاولة ، يتوقف نفاذه الفعلى على الارادة السنيه ، اعتقاداً منى بأن الأمر
لا يصل إلى هذه الدرجة من التعقيد ، وأن المشروع سينال الموافقة السامية ،
وقد اعترفت لكم بأنى تعجلت فى إبرام هذه العملية ، ولو أنى قدرت فى البداية
أن المسألة تصل ، فى نهاية الأمر ، إلى هذه الدرجة من المتاعب ، لما سمحت
بها بداهة ، ولا قبلتها بحال .

« وقد زاد الطين بلة ، تأسيس « فرديناند دى لسبس » شركة ، وفتحه
باب الاكتتاب فى الأسهم ، وعمله على الاكثار من المساهمين » (٢) .

ونحن نكتفى ، فى ضرب الأمثال بالاعترافين المتقدمين ، فالأول هو
اعتراف الجانى ، والثاني هو اعتراف المجتئ عليه ، والاعتراف فى القانون ،
سيد الأدلة .

(١) كتاب « روبر كورو » ، وكتاب « شارل رو » ، وكتاب « جورج ادجار
بويه » عن « فرديناند دى لسبس » .

(٢) وثيقة رقم ٦٦١ - ٣٦ متيدة فى السجل رقم ١٩ صادر عابدين .

وقد كان النش والخديعة أمراً متأصلاً في نفس دى لسبس ، الذي بلغ في شهرته العالمية حد الذروة ، وبعد أن نيف على التسعين ، ساقوه إلى محكمة جنائيات السين بباريس ، ودمغه القضاء بحكم يلزم ذكره ، إذ قضى عليه بالسجن خمس سنوات ، عدا الغرامة . والتهم التي ثبتت عليه هي النصب والاحتيال ، والتزوير ، والرشوة ، ومات الرجل وهو في عداد المجرمين .

ومن الطعون القانونية المبطلّة لعقد تأسيس الشركة : أنه خالف عقد الالتزام ، الذي يعدّ سند وجود الشركة ، ذلك أنه في يوم الاثنين ٢٥ من إبريل سنة ١٨٥٩ ، وكان يوم شم النسيم ، ألقى في روع محمد سعيد أنه سيقضى هذا اليوم مع بعض أصدقائه ، بجهة الفرما ، (١) وهناك التف حول المقاول والمهندسون والعمال الذين رافقوه متنكرين ، وحمل المعول بنفسه ودقه في أرض مصر ، فبدأت أعمال الحفر قبل أن تصدر موافقة السلطان العثماني ، وبذلك أراد أن يضع مصر أمام الأمر الواقع . وقوانين المرافق العامة تبطل عقد الالتزام ، إذا ارتكب الملتزم مخالفة خطيرة ، كتلك المخالفة .

ولم يستطع الوالي أن يقاوم فاكثري بالاحتجاج الشديد الذي حمله ناظر خارجيته شريف إلى دى لسبس ، وهذا الأخير كان يحتّمى بسلطة القناصل ، وجاه امبراطور فرنسا وحكومتها ، وبالامتيازات الأجنبية ، وعلى الرغم من أن أوامر سعيد صدرت لرجال الإدارة بمنع الرعايا المصريين من التوجه إلى منطقة الحفر ، كان دى لسبس يجند الأجانب ، ويستقدم من جزر البحر الأبيض المتوسط سفاكي الدماء وقطاع الطرق ، ليحتّمى بهم ، وكان هؤلاء يعتدون على المصريين في ديارهم ، وهم بمنجاة من القانون وقد تحلل جسد سعيد الضخم من فرط الحزن ، ومات وهو في سن الأربعين .

وكذلك وصل دى لسبس إلى ضالته بالاكراه الأدبي ، الذي استعمله ضد محمد سعيد ، إذ كان يهدد وينذر ويتوعد ، وكان سعيد لضعف قواه العقلية ، يصدق ما يلقي به إليه ، ودليلنا بقية ما جاء في الوثيقة الرسمية ، التي تقدمت

(١) للكان الحالي لبور سعيد .

الإشارة إليها ، إذ يقول محمد سعيد ، مخاطباً «قبو كاتوخدا» في ١٩ من جمادى الآخرة ، سنة ١٢٧٧ هـ :

« إني حائر ومضطرب ، ولا أقدر على الإسراع إلى وقف العملية ، خشية ما يهددني من المشكلات ، ورفع قضية تعويض ، وفتح باب آخر يزعج السلطنة السنية . وقد بينت لكم آنفاً اعترافى بأني تعجلت في هذا الأمر ، منذ البداية ، فأنا بشر يخطئ ، ومن العسير علي ، أن أخرج نفسي بمفردي من هذا المأزق » .

وإذا أضفنا هذه الطعون ، إلى ما بيناه في الفصل الأول ، من مجافاة وضع شركة قناة السويس ، مع سيادة الدولة ، لأن القناة مرفق عام ، وهي بطبيعتها من المرافق الإدارية البحتة ، يتضح تماماً أن تأسيس الشركة كان مخالفاً قانونية ، ذات نتائج فظيعة ، وفي وسع الدولة أن تثير هذه المسائل إذا مارأت نفسها مضطرة إلى تصفية شركة قناة السويس وطردها ، فالحق قائم ولا يسقط بمضى الزمن ، لأن الدولة هي الرقيب الوحيد على تصرفات الشركة المتزمنة .

ويهمنا ، قبل مناقشة عقد تأسيس الشركة ، أن نكشف عن الملابسات والظروف التي عاصرت مولدها ، وإنا لنجد شيئاً من ذلك في تصريحات أدلى بها المسيو « دي نور ماندي » وهو أحد الذين وضعوا صيغة نظام الشركة ، وقد نقل « شال رو » الأب ، تلك التصريحات ، في مؤلفه الذي تقدمت الإشارة إليه (١) :

« تقرر أن يكون رأسمال الشركة مائتي مليون من الفرنكات ، وعدد الأسهم أربعمائة ألف سهم ، وقيمة السهم الواحد خمسمائة فرنك ، وقد أمكن التغلب على العقبة الخاصة بإنشاء مركز إداري في باريس إلى جانب مقر الشركة الرئيسي بالاسكندرية ، ولكننا تعثرنا عند المشكلات الآتية :

(١) شارل رو : برزخ قناة السويس الجزء ١ ص ٢٨٢ .

« كيف يشكل مجلس إدارة الشركة ، وهو يمثل مصالح مساهمين من جنسيات مختلفة » ؟

« وما عدد أعضاء هذا المجلس ، وعلى أى أساس يحدد ، وخصوصاً في حالات الوفاة والاستقالة » ؟

« وما هي الضمانات التي يجب أن تتوافر في عضو مجلس الإدارة ، وما مدى سلطان المديرين ، الذين يناط بهم الإشراف على الأعمال ، بشرط ألا يزجوا بالشركة في مآزق حرجة ؟

« وأخيراً ما هي القيود التي ترد على سلطة المجلس ، مع مراعاة الأعباء الجسام الملقاة عليه ، لضمان نجاح المؤسسة ؟ »

« ولما فرغنا من مشكلات مجلس الإدارة انتقلنا إلى موضوع اللجنة الإدارية وسلطانها ، والاجراءات التي ينبغي اتخاذها لمنع إساءة استعمال هذه السلطة »

« ولكن عقدة العقد التي ارتطمنا بها ، هي مسألة الاختصاص القضائي ، لا سيما وأن الشركة ، تمثل مصالح جنسيات متعددة . »

« ولقد قررنا تأسيس الشركة ، بموافقة الحكومة المصرية على عقد التأسيس ، مع مراعاة أن تكون على نسق الشركات المساهمة التي تعتمدها الحكومة الفرنسية »

« ولذلك أخضعنا الشركة لأحكام القانون الفرنسي الخاص بالشركات المساهمة »

« وأخيراً رؤى باجماع الآراء أن تتخذ الشركة لها محلاً مختاراً ، تقاضى فيه فائق على إنشاد مكتب إدارى لها في باريس ، بغض النظر عن كون مراكزها الرئيسي في الاسكندرية ، وفي المكتب الإدارى المشار إليه تسلم الشركة الاعلانات القضائية ، وتعتبر هذه الاعلانات صحيحة »

« وهناك مسألة على جانب من الأهمية ، كان ينبغي أن تحل ، وهي مسألة

المنازعات القضائية المحتملة ، وقد رأينا أن نضع لها قواعد ومبادئ في عقد تأسيس الشركة »

« ورأينا أن تختص بالفصل في المنازعات التي قد تنشأ بين المساهمين ، حول تنفيذ عقد تأسيس الشركة ، هيئات تحكيم يعينها الخصوم ، بشرط ألا يزيد عدد المحكمين عن واحد ، للفصل في مسألة بذاتها متعدد المتخاصمون ، ورأينا أن تستأنف أحكام المحكمين أمام محكمة الاستئناف العليا بباريس . »
« وتصدينا أيضاً لدراسة المنازعات التي تمس مصالح الشركة العامة .

« وظاهر أنه من الخطر أن تثار منازعات متعددة ، تتعلق بموضوع واحد . . . » « وأخيراً ، رأينا مجازة لتشريعنا الفرنسي ، أن يكون للحكومة المصرية حق إيفاد مندوب خاص ، يمثلها لدى مكتب الشركة الإداري »

كيف جمع رأس المال ؟

قال « نورماندى » ، الذى تقدمت الاشارة إليه :

« توجهت ذات يوم ، إلى دار مسيو دى لسبس ، لتتذاكر بعض المسائل ، وكان فى انتظاره بالصالون ، جبهة من الزائرين ، وبيننا أنا جالس معهم ، لمحت « أدولف فولد » ، وقد خرج من مكتب دى لسبس ، وأودلف هذا هو ابن « أشيل فولد ، وكان زميلى فى كلية « سان لوى » ، وقد توجه إلى « دي لسبس » كوكيل عن بيت « فولد » الكائن بشارع « برجير » الخ .

« ولما دعاني « المسيو دى لسبس » سألتى عما إذا كنت أعرف أدولف هذا . . . ؟ وقال دى لسبس : لا أستطيع أن أتفاهم مع هؤلاء الناس . . إن رجال المصارف يريدون أن يتحكوا فى ، ولكنى لن أسمح لهم بذلك ، وسأقوم وحدى بالاتصال مباشرة بالجمهور » .

« وهذا ما حدث بالضبط . . »

وأشار « دي نورماندي » إلى قضية رفعت ضد « دي لسبس » بمحكمة السين ، وكان محاميه فيها المسيو سينار « Senard » ، وترافع ضده « جول فافر » ومن بواعث الأسف أننا لم نجد أثراً لهذه القضية ، بل لم يذكر « دي نورماندي » موضوع النزاع فيها ، واكتفى بأن أشار إليها بمناسبة الكلام عن عملية الاكتتاب في الأسهم ، وكذلك لم يشر إلى حكم القضاء فيها ، ولا بد أنها تضمنت طعناً في تأسيس الشركة ، وفي كيانها ، خصوصاً وأن « جول فافر » كان أحد الذين قالوا بطلان عقد « شركة قناة السويس » .

أخفى « دي نورماندي » متعمداً تفاصيل هذه القضية، وأرجو أن يكون ملفها موجوداً بمحفوظات الشركة التي يحق للحكومة المصرية أن تضع يدها عليها ، واكتفى « دي نورماندي » بقوله ، بمناسبة الإشارة إلى هذه القضية :

« ذات صباح ، زارني « دي لسبس » وهو في حالة هياج شديد ، وقال إنه ألقى في وجه خصمه ، في ساحة المحكمة ، بقذيفة ، إذ صرح بأن الذي دفع هذا الخصم إلى الطعن في تأسيس الشركة ، هو أنه لم يقبض رشوة ، كان قد طلبها وقدرها مليونان وخمسمائة ألف فرنك . . . ! !

من ياترى هو هذا الخصم ؟ ، وما موضوع تلك الرشوة ؟

هل هذا الخصم الذي رفع الدعوى بطلب بطلان عقد تأسيس لشركة هو الأرمني الخائن « نوبار نوباريان » ؟ !

نحن نعرف أن « دي لسبس » خاصم « نوبار » بمحكمة السين ، ولكن ذلك كان في عهد إسماعيل ، في سنة ١٨٦٤ ، ونعرف أيضاً أن نوبار كان متها بالقذف والسب ، فلموضوع يختلف عن موضوع قضية بطلان عقد الشركة ، وإذن فلنستبعد « نوبار » ولنبحث عن الخصم بين آخرين ؛ فهل هم جماعة « سان سيمونيان » ، التي اختلس « دي لسبس » منها المشروع ؟ هذا جائز

ولكن بغض النظر عن شخصية رافعي الدعوى ، فهناك حقيقة ثابتة ، هي أن دعوى بطلان عقد تأسيس « شركة قناة السويس » رفعت أمام محكمة السين ، ولم تكن مصر طرفاً فيها ، واتهم « دي لسبس » أحد رافعي الدعوى بأنه طلب رشوة قدرها مليونان ونصف من الفرنكات ، فإلعملية مريبة وقذرة من أولها إلى آخرها . (١)

اتخذ « دي لسبس » لشركته مكتباً بشارع «فندوم» ، وقام بالإعلان عن الشركة على نطاق واسع ، وأعلن عن الاككتاب في ٥ من نوفمبر سنة ١٨٥٨ ، وأوصد الباب في ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٨ .

وفي ١٦ من ديسمبر سنة ١٨٥٨ ، وجه « دي لسبس » الكتاب التالي ، إلى المكتبتين :

« أسفر الاككتاب لحفر برزخ السويس ، عن نتائج ، يطيب لي أن أبلغها إلى المكتبتين ، البالغ عددهم خمسة وعشرين نسمة .

« ويهمني أن يقفوا من الآن على الخطوات التي ستتخذ ، حتى أنير الطريق للذين يسرون معي نحو الهدف الذي أسعى اليه .

« فاق الاككتاب في فرنسا ، الحد الذي كنت أتوقعه . وقد لقينا تأييداً من الجمهور ، وهو أكثر الرأسماليين ثروة . وارتفع القدر الذي اكتب فيه إلى ٢٢٠ ٠٠٠ ٣٣٣

فالشركة من الآن موجودة ، وستبشر عملها ، وفي أيام قلائل سيتم تأسيسها ، طبقاً للنظام الموضوع لها . وقد عيننا أعضاء مجالس الادارة ، من بين المؤسسين والمساهمين الرئيسيين في المؤسسة ، ومن الذين آمنوا بالمشروع ، وأخلصوا له ولم تقم الشركة علي كواهل أناس

« ١ » بذلنا جهداً في البحث عن ملف دعوى بطلان عقد تأسيس الشركة ، ونرجو أن نطرح به قريباً ، وعندئذ نورد تفاصيل الحادث في الطبعة الثانية .

من الذين لا يعنون إلا بتوظيف رءوس أموالهم ، ولكن الذين ساهموا
فيها هم الذين يهدفون إلى شق القناة في برزخ السويس الخ »

وفي هذا البيان وعد « دي لسبس » المساهمين بفائدة قدرها ٥ في المائة
ابتداء من أول يناير سنة ١٨٥٩ ، وقال إن هذه الفائدة ، قد عمل حسابها ضمن
نفقات الحفر . ووعده بقرب دق أول معول في برزخ السويس ، وأشار
إلى المجد الذي ينتظر فرنسا نتيجة لهذا الحادث التاريخي ، وادعى أنه
في أقل من سنتين سوف تبدأ الملاحة جزئياً ، من البحر الأبيض المتوسط
إلى البحر الأحمر ، وبنفقات لا تزيد على ١٥ مليون فرنك ، وأطبب في بيان
الأرباح الخيالية التي ستعود على المساهمين ! !

المخالفات التي ارتكبتها شركة قناة السويس

في تأسيسها

الشركة المساهمة أداة قانونية معقدة ، ولا تؤسس بمحض الارادة
الحرية ، ولكنها تؤسس وفقاً لنظام قانوني ، فالمرجع هو الذي يعين أوضاع
الشركة ، كما يعين المواعيد ، ويقرر الجزاء الجنائي ، على كل من يخل بسير
هذه الأداة القانونية . والدول تضع للشركات قوانين آمرة ، لا تدع محلاً
لحرية التعاقد وسلطان الارادة ، وكل شركة مساهمة تخضع لقواعد شكلية ،
عينها القانون ، مهما كان العمل الذي تقوم به .

وإذا نحن طبقنا المبادئ العامة في القانون ، على نظام شركة قناة
السويس ، فإن مخالفات صارخة تظهر لنا بجلاء ، ومن أهمها :

أولاً : اسم الشركة ، لكل شركة مساهمة اسم تختاره ، طبقاً للمادتين

٣٢ و ٣٣ من القانون التجاري ، وهذا الاسم يجب أن يعين الغرض
المقصود منها ، فيطلق هذا الغرض على الشركة (مادة ٣٣ تجاري)

ووجه، اعتراضنا على « اسم شركة قناة السويس » هو أنها أضافت إلى كلمة قناة السويس ، لفظ عالمية ، وهذا إسفاف في مغالطة الناس ، ويجب أن يوضع له حد ، وأرى أن يصدر أمر إداري ، يحذر الشركة من استعمال كلمة عالمية ، في لافتتها ومكاتبها ، فلا يوجد غرض مشروع ، من أغراض الشركة ، يجوز وصفها بهذه الصفة ، فليس لها عمل إلا إدارة حركة المرور في قناة السويس . وكون المكتبتين فيها من جنسيات مختلفة ، لا يسوغ لها أن تسمى نفسها عالمية ، فهي شركة مصرية مساهمة ، بنص صريح في الاتفاقات التي أبرمتها مع الحكومة المصرية في سنة ١٨٦٦ ، والتي صدر بها فرمان السلطان العثماني .

وقد نقول من باب التساهل مع الشركة ، إن كلمة عالمية ، لا تعدو أن تكون علامة تجارية لها .

ولكن غرض الشركة الخبيث ، هو أن تلقي في روع الناس أنها دولية ، في حين أن هذا أمر محظور قانوناً ، لأن الشركات أياً كانت ليست من أشخاص القانون الدولي العام ، ولا توجد في العالم كله شركة دولية . فمن الخطأ أن تستعمل تعبيراً يجعل الذين لا يعرفون القانون يقعون في هذا الخاط ، فتضني على نفسها صفة ليست لها .

وقد وقع بعض المترجمين في هذا الخطأ ، وسموا الشركة بشركة قناة السويس الدولية ، وهذه مهزلة لا يمكن السكوت عليها .

وإذا كانت الحكومة قد فاتها أن تتنبه إلى هذا الخطأ ، فسكتت عليه وتبادلت مع الشركة مكاتبات تضمنت كلمة عالمية ، إلا أن ذلك لا يكسب الشركة حقاً ، فالأمر يتعلق بقاعدة أساسية لقانون الشركات ، وتستطيع الحكومة في أي وقت أن تحمل الشركة على تغيير الاسم ، وتصحيح الخطأ ذلك لأن الدولة المصرية تملك إنهاء حياة الشركة ، بلا معقب عليها ، ومن يملك الكل يملك الجزء .

ثانياً : مركز الشركة بالأسكندرية ، لا في باريس ، يعين القانون النظامي مركز الشركة . وهذا المركز هو الذي يعين موطنها الشرعي ، وهو المحل

الذى تجتمع فيه الجمعية العمومية ومجلس الادارة ، ولا يجوز تغيير مركز الشركة إلا بتعديل نظام الشركة .

وقد ورد في عقد التزام الشركة ، الذي تضمنه فرمان ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ نص صريح يقضى بأن مركز الشركة الرئيسي في مدينة الإسكندرية ، التي كانت وقتئذ عاصمة البلاد ، وهذا تؤكد لما نص عليه فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ . وتكرر هذا النص في الاتفاقات التي أبرمت مع الشركة في عصر اسماعيل ، وخصوصاً إتفاق ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦ ، وهو الذى صادق عليه الباب العالى .

ولم يعدل هذا النص فى أى وقت ، والشركة لا تملك التعديل إلا بموافقة سابقة من الحكومة المصرية .

ولكن الشركة ارتكبت مخالفة خطيرة ، إذ نوهت فى نظامها الأساسى ، بأنها الى جانب المركز الرئيسى فى الإسكندرية ستنشئ مكتباً إدارياً فى باريس ، والحكمة فى إنشاء هذا المكاتب ظاهرة من الأقوال التي وردت على لسان أحد موثقي عقد تأسيس الشركة ، وهو المسيو «دى نورماندى» إذ قرر أن الموثقين ابتدعوا هذا النظام ، كى تستطيع الشركة أن تتلقى الأعلانات القضائية فى باريس ، وكانت باريس هى جهة التقاضى استثنائياً ، بعد عرض المنازعات على المحكمين ، وهى فى أول درجة .

ويثبت من هذا التصريح أن اختصاص المكاتب الادارى لا يتجاوز نطاق الأختصاص القضائى ، وحتى هذا الأختصاص لم يعد له ما يبرره ، إذ نص فى البند السادس عشر من إتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ على أن « المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد من أية جنسية كانت ، تختص بالفصل فيها المحاكم المصرية ، تبعاً للاوضاع التى تقررها قوانين البلاد وعاداتها ، وكذا المعاهدات » .

« وتختص المحاكم المصرية ، بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقاً لقوانين البلاد المصرية » .

وعلى ذلك ، فإنه اعتباراً من تاريخ هذا الاتفاق ، لم يعد ثمة ما يدعو لإيجاد مكتب في باريس لتلقي الاعلانات القضائية ، وهو ما يسمونه : « المكتب أو المركز الإداري » .

ولكن الشركة أعمت في إهدار النصوص ومخالفة الاتفاقات ، فلم تفتح المركز الرئيسي في الاسكندرية ، وابتلع المكتب الإداري اختصاص المركز الرئيسي ، واجتمعت مجالس الإدارة والجمعية العمومية ، في باريس ، لا في الاسكندرية .

وهذا سبب للطعن في قرارات مجلس الإدارة والجمعية العمومية بالبطلان ، ومسوغ قانوني لحل الشركة ، واعتبارها ميتة في نظر القانون .

ثالثاً : جنسية الشركة : لا دخل البتة لجنسية المساهمين في تحديد جنسية الشركة ، فلا يستفاد من تعريف جنسية المساهمين إلا الوقوف على مصادر رأسمال الشركة .

والشركة شخص معنوي ، حكمه حكم الشخص الطبيعي ، من حيث ضرورة التمتع بجنسيته ، والمسلم به فقهاً وقضاء أن الشركة تكتسب جنسية البلد الذي أسست فيه وطبقاً لقوانينه ، وبعد صدور القانون رقم ١٣٧ لسنة ١٩٤٧ ، المنظم للشركات المساهمة ، واشتراط هذا القانون أن يكون ٤٠ في المائة على الأقل ، من أعضائه مصريين ، أصبحت لجنسية الشركات أهمية كبرى . وليس ثمة صعوبة في تحديد جنسية شركة قناة السويس ، فهي شركة مصرية بنص الفقرة الأولى من المادة ١٦ من اتفاق ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦ ، وهو :

« بما أن شركة قناة السويس البحرية ، هي شركة مصرية ، فهي خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها » .

ولكن الشركة ، في مجال العمل ، وطوال حياتها ، تنكرت لمصريتها ، وارتكبت من الأعمال ، ما يستوجب عقوبة الاعدام ، بالنسبة للشخص الطبيعي الذي يرتكب بعض تلك الأعمال .

أما عن التنكر فقد جردت منطقة عملها قطعة من أوروبا ، في مظهرها ، وأبنيتها واللغة المستعملة ، والمعابد والمستشفيات ، والمعاملات جميعاً ، والأجانب الذين استفادتهم ، والصبغة الأجنبية الفاقعة التي أضفتها على نشاطها ، وكل مظاهر حياتها اليومية ، وذهبت في هذا التنكر إلى حد الإساءة إلى عواطف ومشاعر البلاد التي تعمل فيها ، وأشار لذلك قرار هيئة التحكيم بمحكمة استئناف القاهرة الصادر في ٥ من مارس سنة ١٩٥٣ .

وأما الخيانات فبها طویل ، وأبرزها تمكين الشركة للانجليز من احتلالها لمصر من ناحية قناة السويس في أغسطس سنة ١٨٨٢ ، وانصافها الدائم لبريطانيا ضد مصلحة مصر ، وتعاونها مع القوات المحتلة في أشد الأوقات حرجاً ، وكل هذا وما إليه لا يمكن وصفه بالنسبة لشخص يحمل الجنسية المصرية إلا أنه خيانة ، سواء أكان هذا الشخص فرداً عادياً أم شخصاً معنوياً .

والعلة في كل هذا ترجع إلى كون الشركة تتصرف في كافة شؤونها وترسم سياستها في العموميات ، وفي التفاصيل مفترضه ، أن القول بأنها مصرية ، لا يعدو أن يكون كلمة مكتوبة في الانفاقات الرسمية ، ولا تريد أن تتقيد بها في مجال الواقع .

رابعاً : التنظيم القانوني والاذن الحكومي : لا تستطيع الدولة أن تترك الحبل على الغارب للذين ينشؤون الشركات المساهمة ، فهي تمثل جانباً خطيراً في حياة البلاد الاقتصادية ، فمن واجب الحكومة أن تدرس الآثار المترتبة على إنشاء الشركات من النواحي القومية والاقتصادية والاجتماعية ، وأن تفرض عليها ما تشاء من ضروب الرقابة إلى الحد الذي يكفل رعاية مصالح الدولة ورعاياها ، وهذه الرقابة واجبة ، ويتحتم أن تكون في نطاق أوسع بالنسبة للشركات التي تحصل على امتيازات أو تدير مرافق عامة .

وفي مقدمة وسائل الرقابة ، الموافقة على القانون النظامي للشركة ، وضرورة تضمينه جميع البيانات التي نص عليها قانون الشركات ، وقد وضع القانون النظامي لشركة قناة السويس منذ قرن من الزمان تقريباً ، وفي وقت لم تكن

مصر قد وضعت تشريعا تجاريا أو قانونا ينظم الشركات المساهمة ، وكذلك وضع هذا النظام الخاص بشركة قناة السويس ، بوحى من عقليّة استعماريّة لمسنّا نتائجها في حياة مصر السياسيّة والاقتصاديّة والعمرانيّة ، طوال مائة عام . ولا يوجد قيد واحد يمنع الحكومة المصريّة من إدخال ما تشاء من التعديلات على القانون النظامي لشركة قناة السويس ، حتى يلائم ظروف البلاد وروح العصر الذي نعيش فيه ، وحتى لا تقف هذه الشركة عقبة ضد أمانى مصر القوميّة ونموها السياسي والاقتصادي ، ولا تملك الشركة إلا أن تنزل على إرادة الدولة المصريّة ، وإلا فالجزء معروف ، وهو إلغاء عقد الالتزام ، وتجويد الشركة من سند وجوئها الشرعي ، فتصبح شركة واقعيّة ، وتكون تصفيّتها أمرا لا مندوحة عنه . ولا معقب على الحكومة إذا أرادت أن تستعمل هذا الحق .

وإذا كانت شركة قناة السويس ، في الماضي ، قد استعانت ببعض ضعاف النفوس ، فنظرت باتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، لتستثنى من قانون الشركات لسنة ١٩٤٧ ، وحصلت على مزايا لا يستهان بها ، فإن هذا الاتفاق كما سنبت في فصل آخر ، مخالف للنظام العام ، ولقوانين المرافق العامّة ، وللقانون التجاري في أى بلد متحضر ، وللعرف التجاري ولقواعد العدالة ، ومبادئ الأخلاق ، ولا تريب على الحكومة إذا هي ألغته بجرة قلم ، فمن غير المتصور أن تترك شركة تعيش فوق أرض مصر ، كدولة في داخل الدولة ، على الرغم من أن الفترة المتبقية من حياتها لا تزيد على خمسة عشر عاما .

يجب أن يوضع قانون نظامي جديد لشركة قناة السويس ، لمرحلة الانتقال التي تنتهي في ١٦ من نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وأن يصدر هذا القانون النظامي بمرسوم جمهوري ، كما هو الحال بالنسبة لأية مؤسسة تجارية أو صناعية .

خامسا — إشهار عقد الشركة ونظامها ومزاياها ... الخ : يفرض القانون ، على مديري الشركة ، نشر عقد الشركة ، وقانونها النظامي ، في الوقائع الرسميّة ، بصفحة ملحقة ، ونشره كذلك في إحدى الصحف المقررة

للإعلانات القضائية (المادة ٥ من قرار مجلس الوزراء سنة ١٨٩٩) ، كما يجب أن يعلق المرسوم ، والعقد الابتدائي ، وقانون الشركة النظامي في اللوحة المعدة لذلك ، في المحكمة الابتدائية مدة ثلاثة أشهر (مادة ٥٧ من القانون التجاري القديم) .

ويجب أن تقيّد الشركة في السجل التجاري طبقاً للأحكام المقررة في قانون السجل التجاري (بند ٦٥) ، ويستوجب القانون بيانات خاصة يجب أن تقيّد .

والأشهار واجب على الشركة منذ تأسيسها حتى تاريخ انقضاءها ، فتودع الوثائق الخاصة بتأسيس الشركة في مكتب السجل التجاري ، كما تودع في هذا المكتب الوثائق الرسمية الدالة على ما تملكه الشركة من الأموال والحصص العينية ، والوثائق المتعلقة بمجلس الإدارة الأول ، وتقارير المؤسسين ، وأعضاء مجلس الإدارة ، ومراقبي التأسيس ... الخ .

وتقيّد في السجل البيانات المذكورة في المادة ١٤٩ وينشر المرسوم المرخص بتأسيس الشركة في صحيفة السجل التجاري ، وتودع الوثائق المتعلقة باستبدال أعضاء مجلس الإدارة ، وتعديل سلطتهم في مكتب السجل ، ويشهر في صحيفته ، وتودع توقيعات الأشخاص المأذونين في تمثيل الشركة (مادة ٢٩٢) ، وكذلك تشهر الدعوة لاجتماع الجمعية العمومية ، في الصحف المصرية المعتمدة ، مع بيان تاريخ الاجتماع ومحلّه ، وإلا كان انعقاد الجمعية باطلاً (مادة ٢٤٧ و ٢٥٥) ، ويجب أن تشمل الدعوة المشهورة ، جدول أعمال الجمعية العمومية ، وأن يتم النشر قبل موعد الاجتماع بخمسة عشر يوماً على الأقل (مادة ٢٤٧) ، ويجب أن يودع محضر جلسة الجمعية العمومية ، وكذا كشف حضور الجمعية العمومية ، بالسجل التجاري (المواد ٢٤٨ و ٢٤٩) ... الخ .

ويهمنا أن نسأل الهيئة الإدارية المشرفة على شركة قناة السويس ، عما إذا كانت متنبّهة لكل هذه الاجراءات ، وأن شركة قناة السويس خاضعة ،

لجميع الاجراءات التي عينها قانون الشركات والقانون التجاري وقانون السجل التجاري؟! وأغلب الظن ، أن الشركة ، كما هو عهدنا بها ، تضرب بكل هذا عرض الحائط ، والمسألة تقتضى تحقيقاً في كل نقطة لانزال شركة قناة السويس ، على حكم القانون .

الجزاء على هذه المخالفات

علق التشريع المصري تأسيس الشركة المساهمة على صدور مرسوم مرخص بها ، ويقتضى صدوره فحص كل الوثائق المتعلقة بتأسيس الشركة ، والتحقق من صحة الاجراءات قبل صدور المرسوم . وعدم صدور المرسوم ، أو عدم مراعاة الاجراءات التي استوجبه القانون يبطل الشركة ، وأما الاشهار فالتقصير فيه لا يستتبع البطلان ، بل يلزم مدير الشركة بدونها وبالتعويضات ، وإذا أخذت الشركة بعد تأسيسها بطريقة قانونية ، بالقرارد التأسيسية ، فلا تملك المحاكم الحكم ببطلانها ، وإنما تملك أن تقضى بتعويض الضرر المترتب عن المخالفة ، ذلك لأن مبدأ فصل السلطات ، يمنع المحاكم من تعطيل المرسوم المرخص بانشاء الشركة .

والكن لا تثير على الحكومة إذا هي سحبت الترخيص بتأسيس الشركة ، فتصير شركة راعية لامعدى من تصنيفها وقسمة أمورها ، وكذلك تستطيع الحكومة أن تلجأ إلى هذه التصفية في حالة مخالفة الشركة لقرارات مجلس الوزراء ، أو الأوامر الادارية التي تصدر اليها .

ونرى بالنسبة لحالة شركة قناة السويس أن تخصى الحكومة المخالفات جميعها ، وتحقق معها ، وتراجع كل أوراقها وتحدد لها فترة قصيرة لاستيفاء الاجراءات التي يقتضيها التشريع المصري ، مع عدم التقصير في أية مسألة

ويكون البدء بتكليفها بأن تبادر بنقل مركزها الرئيسي إلى الاسكندرية
أو القاهرة ووضع جميع أوراقها تحت تصرف الدولة وتصحيح جميع أخطاء
الماضي، وإذا لم تفعل الشركة فعلي الحكومة أن تبادر بالأجهزة عليها
بالطريقة التي عينها القانون وهي التصفية قبل انتهاء المدة الباقية من
أجل الالتزام.

ونرجو أن يلاحظ أن شركة قناة السويس لا تبيع سلعة، وإنما تمارس
وظيفة خطيرة من وظائف الدولة، بل أشدها خطراً، فالأمر وثيق الصلة
بسيادة مصر على إقليمها، كما أن له نتائجه بالنسبة لاحترام الجماعة الدولية
لمصر كمضو فيها يتمتع بقدر من السيادة مساو لسيادة أي عضو آخر من
أعضاء هذه الجماعة.

وتستوجب مرحلة التصفية المتبقية من الآن حتى ١٦ من نوفمبر
سنة ١٩٦٨ - وأعني مرحلة التصفية الطيفية، إذا لم تكن هناك
مخالفات كالتى أشرنا إليها - أن تكون الأوضاع سائمة ومتفقة مع أصول
التشريع المصرى، ومبادئه، وإلا قامت بين الشركة والحكومة في المستقبل
منازعات، لا يعلم مداها إلا الله.

الفصل الثالث

إدارة الشركة

اعترفت الشركة بأقلام دعايتها ، بأنها خارجة على القانون ؛ وأنها لا تريد أن تخضع لقوانين الشركات المعروفة في سائر أنحاء العالم ، وهذا الاعتراف مستفاد من قولهم : إن للشركة مركزاً خاصاً يميزها عن غيرها من الشركات ، وآخر المطبوعات التي تردد هذه النعمة ، كتاب باللغة الفرنسية وضعته الشركة تحت إشراف « كريستيان فنك برنتانوا » ، وهو مطبوع في باريس في سنة ١٩٤٧ ، ونقرأ العبارة الآتية في الصفحة ٩٧ من الكتاب المشار إليه : « وضعت الشركة كادراً خاصاً بها ، يلائم الأغراض غير العادية ، التي قامت من أجلها » .

وقد بدأت حياة هذه الشركة ، بانخروج على القانون ، خروجاً يمس كيائها في الصميم ، فالشركة التي ردت على الطاعنين في تأسيسها بقولها ، إنها تستمد وجودها من إرادة وسلطان والى مصر ، تلك الإرادة التي تتم عنها فرمانات ، وعلى الأخص فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ ، هذه الشركة نفسها خانت مصر ، إذ لجأت إلى دولة أجنبية ، واستصدرت مرسوماً بتأسيسها ، وكان مرسوماً امبراطورياً صدر من نابليون الثالث ، بتاريخ ٧ - ١٨ من مايو سنة ١٨٥٩ ، واستند هذا المرسوم على قانون صدر في فرنسا في ٣٠ من مايو سنة ١٨٥٧ ، ونص فيه على ما يأتي :

« يرخص للشركات المساهمة التي تخضع في مصر أو تركيا ، لحكومتى هذين البلدين ، بمباشرة حقوقها ، وبالتقاضي في فرنسا طبقاً لقوانين الأمبراطورية » . وزعمت الشركة أنها بهذه النصوص ، أصبح لها وجود قانوني في فرنسا ، وإن صح هذا في نظر التشريع الفرنسي ، فإنه غير صحيح في نظر التشريع المصري .

والشركة مصرية مساهمة ، كما أوضحنا في الفصل السابق ، وطبقاً للفقرة الأولى من المادة ١٦ من اتفاق ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦ ، وهذا يتعارض مع احتواء الشركة بمرسوم نابليون الثالث ، وسنجد هذا التخبط واضحاً في تكوين الشركة من الناحية الإدارية ، كما نراه واضحاً في سائر تصرفاتها ، ولسنا متجنين إذا قلنا إنها كشركة تعد مسخاً ، ليس له ضرب !!

في القانون التجاري قواعد معروفة ، لتركيب الشركة المساهمة ، وهذه القواعد عامة ، ومتصلة بالانظام العام ، إذ الشركة نظام قانوني ، أو أداة من أدوات القانون ، ويتركب جسم الشركة من أعضاء هي :

مجلس الإدارة ، وهيئة المراقبة والجمعية العمومية . ويقوم كل عضو بوظيفة عينها القانون فمجلس الإدارة ، يصرف شؤون الشركة ، وهيئة المراقبة تراقب أعمالها ، والجمعية العمومية تتداول في شؤون الشركة .

وإذن فما حظ هذا التنظيم في حياة شركة قناة السويس ؟ !

إن تلك العناصر المتقدم ذكرها تباشر نشاطها في مركز الشركة الرئيسي ، ولكن الأمر غير ذلك بالنسبة لشركة قناة السويس ، فمركزها الرئيسي بنص القانون النظامي لها وعقد تأسيسها يجب أن يكون في مدينة الإسكندرية وليس للشركة قط مكاتب في الاسكندرية ، ولا مجلس إدارة ولا هيئة مراقبين ولا جمعية عمومية ، ولا أقل من ذلك ، ولا أكثر ، ولا وجود لهذه العناصر في القاهرة ، وإنما توجد وتجتمع وتباشر اختصاصها في بلد أجنبي لا شأن له بقناة السويس ، ولا بالشركات المصرية المساهمة ، في باريس عاصمة فرنسا .

حكومة إنجلترا

مدير شركة قناة السويس

بمعرفة اللجنة الاستشارية البريطانية

إن اليد العليا التي تدير شركة قناة السويس ، ليست مجلس إدارة الشركة ولا هيئة المراقبة ، ولا الجمعية العمومية ، وإنما الحكومة البريطانية نفسها هي التي تدير شركة قناة السويس كفرع من جهازها الاستعماري ، وتسيطر على هذه الشركة سيطرة تامة ابتداء من سنة ١٨٨٣ ، حتى الآن .

ولست أقول هذا من عندي ، ولكن الوثائق الرسمية ، هي التي تثبت هذا الاتهام الأخير وتكشف عن هذه الخيانة العظمى .

ولنقدم إلى القارئ نصوص هذه الوثائق :

١ — كتاب من مستر وستراي « J. B. Westray » رئيس اتحاد أصحاب السفن التجارية لطريق الشرق ، وقد وجهه إلى اللورد جرانفيل ، وزير خارجية إنجلترا :

« ... طلبت الحكومة من الاتحاد الذي أمثله أن يدخل في مفاوضات مباشرة مع الشركة ، لتعرف بهذه الطريقة مدى التسهيلات التي تستطيع أن تقدمها الشركة ، للسفن البريطانية وللتجارة البريطانية . وإنكم لتعلمون أن المسيو دي لسبس ، قد زار لندن أخيراً ليوضح مختلف وجهات النظر ، التي أبدتها شركات الملاحة والهيئات التجارية ، عن حاضر القناة ومستقبلها ، (وقد رافقه في هذه الزيارة ولده شارل) ، وبعد أن تبادلنا الرأي في مختلف المسائل ، يشرفني أن أبلغكم أننا اتفقنا اليوم ، مع شارل دي لسبس ، على بعض الشروط الخاصة بإدارة القناة في المستقبل ، وأبعث إليكم مرافقاً لهذا بتفصيل ما اتفقنا عليه . وستلاحظون أنتم وحكومة جلالة الملكة ، أن من الشروط التي اتفقنا عليها ، تخفيض الرسوم التي تجبها الشركة ، وذلك لصالح الملاحة

والتجارة ، وكذلك اتفقنا على أن يرتفع فوراً عدد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة الشركة ، كما اتفقنا على ترتيبات ذات أهمية كبيرة ، ومنها إنشاء مكتب للشركة بلندن ، وفي هذا المكتب يشتغل أعضاء مجلس إدارة الشركة الانجليز كلجنة استشاريه للشركة »

هذه الوثيقة مؤرخة في ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٨٣ ، وموجودة بمحفوظات وزارة الخارجية البريطانية برقم ٣٨٥٠ ، باب مصر رقم ٣ ، سنة ١٨٨١ .

وقد ختمها كاتبها بهذه العبارة ، وهي ذات مغزى بعيد :

« وأنا إذ أرفع إليكم هذه الوثيقة ، أرجو أن يتضح لحكومة جلالة الملكة أننا عقدنا صفقة رابحة » .

٢ — محضر اجتماع عقد في ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٨٣ بإدارة شركة الملاحة البريطانية المسماة « بيننسولر أورينتال استيم نايفيجيشن كومباني » وحضر هذا الاجتماع أعضاء اتحاد ملاك البواخر كما حضره شارل إيمي دي لسبس بوصفه نائب رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس .

ودارت المناقشات بشأن الادارة المستقبلية لقناة السويس ، واتفق على أن تكون المسائل الآتية أساساً للادارة المستقبلية :

(١) تفادياً لتأخير الحركة الملاحية بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر وبالعكس ، ولتوسيع الملاحة والتجارة في هذا الطريق ، تتعهد الشركة إما بتوسيع القناة الحالية ، وإما بإنشاء قناة جديدة ، وللوصول إلى حل عملي بهذا الشأن ، تتألف لجنة من المهندسين وأصحاب البواخر لدراسة الموضوع ، ويشترط أن تكون أغلبية أعضاء اللجنة من المهندسين وأصحاب البواخر الانجليز .

(ب) عدا أعضاء مجلس إدارة شركة قناة السويس الذين عينتهم الحكومة الانجليزية وعددهم ثلاثة : يعين سبعة أعضاء انجليز آخرون ، فيكون عدد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس عشرة ، والسبعة المستجدون يقع الاختيار عليهم من بين التجار وأصحاب البواخر ،

ويجب أن يتم هذا التعيين فوراً . ولكي يتيسر للأعضاء الجدد التصويت في المجلس مع الأعضاء القدامى ، يعدل نظام الشركة الأساسي ، بناء على اقتراح يتقدم به مجلس الإدارة الحالي ، بحيث يصير عدد أعضاء مجلس الإدارة اثنين وثلاثين عضواً ، وفي الوقت نفسه ، وربما تم إجراءات هذا التعديل ، يدعو مجلس الإدارة الأعضاء الانجليز السبعة المستجدين إلى حضور اجتماعاته بمجرد اختيارهم .

(ج) تشكل لجنة اسمها « اللجنة الاستشارية » ، للشركة في لندن ، وتكون مؤلفة من أعضاء مجلس إدارة الشركة الانجليزي . وتفتح الشركة مكتباً لها في لندن ، ويعمل الترتيب اللازم لتحصيل رسوم مرور البواخر في لندن .
(د) يراعى في المستقبل ، اختيار موظفي قسم الترانسيت بالشركة ، بقدر الامكان من الناطقين باللغة الانجليزية .

(هـ) من المتفق عليه أن الرسم الاضافي وقدره خمسون سنتياً سوف ينتهي ، ويصبح لاغياً اعتباراً من أول يناير سنة ١٨٨٤ .

(و) جميع المصروفات المترتبة على الحوادث التي تقع في القناة للسفن ، تتحملها الشركة ، ويستثنى من ذلك الحوادث المترتبة على اصطدام البواخر بعضها ببعض أثناء مرورها بالقناة . . . الخ .

(ز) اعتباراً من أول يوليو سنة ١٨٨٤ يلغى الرسم الذي تحصله الشركة عن إرشاد السفن .

(ح) اعتباراً من أول يناير سنة ١٨٨٥ ، تخفض الشركة رسم المرور بمقدار خمسين سنتياً فيصبح هذا الرسم تسعة فرنكات ونصف الفرنك ذهباً عن الطن بدلاً من عشرة فرنكات ، وذلك فيما إذا وصلت حصص المساهمين في سنة ١٨٨٣ إلى ١٨٪ ، ثم يجرى تخفيض إضافي من أول يناير سنة ١٨٨٥ يوازي نصف ما يزيد عن الـ ١٨٪ . وبعد ذلك تقاسم الشركة أصحاب السفن في الأرباح ، بطريقة تخفيض رسم المرور على أساس الحولة التي تمر في السنة التي تجرى فيها القسمة .

فمثلاً إذا تبين أن أرباح سنة ١٨٨٤ وصلت إلى عشرين في المائة ، فإن أصحاب السفن يحق لهم تخفيض رسم المرور بمقدار واحد في المائة من صافي أرباح الشركة (حوالى ٢٨٠.٠٠٠ فرنك) للسنة التي تبدأ من أول يناير سنة ١٨٨٦ وهذا علاوة على التخفيض السابق .

وإذا تبين بعدئذ أن ربح سنة ١٨٨٥ وصل إلى ٢١ في المائة ، فإن نصف الفرق بين عشرين وواحد وعشرين في المائة هو نصف في المائة ، ويبلغ حوالى مليون وأربعمائة ألف فرنك ، ويخصم من رسوم المرور من أول يناير سنة ١٨٨٧ ، وذلك علاوة على التخفيض في السنة السابقة .

وتستمر هذه المناصفة حتى نسبة خمسة وعشرين في المائة ، فإذا ارتفع ربح الشركة عن هذه النسبة استمر التخفيض إلى أن يصل المبلغ المحقق إلى خمسة فرنكات عن الطن .

(ط) يجب أن يكون مفهوماً أن الربح الذي يتخذ قاعدة للتخفيض يتضمن ال ٥ في المائة التي تعطى للمساهمين على أية حال .

(ي) تعتبر الشركة التخفيض الذي اتفق عليه كذلك خاصاً بالسفن التي تحمل الزلط .

(ك) فيما يتعلق بالاحتياطي الذي يخصم في الميزانية السنوية ، يقرر مجلس إدارة الشركة أنه حينما يصل هذا الاحتياطي إلى خمسة ملايين من الفرنكات ، فإن الخصم للاحتياطي ، والذي يجري الآن بنسبة خمسة في المائة يجب ألا يتجاوز ثلاثة في المائة بأية حال .

(ل) من المسلم به أن هذا الحساب قد عمل على أساس رأس مال الشركة البالغ قدره ٢٠٠ مليون فرنك ، فإذا حدث وارتفع رأس المال لسبب ما ، فيجب أن يعمل تعديل في الخفض تفادياً لتأثر النسب المذكورة في البند السابق بزيادة رأس المال .

وقد وقع على هذا المحضر الرسمي كل من :

المستر جيمس لاينج ، وكان رئيساً للجلسة ، والمستر توماس ساذر لاند

رئيس مجلس إدارة شركة بيدنسولار آند أورينتال ستيم نايفيجيشن كومباني.
والمستر وليم ماكينون رئيس مجلس إدارة شركة الهند البريطانية للملاحة
البحارية .

والمستر أندرسون عن شركة أورينت ستيم نايفيجيشن كومباني ليمتد .
والمستر وستراى السكرتير الفخري لاتحاد ملاك البواخر التي تتاجر مع
الشرق وممثل عدة شركات ملاحية بريطانية .
والمستر جون جلوتر ، والمستر دونكن ، والمستر شارل دى لسبس .

المعاني المستفادة من الوثيقة المتقدمة

إن هذه الوثيقة الخطيرة ، تقطع بأن ترتيباً قد عمل في لندن إثر احتلال
الانجليز لمصر ، لوضع شركة قناة السويس تحت وصاية الحكومة البريطانية
بحيث تعتبر هذه الشركة بريطانية لحماً ودماً ، كما يدل على ذلك المحضر الذي
أوردنا نقطه فيما تقدم ، وهو موجود بملفات شركة قناة السويس بباريس ،
كما أنه موجود بملفات وزارة الخارجية البريطانية .
ومما تقدم ، نستخلص المعاني الآتية :

أولاً — كان هذا الاجراء خطوة تالية لاحتلال الانجليز في مصر
في سنة ١٨٨٢ ، فنذ تاريخ هذا الاحتلال في أغسطس من السنة المذكورة ،
إلى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٨٣ لم تمض إلا سنة وبضعة أشهر ، وكانت قد اتخذت
قبلها خطوات عملية لوضع شركة قناة السويس كلها في كنف الحكومة
البريطانية .

ثانياً — استخف المجتمعون ، من الجانب البريطاني ومن جانب الشركة ،
بأحكام القانون الخاصة بتعديل النظام الأساسي للشركة ، ف تجاهلوا الدولة
صاحبة الحق في السيادة على القناة والرقابة على الشركة ، والتي تملك وحدها
أن تعدل نظام الشركة الأساسي أو ترفض تعديله .

وهذه الدولة هي مصر التي لم تفقد حقوقها القانونية في هذا الشأن بسبب الاحتلال ، لأن الاحتلال كان حالة عارضة وقوة القاهرة ، لم تسقط رقابة الدولة المصرية على شركة مصرية مساهمة اسمها « شركة قناة السويس » .
ثالثاً — تناول التعديل الذي فرض القنوة إيراد القناة بحيث جعل أصحاب السفن البريطانية شركاء في إيراد الشركة ، دون أن يخولوا هذا الحق في عقد الالتزام .

ولهذا السبب ، فإن ما أخذوه بغير وجه حق ، وبطريقة غير مباشرة بتخفيض تدريجي في رسوم المرور يعد سرقة تسأل عنها « شركة قناة السويس » ومن دفع خطأ فعليه أن يدفع مرتين .

وكذلك تضمن التعديل المقترح مسألة خطيرة هي تحصيل رسوم المرور في قناة السويس في لندن عاصمة بلاد الانجليز .

رابعاً — أن الحكومة البريطانية بواسطة اتحاد أصحاب البواخر وشركات الملاحة البريطانية هي التي فرضت على الشركة أن تنشئ لها مكتباً بلندن ليقيم هذا المكتب بالادارة العليا لقناة السويس والحكومة البريطانية هي التي قررت إنشاء اللجنة الاستشارية لشركة قناة السويس بلندن من أعضاء انجليز، وهذه اللجنة هي التي تدير شركة قناة السويس ، ولها اليد العليا على مكتب الشركة في باريس .

وبوجه عام لسنا مبالغين إذا قلنا إنهم جعلوا القناة قطعة من بريطانيا ، وجعلوا « شركة قناة السويس » جهازاً بريطانياً تابعاً لوزارة المستعمرات البريطانية ، أو لوزارة الخارجية البريطانية .

وفي هذا ما يكشف عن حقيقة نوابا تلك الشركة الاستعمارية التي نطالب بخروجها من بلادنا .

وأقل ما يقال إنها ، وقد قبلت ذلك الوضع الشائن ، تعد متآمرة مع دولة أجنبية معادية لمصر ، والشركة شخص معنوي ، له جنسية مصرية ، وعقاب التآمر مع العدو هو الاعدام بالنسبة للشخص الطبيعي ، والتصفية مع المسئولية المدنية بالنسبة للشخص المعنوي .

وقد يقرول البعض ، إن الوثيقة التي أوردنا بنودها المتقدمة ، هي اتفاق بين ممثلي غرف الملاحة ، وشركات البواخر البريطانية ، وبين شركة قناة السويس ، فما شأن حكومة إنجلترا بكل هذا ؟ .

وهذا القول مردود عليه بأن حكومة إنجلترا هي التي أنابت من حضروا ذلك الاجتماع من الجانب البريطاني ، فكانوا يتكلمون باسمها ويعملون لحسابها ، بدليل الوثيقة رقم « ١ » التي أوردناها فيما سلف ، قبل هذا المحضر . وهناك دليل أقوى ، وهو الوثيقة التالية ، وهي الكتاب الموجود من وزير خارجية إنجلترا ، « لورد جرانفيل » إلى الأعضاء الانجليز في شركة قناة السويس بتاريخ ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ .

٣ — كتاب من وزير خارجية إنجلترا « لورد جرانفيل » إلى الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، في ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ .
حضرات :

« درست حكومة جلالة الملكة الشروط المقترحة لإدارة قناة السويس المستقبلة ، وهي الشروط التي تم الاتفاق عليها بين اتحاد أصحاب السفن التجارية التي تتجر مع الشرق وبين الميسو دي لسبس .

وهذه الشروط تقع في اثنتي عشرة مادة ، وسيترتب على تنفيذها حصول بريطانيا على مزايا كبيرة جداً من حيث الملاحة والتجارة أيضاً .

على أنه ، فيما يتعلق بالمادة الأولى من الاتفاق المشار إليه ، والخاص بتشكيل لجنة تقوم بإسداء النصيح للشركة ، لاجراء التحسينات اللازمة لتهديب حركة المرور ، فإن حكومة جلالة الملكة ، ترى أن يضاف الى أعضاء اللجنة رجال من ذوى الخبرة في الحركة الملاحية في القناة وهؤلاء الرجال ترشحهم الحكومة البريطانية .

وترى حكومة جلالة الملكة كذلك ، أن أعضاء مجلس الادارة الرسميين الذين تعينهم في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، يجب أن يكونوا في الوقت نفسه أعضاء في اللجنة الاستشارية المنوه عنها في المادة الثالثة .

ولما كانت حكومة جلالة الملكة تملك قدراً كبيراً من الأسهم في شركة قناة السويس ، وهي بهذه الصفة صاحبة مصلحة في إدارة القناة ، فإنها تعتبر الاتفاق المشار إليه حلاً مرضياً ، لانتهاء الخلافات التي نشبت بين الشركة وعملائها ، ومفهوم من الاتفاق أن النقطة التي السالفتي الذكر لن تكون موضع خلاف ، بل وضعتا حداً فاصلاً للمشكلات التي نشبت ، وسيضمن الاتفاق حسن الإدارة ومصلحة التجارة العالمية .

وقد صرحنا لكم بارسال صورة من هذه البرقية إلى المسيو دي لسبس

جرانفيل

(وزير خارجية بريطانيا)

ومن الوثائق المتقدمة ، نتضح الحقائق الآتية التي لا يرقى إليها الشك :
أولاً : أن الحكومة البريطانية هي التي تدير شركة قناة السويس بنفسها ، وبوساطة لجنة عينتها وسمتها اللجنة الاستشارية ، وهذه اللجنة هي صاحبة اليد العليا في نظام شركة قناة السويس ، وإكبتها لا تظهر على المسرح ، بل تصدر تعليماتها إلى باريس في الظلام .

ثانياً : أن مكتب الشركة بلندن قد فتح بأمر من حكومة بريطانيا .

ثالثاً : وتبعاً لذلك تعتبر شركة قناة السويس بمثابة الشق المندني في احتلال إنجلترا لمصر .

ولما كان هذا الاتفاق قد أبرم من غير علم البلد صاحب المصلحة وصاحب القناة ، وصاحب الرقابة العليا على الشركة ، فإن وجود اللجنة المشار إليها باطل بطلاناً مطلقاً ، بل إن وجود شركة قناة السويس بنفسها ، وإدارتها ، على تلك الحالة ، عمل باطل ومخالف للقانون ، وإن التصفية هي الحل الوحيد لهذا الاشكال .

وفيا على أسماء أعضاء اللجنة الاستشارية البريطانية ، وكلهم من رجال السياسة ، المعروفين بتطرف نزعتهم الاستعمارية :—

السير هارسون هيوجز (للمراسة) السير ألان . ج. إندرسون ، واللورد هانكي ، والماجور ا. هارولد بيبي ، والسير وايم كوري ، والسير هوبرت هيث إيفز ، واللورد روثريك ، والسير فرانسيس وبلي ، والمستريميكليريد والسير الكسندر كادوجان .

تلك هي العصا التي تدير شركة قناة السويس وتسيطر على موارد القناة الوفيرة التي لا تنضب وتميمن عليها هيمنة تامة.

رئيس مجلس الإدارة

لسنا مبالغين ولا متجنين إذا قلنا إن شركة قناة السويس ليس لها رئيس يعترف به القانون ، ذلك لأنه حسب النظام الأساسي للشركة لا يجوز تعيين رئيس مجلس الإدارة إلا بمعرفة الحكومة المصرية ، وهذا لم يحدث مرة واحدة. والدليل على ذلك هو النص الصريح الوارد في فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، فالبند الثاني من فرمان المشار إليه ، يقول بالحرف الواحد : « يعين مدير الشركة دائماً بمعرفة الحكومة المصرية ، ويصير اختياره بقدر المستطاع من بين المساهمين الذين لهم أكبر نصيب في المنشأة » . وتدعي شركة قناة السويس أن هذا النص قد عدله فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وهذه مغالطة لا تخفى على أحد ، فلم يرد في فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ أي تعديل في موضوع الرئاسة ، أكثر من أن نجد سعيد ، قد صرح لدي لسبس بأن يكون رئيساً لمجلس إدارة الشركة لمدة عشر سنوات ، أي عينه لهذه المدة ، وهذا البند إنما هو تأكيد لسلطة الحكومة المصرية في تعيين رئيس الشركة ، فإذا كان دي لسبس نفسه قد عين بقرار من والي مصر ، وذلك في عهد القوضى ، فكيف يمكن في القرن العشرين ، أن تغفل سلطة الحكومة المصرية ، وتقوم الجمعية العمومية غير الشرعية ، أي الجمعية التي تنعقد في مكان غير شرعي ، باغتصاب سلطة الحكومة المصرية ، وتعيين الرئيس ؟!

أُتِمَّتْ بِقِيَامِ فَرْمَانِ ٥ بِنَايِرِ سَنَةِ ١٨٥٦ وَالاتِّفَاقَاتِ التَّالِيَةِ فَاعْدَةَ تَعْيِينِ الرَّئِيسِ كَمَا هِيَ ، فَلَا يَعْينُ إِلَّا بِمَرْسُومِ مِصْرِي ، وَحَيْثُ إِنْ مَرَّكَزُ الرَّئِيسَةِ فِي شَرِكَةِ قَنَاةِ السُّورِيسِ يَعْزُزُ مِنَ النَّاحِيَةِ الْقَانُونِيَّةِ شَاغِرًا فَمِنْ حَتَّى الْحُكُومَةِ الْمِصْرِيَّةِ أَنْ تَبَادُرَ إِلَى تَعْيِينِ رَئِيسٍ لِهَذِهِ الشَّرِكَةِ ، وَيَتَّخِذُ هَذَا الرَّئِيسُ الشَّرْعِيَّ مَكْتَبًا لَهُ بِالْأَسْكَندَرِيَّةِ ، حَيْثُ يَوْجَدُ الْمَرْكَزَ الرَّئِيسِيَّ الَّذِي نَصَّ عَلَيْهِ ، فِي نِظَامِ الشَّرِكَةِ الْأَسَاسِيِّ ، وَلَمَّا كَانَتْ الْفَرْمَانَاتُ الْمُتَقَدِّمَةُ لَمْ تَنْصُ عَلَى جَنْسِيَّةِ الرَّئِيسِ ، وَكُلُّ مَا هُنَاكَ أَنَّهَا اشْتَرَطَتْ أَنْ يَقَعَ الْإِخْتِيَارُ عَلَيْهِ مِنْ بَيْنِ الْمُسَاهِمِينَ الَّذِينَ لَهُمْ نَصِيبٌ كَبِيرٌ فِي الْمُنْشَأَةِ ، فَلَيْسَ ثَمَّةَ مَا يَمْنَعُ الْحُكُومَةَ الْمِصْرِيَّةَ مِنْ تَعْيِينِ مِصْرِيٍّ يَكُونُ قَدْ اشْتَرَى قَدْرًا مِنْ أَسْهُمِ شَرِكَةِ قَنَاةِ السُّورِيسِ مِنْ بَوْرَصَةِ الْأُورَاقِ الْمَالِيَّةِ ، وَإِنَّهُ لَمَّا يَنْتَسِقُ مَعَ جَنْسِيَّةِ الشَّرِكَةِ وَمَعَ مَصْلَحَةِ الدَّوْلَةِ فِي الْهِمْمَةِ عَلَى الْمُنْشَأَةِ ، وَخَصْرُصًا فِي الْفَتْرَةِ الْمُتَبَقِيَّةِ الَّتِي تَعْدُ بِمِثَابَةِ فِتْرَةِ تَصْفِيَّةٍ ، أَنْ يَكُونَ الرَّئِيسُ مِصْرِيًّا صَمِيمًا ، لَا مِصْرِيًّا مُتَمَصِّرًا .

مَجْلِسُ الْإِدَارَةِ

عَيَّنَتِ الْمَادَّةُ الرَّابِعَةُ وَالثَّلَاثُونَ مِنْ نِظَامِ الشَّرِكَةِ الْأَسَاسِيِّ اخْتِصَاصَاتِ مَجْلِسِ الْإِدَارَةِ ، وَهِيَ :

١ - تَعْيِينِ وَرَفْتِ مَوْظِفِي الشَّرِكَةِ وَوَكَلَاتِهَا ، وَتَحْدِيدِ أَعْمَالِهِمْ وَمُرْتَبَاتِهِمْ .

٢ - تَشْمِيلِ الْمَالِ الْفَائِضِ لِفَتْرَاتٍ مُؤَقَّتَةٍ .

٣ - إِعْدَادِ الدَّرَاسَاتِ وَالْمَشَارِيعِ وَالخَرَائِطِ وَالْمَوْاصِفَاتِ الْإِلَازِمَةَ لِتَنْفِيذِ الْأَعْمَالِ .

٤ - الصَّفَقَاتِ الْجَزَافِ .

٥ - شُرَاةٍ وَيَبِيعِ وَاسْتِبْدَالِ الْعَقَارَاتِ ، وَشُرَاةِ الْبُؤَاخِرِ وَالآلَاتِ الْإِلَازِمَةَ لِتَنْفِيذِ الْأَعْمَالِ وَاسْتِغْلَالِ الْمَشْرُوعِ .

٦ - الميزانية السنوية .

٧ - تحديد وتعديل الرسوم ، من الأنواع كافة ، التي يتعين تحصيلها طبقاً لعقد الالتزام ، وكذا وضع شروط تحصيل الرسوم .

٨ - التصرف في المال الاحتياطي .

٩ - التصرف في أموال المعاشات والاعانات والمكافآت الخاصة بالموظفين .

١٠ - تنظيم خزينة الودائع فيما يختص ، بأسمهم الشركة وسنداتهما . إذ البنود العشرة المتقدمة التي عينت اختصاصات مجلس الإدارة قد جاءت تالية لديباجة ، فيها كثير من الشذوذ والتنافر مع ما يقتضيه نظام الشركات المساهمة من عدم إطلاق العنان لمجلس الإدارة ، فالفقرة الأولى من المادة ٣٤ المشار إليها تحول مجلس الإدارة جميع السلطات اللازمة لإدارة شركة قناة السويس ، وتنص صراحة على أن المجلس يستعمل هذه السلطات في أوسع نطاق والعبارة الأخيرة هي موضع الشذوذ ، وأما الفقرة الثانية فقد خولته حق تقديم الاقتراحات للجمعية العمومية للمساهمين ولا تثير عليه في ذلك وروعي في مباشرة المجلس لاختصاصاته الواردة في البنود العشرة السالفة الذكر ، أنه يباشر تلك الاختصاصات ، بناء على اقتراح اللجنة الإدارية التي سيلى الكلام عنها .

والقانون التجارى ، لا ينص على شروط تعيين أعضاء مجالس إدارة الشركات ، ولم يبين مدى سلطتهم ، وهم على كل حال وكلاء المساهمين ، وقد درجت الشركات على عرف ، من شأنه أن يدير الشركة أحد أعضاء مجلس الإدارة ويسمى عضو مجلس الإدارة المنتدب .

ويعتبر مجلس الإدارة أهم عنصر في جسم الشركة ؛ ولما كان هذا المجلس هو الذى تناط به إدارة الشركة ، فإن تلك الإدارة جماعية بمعنى أنه لا يجوز أن يعهد بها إلى شخص واحد .

وهذا النظر مستفاد من العقد النموذجى للشركة ، وقد نصت المادة ٢٠ منه على أن « يدير الشركة مجلس » .

ومها تكن سلطة مجلس الإدارة فضفاضة ، فانها لا تخليه من المسئولية قبل كل ذى مصلحة ، وأولهم الدولة التي يعنها الأمر .

أعضاء المجلس

لم يعين القانون المصري عدد الأعضاء ، وأطلق للشركة حرية تحديد العدد . وقد نص في المادة ٢٤ من عقد تأسيس الشركة الذي اعتمده الحكومة المصرية في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ على أن عدد الأعضاء هو اثنان وثلاثون عضواً ، يمثلون مختلف الجنسيات .

ولكن هذا النص قد عدل بقرار من الجمعية العمومية للمساهمين في ٢٤ أغسطس سنة ١٨٧١ خفض العدد إلى ٢١ عضواً ، ثم جرى تعديل آخر في ٢٧ يونيو سنة ١٨٧٦ فرفعوا عدد الأعضاء إلى أربعة وعشرين عضواً ، وفي مرة ثالثة صدر قرار من الجمعية العمومية في ٢٩ مايو سنة ١٨٨٤ بزيادة عدد الأعضاء إلى اثنين وثلاثين عضواً .

وتلك التعديلات كانت ينبغي أن تتم في مختلف المراحل بموافقة الحكومة المصرية ، التي تملك وحدها حق المصادقة على تعديل النظام الأساسي للشركة ، ولكن الذي جرى عليه العمل ، هو إهمال الحكومة المصرية ، وعدم الرجوع إليها إلا في حالات استثنائية .

في تشكيل المجلس الأول لم تراعى النصوص ، فعين دى لسبس خمسة وثلاثين عضواً بدلاً من اثنين وثلاثين ، وجعل مدة عضويتهم تبدأ من تاريخ تأسيس الشركة حتى تنقضى خمس سنوات من تاريخ افتتاح القناة للملاحة العالمية ، أى إلى شهر نوفمبر سنة ١٨٧٤ ، وكان هذا المجلس يتألف من اثنين وعشرين فرنسياً وثلاثة عشر أجنبياً يمثلون جنسيات مختلفة - ولم يكن فيه مصري واحد ، ثم جعل العدد اثنين وثلاثين من بينهم واحد وعشرون فرنسياً وأحد عشر أجنبياً ، ولما خفض العدد إلى واحد وعشرين جعلوا عدد الأعضاء الفرنسيين سبعة عشر والأجانب أربعة ، وكان ذلك

في سنة ١٨٧١ ، وفي سنة ١٨٧٤ خفض العدد إلى واحد وعشرين كانوا جميعاً فرنسيين ، وهذا التبديل مع عدم المحافظة على نسبة ثابتة من حيث جنسية الأعضاء يدل دلالة واضحة على أن موضوع الجنسية ليس محل بحث ، وما دام دي لسبس قد أجاز لنفسه أن يجعل جميع الأعضاء فرنسيين في سنة ١٨٧٤ فليس ما يمنع الآن من أن يكون جميع الأعضاء مصريين إذا اقتضت مصلحة الدولة المصرية ذلك .

على أنه حينما اشترت الحكومة البريطانية أسهم مصر في قناة السويس ، اجتمعت الجمعية العمومية في ٢٧ يونيو سنة ١٨٧٦ ورفعت عدد الأعضاء إلى أربعة وعشرين ، محتفظة بواحد وعشرين مقعداً للفرنسيين وتركت المقاعد الثلاثة الجديدة للانجليز ، مع ملاحظة أن مصر التي باعت أسهمها لبريطانيا قد حرمت من العضوية حينما كانت تملك أربعة وأربعين في المائة من الأسهم مما يدل على أن ملكية الأسهم ليست قاعدة للتمثيل في مجلس الإدارة .

أما تعديل ٢٩ من مايو سنة ١٨٨٤ ، فقد جرى تنفيذاً لمشئته حكومة بريطانيا ، حينما عقدت اتفاقاً مع دي لسبس في سنة ١٨٨٣ ، وهو الذي أنشئت بمقتضاه اللجنة الاستشارية البريطانية ، فارتفع عدد الأعضاء الانجليز إلى عشرة ، وبذلك صار عدد المجلس اثنين وثلاثين عضواً .

والعجيب أن هذا التعديل الأخير الذي أجرى تنفيذاً لمشئته الحكومة البريطانية ، قد قدم للخديو عهد توفيق للمصادقة عليه ، وانسحبت مصادقته على التعديلات السابقة .

وهذا التعديل منشور بالوقائع المصرية في سنة ١٨٨٤ صفحة ٧٠٣ ، وتدل هذه الطريقة على أن إنجلترا ، وقد ظفرت بمطعمها ، أرادت أن يكون عملها صحيحاً من ناحية الشكل ، لتدراً الطعن القانوني بعدم مشروعية التعديل فاستصدرت مرسومها من محمد توفيق .

وقد بقي الأمر كذلك من غير تعديل إلى وقتنا هذا ، وكل ما هنالك أن توزيع الكراسي في المجلس كان على النحو الآتي :

عشرون مقعداً للفرنسيين وعشرة للانجليز ، ومقعد واحد لهولندي ،

وأخر لبلجيكي . وفي سنة ١٨٩٩ أعطى مقعد البلجيكي إلى ألماني ، ولما قامت الحرب العالمية الأولى حل فرنسي محل الألماني في سنة ١٩١٥ .

وفي سنة ١٩٣٧ أبرم اتفاق بين الحكومة المصرية والشركة ، فتنازل الفرنسيون عن مقعدين المصريين ، ولما أبرم اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ زيدت مقاعد المصريين تدريجياً ، ووصلت الآن إلى خمسة يشغلها السادة :

محمود نخري ، وشريف ضبري ، وواصف بطرس ، غالي ، وأحمد عبود ، وعلى الشمسي . والمجلس مشكل حالياً من : —

فرنسوا شارل رو (رئيساً) ، سير هاريسون هيوجز (رئيس اللجنة الاستشارية بلندن نائباً للرئيس) ، والاميرال ديوران فيل (نائب رئيس) ، والمسيو ماكس باهون (نائب رئيس) ، والدوق أوديفري باسكير ، والبارون لويس دي بنوا ، والملاجور هارولد بيبي ، والسير الكسندر كادوجان ، والسير وليم كوري ، والهولندي ديلبرات ، والمسيو إدجار بونيه ، والسير هوبرت هيث إنفز ، والمسيو بير فورنييه ، واللورد هانكي ، والمسيو مارسيل ليون ، والكونت دي لسبس ، والمستر ميكليد ، والمسيو ارنت ميرسيه ، والمسيو اميل مينسو ، والمسيو جورج فيلبار ، والفيكونت دي روهان ، واللورد روثريك ، والمسيو بنكيثي تك ، والمار كيزدي فوجيه ، والمسيو هامبير دي ويندل ، والسير فرانسيس وبلي .

ويضاف ، إلى هؤلاء ، المصريون الخمسة الذين تقدمت الاشارة اليهم .

وقد أثارت إيطاليا حملة شعواء ضد تشكيل مجلس إدارة شركة قناة السويس منذ سنة ١٩٣٥ . ولما قامت الحرب الايطالية الحبشية ، وأدعت أن لها حق الحصول على عدد من كراسي مجلس إدارة الشركة بزعم أن استيلاءها على الحبشة قد ضاعف حركة المرور بين إيطاليا والحبشة ، وأصبحت تمثل جانباً هاماً في حمولة السفن المارة بقناة السويس ، وكانت الحججة التي تذرعت بها إيطاليا هي الصيغة التي وردت في المادة ٢٤ من عقد تأسيس الشركة ، إذ ذكرت أن المجلس يشكل من أعضاء من الجنسيات المختلفة صاحبة المصلحة ،

وأجاب المعسكر الفرنسي الانجليزي على إيطاليا الفاشية بقوله إنه لم يكن المقصود بكلمة الجنسيات صاحبة المصلحة أن تكون مصلحة مرور بل مصلحة مالية .

وهذا النظر غير صحيح على إطلاقه ، بدليل أن مصر لم تمثل في المجلس ، وقت أن كانت تحمل أربعة وأربعين في المائة من الأسهم ، ثم إن الأسهم في أيدي الأفراد إذا استثنينا الحكومة البريطانية .

والأصح من كل هذه السفسة هو أن الدولة صاحبة القناة ، وصاحبة السيادة على الشركة وهي مصر ، هي التي كان ينبغي أن تحدد جنسية الأعضاء بنص تشريعي ، محتفظة لمصر بالنصيب الأكبر إن لم يكن بمجموع المقاعد ، وليس من حق الحكومة البريطانية بأية حال أن تشتط وجود عدد معين من الأعضاء الانجليز ، فقد كان اتفاق سنتي ١٨٨٣ و ١٨٨٤ باطلا من أساسه ، كما أسلفنا .

ومدة العضوية في المجلس ثمان سنوات ، وكل عام يجري الاقتراع بالنسبة لثمان الأعضاء ، وليس ثمة ما يمنع من تجديد انتخاب العضو وفي حالة خلو مراكز العضوية بالاستقالة أو الوفاة ، يقوم مجلس الادارة بملء المقاعد الشاغرة ، ريثما تنعقد جمعية عمومية وتصادق على تعيين الأعضاء الذين اختارهم المجلس ، والأعضاء الجدد يباشرون عملهم لمدة مكملة لتلك التي انقطعت بموت أو استقالة من سبقوهم .

ولا يشترط في العضو أكثر من أن يكون حاملاً لخمسة وعشرين سهماً من أسهم الشركة ، وذلك طبقاً لقرار الجمعية العمومية الصادر في ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ وقبل هذا القرار كان عدد الأسهم التي يجب أن يملكها عضو مجلس الادارة مائة سهم .

وهناك مسألة أثيرت بمناسبة اختيار الأعضاء المصريين طبقاً لاتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ إذ ادعت الشركة أنها صاحبة الحق في الاختيار ، وأن الحكومة المصرية لا تملك إلا أن ترشح الأعضاء ، والشركة هي التي تختار ، وكان الملك السابق يستغل فرص التعيين في الشركات الكبيرة ويحاجي محسوبيه ولذلك رشح لعضوية الشركة في سنة ١٩٥٠ كلا من المهندس أحمد عبود ،

والمجرم كريم ثابت ، وتمسكت الشركة بأنها هي التي تعين أعضاء المجلس بمعرفة الجمعية العمومية، ورفضت تعيين كريم ثابت، وقبلت تعيين أحمد عبود، وكان ذلك بناء على وساطة ومفاوضات قام بها الاستاذ مصطفى النحاس الذي سافر خصيصاً إلى باريس لهذا الغرض في يوليو سنة ١٩٥٠ ، ورضى الملك السابق بتعيين أحمد عبود ، مشروطاً ، أن يعين أندراوس في مركز مندوب مصر بالشركة ، وانتهى الاشكال بتلك الكيفية الشائنة .

أما الذين رشحتهم الشركة وتمسكت بهم ، فنذكر منهم الاستاذ واصف بطرس غالي ، وللشركة عذر في هذا الاختيار ، فهي مدينة لوالده الذي قتل في سبيلها في سنة ١٩١٠ ، وقد اعترف شارل رو بهذه الواقعة في مباحثاته مع النحاس سنة ١٩٥٠

وإذا كنا نوافق الشركة على رفض تعيين المجرم كريم ثابت ، إلا أن الذي لا نقرها عليه ، أن تدعى حقاً للجمعية العمومية ليس لها ، فقرارات الجمعية العمومية للمساهمين تخضع لمصادقة الحكومة المصرية التي تملك حل الجمعية العمومية ، وتملك تصفية الشركة ، وتملك سحب عقد الالتزام ، إذ هو لا يعدر أن يكون رخصة تسجيلها الدولة في أي وقت ، ومن يملك الكل يملك الأقل .

والصحافة الأوروبية نفسها تأخذ على الشركة أنها تشغل مراكز العضوية في مجلس الادارة ، بدبلوماسيين متقاعدين أو عسكريين انتهت خدمتهم ، وهي في هذا الاختيار تراعى تغليب الصبغة السياسية الاستعمارية على مجلس الادارة ، فالرئيس الحالي ، غير الشرعي ، كان سكرتيراً عاماً لوزارة خارجية فرنسا ، وله في النشاط الاستعماري تاريخ طويل تم عنه كتبه ومقالاته وكذلك الحال بالنسبة لسائر الأعضاء الانجليز والفرنسيين .

الرئيس والوكلاء

ذكرنا أن رئيس مجلس إدارة الشركة ، يجب أن يعين بمرسوم مصري ، ولكن العمل قد جرى على العكس من هذا ، ففي كل سنة يعين مجلس الادارة من

بين أعضائه رئيسا وثلاثة وكلاء ، أو يحدد تعيينهم ، ويختارون الرئيس ووكيلين من بين الأعضاء الفرنسيين ، ووكيلا إنجليزيا ، ولا يوجد في النظام الأساسي للشركة ، نص يحدد الجنسية ، على هذا النحو الذي يدل على اتجاه استعماري ، لتلك الشركة . وقد بقي فرديناند دي لسبس رئيسا للشركة ، حتى تاريخ وفاته في سنة ١٨٩٤ ، حينما قضي عليه بالسجن خمس سنوات في قضية بنما . وبعد دي لسبس ، تولى الرئاسة خمسة من الفرنسيين وهم بالترتيب :

المسيو جويشار (من سنة ١٨٩٤ إلى سنة ١٨٩٦)

والبرنس دارميرج (من سنة ١٨٩٦ إلى سنة ١٩١٣)

والمسيو جونار (من سنة ١٩١٣ إلى سنة ١٩٢٧)

والمركز دي فوجيه (من سنة ١٩٢٧ إلى أن قامت الحرب العالمية الثانية ، واحتلت فرنسا فسلمت الشركة نفسها إلى حكومة إنجلترا) .

وبعد الحرب العالمية الثانية أسندت الرئاسة « لفرانسو شارل رو » !!

ويجتمع المجلس مرة في كل شهر ، كما يعقد اجتماعات غير عادية ، كلما دعاه الرئيس إلى الاجتماع ، والأمر متروك لتقديره . ويكفي لاعتبار قرارات المجلس صحيحة حضور سبعة من أعضائه ، وهذه نسبة ضئيلة ، وتدل على أن السلطة مركزة في الرئيس واللجنة الإدارية ، التي سيأتي الكلام عنها .

ومن مظاهر الشذوذ في نظام هذا المجلس ، أنه يتخذ قرارات في مسائل خطيرة تخرج عادة عن اختصاص مجالس الإدارة ، كالتعديلات التي يدخلها على تعريف رسوم المرور ، أو على النظام الأساسي للشركة ، وهو في ذلك يفتصب سلطة الحكومة المصرية ، وكذا القرارات التي يتخذها بشأن القروض أو زيادة رأس المال ، أو طلب عقود التزام جديدة ، أو الامتراج بمؤسسات أخرى ، وكذا له أن يقرر حل الشركة وتصفيتها ، وفي كل تلك المسائل لا يشترطون نسبة معينة لعدد الاعضاء الذين يحضرون جلسات المجلس ، وإنما يشاورون الاعضاء فرادي !!

ومن الغرائب أيضا أنهم يراعون في تشكيل المجلس دائماً ، تمثيل أسرة « فرديناند دي لسبس » بكرسي في مجلس الادارة ، وكأن القناة تركبة ورثتها تلك الأسرة عن الأفاق المشار إليه .
وكذلك تقبض أسرة دي لسبس من إيراد القناة سنوياً ، معاشاً ثابتاً ، يبلغ نحو سبعة آلاف من الجنيهات المصرية .

اللجنة الادارية

يشكل المجلس ، من بين أعضائه لجاناً مختلفة ، كاللجنة المالية ، واللجنة الفنية ، ولجنة الأسهم والسندات ، وهكذا .

وأهم هذه اللجان ، اللجنة الادارية ، التي تتألف من الرئيس ومعه أربعة أعضاء مساعدون . وتتألف هذه اللجنة حالياً ، من :

فرانسوا شارل رو (للرئاسة) ، ومعه بصفة أصلية ثلاثة فرنسيون هم الفيس أميرال « دوران فيل » و « ماكس باهون » و « الفيكونت دي روهان » وانجليزي هو « المستر ميكيريد » . والمساعدون هم « شارل ريست ، و « جورج ادجار بونيه » و « إميل مينوست » والسير « فرانسيس وبلي » .

وتجتمع اللجنة الادارية ، اجتماعاً دورياً مرة في كل أسبوع ، وللرئيس أن يدعوها ، في أي وقت ، لاجتماع غير عادي (المادة ٣٨ من النظام الأساسي للشركة) .

وقد ذكرت المادة ٤٠ من النظام الأساسي لسنة ١٨٥٦ اختصاص اللجنة الادارية ، وهو لا يختلف في شيء عن اختصاص مجلس الادارة ، ولا ندرى سبباً لهذا التعقيد إلا أن يكون وسيلة إلى حصر سلطة مجلس الادارة في أيدي قلة انجليزية فرنسية . وفيما يلي نص المادة ٤٠ المشار إليها :

« تتمتع اللجنة الادارية بكامل السلطات التي تخولها إدارة الشركة . »

« وتسهر على تنفيذ الالتزامات الواردة في دفتر العطاء ، وفي عقد التأسيس ، وكذا القرارات التي توافق عليها الجمعية العمومية ، وقرارات مجلس الإدارة . »
« وتعرض على مجلس الإدارة مقترحات خاصة بالمسائل الواردة في البند الرابع والثلاثين » .

« وتقوم اللجنة الادارية بتمثيل الشركة ، وتعمل باسمها بواسطة واحد أو أكثر من أعضائها ، وذلك في جميع الحالات التي لا ينبغي أن يتخذ القرار فيها بمعرفة الجمعية العمومية ، وعلى وجه الخصوص تباشر السلطات الآتية :

١ — تعيين الموظفين وعزلهم ، وتحديد وظائفهم ، واستحقاقهم .

٢ — أعمال المكاتب .

٣ — اللوائح ، والتعليمات .

٤ — الاذن بالصرف ، وتوزيع المصروفات .

٥ — تحويل الدخل ، والحوالات العامة والتجارية .

٦ — اقتضاء الحقوق ، وإنشاء الديون ، والتخالف ، وتطهير العقارات المرهونة ، وذلك كله بعوض أو بغير عوض ، واتخاذ الاجراءات القضائية والادارية ، كذا الاجراءات التحفظية .

٧ — الدفاع عن الشركة لدى القضاء ، وتسوية المنازعات ، والصلح . الخ .

٨ — إبرام الاتفاقات ، وعقود الأشغال ، وتقديم العطاءات ، ومشتري المنقولات ، وإبرام عقود الايجار .

وترفع دعاوي باسم أو ضد رئيس اللجنة والأعضاء الذين تتألف منهم اللجنة .

وتبعاً لذلك ، تسلم اللجنة الادارية باسم الشركة الاعلانات والأوراق القضائية .

ويشترط توقيع الرئيس أو اثنين من الأعضاء على قرارات اللجنة وأعمالها و التزاماتها .

وقد نصت المادة ٤١ من النظام الأساسي على تفويض أحد أعضاء مجلس الإدارة أو أحد موظفي الشركة ، أو أحد مستخدميها ، بموجب توكيل رسمي موقع من رئيس مجلس الإدارة أو من أعضاء اللجنة الإدارية في توقيع العقود والارتباطات التي تقدم ذكرها .

مطافأة العضوية في مجلس الإدارة

منح البند التاسع والعشرين من النظام الأساسي ، حصة من صافي الأرباح لمجلس الإدارة ، لتوزع على أعضائه ، مكافأة لهم ، وهذه الحصة قدرها ٣٪ . وفي ٢٤ أغسطس سنة ١٨٧١ صدر قرار من الجمعية العمومية ، بتخفيض هذه النسبة إلى ٢٪ ، وصادقت الحكومة المصرية على هذا القرار في ١٤ أكتوبر سنة ١٨٧١ .

والسؤال المطروح على الشركة الآن ، هو البحث عن مصير الواحد في المائة من صافي الأرباح منذ ١٤ أكتوبر سنة ١٨٧١ !

لجيوب من ، ذهب ويذهب هذا القدر ، وهو ما لا يستهان به ؟ إن الرسوم مستحقة أصلاً للحكومة ، فكل ما لم تتنازل عنه الدولة لمستحق يجب أن يؤول إليها ، ومن دفع خطأ ، فعليه أن يدفع مرتين ، ولذلك فإن من الدعاوى التي نوصى الحكومة برفعها ضد الشركة ، موضوع الواحد في المائة وسنبين ذلك في الباب الثاني ، إن شاء الله .

وظائف الشركة بمصر

نصت المادة ٤٢ من نظام الشركة الأساسي ، على نذب أحد أعضاء مجلس الإدارة ، للعمل بالاسكندرية (القاهرة الآن) ، كوكيل أعلى ، مهمته الاشراف على أعمال الشركة ، وقد خوله النص المشار إليه ، جميع السلطات التي تكفل له مباشرة جميع أعمال استغلال القناة .

والوكيل الأعلى يمثل الشركة لدى الحكومة المصرية ، وفي علاقات الشركة بالغير .

وهذه الوكالة ، لا تغني عن وجود المركز الرئيسي للشركة بالقاهرة ؛ فإن المادة ٤٢ من النظام الاساسي ، الذي وافقت عليه الحكومة بفرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، قد وردت ضمن التفاصيل الخاصة بمجلس الادارة ولكن مركز الشركة الرئيسي بمصر قد نص عليه ، في الباب الاول ، الذي تناول أسس تكوين الشركة ، ووضعت للمركز الرئيسي بمصر مادة قائمة بذاتها ، وهي المادة الثالثة من النظام الاساسي الصادر به فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ المشار اليه ؛ ولم يطرأ في السنوات التالية أى تعديل يغير من حكم هذه المادة .

ولو كانت هذه الشركة تنجح إلى الاستقامة ، وعدم الالتواء ، لما كان ثمة مقتضى لخلق وظيفة وكيل أعلى لها بمصر ، مادام النظام الاساسي قد نص على وجود مركز الشركة الرئيسي بمصر . ولكن يبدو أن النية ، كانت مبيتة للمغالطة ؛ فأرادوا إيجاد نظام يؤدي للخلط ، وللتعمية ، بقصد الافلات من انشاء مركز الشركة الرئيسي بمصر ، فهم من ناحية ابتدعوا المكتب الاداري بباريس ، بدعوى أنه سيقصر عمله على تلقي الاعلانات القضائية ، ومن ناحية أخرى أوجدوا وظيفة الوكيل الأعلى كغطاء يجعل الدولة تسكت عن المطالبة بإيجاد المركز في عاصمة مصر .

وقد حاولنا أن نبحث عن تعلقة لذلك الشذوذ ، وتفسير لفكرة إنشاء وظيفة وكيل أعلى للشركة بمصر ، ورجعنا لمطبوعات الشركة ، فإذا بها تلقي القناع عن وجهها ، وتقول بصريح اللفظ إنها دولة في داخل الدولة ، ولهذا الدولة اختصاصات دبلوماسية ، فوكيل الشركة الأعلى هو سفيرها في بلاط ملك مصر ، وهذا الكلام وارد بنصه في كتاب باللغة الفرنسية ، طبعته الشركة في باريس سنة ١٩٤٧ ، تحت إشراف « كرستيان فنك برنتانو » واسم الكتاب « شركة قناة السويس العالمية » ، وفي الصحيفة ٩٣ من ذلك الكتاب نجد العبارات الآتية :

« إن المهمة الرئيسية لوكيل الشركة الأعلى ، هي تمثيل الشركة في جميع علاقاتها مع الحكومة المصرية والغير . وقد يكون من المفيد أن نقرر أن هذا الدور قد أصبح دقيقاً للغاية ، والمشكلات التي تكتنفه لاتقف عند حد . والوكيل الأعلى هو الدبلوماسي ، المبعوث من لدن الشركة لدى بلاط ملك مصر ، ويقوم في القاهرة » .

والشركة بهذا الكلام ، تكشف عن نواياها السيئة ، ومخالفاتها الصارخة لأحكام القانون العام ، والقانون التجاري ، فالشركة ليست دولة ، حتى يكون لها ممثل دبلوماسي ، ولا توجد شركة في الدنيا تستطيع أن تضفي على نفسها صفة الدولة ، ولا سبيل لقمع هذه القوضى إلا بسحب عقد الالتزام وتصفية شركة قناة السويس ، من غير تردد ، ولا إبطاء .

وتسترسل الشركة في مؤلفها المشار اليه في شرح تلك الوكالة بالصحيفة ٩٣ فتقول :

« وأعمال الشركة بمصر ، تتجمع حول قسم الترانسيت ، وقسم الأشغال والصيانة . وعاصمة الشركة في الاسماعيلية ، وهي مدينة تقع في منتصف الطريق بين البحرين ، وللشركة مكاتب في بور سعيد وبور توفيق ، وهما واقعتان في طرفي القناة ... الخ »

« وفيما عدا اختصاص الوكيل الأعلى ، كمبعوث دبلوماسي ، من لدن الشركة ، فإنه يتمتع بحق الاشراف المباشر على الشؤون الصحية بالشركة ، والادارة المختلطة المصرية الفرنسية ، وتسمى بالأملالك المشتركة ، ويدير الأراضي التي تعد ملكا للحكومة المصرية ، وللشركة حق الانتفاع بها » .

وتسف الشركة في مؤلفها المشار اليه ، وفي تلك الفقرة التي تبدت فيها في شكل دولة فتقول : إنه يقابل وظيفة ، هذا المبعوث الدبلوماسي ، لدى الحكومة المصرية ، أن الحكومة تندب قومسيرا لها ، لدى الشركة . وتعني الشركة بهذا الكلام أنها دولة ، تتبادل التمثيل الدبلوماسي مع الحكومة المصرية ، جرياً على قاعدة المساواة في السيادة ، ففي عقل من ، وفي شرع من ، يجوز هذا ؟ !

باسم القانون الذى امتهن ، وأحكامه العامة التى أهدرت ، وباسم الوطن الذى أهين ، بذلك التحدى ، أطالب الحكومة المصرية بأن تضرب على أيدى أولئك العابثين ، وتجهز على الشركة بجرة قلم ، فهى شركة مصرية مساهمة لا أكثر من ذلك ولا أقل ، وخروجها على القانون ، يستوجب حلها وتصفيتها .

وظلة باندره وأهري فى نيويورك

ومادام الأمر ، سفارة وبعثات دبلوماسية ، فقد شفعت الشركة ، فى مؤامرها الذى تقدمت الاشارة إليه ، الكلام ، عن سفارتها بمصر ، بكلام أخطر منه ، لا أقول عن سفارتها بلندن ، بل عن الخيانة التى ارتكبتها فى أثناء الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ — ١٩٤٥) إذ نقلت جهازها بكامله إلى لندن ، وتآمرت ضد وطنها مصر ، متجاهلة وجود الحكومة المصرية .

تقول الشركة فى مطبوعها المسمى بالاعترافات ، إن مكتبها بلندن ، وهو ذلك المكتب الذى أنشئ بمقتضى اتفاق أبرم مع وزير خارجية إنجلترا ، فى سنة ١٨٨٤ ، هذا المكتب كان مجرد مكتب استعلامات يعين شركات الملاحة البريطانية على استيفاء الاجراءات التى تطلب منها ، ويحصل رسوم المرور ، ثم نما نشاط هذا المكتب تدريجيا ، حتى بلغ حد الذروة فى أثناء الحرب العالمية الثانية .

وقد أسلفنا الكلام عن هذا المكتب ، وأنه هو الذى يدير الملاحة فى قناة السويس ، ويدير شركة قناة السويس ، وأما دوره فى الحرب العالمية الثانية فقد أرجأنا بيانه لفصل آخر قائم بذاته ، عنوانه « إشراف الحكومة البريطانية على شركة القناة » .

وفى سنة ١٩٥١ ، وبعد أن تغير مركز مصر من بريطانيا ، وارتخت قبضة الانجليز ، وآن رحيلهم عن منطقة القناة ، مختارين أو مطرودين مدحورين أرادت الشركة أن تتآمر مع دولة أخرى ، لا تملك سهما واحدا فى الشركة وليست لها مصالح ملاحية كبيرة فى القناة ، فأنشأت الشركة لنفسها مكتبا

في نيويورك ، ليكون بمثابة سفارة هناك ، ولتندس في المجال الدولي لمصر ،
ما وجدت إلى الدس سبيلا ، ولتحتمي بجاه الولايات المتحدة الأمريكية .
ومن حق الدولة المصرية ، صاحبة السيادة على الشركة ، أن تأمر بإيصاد
مكاتب لندن ونيويورك وباريس ، لأنه من الشذوذ ، أن تترك الدولة شركة
مصرية ، تدير مكاتب في الخارج لأغراض سياسية ضارة بمستقبل مصر
السياسي ، وبأمنها الخارجي ، وهذه المكاتب تخلق متاعب سياسية لمصر في
علاقتها بالدول الأجنبية .

وما دام القانون يجيز للدولة أن تحمل الشركة وتصفيتها ، فهو من باب أولى
يجيز لها أن تعلق تلك الفروع بأوامر إدارية تصدر للشركة ، وتكون ملزمة
بتنفيذها ، وإلا كانت التصفية الشاملة أمرا مقضيا .

الجمعية العمومية للمساهمين

تناول النظام الأساسي للشركة موضوع الجمعية العمومية للمساهمين ، في
الباب الخامس ، وفي المواد من ٤٣ إلى ٥٣ .

وقد نصت المادة ٤٣ علي تشكيل الجمعية العمومية من حاملي الاسهم علي
اختلاف أجناسهم ، وبمقتضى المادة ٤٤ يحضر جلسات هذه الجمعية ، كل عضو
يملك خمسة وعشرين سهما ، ويكون انعقاد الجمعية صحيحا إذا حضر الاجتماع
أربعون عضوا ، بشرط أن يمثلوا جزءا من عشرين من رأسمال الشركة ،
واشترط هذه النسبة الضئيلة أريد به إضعاف سلطة الجمعية العمومية ، بحيث
تعتبر اجتماعاتها صورية .

وتجتمع هذه الجمعية عادة في أحد الايام الواقعة في المدة من أول مايو إلى
أول أغسطس من كل سنة .

وللمساهمين الذين لا يحضرون جلسات الجمعية العمومية ، أن ينيبوا عنهم
غيرهم في التصويت ، بشرط أن يكون هذا الغير مساهما يتمتع بعضوية الجمعية
العمومية . ولا يستطيع المساهم أن يحضر في اجتماعات الجمعية العمومية ،

إلا إذا كانت أسهمه مودعة ، على سبيل الدوام ، بمقر الشركة ، وللمدين لم يودعوا أسهمهم أن يقوموا بهذا الإيداع لدى الشركة بفرنسا أو بأحد فروعها خارج فرنسا ، قبل انعقاد الجمعية العمومية بخمسة أيام على الأقل ، ويحصلون على شهادة بذلك ، وينالون بمقتضى هذه الشهادة ، بطاقة تجيز لهم حضور جلسة الجمعية والتصويت فيها ، والذين يستوفون هذا الاجراء ، ويرغبون في إنابة غيرهم ، يتحتم عليهم أن يوكلوا من ينوبون عنهم ، طبقاً لشكل خاص فرضته الشركة لهذا التوكيل ، ويجب إيداع التوكيلات ، قبل الموعد المحدد للاجتماع بخمسة أيام ، على الأقل .

ومن التقاليد التي ابتدعتها الشركة ، منح المساهم الذي يحضر في الجمعية مدالية فضية ، صارت فيما بعد مدالية برونزية .

وإذا لم يحضر الاجتماع العدد المطلوب ، أي أربعون مساهماً ، يمثلون واحداً من عشرين من رأسمال الشركة ، فإن الاجتماع التالي يكون صحيحاً مهما بلغ عدد الحاضرين ، وأيا كانت نسبة أسهمهم لرأس المال ، ولكن يجب أن تنقضي مدة شهرين على الأقل بين الاجتماع الذي لم يصح والاجتماع الذي يليه .

وكل خمسة وعشرين سهماً تعد صوتاً واحداً في الجمعية ، وتؤخذ الأصوات بأغلبية الأسهم الممثلة في الجمعية ، فإذا كان عدد الحاضرين والممثلين أربعين مساهماً ، وكل منهم يملك خمسة وعشرين سهماً فإن مجموع الأسهم الممثلة في جمعية صحيحة هو ألف سهم ، ويكفي لصدور القرارات موافقة حاملي خمسمائة وواحد من الأسهم ، ولما كان رأس المال ثمانمائة ألف سهم فإن نسبة خمسمائة وواحد إلى ثمانمائة ألف نسبة تافهة . وهذا يدل على أن اجتماعات الجمعية العمومية ، مسألة صورية ، وأن مجلس الإدارة ، وهو بدوره أداة في يد حكومة إنجلترا ، هو الذي يتحكم في كل شيء . وهذا ضرب من الفوضى لم نجد له شبيهاً في نظام أية شركة في العالم .

ولكن هناك قيد فرض لمنع تحكم مساهم واحد ، إذ اشترط ألا يكون للمساهم أكثر من عشرة أصوات في الجمعية مهما بلغ عدد الأسهم التي يحملها

سواء حضر بالأصالة أم بالانابة ، ومعنى ذلك أن المساهم الذي يملك مائتين وخمسين سهماً يوجه الجمعية حينما يحضر اجتماعاتها بنسبة الريع الذي تدره هذه الأسهم ، فالحكومة البريطانية لتي تملك ٤٤ في المائة من أسهم الشركة ، هي التي تدير دفعة الجمعية العمرمية بهذه النسبة الكبيرة ، ومن السهل عليها ، أن تحصل على باقي الأصوات المطلوبة بوساطة بريطانيين يملكون عدداً قليلاً من الأسهم ، قد لا يزيد على مائتين وخمسين سهماً .

و حينما كانت مصر تملك ٤٤ في المائة من الأسهم ، وهي القدر الذي يبيع الحكومة إنجلترا ، كانت الحكومة المصرية ممنوعة من حضور اجتماع الجمعية العمومية أو التصويت فيها بدعوى تنازلها عن ريع الأسهم لمدة عشرين سنة !! ويشترطون نسبة أخرى لحالات خاصة ، هي عشرة في المائة من رأس المال ، وذلك إذا اجتمعت الجمعية العمرمية ، لتبحث مسائل التزامات جديدة تتعاقد عليها ، أو الاندماج في شركات أخرى ، أو تعديل نظام الشركة الأساسي ، أو حل الشركة ، أو زيادة رأس المال ، أو عقد قروض ، فيجب أن يكون الحاضرون ممثلين لعشر رأس المال ، وتشترط نسبة الثلثين لأخذ الأصوات ، أي ثلثي أصوات الحاضرين والممثلين .

وقد نصت المادة ٧١ من النظام الأساسي على ضرورة مصادقة الحكومة المصرية على قرارات الجمعية العمومية ، على ما يراد إدخاله على النظام الأساسي للشركة من تعديل أو إضافات .

وكان يجب في نص المادة ٧١ المذكورة أن يكتب في هذه الفقرة ، ولكن هناك تزيد بعد في القانون لغواً ، ولا قيمة له ، إذ خوات الفقرة التالية مجلس إدارة الشركة ، السلطة ، بموافقة ثلثي أعضائه ، في إقرار التغييرات التي تدخلها الحكومة المصرية على قرارات الجمعية العمومية .

وهذا عبث في الصياغة يدعو إلى الدهشة ، فالجمعية العمومية رقيقة على مجلس الإدارة ، والحكومة المصرية لها الرقابة العليا على المجلس والجمعية العمومية معاً ، ولها بمقتضى نص المادة ٧١ حق الفيتو على قرارات الجمعية العمومية ، في مسائل معينة ، ولها بمقتضى المباديء العامة في القانون ، حق

القيتو على جميع قرارات الجمعية العمومية ومجلس الادارة ، فكيف يمكن أن يقال إن المجلس يعقد جلسة خاصة ، ويوافق بأغلبية ثلثي أعضائه على التعديلات التي تدخلها الحكومة المصرية على قرارات الجمعية العمومية ، في تلك المسائل التي ذكرتها المادة ٧١ ؟ .

أولي بالشركة أن تسقط من حسابها الفقرة الثالثة ، من المادة ٧١ لأنها متضاربة مع أحكام القانون ، وتعد من قبيل اللغو المرذول .
 واجتماعات الجمعية العمومية دورية ، مرة في كل سنة ، في أول مايو من كل سنة ، حسب نص المادة ٤٧ من نظام الشركة الأساسي ، وفيما بين مايو وآخر أغسطس ، حسب الحالة الواقعية ، وتجتمع اجتماعا غير عادي ، كلما دعاها مجلس الادارة للاجتماع . ويجري النشر عن الاجتماعات العادية وغير العادية ، قبل الاجتماع بشهرين ، ويرأس اجتماعات الجمعية العمومية ، رئيس الشركة ، أو أحد نواب الرئيس ، أو أحد أعضاء مجلس الادارة ، ويعين بقرار من المجلس (مادة ٤٩) ، وفي حالة تساوي الأصوات ، فإن صوت الرئيس يكون مرجحاً (مادة ٥٠) . وتكون الاجتماعات سرية إذا طلب ذلك عشرة من الأعضاء (مادة ٥٢) . وتدون مداورات الجمعية العمومية في محاضر يوقعها الرئيس والمقررون والسكرتير ، ويقوم مجلس الادارة باعداد جدول الأعمال ، ولا يصح للجمعية العمومية أن تناقش مسائل خارجة عما هو وارد في جدول الأعمال (مادة ٥٥) .

واختصاصات الجمعية العمومية واردة في المادة ٥٦ من النظام الأساسي ، فهي تناقش تقارير مجلس الادارة عن حالة الشركة ومصالحها ، وتتداول في اقتراحات المجلس التي يقدمها للجمعية العمومية ، في نطاق نظام الشركة الأساسي ، وتختار أعضاء مجلس الادارة ، وتعهد إلى المجلس بالسلطات اللازمة ، لتنفيذ قراراتها .

وتعد موافقة الجمعية العمومية ، حتمية ، بالنسبة للمسائل الآتية :

١ — الالتزامات الجديدة .

٢ — الامتزاز بمؤسسات أخرى .

- ٣ — تعديل النظام الأساسي للشركة .
- ٤ — حل الشركة .
- ٥ — زيادة رأس المال .
- ٦ — القروض .
- ٧ — الموافقة على الحساب الخاص بالأشغال بعد الفراغ منها .
- ٨ — الموافقة على الحساب السنوي .
- ٩ — تعيين المبلغ الذي يؤخذ للاحتياطي .
- ١٠ — تحديد حصة الأرباح التي توزع سنوياً على المساهمين .

وجرى العمل في نظام الشركات ، أن النظام الأساسي للشركة ، يعين مكان انعقاد الجمعية العمومية ، فإذا لم يوجد نص بذلك ، فإن الانعقاد يكون في مركز الشركة الرئيسي ، ولما كان هذا المركز بالنسبة لشركة قناة السويس ، هو عاصمة مصر ، الاسكندرية في أيام محمد سعيد ، والقاهرة الآن ، فاني أرى أن الاجتماعات التي تعقد في الخارج غير صحيحة ، وأن البلد الوحيد الذي يصح أن تعقد فيه الجمعية العمومية لشركة قناة السويس ، هو مدينة القاهرة ، ويتحتم على الشركة أن تستوفي جميع الاجراءات الواردة في القانون التجاري المصري ، وفي قانون الشركات المساهمة ، وفي قانون السجل التجاري ، وخصوصاً فيما يتعلق بالنشر في الصحف المصرية ، وفي مركز الشركة الرئيسي الذي يجب أن يفتتح في القاهرة ، وكذلك ينبغي التحقق من أن الشركة تودع في مكتب السجل التجاري جميع الأوراق التي يتحتم إيداعها .

ومن كل ما تقدم ، يتضح أن هناك شذوذاً بالغا حد الخطورة ، في تكوين الشركة الاداري ، في أكثر من موضع ، وهذا الشذوذ ، قد أريد

به الافلات من رقابة الدولة المصرية ، ومن العسير التغلب على مواضع الشذوذ
إلا باجراء حاسم ، هو حل الشركة وتصفيتها ، لأنها وقد أقامت بناءها
بوصف كونها دولة في داخل الدولة ، قد هدمت أكبر الدعائم القانونية في
أنظمة الشركات ، وهي لا تستطيع أن تذكر هذه الحقيقة ، بعد الاعترافات
التي سبقت الإشارة إليها ، وقد أكدتها باعتراف آخر ورد في مطبوع
الشركة الفرنسي الذي تقدمت الإشارة إليه ، إذ تقول بالصحيفة ٩٦
منه ما نصه :

« إن تنظيم شركة قناة السويس ، ليببدو في مجموعه متلائماً مع العمل
المسند إليها ، وموافقاً لهذه الصفة التي لا وجود لها بالنسبة لأية مؤسسة ،
فهي تعامل الدول المختلفة ، معاملةً الـ لند » .

« ويبدو أيضاً أنه قد تيسر حفظ التوازن بين العناصر المختلفة التي تتألف
منها الشركة ، وبين القوى التي يعتمد عليها كيانها » .

« وشركة قناة السويس ترتكز على أربع دعائم : الحكومة المصرية ،
والحكومة البريطانية ، وأصحاب السفن البريطانية والمساهمين الفرنسيين ،
وأن أولئك الذين تعاقبوا في رئاسة الشركة ، قد نجحوا إلى حد ما في
الاحتفاظ بطابعها كمنشأة فرنسية » .

ومن هذا الاعتراف الخطير ، الذي سجله « كريستيان فانك برنتانو »
نستخلص الحقائق الآتية ، وكلها تنادي بضرورة تصفية الشركة فوراً :

أولاً — اعترفت الشركة بأنها ترتكز على سلطان حكومة إنجلترا وجاء
أصحاب السفن البريطانيين .

ثانياً — ذكر الحكومة المصرية ، أريد به تغطية هذه الفضيحة وذر
الرماد في العيون ، وهي تسوي في المركز بين الحكومة المصرية وبين
المساهمين الفرنسيين ، أو أصحاب السفن البريطانيين ، وهذه المساواة في
الورق لا أكثر والواقع يشهد بأن الحكومة المصرية لا تتمتع بهذا المركز .

ثالثاً — اعترفت الشركة بأنها صبغت نفسها بصبغة فرنسية ، كما لو كانت القناة شرياناً فرنسياً وكانت الاستماعيلية وبور سعيد والسويس مدناً فرنسية ، في حين أن الشركة في عقد التأسيس وفي اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، شركة مصرية مساهمة !!

أما تمثيل الحكومة المصرية لدى الشركة بواسطة قوميسير ، ومدى رقابتها عليها بهذه الكيفية ، فمأساة أخرى ، سيرد الكلام عنها في فصل آخر .

الفصل الرابع

الموراب الفنى

نقصر البحث في هذا الباب ، على بيان حالة القناة في الوقت الحاضر ، والجهاز الذى تستخدمه الشركة في إدارة حركة الملاحة بالقناة ، ولن نتناول بطبيعة الحال ، المسائل الهندسية إلا بالقدر الذى نراه ضرورياً ، لاستجلاء المشكلات القانونية .

إن وظيفة شركة قناة السويس ، هي القيام بالعمل الذى تباشره نيابة عن الدولة المصرية ولحسابها ، بإدارة حركة مرور السفن في قناة السويس ، بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر من الشمال إلى الجنوب ، ومن الجنوب إلى الشمال ، واستغلال القناة كمرقى يدر إيراداً ، في الأغراض التى شقت من أجلها ، وقد أضافت الشركة إلى هذه الوظيفة الأصلية اختصاصات أخرى ، لا تتصل بطبيعة الحركة الملاحية في قناة السويس ، وسيأتى بيان ذلك .

وجهاز الموظفين الذين يقومون في مصر ، بنشاط الشركة ، يتألف من ثلاثة أقسام :

أولاً : قسم الملاحة .

ثانياً : قسم الأشغال .

ثالثاً : القسم الإدارى .

وقبل أن نشرح حالة كل قسم من تلك الأقسام ، ونبين الطريقة التى اتبعتها الشركة في اختيار العناصر الفنية التى تدير القناة ، يهمنى أن نبين حالة القناة بوجه عام .

حالة القنّاة

لم تكن القنّاة ، حينما فتحت للملاحة العالمية ، باتساعها وشكلها الخالي ، وإنما سار العمل فيها في عدة مراحل على النحو الآتي :

المرحلة الأولى :

وهذه المرحلة بدأت في حياة محمد سعيد في سنة ١٨٥٩ ، وانتهت بموته في أوائل سنة ١٨٦٣ .

في هذه المرحلة ، بدأت أعمال الحفر ، من غير تضرّح بها ، وفي نطاق محدود ، وكانت الشركة قد حصلت من محمد سعيد على امتياز حفر ترعة الملاحة الكبرى ، وترعة المياه العذبة التي تغذي منطقة قناة السويس بماء النيل ، ولكنها تنازلت عن امتياز الترعة الحلوة وتركت أمرها للحكومة ، في اتفاق أبرمته مع إسماعيل في مارس سنة ١٨٦٣ .

ولما كانت أعمال الحفر قد بدأت في الترعة الحلوة لتيسير الحياة ، في مناطق حفر الترعة الكبرى ، فإن مياه النيل قد وصلت إلى بحيرة التمساح في ٢ فبراير سنة ١٨٦٢ ، ووضع الحجر الأساسى لمدينة الاسماعيلية في ١٥ مايو من تلك السنة ، أما مياه الترعة الملحة ، فقد سارت في أخدود بلغ اتساعه خمسة عشر متراً ، وبعمق متر ونصف متر ، وذلك من البحر الأبيض المتوسط ، متجهة جنوباً ، فوصلت إلى بحيرة التمساح ، في ١٥ نوفمبر سنة ١٨٦٢ .

وفي ٢٩ ديسمبر سنة ١٨٦٣ ، وصلت مياه النيل ، إلى مدينة السويس .

المرحلة الثانية :

وهذه المرحلة بدأت في سنة ١٨٦٤ ، وبعد أن غيرت إنجلترا موقفها ، وألقى إسماعيل سلاحه ، وسلم بالأمر الواقع ، واستمرت إلى يوم ١٦

نوفمبر سنة ١٨٦٩ ، وقد افتتحت القناة رسمياً في اليوم التالي .

وكان العمل في هذه المرحلة ، كسابقها يعتمد من أساسه على السخرة حتى طوت الأتربة التي استخرجت من جوف التربة الصحراوية عشرات الألوف من المصريين الذين دفنوا على امتداد القناة على الجانبين ، ولما استعانت الشركة بمقاولين وبشركات مقاولات أوروبية ، اعتمد هؤلاء على الأيدي العاملة المصرية ، ولم يعتمدوا على الآلات والكرانات كما تدعى الشركة ، فإن الآلات لا تستطيع أن تفعل شيئاً ، بالنسبة للجهد الضخم الذي بذله أولئك الشهداء الذين سخروا بالسياط .

وقد أمكن استخدام القناة جزئياً ، في المسافة من بور سعيد إلى الاسماعيلية في ١٥ أغسطس سنة ١٨٦٤ ، ففي ذلك اليوم سارت في القناة سفينة واحدة ، بلغت حمولتها ثلاثمائة طن .

وفي ١٤ مارس سنة ١٨٦٩ دخلت مياه البحر الأبيض المتوسط في البحيرات المرة ، وفي ١٥ أغسطس من تلك السنة وصلت مياه البحر الأحمر إلى البحيرات المرة .

وقد وقعت حوادث غرق متكررة قبيل افتتاح القناة بأيام ، بل وقبيل الافتتاح بساعات ، حتى أن فرقاطة مصرية قد جنحت ، وخرج اسماعيل من مخدعه في الساعة الثالثة صباحاً ، ليأمر رجال بحريته بنسف هذه الفرقاطة ، حتى لا تشوه حفلات الافتتاح ، ولكن رجال البحرية المصرية استطاعوا أن ينقذوها بمعجزة ، بعد أن فشل دي لسبس وجماعته .

وقد بلغت مكعبات الحفر ٧٤٢٠٠٠٠ متر مكعباً ، أما الأحجار التي قطعت ونحنت ، وبنيت لوقاية الضفتين ، فقد بلغ مكعبها ٤٠٠٠٠٠ متر مكعب ، وانصب في البحيرات المرة ما مقداره ١٥٠٠ مليون متر مكعب من المياه .

وكان عمق القناة ثمانية أمتار ، وكان عرضها اثنين وعشرين متراً ، في القاع ، وأربعة وخمسين متراً فوق مستوي الماء .

المرحلة الثالثة :

وفي هذه المرحلة نفذ برنامج وضعته الشركة في سنة ١٨٧٦ ، وذلك البرنامج لم يتفق بشأنه مع الدولة صاحبة الأمر وهي مصر ، وإنما نفذ طبقاً لاتفاق أبرمه « دي لسبس » مع حكومة إنجلترا في تلك السنة ، دون الحصول على موافقة مصر ، وكان هذا الاتفاق بداية الخيانات التي ارتكبتها شركة قناة السويس إذ تعاقدت على أمور هندسية وغيرها مع دولة أجنبية ، ما كان لها أن تتدخل في أمر القناة ، من قريب أو بعيد ، وهذه الدولة هي إنجلترا التي احتلت مصر من أجل القناة ، بعد هذا التاريخ بسنوات معدودات . وفي الحقيقة فقد نجحت إنجلترا ، في شراء أسهم مصر في شركة قناة السويس وهي الأسهم التي بلغت نسبتها أربعة وأربعين في المائة من أسهم الشركة ، والتي استولت عليها إنجلترا بثمن بخس ، بطريق الخيانة والغدر . ولكن صنعة المسامح ما كانت لتسوغ لها أن تتعاقد رأساً مع إدارة الشركة على إجراء تحسينات هندسية في القناة ، بل كانت تستطيع أن تتصل بمصر في هذا الشأن بالوسائل الدبلوماسية ، فاما أن تقبل الحكومة المصرية إجراء التحسينات المقترحة ، وإما أن ترفضها .

كانت هذه المخالفة كافية لالغاء عقد الالتزام وطرد الشركة ، لافحامها دولة أجنبية في أخص شئون مصر ، ولكن ساعد على تلك الفوضى ، أن الحكومة المصرية كانت قد فقدت كيائها بعد الانهيار المالي ، ووضعها تحت وصاية أجنبية ، كان يمثلها « فرديناند دي لسبس » الذي عين رئيساً للجنة التحقيق الأوروبية بعد ذلك التاريخ بعامين .

إن الاتفاق الذي نعتيه ، والذي سيأتي الكلام عنه ، في باب آخر من هذا الكتاب ، قد أبرم في القاهرة في ٢١ فبراير سنة ١٨٧٦ ، إذ وقعه الكولونيل « جون استوك » الذي عين نائباً لرئيس « شركة قناة السويس » عن حكومة إنجلترا ، بتفويض منها ، ووقعه « فرديناند دي لسبس » عن الشركة ، وفي المادة الثالثة من هذا الاتفاق تعهد « فرديناند دي لسبس » بأن تنفذ « شركة قناة السويس » عدا قيامها بأعمال الصيانة العادية برنامج

أعمال إضافية ، تباع تكاليفها ثلاثين مليوناً من الفرنكات ، توزع على ثلاثين سنة أي بنسبة مليون من الفرنكات في كل عام .

أما برنامج تلك التحسينات ، فقد تضمن توسيع القناة ، بحيث يصل القاع إلى ثمانية وعشرين متراً فيما بين بحيرة التماسح والسويس وتوسيع المحطات ، والتخفيف من حدة المنحنيات ، وتكسية الضفتين ، وتوسيع الحوض في السويس ، وإنشاء أحواض جديدة ، وتوسيع المدخل ، وهكذا .

المرحلة الرابعة :

برنامج لندن في سنة ١٨٨٣ ، وبرنامجها من سنة ١٨٩٨ إلى سنة ١٩٠٨ :

لما احتلت إنجلترا مصر ، استطاعت أن تسيطر على قناة السويس سيطرة تامة ، وبسطت نفوذها على شركة قناة السويس ، على النحو الذي شرحناه في الفصل السابق ، وأصبحت حكومة إنجلترا هي التي تضع بنفسها برامج الإصلاح والتحسين تباعاً ، كما لو كانت القناة جزءاً لا يتجزأ من بريطانيا . تشكلت اللجنة الاستشارية البريطانية التي سبق الكلام عنها ، وعينت بمجرد تشكيلها بفحص حالة القناة فحصاً دقيقاً ، وبدأت فوراً بوضع التصميمات .

وقد عقدت هذه اللجنة اجتماعات عدة في باريس ، ابتداء من ١٦ يونيو سنة ١٨٨٤ ، حيث ضمت إليها خبراء هندسيين عالميين ، لوضع برنامج هندسي للإصلاح والتحسين ، ومن هؤلاء خبراء ألمانيا ونمساويين وفرنسيين وأسبان وهولنديين وإيطاليين وروس ، واكتفت شركة قناة السويس ممثلة في شخص « دي لسبس » بتقديم اقتراحات إلى اللجنة المشار إليها ، وكانت تلخص تلك الاقتراحات فيما يأتي :

أ — مضاعفة الطريق الملاحي بتوسيع القناة .

ب — مضاعفة هذا الطريق ، بإنشاء فروع جديدة .

ج — الالتجاء إلى الطريقين المتقدمتين في وقت واحد .

و نذبت اللجنة ثمانية من أعضائها سافروا إلى مصر لدراسة تلك المقترحات على الطبيعة ، وبعد هذه الدراسة قررت اللجنة :

١ — زيادة عمق القناة حتى يصل هذا العمق تسعة أمتار تحت مستوى أكثر البحرين انخفاضا .

٢ — توسيع القناة فيما بين البحيرات المرة والسويس بحيث يكون الاتساع خمسة وسبعين متراً ، فيما عدا المنحنيات ، فأنها تكون ثمانين متراً ، وأما في المسافة من البحيرات المرة إلى بور سعيد ، فإن الاتساع يكون خمسة وستين متراً ، وتتراوح المنحنيات بين خمسة وسبعين وثمانين متراً .

و كانت الملاحة في القناة تجرى نهائياً فقط ، وكانت محرمة في الليل ، مخافة الفرق ، ولكن الشركة بدأت تجرى تجارب في سنة ١٨٨٦ بقصد تسيير السفن ليلاً ، وأقامت منارات للاضاءة للسفن ، وبعضها كان ثابتاً وبعضها كان عائماً .

وفي ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، تعاقدت الشركة مع الحكومة المصرية ، وبتعبير أدق مع سلطات الاحتلال التي كانت تدير شؤون مصر ، وتنازلت الحكومة للشركة عن أربعة آلاف هكتار من الأرض لاجراء التوسيع المطلوب .

وقد نفذ البرنامج فيما بين سنتي ١٨٨٧ و ١٨٩٨ فصار اتساع القناة سبعة وثلاثين متراً وعمقها تسعة أمتار ، وأمكن استخدامها في تسيير السفن التي يبلغ القدر الذي يفوق في الماء منها سبعة أمتار وثمانين سنتيمتراً .

وفي سنة ١٩٠٠ وصل العمق إلى عشرة أمتار ، وأمكن تسيير السفن التي تزيد في أحجامها عن القدر الذي تقدم ذكره .

المرحلة الخامسة :

برنامج سنة ١٩٠٨ — كان هذا البرنامج يتناول توسيع القناة بحيث تصل إلى خمسة وأربعين متراً في القاع ، وبلغ العمق أحد عشر متراً .

المرحلة السادسة :

برناج سنة ١٩١٢ : تزايدت حركة السفن المارة بقناة السويس تدريجاً ، وكلما زادت هذه الحركة كلما اتجه التفكير إلى تحسين القناة ، وقد وضعوا للأعمال الجديدة برناجاً في سنة ١٩١٢ ، ولكن تأخر تنفيذ هذا البرناج ، بسبب اضطراب الحالة الدولية ، وقيام الحرب العالمية الأولى .

وقد نفذ هذا البرناج في سنة ١٩٢١ بعد أن هذب ، حيث جعلت القناة صالحة لتسيير سفينة يكون عمق الجزء الذي يغوص منها في الماء عشرة أمتار وستة وثلاثين سنتيمتراً (أربعة وثلاثون قدماً) وطولها ٢٦٥ متراً وعرضها ٢٩ متراً .

ويبلغ طول القناة الآن ، فيما بين فنار بور سعيد ومدينة بور توفيق ١٦١٠٥٠ كيلو متراً ، وفي القناة من المنحنيات ثلاثة عشر منحنيًا أطولها منحنى « الفردان » البالغ طوله ٢٣٠٥ متراً ، وأكثر المنحنيات تعرجاً المنحني الواقع في « الجشير » وطوله ٢٩٥٥ متراً ، ومتوسط اتساع القناة ستون متراً ومتوسط العمق عشرة أمتار ، والمحطات الحالية ، لم تعد مجرد اتساعات ، كما كان الحال في الماضي ، بل هي محطات لاعطاء الاشارات ، وذلك فيما عدا الجراج الذي عمل أخيراً في القنطرة ، وطوله ثلاثمائة متر بعرض مائة وعشرين متراً ، ويبلغ الاتساع مائة متر في مسافة طولها عشرة كيلو مترات في اتجاه القناة شمالاً ، وفي الاتجاه نحو البحيرات المرة ، وفي هذا الجزء ، وخصوصاً في بحيرة التمساح لا تعترى الملاحة صعوبات تذكر .

على أن غور القناة قد تناقص ، في الحرب العالمية الثانية ، بسبب تعذر استمرار أعمال التطهير والصيانة . وكانت الأمبرالية البريطانية قد وضعت يدها على القناة ، وأقامت كبرى عاصمة ، وتبقى واحد من هذه الكبارى في الكيلو ٦٤ عند الفردان ، واستعملت هذه الكبارى في نقل القوات البريطانية من الشاطئ الأفريقي إلى الشاطئ الآسيوي ويوجد كوبرى قديم وآخر جديد ، لمروور السكة الحديد .

ومسألة اجتياز القناة من الأهمية بمكان ، بالنسبة لمصر ، لامكان الاتصال
بسيناء ، وهي جزء كبير من جسم الوطن المصري ، غنى بمعادنه وبامكانياته
الصناعية والزراعية كما له أهمية استراتيجية قصوى .

المشروعات الجديدة

بعد إبرام اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، حفرت الشركة قناة فرعية ، كانت
تسميها قناة فاروق ، واستفادت بهذه القناة في مضاعفة الحركة الملاحية في
القناة ، وبالتالي زيادة إيراد الشركة .

ولكن القناة في مجموعها ، تعتبر عملا هندسيا من مخلفات القرن
التاسع عشر ، وهي لا تفي بحاجيات الملاحة ، بعد تطور بناء السفن ، كما أن
أعمال الصيانة المستمرة تكلف نفقات تضيع هباء ، وإذا أريد للملاحة أن
تستمر في هذا الشريان ، فلا بد من إعادة النظر فيه هندسيا ، على ضوء تجارب
العلم الحديث ، وآخر ما وصل اليه الفن البحري ، ولكن مصر لن تفعل
شيئا بهذا الخصوص ، قبل أن يجلو الانجليز عن منطقة القناة ، وتختفي شركة
قناة السويس ، وتقوم الدولة المصرية بنفسها بإدارة القناة وحراستها ، بعد
اتخاذ جميع الضمانات التي تمنع السطو عليها من أية دولة كانت .

في مداخل القناة

منذ أن شقت القناة ، أنشئت مدن في مداخلها ، وتطور العمران فيها
بتقدم الحركة الملاحية ، ولكنها مع شديد الأسف مطبوعة بطابع أجنبي
استعماري ، ونحن في انتظار اليوم الذي يزول فيه هذا الطابع ، وتصبح هذه
المدن مصرية بسكانها ونشاطها التجاري والصناعي والعمراني . وهي الميناء
الأهم الذي يقف على باب الشرق ، وتمر منه ثرواته الواسعة ، ولن يمكن

الانتفاع به في إسعاد مضر ورفاهية بني الانسان، قبل إجلاء القوات البريطانية
وتصفية شركة قناة السويس .

وبعد الحرب العالمية الاولى (١٩١٤ — ١٩١٨) أقيمت مدينة بورفؤاد
التي تدارحتي الآن إدارة مشتركة بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس ،
وفي الجنوب أنشئت بجوار السويس مدينة « بور توفيق » ، وبور ابراهيم
وهي ليست بذات أهمية ، وتعد بمثابة مستعمرات لشركة قناة السويس .

الحركة الملاهيية في القناة

أفردنا الجزء الثالث من هذا المؤلف لموضوع الملاحة وحرية المرور في
القناة ، ونقصر البحث هنا على العقبات الفنية التي تعترض نشاط هذه الحركة
وإن أهم ما تعنى به أية إدارة تشرف على قناة السويس ، هو حفظ القناة
نفسها في حالة صلاحية الملاحة ، فالضفتان معرضتان دائماً للانهمار ، وهذه
مسألة هندسية ، لم تدخل في حساب أولئك الذين صمموا مشروع قناة
السويس ، ذلك لأن الشركة التي نيظ بها حفر القناة لم تتعاقد طبقاً لمواصفات
تفصيلية تلزم بها الشركة في فترة محددة ؛ فاذا عجزت صودر تأمينها ونفذ
العمل على نفقاتها والتزمت بالتعويض ؛ وإنما أعطى الوالي رخصة اعتبارية
لعابر سبيل ؛ لا تتوفر لديه أية كفاية مالية أو فنية ؛ وتركت مواصفات
القناة للقضاء والقدراً ولمشيئة الشركة الملتزمة ، وهذا سبب آخر من أسباب
بطلان الالتزام .

وقد أهملت الشركة ضفتي القناة ؛ وترتب على ذلك تهايل الرمال ؛
وظهور صخور كانت تعوق الملاحة بين حين وآخر نتيجة للذبذبة والأمواج
المرتبة على حركة السفن المارة بالقناة ؛ وترتب على ذلك أيضاً تناقص عمق
القناة تدريجياً ؛ وبدأ التفكير جدياً في ضرورة وقاية الضفتين في سنة ١٨٨٥
ومنذ هذا التاريخ استعملوا الاحجار المنحوتة في تسكسية الضفتين .

وما تزال الملاحة في القناة من الدقة بمكان ، وخصوصاً بالنسبة للسفن ذات الحجم الكبير ، ذلك لأن عمق القناة محدود واتساعها محدود أيضاً ، ولا تستطيع السفن أن تجتاز القناة بسهولة إلا بمعاونة مرشدين للسفن من الصنف الأول . وكما هبت العواصف أو اشتد تيار المياه تفاقمت المشكلة .

ومن أجل ذلك يعد قسم الملاحة في الشركة أخطر وأهم الأقسام ، وقد وضعت الشركة لائحة الملاحة تنص المادة الثالثة منها على أن كل سفينة تزيد حمولتها على خمسمائة طن يجب أن تستعين بأحد مرشدى الشركة عند دخولها ميناء بورسعيد واختراقها للقناة وخروجها في ميناء السويس ، ومرشد السفينة هو الذي يوجه سيرها في القناة ، وهو الذي يعطي النصائح والتعليقات لربان كل باخرة ولمعاونيه ، والشركة تتحلل من المسؤولية حيال السفن بالنص في اللائحة على أن تعليمات المرشدين لا تعفى ربان السفن أنفسهم من المسؤولية .

وكما دخلت سفينة ميناء بورسعيد استعانت بالمرشد في دخول البوغاز ، وعند خروجها من الميناء ودخولها في القناة نفسها يقودها مرشد الشركة إلى أن تصل إلى الاسماعيلية ، وهناك يتسلم السفينة مرشد آخر يسير بها إلى السويس ، وبالنسبة للسفن المارة من الجنوب إلى الشمال يستعمل هذا النظام نفسه ، بتغيير المرشدين في الاسماعيلية .

وتقول شركة قناة السويس ، في الصحيفة ١٢٤ ، من مؤلفها الفرنسي الذي وضعته تحت إشراف « كريستيان فانك برنتانو » ما نصه :

« إن مرشد قناة السويس ، ليس كواحد من هؤلاء الذين يستيقظون في ظلام الليل على صوت النفير ويتسلقون بأقدامهم العارية السلم المصنوع من الحبال للوصول إلى سطح السفينة ومباشرة عمله ولكنه سيد ممتاز يقبض مرتباً ضخماً ويدفع له هذا المرتب على أساس سعر الذهب ، وهو يذهب إلى عمله في سيارة « باكار » يقودها سائق وضع تحت تصرفه (١) . »

وتقول الشركة أيضاً ، في تبرير هذا التمييز الذي يتمتع به مرشدوها

(١) سنجاسب الشركة بالنسبة لأجور عمالها وموظفيها على أساس سعر الذهب .

الأجانب ، إنهم يختارون عادة من بين الضباط البحريين ذوي التجارب وهي
تعني بهذا وظائف قسم الملاحة الرئيسية التي تحبسها لضباط الأميرالية البريطانية
والبحرية الفرنسية ، وتقول إن المرشد لا يصل إلى وظيفة مرشد من الدرجة
الأولى إلا بعد خبرة سابقة ، وخدمة في الشركة لا تقل عن خمسة عشر عاماً .
وتسير السفن في القناة بسرعة لا تزيد على أربعة عشر كيلو متراً في
الساعة ، اللهم إلا في البحيرات المرة حيث يمكن زيادة السرعة ، ولا تجري
السفن في اتجاهات مضادة إلا في البحيرات المذكورة وفي بحيرة التمساح ،
وفي ظروف معينة ، وفيما عدا البحيرات ، يتحتم في حالة تقابل السفن وهي
سائرة في اتجاهين متضادين ، أن تقف واحدة منها حتى تمر الأخرى ،
وتوجد محطات تقف فيها السفن ، في مسافات لا تزيد على ٧٥ كيلو متراً
بين كل محطة وأخرى ، والسفن التي يزيد طولها على ٢٥ متراً لا تتقابل إلا
في البحيرات وفي أجزاء القناة التي يزيد اتساعها على مائة متر ، ولتيسير الحركة
أنشئت محطة في القنطرة .

ومن القواعد المرعية أن السفينة التي تقف حتى تمر الأخرى هي التي تسير
ضد التيار ، ويجب أن تكون كل سفينة مجهزة بالأدوات التي تسمح لها
بالوقوف وإلقاء مراسها على الفور .

وحينما شقت القناة لم يسمحوا للسفن بالسير فيها ليلاً ، واستمر الحال
كذلك إلى سنة ١٨٨٧ ، وحينئذ جرت الشركة حظها بتسيير رفاصاتها في
الليل ، وأول رفاص استعمل لهذا الغرض كان يسمى « قرطاجة » وقد
زود بأنوار كاشفة شديدة ، ثم سمحوا بالملاحة الليلية تدريجياً بعد أن زودت
القناة بكاشفات عائمة أو مثبتة ، تضاف إلى الأنوار الكاشفة التي تثبت في
مقدمة كل سفينة .

ومما هو جدير بالذكر أن شركة أمريكية عرضت في تاريخ ما
على شركة قناة السويس أن تقوم الشركة الأمريكية على نفقاتها باضاءة
القناة وبالإشارات الليلية على غرار النظام المتبع في قناة « بناما »

وذلك في مقابل التصريح للشركة الأمريكية باقامة لافتات للاعلان بامتداد القناة ، وقد رفض هذا الاقتراح .

وعند ما استخدمت الأنوار الكشافه ، بقصد تيسير الملاحة ليلا ، كان المرشدون يعانون مشقة كبيرة ، بسبب انعكاس الأشعة القوية على الرفاصات التي يقودونها ، ولكن ابتداء من سنة ١٨٩٣ أمكن التغلب على هذه الصعوبة بجعل الكشافات تلقي أشعتها على أحد شاطئي القناة دون الشاطئ الآخر ، وأجريت تحسينات أخرى في السنوات التالية حتى صارت الملاحة ليلا مسألة في غاية السهولة .

ويقوم قسم الملاحة بالشركة ، وهو الكائن بمدينة الاسماعيلية ، بإدارة حركة المرور في القناة ، ويبدأ نشاط هذا القسم بالنسبة لكل سفينة بمجرد وصولها إلى المياه المصرية في بورسعيد أو السويس ، حيث يخطر ربانها سلطات الميناء برغبته في اجتياز القناة ، وتقوم السفن الكبيرة بهذا الاخطار قبل وصولها بأيام ، إذ تحدد موعداً تقريبا للوصول ، وذلك بقصد عمل الترتيب اللازم لاجتيازها القناة من غير كبير عناء ، وهذه السفن تزود عادة بجميع الأدوات البحرية اللازمة لمرورها في القناة ، وهي تعرف مقدما طبيعة القناة وسعتها ، وما تستهدف له من عقبات .

ومما هو جدير بتوجيه النظر ، أن القناة أداة استعمال هائلة بالنسبة للحركة الملاحية العالمية ، وتنتفع حكومة إنجلترا دون سواها بهذه الأداة بفضل سيطرتها على شركة قناة السويس ، ذلك أنه كلما أرادت سفينة اجتياز القناة ، يقوم قسم الملاحة بالشركة باعداد رسم بياني للسفينة ، وهذا الرسم يبين رحلتها ، والمحطات التي تقف فيها ، وهو يلحق برسوم بيانية أخرى تعين جميع التفاصيل المطلوب الوقوف عليها بالنسبة للسفن وحمولتها ، واتجاهاتها وهذه الرسوم البيانية التي تتجمع في آخر كل يوم ، كما تتجمع في آخر كل أسبوع وكل شهر وكل سنة ، تعد ثروة هائلة في يد أقلام المخابرات البريطانية ، وقد سبق أن ذكرنا أن ضباطا في الأدميرالية البريطانية يشغلون

المراكز الرئيسية بقسم الملاحة بالشركة .

وبين بور سعيد وبور توفيق توجد محطات عددها أحد عشر ، والعمل في هذه المحطات يعد احتكاراً في أيدي الأجانب من مستخدمي الشركة ، وتأتي الشركة أن تعين فيه مصريين ، وليس ذلك بسبب صعوبة فنية أو كفاية خاصة يجب أن تتوافر في القائمين بالعمل في المحطة ، فانها وظيفة لا تمت إلى الفن بصلة ، ويستطيع أن يباشرها أي فرد عادي ، ولكن الشركة تسيّر على سياسة تقليدية ، تستهدف منع المصريين من الوقوف على أسرار الملاحة في القناة .

وقد قسمت الشركة القناة إلى ثلاثة أقسام ، وذلك من حيث حركة المرور ، قسم بور سعيد ، وقسم الاسماعيلية ، وقسم بور توفيق ، وفي كل من المدن الثلاث ، أنشأت محطات مرور (ترانزيت) ، وتقوم هذه المحطات باعطاء الاشارات اللازمة عن مرور السفن وقوافل السفن ، وهي تستخدم في ذلك أجهزة اللاسلكي التي تعطى إشارات وتعليمات للسفن نفسها ، وليان الأهمية العديدة للاشارات اللاسلكية نقول : إن مكتب الاسماعيلية ، يتلقى في اليوم أكثر من ثلاثة آلاف إشارة ، وهناك إشارات تليفونية ، وإشارات تعطى بواسطة السمفورات ، وتوجد لوحات يستطيع أن يقرأها المرشد يقف على هذه الاشارات التي تتغير بين ساعة وأخرى ، وتكتب الأوامر المختلفة في هذه اللوحات ، وبعضها يعين السرعة الواجب على السفينة مراعاتها . وتدعى الشركة أنه ليس من السهل ، إدارة الحركة بطريقة أوتوماتيكية بواسطة السمفورات ، كما هو الحال في السكة الحديد ، ولكننا نعلم أن أحد الفرنسيين ، واسمه « بوايه » قد توصل أخيراً لاختراع أجهزة تغني عن عملية الارشاد المعقدة ، وحاربت الشركة هذا الاختراع الذي سجله صاحبه في باريس .

ويتمتع قسم الملاحة بسلطة واسعة في تدبير حركة المرور ، مراعيًا ظروف كل سفينة على حدة ، ويعالج كل حالة طبقاً للملابسات الحال ، ومقياس

العمل في هذا القسم هو مرور السفينة في أقل وقت ممكن ، مع الحصول على أكبر قدر من الأمان ، وسلامة الطريقتين ، ولذلك فإن أسرع البواخر هي التي تحمل البريد وكذا البواخر التي تتعرض لمخاطر بسبب حمولتها ، كتلك التي تحمل مواداً ملتهبة أو مفرقة ، ويتخذ قسم الملاحة بالنسبة لهذه البواخر أقصى ما يستطيع من الاحتياطات ، كأن يراعى عدم اقترابها من بواخر أخرى وأن تكون متباعدة عن غيرها التي تمر بالقناة ، وحينما تقف في بحيرة التمساح ، وهذا يحدث عادة في الليل ، تكون في شبه عزلة ، وكل ذلك لا يمنع من وقوع الحوادث التي قلت في السنوات الأخيرة بنسبة ظاهرة ، فيبلغ متوسط الحوادث في العام مائة وخمسة وعشرين .

وتملك الشركة أسطولاً يتألف من رفاصات وجارات ذات أشكال وأنواع وأوزان مختلفة ، وهذا الأسطول معد للسفن التي تجنح ، ومرافقة السفن الكبيرة والتي لا تستطيع أن تجتاز القناة معتمدة على نفسها ، ومن بين وحدات هذا الأسطول الذي تملكه الشركة ثلاث قطع ، تبلغ قوة الواحدة منها ثلاثة آلاف حصان وأسمائها « تينان » و « هرقل » و « أطلس » وأخير الشريت قطعة تسمى « إدجار بونيه » وأمثال هذه الوحدات ترابط في بور سعيد والاسماعيلية والسويس ، في انتظار الاشارات التي تصلها لتقوم بأعمال الاسعاف ، وتحمل الشركة عادة نفقات الاسعاف ، ولكن الذي جرى عليه العمل ، هو أن أكثر البواخر تتخذ الحيطه مقدماً فتستأجر من الشركة أحد الرفاصات لمرافقتها ، وتدفع الأجر الذي تفرضه الشركة ، والغرض من ذلك مفاداة الحادث والتغلب عليه حال وقوعه ، وتلك الأجور مقررة في جداول بحساب الساعات سواء اشتغل الرفاص أم ظل متوقفاً مع السفينة في محطة من المحطات .

وكذلك تملك الشركة جهازاً عاماً منبثاً في القناة لمقاومة الحرائق التي قد تصيب السفن أثناء مرورها في القناة والتغلب عليها فوراً ، وعند الاقتراب يستطيع قسم الملاحة أن يطوق السفينة التي تشب فيها النيران بوسائل المقاومة والاطفاء بسرعة ملفتة للنظر .

ومع كل هذا الاحتياط ، ومع كل هذه التحسينات التي أدخلت على القناة ، لا يمكن استخدام القناة لمرور أية سفينة ، فهناك سفن من أحجام كبيرة ، لا يمكن مرورها في القناة بأية حال . ففي سنة ١٨٧٠ كان الحد الأقصى للسفينة التي تجتاز القناة أن تكون حمولتها الاجمالية ٤٤١٤ طناً ، وطولها ١١٧ متراً وعرضها ١٣ر٥ متراً ، وفي سنة ١٩٣٩ عندما أعلنت الحرب العالمية الثانية بلغ الحد الأقصى لحمولة السفينة التي يسمح لها باجتياز القناة ٤٢٥٥٦ طناً ، وطولها ٢٦ر٢٣٩ متراً وعرضها ٣١ر٤٩ متراً ، وهذا يرجع إلى أن غور القناة محدود ، وعرضها محدود كذلك ، ويرى الخبراء البحريون ، أن معدات القناة وحالتها الراهنة تستطيع أن تواجه مستلزمات الملاحة العالمية وتلائم أوزان السفن التي تبني ، ولكن قد تزيد هذه الأوزان ، ومن أجل ذلك ، وحتى يمكن التقليل من الحوادث ما أمكن ، لا بد من إجراء تحسينات هندسية على نطاق واسع ، فتزيد الحركة ويتضاعف الإيراد ، ولكن لانوصي بعمل شيء قبل أن يجلو الانجليز وتحتفي شركة قناة السويس ، وتدير مصر شؤون قناتها بنفسها .

ومن المسائل الفنية الجديرة بالاهتمام ، مسألة الوقت الذي تقضيه السفينة وقوفاً بمحطات المرور في القناة ، ففي سنة ١٨٧٠ كانت كل سفينة تقف ثمانى وأربعين ساعة وخمسة دقائق ، بالنسبة للمرور ، وللحركة الفعلية مدة سبع عشرة ساعة وثمان دقائق ، وفي سنة ١٩٣٩ بلغت نسبة وقوف السفينة اثنى عشرة ساعة وثمانى وخمسين دقيقة . بالنسبة للحركة الفعلية مدة إحدى عشرة ساعة وعشرين دقيقة .

صيانة القناة

تحتاج القناة إلى أعمال صيانة مستديمة ومتجددة بغير توقف ، وتتناول الصيانة قاع القناة ، كما تتناول ضفتيها .

أما القاع فهو معرض دائماً للرواسب التي تتراكم فيه ، وتقلل من عمق

القناة ، والأمر يختلف في بور سعيد ، وفي القناة نفسها ، وفي فوهتها عند مدينة السويس ، والعلاج الوحيد هو استخدام الكراكات في التطهير ، على سبيل الدوام والاستمرار ، وإذا كان الذين حفروا القناة ، قد انزعوا من الأحجار والزلط ونحوه ما بلغ مقداره في سنة ١٨٦٩ أربعة وسبعين مليوناً من الأمتار المكعبة ، فمذا افتتاح القناة إلى سنة ١٩٤٤ ، بلغ ما استخرج في عمليات التطهير ، من المواد المذكورة ١٤٦٠٥ مليوناً من الأمتار المكعبة ومدخل القناة في بور سعيد ، يحتاج إلى عناية أكثر من غيره ، وذلك بسبب الزوابع التي تهب في بعض فصول السنة ، وما يلقي في القناة من طمي وغيره ومع أن الكراكات تستخرج في كل عام أربعة ملايين من الأمتار المكعبة ، فقد أمكن المحافظة على عمق القناة بصعوبة ، ويرى الخبراء أن من الممكن تخفيض أعمال الكراكات إلى مليون متر مكعب في السنة ، إذا أجريت بعض التحسينات ، ويبدو أن ما تستخرجه كراكات التطهير في السنة يزيد الآن على هذا المقدار ، وتستخدم الشركة كراكات ماصة من طراز كبير ، عند مداخل القناة ، وهذا يؤدي لنتائج طيبة .

أما في القناة نفسها فالحاجة إلى التطهير أقل منها في بور سعيد ، وقد بلغ متوسط التطهير في القناة ، قبل الحرب العالمية الماضية ١٨ مليوناً من الأمتار المكعبة ، وبعد أن انزعرت الصخور التي كانت متخلقة في قاع القناة أصبحت العملية من السهولة بمكان كبير .

وأما التطهير في السويس ، فلا يثير متاعب تذكر ، فالقناة في هذا الجزء ليست معرضة للردم ، كما هو الحال في بور سعيد ، ولا توجد في بور توفيق ميناء شبيهة بميناء بور سعيد .

وفي أثناء الحرب قلت أعمال التطهير بدرجة محسوسة بسبب الغارات الجوية والألغام التي بثت في القناة ، وتوقفت تماماً في منطقة بور سعيد طوال سنة ١٩٤١ والثلاث الأول من سنة ١٩٤٢ كما توقفت في القناة نفسها من إبريل سنة ١٩٤٠ إلى نوفمبر سنة ١٩٤٣ ، وكانت مكعبات التطهير في بور سعيد طوال مدة الحرب ٤٧٣٠٠٠ متر مكعب ، ولم تبلغ في القناة نفسها

عشرة في المائة من متوسط ما كلف يطهر في سنوات ما قبل الحرب. ومع ذلك
أمكن الاحتفاظ إلى حد ما بعمق القناة .

وتقوم شركة القناة بنفسها بعمليات التطهير ، وتستخدم كراكات هائلة ،
نذكر منها « بيلوز » و « بطليموس » و « بينيلوب » وتلك الكراكات قامت
ببنائها شركة « لوبنتس » البريطانية ، ومقرها باسكتلنده وتبلغ قوة الكراكات
الواحدة أربعةائة حصان ، وتصل هذه القوة أحياناً إلى ألف وستائة حصان ،
وتستطيع الكراكات الواحدة أن تطهر في العام ما مقداره مليوناً من الأمتار
المكعبة .

ومنذ سنة ١٩٣٨ نجحت التجارب الخاصة باستخدام الكراكات الماصة .
وفي عملية التطهير بداخل القناة نفسها تستخدم الشركة اثنتي عشرة كراكات
كما تستخدم عدا الكراكات آلات أخرى كاسحة ، واسمها « أسيرا تير
ريفولير » وهذه تترع الأحجار وغيرها ، وتلقى بها في صنادل تقف بجوارها
وتلقى الحمولة .

وقد اضطرت الشركة بعد الحرب إلى استخدام كاسحات الألغام ،
ولكنها لم تظفر بنتائج مسوسة ، إلا بفضل القوات البحرية المصرية .

وصيانة ضفتي القناة أمر لا غناء عنه ، ذلك لأن حركة مرور السفن ، تحدث
ذبذبة في المياه وتموجات تؤثر على مسهوى الماء . وتسحب الأمواج الرمال من
الجوانب في الطبقة السفلى ، وهذا يؤدي مع التكرار إلى التصدع والانهار ،
وتترتب على ذلك مشكلات هندسية حادة ، تقاوم تارة بالسائر الحديدية وأخرى
بالتريع في المباني ، وحل هذه المشكلة منوط برجال الهندسة المدنية الذين تستعين
بهم وزارة شؤون قناة السويس ، بعد أن ينتهي التزام شركة القناة .

الورش ونحوها

تقوم شركة قناة السويس ، بمعرفتها ، بمختلف أعمال الصيانة الخاصة بالآلات وأدواتها الضخمة ، وذلك في ورش كبيرة أقامتها ببور توفيق والاسماعيلية وبورفؤاد ، وتعد هذه الورش بمثابة منطقة صناعية كبيرة ، ولا أدل على أهميتها وضخامتها من أنها قامت في مدة الحرب العالمية الثانية بخدمات هائلة للأميرالية البريطانية ، واستطاعت بأجهزتها الحديثة أن ترمم السفن الجريحة وأن تفي بحاجات الأميرالية البريطانية ، في ذلك الجزء من العالم . وأهم ورش الشركة ، تلك التي أقامتها في بورفؤاد ، فبسبب هذه الورش نشأت تلك المدينة وتطورت الحياة فيها تطورا سريعا ، ويشغل في ورش بورفؤاد أكثر من ألف عامل ، كلهم مصريون ، وهم متخصصون في الحرف الدقيقة ، من خراطة وبرادة وسبك وأشغال ميكانيكية ومعديّة وكهرباء ، وقد أصبحوا بحكم طول المران ، متخصصين في الأشغال البحرية ، وفي أعمال شركة قناة السويس بالذات ، ولا تقتصر أعمالهم على الإصلاح والترميم ، بل إنهم يقومون بصنع أجزاء كاملة من آلات دقيقة ، وتحفظ الشركة لنفسها بمحطات توليد الكهرباء التي تديرها الشركة في الورش ، بالنسبة للآلات التي تدار بالكهرباء ، كما أنها تستعمل التيار الكهربائي في إدارة آلات وإبور المياه الذي يغذى مدينة بورسعيد ، وتقوم بإنارة الميناء وإنارة مدينة بورفؤاد ، وقد ألحقت الشركة بالورش طبعا ، مخازن لاستهان بها .

مسائل البلدية

ما كان يمكن للذين حفروا القناة أن يحققوا هذا الغرض ، لولا ترعة المياه العذبة التي تنقل لهم مياه النيل إلى منطقة الحفر ، وقد أوضحنا في الجزء الأول

من هذا الكتاب أن «فردينا ندي لسبس» قد اتمت الفرصة، وبيت نية خبيثة كانت ترمى لاقامة دولة أجنبية فوق شقة من أرض مصر؛ تقع في شرق الدلتا فحصل ضمن عقد الالتزام على حق إنشاء الترعة الحلوة التي تخرج من النيل، بالقرب من بولاق، وتصل إلى الاسماعيلية، ولكنه أراد أن يتملك هذه الترعة، وأن يبيع الماء الذي يحتاج اليه الزراع في مديرية الشرقية لرى أراضيهم بسعر تفرضه شركة قناة السويس، وكانت هذه الشروط وصمة، استطاع أن يمحوها اسماعيل، إذ أبرم اتفاقاً مع دى لسبس في مارس سنة ١٨٦٣ تنازلت بمقتضاه شركة القناة عن حق إنشاء الترعة الحلوة وتملكها، وتركت شقها للحكومة المصرية. وكل ما التزمت به الحكومة هو تغذية نشاط الشركة بمكعب من المياه قدره مائة وخمسون ألف متر مكعب في اليوم.

ولكن الشركة قبل اتفاق مارس سنة ١٨٦٣، كانت في المدة من سنة ١٨٥٩ إلى سنة ١٨٦٢ قد شقت ترعة ضيقة تمتد من الزقازيق إلى بحيرة التمساح وأتمت الحكومة المصرية فرعا آخر وصل إلى السويس في ٢٩ ديسمبر سنة ١٨٦٣، ولكن هذين الفرعين لم يكوونا في حالة تسمح بالانتفاع بهما علي النحو المطلوب، وقد قام خلاف طويل بين دى لسبس واسماعيل، وتوقفت أعمال الحفر تماما، ولم تنته المعركة إلا في سنة ١٨٦٤، بعد أن صدر حكم نابليون الثالث، وغيرت إنجلترا موقفها، فلم تعد معادية لمشروع القناة، وتبعاً لذلك انتهت معارضة اسماعيل، وعادت السخرة، وجند من الشعب ألوف مؤلفة سخرروا في إتمام ترعة المياه العذبة في بضعة أشهر، فأنهى العمل فيها في سنة ١٨٦٥، ولكن لم تعد تلك الترعة ملكا للشركة كما كان الحال في العقود التي أبرمها عهد سعيد، بل صارت ملكا للدولة المصرية وليس للشركة أي حق إلا في قدر من المياه، وهذا فضل يجب أن يذكر لاسماعيل، على الرغم من فساد حكمه وسوء تصرفه، فقد تنازلت شركة القناة عن ملكية الترعة الحلوة للحكومة المصرية في الاتفاق الذي أبرمه اسماعيل في ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦.

وفي المدة من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٧٧، أمكن للحكومة المصرية،

بالأموال التي أنفقتها والأيدى التي سخرتها أن توسع الترعَة الحلوَة ، من القاهرة إلى السويس ، ومن القاهرة إلى بور سعيد ، حتى صارت صالحَة للملاحة النيلية ، وتمشياً مع تطور الحياة ونموها في بورسعيد ، أنشئت ترعة العباسَة التي تمت في سنة ١٨٩٣ .

والملاحة ممكنة في ترعة الاسماعيلية لمسافة ١٥١ كيلومترا من القاهرة إلى الاسماعيلية ، و ٨٧ كيلومترا من الاسماعيلية إلى السويس ، ويبلغ طول ترعة العباسَة ، ثمانين كيلومترا ، وتتصل الترعَة الحلوَة بقناة السويس في بحيرة التمساح ، وقد شقت فروع ومصارف ، بنفقة الدولة ، جعلت منطقة القناة أرضا زراعية ، تنتج الكثير من المحاصيل ؛ وأقيمت علي الترعَة في مواضع مختلفة ، الكبارى والأهوسة .

ومن طريف ما يذكر في هذا المقام ، أنه قبل إنشاء ترعة الاسماعيلية ، كانت المياه تنقل في عربات إلى مدينة السويس التي لم يكن يقطنها أكثر من ثلاثة آلاف نسمة ، وكان نقل المياه من القاهرة بالعربات يكلف غالبا ، ولما بدأت الحياة تدب في بورسعيد ، كانت تنقل المياه بالمرابك الشراعية ، من دمياط عبر بحيرة المنزلة ، وأحيانا كانت تنقل بحرا ، من الاسكندرية إلى بورسعيد .

وقد احتكرت الشركة ، عملية تغذية مدن القناة بمياه الشرب ، لقاء المبالغ التي تحصلها من السكان ، وأنشأت وابورات لتقطير المياه ، والعجيب أن الشركة قد ظفرت بهذا الاحتكار ، دون أن تفرض الدولة عليها إتاوة خاصة ، وشروطا مستقلة عن عملية استغلال القناة نفسها ، وما زالت هذه القوضى مستمرة إلى الآن ، وحينما أبرم اتفاق بين الحكومة والشركة في ٧ من مارس سنة ١٩٤٩ ، بقيت عملية المياه هذه في يد الشركة ، في مدن القناة ، ولهذا الأمر خطورته ، التي لمسناها حينما نشبت معركة القناة ضد القوات البريطانية في أكتوبر سنة ١٩٥١ ، وتستطيع الحكومة أن تبادر فوراً بسحب عمليات المياه من الشركة لتقوم البلديات بها .

الطرق

كانت الطرق غير معبدة في برزخ السويس ، وحتى قيام الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨) لم تكن هناك طرق صالحة للحركة وأعمال النقل في منطقة تكاثف سكانها بسرعة ، ولكن كانت السكة الحديد تربط بين مدن القناة الرئيسية ، ومن هذه السكك الخط الذي أنشأته الشركة بين بورسعيد والاسماعيلية وكان أشبه بسكة حديد ضيقة وقد تنازلات عنه للحكومة لقاء مغانم حصلت عليها ، وذلك في اتفاق مؤرخ في سنة ١٩٠٢ ، وحتى ذلك الخط في الحالة التي كان عليها وقت أن تنازلات عنه الشركة ، لم يكن كافيا لنقل موظفي الشركة وعمالها وأمتعتها ، فكان هؤلاء الموظفون يتنقلون بين مدن القناة ، في رفاصات سريعة .

وفي أثناء الحرب العالمية الأولى ، رصف الجيش البريطاني طريقا ضيقا يصل مدينة بورسعيد بالاسماعيلية ، وبعد أن وضعت الحرب أوزارها ، سلم هذا الطريق للشركة ، وقامت هذه الشركة بتوسيعه حتى بلغ عرضه ستة أمتار . وفي تاريخ تال ، امتد الطريق من الاسماعيلية إلى السويس ، طبقا لاتفاقات أبرمت مع الحكومة المصرية ، إذ لم يكن من حق الشركة أن تتصرف من تلقاء نفسها ، ورصف الطريق من الاسماعيلية إلى الكوبري ، مع تكليف الشركة بالمحافظة عليه وصيانته ، وقد قامت الحكومة المصرية ، ومجلس بلدى مدينة السويس برصف المسافة من الكوبري إلى السويس ، وتسهر بلدية السويس على صيانة هذا الجزء ، وكذلك رصف طريق آخر من الكوبري إلى بور توفيق .

ويوجد طريق مرصوف بين بورسعيد والقنطرة ، ويمر بين القناة الملحة والترعة الحلوة ، وتلك مسافة ضيقة لا تسمح بتوسيع الطريق بالقدر الكافي ، ولما أبرمت معاهدة سنة ١٩٣٦ رصف طريق آخر ، سموه طريق المعاهدة ويمر من بورسعيد إلى القنطرة . وفي أثناء الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥) أنشأ الجيش البريطاني ، من غير رجوع إلى الحكومة المصرية ، عدة طرق حربية بالشاطئ الآسيوى ، وعدة طرق بالشاطئ الأفريقى ، كما قام بتوسيع بعض الطرق التي كانت موجودة من قبل .

وطول الطريق الشمالي ، الذي تحتكره الشركة ، من بورسعيد إلى الاسماعيلية خمسة وسبعون كيلو مترا ، ومن الاسماعيلية إلى الكوبرى ثلاثة وثمانون كيلو مترا ولما كان رصف الطرق وصيانتها يدخل في صميم الأعمال الاستراتيجية ، فمن واجب الدولة أن تبادر بوضع يدها على مختلف تلك الطرق ، ورفع يد شركة القناة عنها نهائياً ، فليس لها أى حق أكثر من التصريح لها بالسير في هذه الطرق كغيرها من سكان البلاد ، وذلك لا يمنع طبعاً من اقتضاء رسوم وإتاوات منها في مقابل الاستعمال ، لأنها أكثر انتفاعاً بهذه الطرق من غيرها .

الامتلاك المشترك

نظراً لخطورة هذا الموضوع ، أفردنا له فصلاً في باب الاستغلال . ونكتفي ، ونحن بصدد الكلام عن الدولاب الفنى ، بالإشارة إلى أن عقد الالتزام قد خرج عن مدلوله ، ولم يقتصر على إدارة حركة الملاحة في قناة السويس ، بل تعداه إلى بيع الأراضى واستغلالها ، وإقامة أبنية ومنشآت ، ولذلك تستخدم الشركة ضمن دولابها الفنى ، كل ما يلزم لهذا الاستغلال ، كأعمال البناء والتجارة والحدادة والطلاء ، والحدائق والنظافة وغيرها .

الخلاصة

لم يتسع المقام في هذا الكتاب لأن نشرح دقائق دولاب الشركة الفنى ، فاكتملنا بعرض رءوس المسائل ، ولم نقصد إلا التنبيه إلى ما يجب على الدولة أن تبادر بعمله منذ الآن .

ويتضح مما تقدم ، أن الشركة تملك دولاباً فنياً ضخماً ، ستسلمه الحكومة ، عند نهاية الالتزام ، في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، أو قبل هذا التاريخ ، إذا رأت أن نهي عقد الالتزام ، وتضع يدها على المؤسسة ، والعملية محتاجة إلى حصر وجرد وتقدير ، وإعداد وتجهيز مما سيأتي بيانه عند

الكلام عن علاقة الشركة بالحكومة المصرية ، والمسألة ليست من السهولة
بالحد الذي يتصوره الذين لا يعرفون مدى نشاط شركة قناة السويس .
ولسكننا في هذا المقام نبادر فننبيه ، إلى أن العملية ليست معقدة بالصورة
التي تحاول الشركة أن تعرضها في دعاياتها الرنانة ، وفي وسع المصريين
أن يقرموا وخدمهم بإدارة حركة الملاحة في القناة ، إدارة لا تقل مستوى
عن الإدارة الحالية ، إن لم تكن خيراً منها .

الفصل الخامس

المنشآت

أصدرت الشركة مطبوعات بلغات مختلفة ، وفي فترات متعددة بقصد الدعاية ، وجعلت مادتها الوحيدة في تبشيرها لمد أجل الامتياز ، تلك المنشآت التي أقامتها في صحراء ، حولتها إلى مروج خضراء وقصور عالية ، بأموال مصرية ، وبأيدي المصريين . والشركة لم تشيد تلك المدائن الصغيرة من أجل مصر ، بل أرادت أن تكفل طيب الإقامة ورفاهة العيش لموظفيها الأجانب الذين هبطوا على هذه الديار في غفلة الزمن ، كجوارح الطير ، أو كالذئاب الضارية .

ونحن لا ننكر أن الشركة قد أسرفت في التعمير والانشاء ، إسرافاً بلغ حد الهوس والجنون ، ولكن لحساب من أنفقت تلك الأموال الطائلة؟! ليس بعيننا في هذا المقام أن نحصى أو نصف المنشآت التي أقامتها الشركة فهذا أمر سوف يناط باللجنة التي تشكل للحصر والجرد والتسلم . وإنما يهمنا أن نستعرض الاتفاقات التي أبرمت ، وأن نبين الرأي القانوني فيها فنتناول في هذا الفصل المسائل الآتية :-

أولاً - الأراضي التي استولت عليها الشركة بغير مقابل . وقد تحرر عنها محضر مؤرخ ١٩ فبراير سنة ١٨٦٦ .

ثانياً - الاتفاقات التي أبرمت في ظل الاحتلال ، ووسعت من نطاق تلك الأراضي في غير مقتضى .

ثالثاً - المباني التي أقامتها وتقيمها الشركة والمكاتب التي تبودلت في ١٦ من نوفمبر سنة ١٩١٩ و ١٠/١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ .

رابعاً - مسائل البلدية : المياه والحدائق وغيرها .

أولاً - الأراضي التي استولت عليها الشركة

لا نريد أن نكرر هنا ما ذكرناه في الجزء الأول من هذا الكتاب، إذ أوضحنا غرض فرديناند دي لسبس الخبيث، حينما أراد أن يقطع شقة كبيرة من جسد مصر ليقم فوقها دولة أجنبية وتورط محمد سعيد، إلى حد أنه ترك تلك الأراضي من غير تحديد، واستباح نزع ملكية الأفراد لمصلحة الشركة، كما رأت ذلك، وكانت الأراضي التي طمع فيها دي لسبس تمتد من بورسعيد إلى بولاق. وقد أثار اسماعيل حملة شعواء في مستهل حكمه ضد هذا النهب الفظيع ولكنه، باء بالخيبة حينما أسلم الزمام إلى وزيره الخائن نوبار نوباريان. وورطه ذلك اللعين، فقبل الاحتكام إلى ذمة الامبراطور نابليون الثالث الذي لجأ بدوره إلى فرديناند دي لسبس وأعطى لهذا الأخير كل ما أراد. وقضى نابليون الثالث بتعويض ضخم للشركة في مقابل الأراضي التي ثبت أنها غير لازمة لمشروع القناة. وبلغ إجمالي التعويض الذي قضى به نابليون الثالث أكثر من نصف رأسمال الشركة.

وقد استسلم اسماعيل حينما غيرت إنجلترا موقفها، وتحولت في سنة ١٨٦٤ من معارضة المشروع إلى تأييده، بعد أن رسمت خطة، من شأنها تمكينها في آخر الأمر من الاستيلاء على القناة وعلى الشركة، فأخذت على كاهلها الحصول على موافقة السلطان العثماني، على المشروع، في مقابل التصريح لها بإيفاد مندوبين عنها في اللجنة التي تقوم بوضع الحدود الخاصة بالأراضي اللازمة لحسن استغلال القناة، والتي تترك للشركة طوال مدة الامتياز، وقد قامت اللجنة بعملها وحررت محضراً بالقاهرة، وهذا المحضر مؤرخ في ٥ شوال سنة ١٢٨٢ هجرية الموافق ١٩ فبراير سنة ١٨٦٦، وهو وثيقة هامة، وقد عينت المساحة التي تترك للشركة بما مقداره ١٠٢١٤ هكتاراً منها ٦٦٦٥

هكتارا في الشاطىء الافريقي ٣٥٤٩٩ هكتارا في الشاطىء الآسيوى .

وفىما يلي نص هذه الوثيقة الهامة :

« المندوبون الموقعون أدناه ، وهم :

« ليباستور ، مهندس عام الطرق والكبارى مندوبا عن الحكومة

الفرنسية .

« وسرفر أفندى وكيل وزارات الزراعة والتجارة والأشغال العمومية ،

مندوبا عن حكومة حضرة صاحب الجلالة الأمير اطرورية السلطان .

« وعلى بك مبارك ، الضابط بالأشغال العسكرية وياور عظيمة الوالى ،

ومندوبا عن الحكومة المصرية .

« وماليت ، مندوبا عن شركة قناة السويس البحرية .

« انتقل الجميع من القاهرة فى ٢٩ يناير سنة ١٨٦٦ ، ووصلوا فى ٣٠ منه

إلى الاسماعيليه ، على القناة البحرية .

« وفى اليوم الثانى ، ٣١ منه ، وبعد أن عاينوا أشغال مدخل الجسر ،

ساروا فى القناة متجهين شمالا ، حيث وصلوا إلى القنطرة ، وفى يوم أول

فبراير وصلوا إلى بوسعيد ، حيث زاروا أما كن العمل المختلفة ، والموقع الذى

ستنشأ فيه الميناء وما يلحقها .

« وفى عودتهم إلى الاسماعيليه ، يوم ٣ فبراير سنة ١٨٦٦ ، عاينوا الموقع

الذى تشغله ، وستشغله مستقبلا ، تلك المدينة . ثم عادوا من الاسماعيليه ،

يوم ٥ فبراير ، واتجهوا نحو السويس ، وعاينوا فى طريقهم إليها أما كن العمل

فى سراييوم وشالوفا .

« وعند وصولهم إلى السويس عاينوا مرساها ، وكان المهندس العام الذى

يدير الأعمال ، يقوم فى كل هذه الأماكن ، وفى مختلف النواحي ، بشرح

ما تحتاج إليه المنشآت .

« ولما عادوا إلى القاهرة ، اجتمعوا فى هيئة مؤتمر ، فى يوم ١١ فبراير

والأيام التالية ، لدراسة الخرائط التي عرضت عليهم ، وإعادة سماع بيانات المدير العام للأشغال ، والعمل بصفة نهائية ، على تحديد الأراضي اللازمة للشركة من أجل استغلال المشروع .

« البند الأول — بور سعيد » :

« في جلسة ١٣ فبراير ، عرض مدير عام شغال الشركة على اللجنة ، خريطة لبورسعيد ، تبين الأحواض المختلفة ، التي يتعين إقامتها ، طبقا للمشروعات الحالية التي وضعتها الشركة .

« ومضمون ذلك ، إنشاء قناة مزدوجة ، لتوصيل السفن ؛ من الميناء الخارجي ، إلى الحوض الأول ؛ على أن يحتفظ بين هذين الممرين ، بالأرض اليابسة ، المخصصة للمصانع التي تصنع فيها ، الكتل الصخرية اللازمة لبناء الأرصفة الممتدة في البحر . وقد واجه المجتمعون مشكلة البحث عما إذا كان احتلال هذه الأراضي ، مؤقتا ولمدة محدودة ، أم أن هذه الأراضي تعتبر ضرورية للشركة طول مدة الالتزام ؛ وبعد دراسة هذه النقطة دراسة مستفيضة ، رأت اللجنة ، أن يكون احتلال الشركة لهذه الأراضي مؤقتا ؛ وعلى ذلك

يجب أن يحود هذا الاحتلال بمدة عشر سنوات . وإذا اتضح فيما بعد ، أن مدة العشر سنوات هذه غير كافية ، فإن الحكومة المصرية تتفق مع الشركة على مدها ، وعلى العكس من ذلك ؛ تتسلم الحكومة المصرية هذه الأراضي ، بمجرد فراغ الشركة من صناعة الكتل الصخرية الصناعية .

« ومن المتفق عليه ؛ أنه يجوز للحكومة المصرية ؛ في المدة التي تشغل الشركة فيها هذه الأراضي ، أن تقيم الحكومة عليها جميع الأشغال وجميع المباني ، التي تربي ضرورة لها ؛ على ألا يعرقل ذلك سير العمل في الأماكن المخصصة للشركة .

« ويجب أن يلاحظ أيضا ، أن تلك الجزيرة ، ضرورية لحماية الميناء الداخلي ، على

أنه نظرا لاحتمال ضرورة توسيع المدخلين ، فإن الشركة تستطيع ، دائما ، الحد من طول هذه الجزيرة ، بقدر ما يلزم للتوسيع .

« ويجب أن يترك طريق عمومي ، للدخول فيما بين الممر الشرقي ، ومنشأ الرصيف ، حتى الرصيف البحري . ويحرم على الشركة ، إقامة أية منشأة ، على طول الساحل ، أو على الجسر الذي يحد الأحواض من الجهة الشرقية . »
« ويترك جزء من الساحل ، على طول الرصيف البحري الغربي ، ويخصص لاستغلال القناة ، وبوجه خاص ، لاتمام أعمال الرصيف البحري ، ولوضع أسس المباني اللازمة للمنشأة . ويكون عرض هذا الجزء المخصص للشركة مائة وخمسين مترا بطول لا يتعدى ستمائة مترا ، ابتداء من منشأ الرصيف البحري ، ويخضع ذلك للشروط الآتية :

« ١ - يجب على الشركة ، أن تترك للمرور العام ، ما يأتي :

رصيفا عرضه خمسون مترا ، بين مباني المشروع التي ترغب في إقامتها ، والرصيف البحري ، ومسافة عرضها خمسون مترا ، بين نهاية هذه المباني ، وبحري مياه المد والجزر للبحر ، وطريق الدخول الواقع بين الساحل ورصيف الميناء .

« ٢ - تخضع جميع المباني التي تقيمها الشركة ، في حالة الحرب ، لجميع الضرورات العسكرية ، ويكون للحكومة أن تجري جميع الأشغال ، وأن تهدم ما ترى هدمه ، لضرورة الدفاع عن البلاد ، دون أن تلزم بدفع أي تعويض كان للشركة ، عما تقيمه أو تهدمه .

« ٣ - إذا رأت الحكومة - في حالة الحرب - ضرورة وضع بطارية في مسافة الستائة متر المحتفظ بها ، فإن موقع هذه البطارية ، يكون هو الحد النهائي للأراضي المنوطة .

« وقد رأت اللجنة مع الاحتفاظ بجميع الشروط المبينة أعلاه ، أنه يلزم للشركة مساحة قدرها ٤٣ هكتارا ، لأجل خدمة القناة البحرية في بورسعيد وإتمام استغلالها ، وهذه الأراضي مبينة في الخريطة رقم ١ ، الموقع عليها والمرافقة لهذا المحضر . » وتقسم هذه المساحة على الوجه الآتي :-

الأراضي المحتفظ بها في البر الافريقي ٣١٩ هكتار
 الأراضي المحتفظ بها في البر الآسيوي ١١١ »
 مجموع المساحة في بورسعيد ٤٣٠ »
 « البند الثاني » من العلامة رقم ٣ القائمة عند نهاية الميناء الي الكيلو ٦٢

بالقرب من الفردان

لم يقدم أى اعتراض علي طلب الشركة الحصول علي مساحة قدرها مائتا متر عرضا من كل ناحية من محور القناة وعلي ذلك قبلت اللجنة طلبها هذا .
 « البند الثالث » رأس العش

تطلب الشركة مساحة اضافية قدرها ٣٠٠ متر عرضا في خمسمائة متر طولاً ، من الجهة الافريقية ، وهو ما يساوي خمسة عشر هكتارا وقد قبل هذا الطلب وتستمر الحكومة المصرية في مباشرة حتى الصيد في بحيرة المنزلة الي حد الردم الذي عمل .

« البند الرابع » القنطرة

تطلب الشركة من الجهة الآسيوية مساحة اجمالية قدرها ٦٤ هكتارا موزعة كالآتي :

انشاء محطة طولها ألف متر وعرضها ٢٠٠ متر وحوها
 أرض قدرها ٢٠٠ متر للمنشآت اللازمة لخدمة المحطة ٢٨ هكتارا
 محل لتخيم الشركة والمنشأة ٣٦ »
 الجملة ٦٤ »

وقد قبلت اللجنة هذا الطلب

« البند الخامس » من الفردان الي بحيرة التمساح

تطلب الشركة لهذا الجزء من القناة الذى يشتمل علي ممر مدخل الجسر ٢٠٠ متر من الجهة الآسيوية وألف متر من الجهة الافريقية والاسباب التي أبدت فيما يتعلق بالجهة الافريقية هي أنه يجب الحصول علي مساحة كبيرة من الارض لتخزين التراب المتخلف من خندق يبلغ في ارتفاعه

الأقصى ١٩ متراً فيها عدا عمق القناة وهو ٨ أمتار ، وبذلك يبلغ ارتفاع التراب الاجمالي ٢٧ متراً ، وضرورة اجراء الاعمال اللازمة لتثبيت الرمال المتحركة التي قد تنهار في بعض الاماكن داخل الخندق .

ولهذه الاسباب قبلت اللجنة طلب الشركة .

« البند السادس » ترعة الاتصال بترعة المياه العذبة

« لما كان من المتجهّم على الشركة القيام بالاعمال الهامة المؤدية إلى تثبيت الرمال المتحركة والحيلولة دون ردم ترعة الاتصال بين القناة البحرية وترعة المياه العذبة ، فقد منحها اللجنة مساحة من الأرض قدرها مائة هكتار » هذه المساحة مبيّنة على الخريطة الاجمالية للاسماعيلية رقم ٢ المرقع عليها والمرفقة بهذا المحضر . ولا يمكن للشركة أن تقيم أية مبان على مساحة قدرها ١٥٠٠ متر من كل اتجاه حول مركز هو نقطة تلاقى محور الجزء الحالي من الوصلة بترعة المياه العذبة ومحور القناة البحرية ولا يستثنى من ذلك إلا مراكز الحراسة وأعمال الانارة في ترعة العذبة والقناة ومساكن المكلفين بتلك الخدمة .

« البند السابع » الاسماعيلية :

تبين الخريطة المشار إليها أيضاً والخاصة بالاسماعيلية حدود الأراضى اللازمة لمفشات الشركة في مدينة الاسماعيلية ، ويتضح من هذه الخريطة أنه يلزم للشركة مساحة قدرها ٩٣ هكتاراً تقع شمالي ترعة المياه العذبة وقد طلبت الشركة منحها هذه المساحة ورأت اللجنة اجابة طلبها هذا .

« البند الثامن » ميناء الاسماعيلية وممر بحيرة التماسح وترعة الخدمة .

« يفصل ميناء الاسماعيلية الواقع على بحيرة التماسح والمبين على الخريطة رقم ٢ عن مدينة الاسماعيلية ترعة المياه العذبة . وتقوم المواصلات بين المدينة والميناء بواسطة الكبارى المتحركة المقامة على الهويسين . ويجب الاحتفاظ بهذين الكوبريين . وقررت اللجنة أيضاً أن يحتفظ من أجل

الترعة وفي المسافة الواقعة على حافتها فيما بين الهويسين ومحطة مصانع التصليح التي تنوي الشركة اقامتها بشريط من الارض عرضه ستون مترا يحتسب ابتداء من المحور . ويكون للحكومة أن تقيم على هذه الارض جميع ماتراه ضروريا من المباني اللازمة للخدمة بحيث تترك على طول الترعة ممرًا خاليا عرضه عشرون مترا .

وفي منطقة المحطة تقوم الشركة بآتمام جسر الترعة بحيث يكون عرضه عند قمة عشرة أمتار ، وعند الممرات على قنوات التوصيل فيما بين القناة والمحطة ، تقام كبارى متحركة للجمهور عرضها أربعة أمتار . ويترك على طول رصيف الميناء ببحيرة التمساح مجال خال عرضه خمسون مترا . وتستزل من الأراضي المطلوبة مساحة طولها خمسمائة متر وعرضها ألف وخمسمائة متر أي مايساوي ٧٥ هكتارا واقعة غربي البحيرة وتخصص للحكومة المصرية التي تستطيع اذا شاءت أن تنشئ فيها ميناء على بحيرة التمساح تكون أرصفتها وأرصفتها الشركة على خط مستقيم واحد . وبناء على هذا التخفيض تحدد مساحة الأراضي الممنوحة على البر الاقربقي بخمسمائة هكتار . وفضلا عن ذلك تمنح منطقة قدرها مائتا متر من كل جانب من جانبي المحور لأجل فتحة القناة في مروره ببحيرة التمساح .

وتبقي مخصصة للشركة ترعة الخدمة الموصلة الي الحجر الواقع شرقي القناة البحرية كما يبقي مخصصا لها أيضا هذا الحجر نفسه وذلك طبقا للامتياز الممنوح لها بهذا الخصوص . وجميع ذلك يشمل مساحة قدرها ٧٤ هكتارا .
« البند التاسع » من بحيرة التمساح الي البحيرات المرة :

تشتمل هذه الشطرة من القناة وطولها ١٧ كيلو مترا على خندق سيرايوم التي تزيد في العمق قليلا عن خندق الجسر ، ولو أن الصعوبات متشابهة في الحالتين . ولذلك طلبت الشركة لنفس الاسباب التي ذكرت في البند الخامس ، مساحة في البر الشرقي عرضها ٨٠٠ متر ومساحة في البر الآسيوي عرضها ٢٠٠ متر . وقد أجابتها اللجنة الي هذا الطلب .

« البند العاشر » اختراق البحيرات المرة :

« سألت اللجنة مدير عام الأشغال أن يقدم البيانات اللازمة عن مشروعات الشركة فأبدي أن الشركة تنوى توصيل القناة بالبحيرات نفسها على أن تقوم في البحيرات بأعمال الحفر المطلوبة كلما اقتضى الحال ذلك . ولكنه تكلم عن احتمال وجود اضطرابات أو تيارات معاكسة للملاحة في طبقات مياه البحيرات وفي هذه الحالة قد تتجه الأعمال في البحيرات إلى حدودها من الجهة الآسيوية وتلف حول البحيرات ويشق مجري منفصل عنها وتتخذ الاحتياطات لحمايته من تأثير الرياح والمد والجزر والمساحة التي تلزم في هذه الحالة وفي الحالة السابقة واحدة تقريبا ، وعلى ذلك يمكن احتساب المنطقة الممنوحة ، على أساس مائتي متر من كل جانب من جانبي المحور الذي تتبعه الملاحة ، وعندما تنتهي الشركة تماما إلى تحديد خط السير الذي سيتبع في إنشاء القناة تقتصر المساحة الممنوحة على الأرض الواقعة على هذا الخط .

« وعلى ذلك منحت اللجنة للشركة منطقة قدرها مائتي متر على كل جانب من جانبي محور الخط الذي ستنبئه الشركة ، ومنحتها فضلا عن ذلك مساحة إضافية قدرها عشرين هكتارا ، عند موقع انفصال البحيرتين ، وذلك من أجل الأعمال المختلفة التي يقصد بها تحويل المياه إلى هذه النقطة ، والحيولة بواسطة السنادات والأحجار دون اتصال الأمواج فيها ، ودون الأنهيار الذي تحدثه التيارات المائية .

« البند الحادي عشر » : من البحيرات المرة إلى مستنقعات السويس :

نظراً لأنه لم يقم أي اعتراض ضد ما طلبته الشركة ، وهو مائتي متر من كل جانب من جانبي محور القناة ، وكذا بشأن مساحة إضافية قدرها ٢٧ هكتارا ، لاتمام الكرانتينة وطريق الوصول إليها ، و ١٣ هكتارا لأجل المبنى الصغير ، الذي سيقام عند مدخل القناة ، عند نقطة التقائه بالممر الموصل إلى مرسي السويس ، فقد قبالت اللجنة من الشركة هذه الطلبات .

« البند الثالث عشر » ميناء السويس :

بعد مناقشة شاملة ، للوسائل التي يمكن بها تحقيق استغلال القناة البحرية بطرق سهلة وفعالة ، منحت اللجنة للشركة المساحة التي طلبتها والمبينة بالخرطة رقم - ٣ الموقع عليها ، والمرفقة بهذا المحضر ، وتمت الموافقة على ذلك ، مع التحفظات والشروط الآتية :

« ١ - الممر التابع لميناء السويس ، لا يدخل ضمن الأراضي المخصصة للشركة ، غير أنه من المتوابع عليه تماماً ، أنه طبقاً لشروط الامتياز ، للشركة الحق في أن تنشيء ، بهذا الممر جميع الأشغال اللازمة لتنفيذ هذه المشروعات بشرط أن تترك دائماً طريقاً حراً للمرور بين داخل الميناء والخليج بحيث لا تتعطل الملاحة بأية حال ، وألا يقف دونها أى عائق .

« ٢ - يكون سحب السفن بالحبال ، جراً ، على الأرصفة التي ستنشئها الشركة ، على أن حق سحب السفن هذا ، يجب ألا يعوق سير القوافل ، السفينة خلف الأخرى .

« وسير السفن بهذه الطريقة ، محرم ، على طول الطريق البحري الخارجي ، وعلى مسافة مائة متر من طرف اليابسة ، ويخصص الجزء التالي من الرصيف ، لغاية الحوض الصغير ، لسير السفن إحداها خلف الأخرى برباط ، وفيما عدا السفن التي ستدخل القناة لا يصرح لأية سفينة أخرى بأن تقف عند الرصيف المذكور ، أو تلقي مراسيها عليه .

« ويكون سير الجمهور دائماً حراً ، على الأرصفة .
وإذا مدت الشركة الحاجز إلى أبعد من طرف اليابسة ، بقصد إنشاء رصيف بحري ، تحتسى السفن به فإن هذا الرصيف الخارجي ، يظل دائماً حراً للجمهور وتجري أعمال سحب السفن بالحبال .

« ٣ - يجب أن توضع سلسلة سحب السفن ، التي ستنشئها الشركة ، على بعد مائة متر على الأقل ، من الحاجز ، على أن يحتسب المقاس من متوسط

سطح المياه .

وللشركة أن تمدها في خط مستقيم لغاية العمق الطبيعي ، وهو تسعة أمتار وعلى الشركة أن تقوم بتعريض الممر البحري ، إذا تطلب ذلك ضرورة من ضرورات الملاحة المحيية ، وفي هذه الحالة ، يجب عليها في نفس الوقت أن تبعد موضع سلسلة سحب السفن .

« ٤ - وبما أن الممر البحري ، يجب أن يكون حراً لجميع السفن فلن يكون لاحداها أن تلقى مراسيها فيه .

« ٥ - تدخل نصف مساحة اليابسة التي ستنشأ بين الحاجز المكون للشاطئ ، الشمالي للممر البحري في الميناء الخارجى ، ورصيف حوض تصليح السفن ضمن المنطقة المخصصة لاستغلال القناة البحرية ، على أن تترك الشركة مسافة من أجل الأرصفة التي تقام على الحواجز بعرض أربعين متراً . ولن تتحمل الشركة إلا نفقة الاعمال التي تنفذها في عرض المنطقة المخصصة لها . أما أعمال الحجر الذي يستخدم في حماية اليابسة ، فتجري بمعرفة الحكومة والشركة في آن واحد .

« ٦ - يجب أن تقام الاستحكامات ، عند نهاية اليابسة ، من الجهة القبلية الغربية ، بحيث يمكن الاتصال بين تلك اليابسة والخليج . أما الجزء الخارجى المقابل للشريط ، المخصص للشركة ، فيخصص لارساء عائماتها اللازمة لخدمتها ، وربطها ، ولانشاء المراسي اللازمة لذلك .

« ٧ - يجب أن يكون عرض اليابسة ، المخصصة للشركة على طول ممر ميناء السويس ، في اتجاه الشمال ، بطول ألف متر ، ابتداء من مدخل الميناء الصغير ، المزمع انشاؤه ، لتخزين أدوات استغلال القناة البحرية ، وتمتد اليابسة عرضاً ، حتى تصل إلى خط مواز للسكة الحديد ، على بعد خمسين متراً خلف محور الخط ويمكن للسفن غير التابعة ، لمشروع استغلال القناة البحرية أن تسحب بالحبال على طول هذه اليابسة ، ولكنها لن تستطيع أن تنزل حمولتها عليها ، أو أن تلقى مراسيها فيها .

« ٨ - تخضع المباني ، التي شتنتشها الشركة في المساحة المخصصة لاستغلال
القناة البحرية ، للضرورات العسكرية ، في حالة قيام الحرب .
» وتخصص مساحة قدرها مائة متر ، عند نهاية اليابسة لأعمال الحكومة ،
ويحرم على الشركة إقامة مباني أيا كانت ، على هذه المساحة من الأرض .
ولا يحق للشركة أن تعتبر أي من النصوص الواردة في هذا المحضر ، مسوغا
لإعفاؤها من لوائح الميناء . وعلى ذلك يجب على جميع السفن المتجهة إلى القناة
البحرية ، أن تظل خاضعة للوائح الصادرة والتي ستصدر من الحكومة المصرية ،
بقصد حرية التنقل في المواني المقامة في أراضيها .
وبناء على ذلك يلخص المندوبون الموقعون على هذا ، ويحددون الأراضي
الممنوحة للشركة بقصد انشاء واستغلال وصيانة قناة السويس البحرية ، في
الجدول الآتي بالصحيفة التالية :-

كشف بالأراضى اللازمة لإنشاء واستغلال وصيانة قناة السويس البحرية

المساحة		الارض ابتداء من شور القناة		الطول بالكيلومتر	بيان أجزاء القناة والواني والواقع	رقم المساحة
هكتار		متر		كيلو		
٨١١	١٣٩			٣	بور سعيد المساحة المخصصة للشركة مدينة نخط أحمر على الخريطة رقم ١ المرفقه بهذا	١
١١٨٠	١١٨٠	٢٠٠	٢٠٠ متر	٥٩	من بور سعيد للفردان: من الكيلو ٣ الى الكيلو ٦٢ من القناة البحرية	٢
٧٤٦	١٥				رأس العش: مساحة اضافية في بر افريقيا عرضها ٣٠٠ متر في طول ٥٠٠ متر	٣
					القنطرة: المساحة المخصصة مدينة نخط أحمر على الخريطة رقم ١ مكرر مرفقة	٤
	٣١٥٠	٢٠٠	١٠٠٠	١٣٥	من الفردان لبحيرة التمساح: من الكيلو ٦٢ الى الكيلو ٧٥ ر ٥ من القناة البحرية	٥
	١٦٠				ترعة الاتصال بالترعة العذبة: متوسط الطول ٢٠٠٠ متر متوسط العرض ٨٠٠ متر طبقا للخريطة المرفقة رقم ٢	٦
	١٩٣				الاسماعيلية: المساحة المخصصة مدينة نخط أحمر على الخريطة رقم ٢	٧
					ميناء الاسماعيلية: الممر في بحيرة التمساح ترعة الخدمة المساحة مثبتة نخط أحمر على الخريطة رقم ٢	٨

وفي ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ أبرم اتفاق بين كل من إسماعيل ، والى مصر ،
وفرديناند دى لسبس ، بوصفه رئيساً لشركة قناة السويس وقد فوضته
الجمعية العمومية للمساهمين في عقد هذا الاتفاق .

وفي الاتفاق المذكور ، قبل إسماعيل تنفيذ الحكم الذى أصدره الامبراطور
نابليون الثالث ، وقضى فيه بالزام الحكومة المصرية بتعويض قدره ثلاثة
ملايين وثلاثمائة وستين ألفاً من الجنيهات تدفع للشركة ، ومن بين مفردات
هذا المبلغ مليون ومائتى ألف جنيه مقابل تنازل الشركة عن ادعاء ملكية
الأراضي المملوكة للدولة والتي أراد دى لسبس أن يفتصبها ، وثبت أنها غير
لازمة لمشروع حفر القناة ، وهذا الحكم كان من وضع فرديناند دى لسبس
كما بينا في الجزء الأول من هذا الكتاب ، ولم تكن له قوة إزام من الناحية
القانونية ، حيث لم تحرر مشاركة تحكيم ، ثم إن الخصم في النزاع ، كان
خصماً وحكماً ، فوق أن مبدأ التحكيم نفسه ، كان باطلاً لتعارضه مع سيادة
الدولة ، ولكن إسماعيل قد استسلم وارتضى دفع هذا المبلغ ، في اتفاق ٢٢
فبراير سنة ١٨٦٦ المشار إليه .

وفي هذا الاتفاق ألغيت المواد ٨ و ٩ من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤
والمواد ١٠ و ١١ و ١٢ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ (١) .

ويتضح من مراجعة بنود اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ أن فكرة تملك
شركة قناة السويس أراضى في مصر قد استبعدت تماماً ، فليس لها أن تملك
شبراً واحداً ، وإنما رخص لها باستعمال قدر من الأرض في حدود ما يلزم
لحفر القناة واستغلالها وهذا مع بقاء هذه المساحة من الأرض ، سواء تلك
التي حفرت فيها القناة أو تلك التي تقام عليها منشآت ملكا للدولة ، وحكمه هو
حكم الأملاك العامة تماماً . وهذا المعنى ظاهر في صيغة المادة الرابعة من
الاتفاق المشار إليه ، فهذه المادة لم تترك للشركة إلا مساحة قدرها ثلاثة آلاف

(١) نصوص المواد المشار إليها الواردة بالجزء الاول من هذا الكتاب في الصفحة ١٢ وما بعدها

هكتار ، بقصد الانتفاع في أغراض القناة فقط ، وحرم عليها أن تستعمل هذه المساحة في غرض آخر غير ما تقتضيه الملاحه وإدارة الحركة في القناة ومنع تهليل الرمال في القناة . وحرم على الشركة تحريماً تاماً المضاربة واستغلال الأرض استغلالاً عقارياً ، إذ وردت ضمن عبارات المادة المتقدمة « يجب ألا يعطى للشركة شيء يزيد على ما يكفي لتحقيق الأغراض المبينة أعلاه ، فليس من حقها أن تطمع في الحصول على أية مساحة أخرى من الأراضي ، بقصد المضاربة بأثمانها فيما بعد ، سواء أكان غرضها هو تخصيصها للزراعة ، أو لاقامة المباني عليها ، أو لبيعها للاهالي ، عند ما يتكاثر عددهم في هذه المناطق » . وفي الفقرة الثانية من المادة الرابعة وصف حق الشركة على هذه الأراضي بأنه حق انتفاع ، لا تتجاوز مدته مدة عقد الالتزام وأن الانتفاع لا يتجاوز نطاق استغلال القناة نفسها .

وحددت المساحة التي أجاز الانتفاع بها طبقاً لخرائط وقعتها الطرفان ، وألحقت بالانتفاع .

ومما يقطع في الدلالة على المعنى الذي أشرت إليه وضع القناة وما يلحق بها من منشآت تحت رقابة البوليس المصرى ، وهذا نص المادة التاسعة من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ : —

« تظل القناة البحرية ، وجميع ملحقاتها ، خاضعة لرقابة البوليس المصرى ، ويباشر هذه الرقابة بكامل الحرية ، على نحو ما تجرى هذه الرقابة في سائر أنحاء البلاد ، بحيث تكفل النظام والأمن العام ، وتنفذ قوانين الدولة ولوائحها . ويكون للحكومة المصرية حق المرور ، عبر القناة البحرية ، في النقط التي تراها ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ومن أجل حرية التجارة ، ومرور الجمهور ، وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شيء من رسوم المرور أو الأتاوات الأخرى لأي سبب من الأسباب »

وخواتم المادة العاشرة من الاتفاق للحكومة حق احتلال ما ترى احتلاله من الأراضي الملحقة بالقناة البحرية ، واحتلال أى موقع استراتيجى تراه لازماً للدفاع عن البلاد ، وكذلك احتفظت الحكومة لنفسها في المادة الحادية عشرة

بحق احتلال أى موقع أو مكان تراه ملائماً لمصالح البريد والجمرك أو الاستحكامات العسكرية ، وذلك مع مراعاة ضروريات استغلال القناة ، وفي هذه الحالة تدفع الحكومة للشركة ما تكون قد اتفقتة من المبالغ في اعداد وتهيئة الأرض التى تتخلى عنها ، ومفهوم طبعاً أن هذه الأرض تكون من البضعة آلاف هكتار التى حددت كمنطقة لحق الانتفاع الذى خول للشركة ، وطبقاً للمبادئ العامة فى القانون ما كان ثمة مقتضى لهذه النصوص لأن القناة هى قناة الدولة ، وماعليها من منشآت لا يعدو أن يكون ملكاً للدولة يدار بمعرفة الشركة فى استغلال القناة وإدارة الحركة الملاحية فيها لمصلحة مصر مالكة القناة وصاحبة السيادة عليها . ولكن يظهر أن هذه النصوص قد وضعت لدرء أخطار التأويلات التى تملها القوة العاشمة ، تلك القوة التى استمرت تقف من وراء ظهر شركة قناة السويس .

المنشآت التى تنازلت عنها الشركة للحكومة

وبعد أن انتهت حالة التوتر التى كانت قائمة بين إسماعيل وبين شركة قناة السويس ، عقدت اتفاقات تالية ، ظفرت الشركة فيها بنصيب الأسد ، ومن بين هذه الاتفاقات ، إثنان وقعهما إسماعيل ودى لسبس فى يوم واحد ، وهو يوم ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ فالاتفاق الأول كان خاصاً بالاعفاءات الجمركية ، وسيرد الكلام عنه حينما نتناول هذا الموضوع ، ولكن المادة الرابعة من هذا الاتفاق أضافت إلى المسائل الجمركية مسألة استعمال الأراضي الملحقة بالقناة والتى قدرت مساحتها بعشرة آلاف ومائتين وأربعة عشر هكتاراً ، وموضوع التصرف فيها وسيأتى بيان ذلك فى الفصل الخاص بما يسمى الأملاك المشتركة وفى مقابل المزايا التى كانت الشركة قد حصلت عليها بغير وجه حق ثم تنازلت عنها وهى مزية الاعفاء من الرسوم الجمركية بالنسبة لمتعلقاتها تعهدت الحكومة المصرية فى المادة السادسة من الاتفاق المشار إليه بأن تدفع للشركة مبلغ ثلاثين مليوناً من الفرنكات الذهب وهو يوازي مليوناً ومائتى ألف من الجنيهات المصرية تقريباً

وفي المادة السابعة من الاتفاق المشار إليه تنازلت الشركة للحكومة عن بعض المباني في مقابل عشرة ملايين أخرى من الفرنكات الذهب ، وتلك المنشآت التي تنازلت عنها لقاء هذا المبلغ الضخم هي :

(١) جميع المستشفيات التي كانت الشركة قد أقامتها في برزخ السويس ، وأدوات ومهمات تلك المستشفيات ، ولا يوجد لدينا بيان عن مواصفات تلك المستشفيات ولكن المرجح أنها كانت منشآت مؤقتة ، أقيمت على عجل أثناء عملية الحفر ، ورأت الشركة أن تقيم منشآت أحسن منها ، تصلح للاستعمال المستديم .

(٢) جميع المنازل والمباني التي أقامتها الشركة في رأس العش في الكيلو ٣٤ وفي القنطرة وفي بحيرة البلاح وفي الفردان وفي الجسر وفي منطقة العمل رقم ٦ بجبل مريم وطوسون وسرايوم وجنيفة والشلوفة في كيلو ٨٤ .

(٣) محجر وميناء المكس وكذلك أدوات استغلالها .

(٤) المخازن والأبنية التي كانت الشركة قد أقامتها في بولاق وفي دمياط . وتعهدت الشركة في المادة الثامنة بتسليم هذه المنشآت للحكومة خالية من أي نزاع وغير محملة بأي حق للغير كإيجار أو نحو ذلك .

ولكن الشركة ، احتفظت لنفسها في المادة التاسعة بحق الاستمرار في شغل ماتري شغله من المنشآت المشار إليها بعقد استغلال القناة ، وتحديد المنشآت التي تستمر في استعمالها في كشف يوقع من وكيل الشركة ومندوب الحكومة ، وتدفع الشركة لقاء الانتفاع إيجاراً يوازي خمسة في المائة من قيمة تلك المباني حسب التقدير الذي يتفق عليه الطرفان ، وحينما ينتهي غرض الشركة من الاستعمال ترد تلك المباني للحكومة بالحالة التي سلمت إليها .

ويتضح من هذا الالتواء أن الغرض من ذلك الاتفاق لم يكن إلا اقتناص مبلغ عشرة ملايين من الفرنكات من الحكومة المصرية ورده في عشرين سنة في شكل إيجار لتلك المنشآت .

وأما الاتفاق الثاني الذي أبرم في ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ فقد اقتصر على عملية بيع الأراضي وهي التي سنتناولها في الكلام عن الأملاك المشتركة .

ثانيا - الاتفاقات التالية التي أبرمت

في ظل الاحتلال

ترتب على وجود شركة قناة السويس في هذه البلاد ، والأعباء المالية التي ألقىت بسببها على كاهل مصر ، والجرائم التي ارتكبتها عصاة المراهين والسامسة الأجانب بزعامة فرديناند دي لسبس ، انهيار الحكومة المصرية ، وخراب البلاد مالياً ، وعزل اسماعيل في سنة ١٨٧٩ بفرمان عثمانى تنفيذاً لرغبات الدول الأوروبية التي ألقت بثقلها على مصر في شكل مراقبة ثنائية ولجنة تحقيق أوروبية يرأسها دي لسبس ، وكان ذلك كله تمهيداً للغزو المسلح الذي تم في سنة ١٨٨٢ ؛ بفضل المعونة التي قدمها دي لسبس للغزاة ، والطعنة التي سددها للعرايين في ظهورهم ، إذ غرر بهم ومنعهم من تحصين القناة وأوردتها .

أما وقد سقطت مصر مضرجة بدمائها وكبت بأغلال ثقال حتى لم يعد لها صوت يرتفع أو رأى يسمع ، وترك أمرها للقراصنة المحتملين يتصرفون في أراضيها ، وفي أموالها ومستقبلها ، كما يطيب لهم ، فقد خطت إنجلترا الخطوة الحاسمة التي تطلعت إليها من قبل إذ حوات شركة قناة السويس إلى فرع من الحكومة البريطانية ، طبقاً لاتفاق سنة ١٨٨٤ الذي أبرم بين وزير خارجية إنجلترا لورد جرانفيل ودي لسبس ، وقد أوردنا بنوده في فصل سابق .

وفي مصر اصطنع الاستعمار الانجليزي الخديو الخائن محمد توفيق ، الذي ثبت أنه كان مصاباً بعاهة عقلية ، ولم يكن له من الأمر شيء ، سوى الشهوات والمنافع التي يحققها أفراد أسرة محمد علي على حساب الوطن ، ومن دماء هذا

الشعب ، وأما الذين نيظ بهما تنفيذ سياسة الاحتلال فيما يتعلق بقناة السويس
 فهما رجلان : فرديناند دي لسبس ، ونوبار نوباريان ، وهذا الأخير الذي عاش
 إلى أُرذل العمر ، كان رئيسا لمجلس الوزراء . وامتدت هذه الأيدي الآتمة
 إلى أسس الاتفاقات السابقة التي أبرمت بين مصر وشركة قناة السويس ،
 لاختف من مصائبها وتهون من قبائحها ، بل لتزيد الطين بلة ، وتهدر حقوق
 هذا الوطن ، وتمكن لشركة قناة السويس ، التي أضحت منذ سنة ١٨٨٤ ،
 بريطانية لحما ودما ، بل بريطانية استعمارية ، ترتكز على سلطان المحتل رغم أنف
 الحق والقانون وهذا بيان بعض المهازل المخافية لأبسط قواعد الحق والعدل .
 ١ — اتفاق ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ونهب عشرة آلاف فدان من أملاك
 الدولة بين كل من :

« الحكومة المصرية ، ويمثلها (نوبار باشا) ، رئيس مجلس الوزراء ، وشركة
 قناة السويس ، ويمثلها الميسوشارل دي لسبس ؟ نائب رئيس مجلس
 إدارة الشركة .

تم الاتفاق والتراضي على ما يأتي :

تقرر الحكومة المصرية ماسبق أن ذكرته ، وهو أن من رأيها أن الشركة
 لا تملك بنغير موافقة الحكومة أن تدخل تعديلات على حالة القناة ، بحيث يزيد اتساعها
 في المسافة من بورسعيد إلى البحيرات المرة على ٤٤ مترا ، وفي المسافة من
 بورسعيد إلى السويس على ٦٤ مترا .

وتعترف الحكومة بأن الشركة لا تسلم بهذا النظر وتمسك بأن لها الحق
 في إجراء ماترى إجراه من التعديلات على حالة القناة ، في نطاق أراضيها (١)
 والحكومة المصرية ، التي عنيت دائما ، بالمصالح العامة للشعوب التي شقت

(١) لا يمكن أن يفهم من المر أنه يقصد أراضي الشركة ، لأن الشركة لا تملك الأرض
 بل لها حق الاتماع في نطاق أراضي القناة ، وإنما المقصود بكلمة أراضيها أراضي القناة
 الملحقة بها .

القناة لانفعاها بها ، والحكومة التي تقيم وزناً للتضحيات التي تحملتها الشركة لتقديم كل مساعدة ممكنة للملاحة ، تتعهد ، من غير مساس بالحقوق ، بالألا تثير اعتراضات ضد تنفيذ برنامج تحسين القناة الشامل ، وهو البرنامج الذي أوصت به اللجنة الفنية الدولية من سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٨٨٥ .

وقد انفتحت الحكومة والشركة على أن الأشغال التي يمكن أن تنفذها الشركة طبقاً لهذا البرنامج ستؤدي إلى إنقاص مساحة الأراضي التي خوات الشركة حق الانتفاع بها ، بمقتضى قرار ١٩ فبراير سنة ١٨٦٦ والتي رؤى أنها ضرورية لبناء واستغلال وزيادة القناة .

ونتيجة لذلك ، تتنازل الحكومة للشركة ، لنفس الغرض المتقدم عن قدر من الأراضي التي ردت للحكومة طبقاً لاتفاق سنة ١٨٦٦ . وهذا القدر من الأرض يكون موزعاً تقريباً على امتداد القناة .

وفوق ذلك ، تعطى الشركة مساحة أوسع في السويس والاسماعيلية وبورسعيد ، وأعلى مقربة من المدن المذكورة ، بقصد التيسير للشركة ، عند الاقتضاء ، في إطالة موانئ القناة بامتداد المياه .

والثمن الاجمالي لهذه الأراضي ، التي تبلغ مساحتها أربعة آلاف هكتار (حوالي عشرة آلاف فدان) سيكون مليونين من الفرنكات . (أى ما يقرب من ثمانين ألف جنيهه) فعدل سعر الفدان الواحد ثمانية جنيهات تقريباً وتحدد هذه الأراضي طبقاً للخريطة والجدول المرفقين بهذا .

وستشكل لجنة من مندوبي الحكومة والشركة لتتحقق على الطبيعة من تحديد هذه الأراضي ، وتعتمد الخريطة إذا لزم الأمر وتضع اللجنة محضراً بأعمالها يكون ملحقاً بهذا الاتفاق .

والثمن المتفق عليه ، وهو مليونين من الفرنكات لتلك الأراضي ، تدفعه الشركة للحكومة المصرية ، على دفعتين ، فيسدد النصف في الشهر التالي لتوقيع هذا الاتفاق ، والنصف الثاني بعد أن تفرغ لجنة الأشغال من عملها .

« وتسلم اللجنة لإدارة الأملاك المشتركة ، الأراضي التي ترى أنها غير لازمة »
« للاستغلال ، وبذلك تكون صالحة للبيع وكلها باعت الأملاك المشتركة »
« قطعة ، تسدد للشركة مبلغا يوازي القيمة التي دفعتها الشركة مقابل حيازتها »
« لهذه الأرض ، والباقي يقسم بين الشركة والحكومة بنسبة الثلثين »
« للحكومة والثلث للشركة . »

« وتتحمل الحكومة والشركة المصاريف التي تنفقها الأملاك المشتركة على الأراضي المبينة في هذا العقد ، والتي تكون الشركة قد دفعتها للأملاك المشتركة ، ويكون تحمل هذه المصاريف بالنسب المقررة لإيراد الأملاك المباعة . (أي تتحمل الحكومة الثلثين والشركة الثلث) .

ومن المتفق عليه أن التصريح الخاص بتعديل النظام الأساسي ، والذي أخطرت به الشركة رسميا في كتاب مندوب الحكومة لديها بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٨٨٦ ، ينسحب كذلك إلى كل قرض يلزم لاتمام أشغال توسيع القناة ، طبقا لبرنامج اللجنة الفنية الدولية لسنة ١٨٨٤ — ١٨٨٥ . وتبعاً لذلك ، فإنه فيما يتصل بفوائد القروض واستهلاكها ، بما في ذلك القرض البالغ قدره مائة مليون فرنك ، والذي سبق أن تقرر عقده ، فإن هذه الأعباء أو بعضها ، مما قد يؤثر على الدخل بنسبة تسعين فرنكا في إيراد كل سهم ، ترحل ، بعد موافقة الجمعية العمومية مع تفقات ماعساه أن يتم من الأشغال ، إلى حساب المؤسسة الأولى (القناة الأصلية) ، ويظل هذا الاجراء نافذا طوال المدة اللازمة لاتمام الأشغال ، في المراحل الثلاثة ، وذلك بالنسبة لكل المبالغ المقترضة ، من غير تمييز .

امضاء (شارل . ا . دى لسبس)

ووافق مجلس الوزراء على هذا الاتفاق ، في يوم الاثنين ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، ووقعه نوبار ، بوصفه رئيسا لمجلس الوزراء .

وتتلخص ملاحظتنا على هذا الاتفاق فيما يأتي :
اولا — وضعت الصيغة بمعرفة شركة قناة السويس ، وفرضت على

الحكومة المصرية فرضا ، فوقعتها بلا تغيير ولا تبديل ، وهذا بعكس ما يجري في العقود التي تبرمها الحكومات ، فالاتفاق قد يصيغ في قالب كتاب موجه من شارل دي لسبس إلى مجلس الوزراء . فالحكومة لم تكن لها إرادة ولم تكن لها خيرة ، ولأقل من أن يقال إن الاحتلال البريطاني الذي مثله دي لسبس في الشركة ونوبار في الحكومة ، كان يتعاقد مع نفسه ، وهذا سبب يكفي لإبطال الاتفاق .

ثانيا : حرصت الشركة على تصدير الصيغة بعبارات ماكرة ، فقد استعملتها بما يفيد تمسكها بوجهة نظرها ، وذلك من حيث إجراء تعديلات في القناة دون الرجوع إلى الحكومة المصرية ، والحصول مقدما على موافقتها وهذا المبدأ يهدم ملكية الدولة للقناة من أساسها ويقوض سيادتها عليها فمركز الشركة في عقد الالتزام ، لا يختلف عن مركز المقاول في عقد الأشغال العامة والمفروض أن الحكومة هي التي تضع المواصفات وتعتمدها ، وتقوم الشركة بالتنفيذ تحت إشراف الحكومة ومراقبتها الدقيقة ، وطبقا للشروط والمواعيد التي تحددها الحكومة .

وإذا كانت الدولة ، أصيبت بالعتة والغفلة في شخص محمد سعيد الذي منح الالتزام فلم تراع هذه القاعدة ، إلا أن حقها لم يسقط لأن القناة ظلت في القانون دائما وأبدا ملكا لمصر وخاضعة لسيادة الدولة المصرية ، ويد الشركة عليها عارضة ، وتملك الحكومة أن تطردها في أي وقت . فالبند الأول من ديباجة اتفاق ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، كان مخالفا لأحكام الملكية والسيادة ، ويعد من قبيل اللغو . والحكومة لم تسلم بوجهة نظر الشركة .

ثالثا : وتضمنت الديباجة عبارات دست على الاتفاق ، ولاصلة لها بموضوعه ، فالقول إن القناة قد شقت لصالح الشعوب المنتفعة بالملاحة فيها ، قول ، أريد به مناهضة حق مصر في ملكية القناة والسيادة عليها ، ومما كانت الأغراض التي توختها مصر من شق القناة ، فإن هذه الأغراض ، لا يمكن أن تجردها من صفتها كشریان مصري ، تستعمله مصر كما تريد ، وتوجه الحركة

فيه طبقا لمصالحها وأمنها ، قبل أى اعتبار آخر .
وقد تزيدت الشركة التي وضعت صيغة هذا الاتفاق ، حتى بلغها الاستخفاف
وعدم الجد حد الهوس ، فراحت تصوغ لنفسها عقود المدح والثناء ، فتقول
إنها تحملت تضحيات ضخمة وأعطت أكبر التسهيلات للملاحة العالمية ،
وحاولت بذلك أن ترتب على هذا الكلام الفارغ نتائج خطيرة فتقول إن القناة
تعني الدول الملاحية ، ولا تعنى مصر ، والشركة هي التي تضحي ، وعلى ذلك
فليس للحكومة المصرية أن تعترض على برامج الأشغال ، والشركة لم
تضحي إنما ابتزت ملايين الجنيهات ، وأية تضحية من ناحيتها أو تيسيرات
تقدمها للملاحة ، لا تبغى من ورائها غير التمكين للدول الاستعمارية والاستقلالية
من ابتزاز الشرق ونهبه ، وعلى كل فالمقدمات لا تتفق مع النتائج ، والكلام
الذي ذكرته الشركة عن تضحياتها المزعومة ، لا يمكن أن يكون مؤداه شل
سيادة مصر على القناة والحد من سلطانها على الشركة إلى درجة منع اعتراض
الحكومة على الأشغال التي تجريها الشركة في قناة مصر ، ولكن ماذا نقول
في نوبار الأرمي ، أجير الانجليز ، الذي قبل ذلك العيث المرذول ؟ !
إن مصر لا تتقيد بما أراد أن يقيدها به نوبار ، والاتفاق كما ذكرنا
باطل ولا يعمل به .

رابعاً : على الرغم من أن الشركة ، حصلت ، عنوة واقتداراً من أموال الدولة
المصرية على مبلغ ثلاثة ملايين وستمائة ألف من الجنيهات ، بدعوى أنها
تعويض ، ومن أهم بنوده الأراضي التي تبين أنها ليست لازمة لأعمال القناة ،
ولم تكن هذه الأراضي قد خرجت قط من حيازة الدولة ، فقد عادت الشركة
في سنة ١٨٨٦ ، واستردت من يد الخائن نوبار مساحة من هذه الأرض
قدرتها بأربعة آلاف هكتار أي عشرة آلاف فدان ، وقدرت لها ثمنها إجمالاً
بواقع الفدان ثمانية جنيهاً ، مع دفع هذا الثمن مقسطاً ، وعلم الله كم دفعت
الشركة لجيب نوبار ، مقابل تمكينه لها من هذه الصنفقة ! !

وعلى كل ، كان من العيث البين استعمال كلمة « ثمن إجمالي » فإن العملية
لم تكن قط عملية بيع وشراء ، لأن ما دخل من هذه الأرض في القناة إنما

دخل في مرفق حكومي مملوك للدولة ، ولا يجوز أن يملك شيء منه لأفراد أو مؤسسات فالقناة من الأملاك العامة، التي لا تقبل البيع أو التنازل عنها لكائن من كان . وهذه الصيغة المضطربة المخالفة لأحكام القانون لا تصلح سنداً لتملك قط ، بل هي مبطلّة للاتفاق .

خامساً : أقرت الشركة واعترفت بأن قدرها من الأرض التي تسلمتها بمقتضى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، يلزم لأعمال القناة ، إذ قالت باعطاء هذا القدر إلى إدارة الأملاك المشتركة ، وهذا اعتراف ببطان المزاعم التي أنارتها من قبل والأسس التي انبني عليها حكم التحكيم الذي أصدره نابليون الثالث ، ولأظن أن حق الدولة في مطالبة الشركة برد ما اغتصب تنفيذاً لهذا الحكم ، قد سقط ، فإذا كانت الحكومة قد سكتت حتى الآن ، فإلّا فسكوت لم يكن إلا نتيجة الإكراه المائل في الاحتلال الأجنبي الذي أعدم إرادة الدولة وأهدرها ، ثم إن الغش قد بدأ يفتضح ، ولا يقبل الطعن بسقوط الحق بالتقادم .

سادساً : توجد فقرة في هذا الاتفاق خاصة بالأملاك المشتركة ، وسنيناها بما فيه الكفاية ، عندما نتناول هذا الموضوع بذاته ، ونكتفي بأن نقول هنا إنه كان من العبث البين أن تقسم الشركة مع الدولة ثمن الأرض التي تباع بمعرفة الأملاك المشتركة بعد أن تستوفي مقدماً ما دفعته مقابل هذه الأرض ، وهذه المشاركة فوضى ما بعدها من فوضى ، وسرقة يسلم بها في اتفاقات رسمية ، فالقناة تجرى في مصر ، لافي بريطانيا ، ولا في فرنسا ، ولكن هكذا سرقت مصر وراحت شركة قناة السويس تباع أرض مصر وتشارك في الثمن ! !

سابعاً : الفقرة الخاصة بالقرض ، وفأندته ، وتغيير نظام الشركة ، وهي الواردة في نهاية الاتفاق لم يكن محلها هنا ، ولذلك نرجى التعليق عليها في هذا الفصل من الكتاب (١)

(١) وردت في الاتفاق المبرم في ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ عبارة « اللجنة الدولية » التي انعقدت في سنة ١٨٨٤ و١٨٨٥ ، وهذه اللجنة هي التي وضعت تصميم توسيع القناة ، دون =

٢- استراة الحرب وسلطنة الشركة

ومن المضحكات، المبكيات التي تضمنتها عقود الشركة مع الحكومة، اتفاقات أبرمت واتفق فيها على انتفاع الشركة بمجانا باستراحة الخديو في الاسماعيلية، لقاء منافع للحكومة في سلطنة الشركة. وأول هذه الاتفاقات عقد أبرم في أول ديسمبر سنة ١٨٨٨، وتعديل باتفاقات تالية، فجدد لمدة خمس سنوات من أول ديسمبر سنة ١٩١٨ إلى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٢٣، وحل محل هذا الاتفاق اتفاقات أبرمت في ٦ سبتمبر سنة ١٩٢٢ و١٨ و٢٤ سبتمبر و١٣ أكتوبر سنة ١٩٢٣ وبيان ذلك :

١ — في المادة الأولى من اتفاق اول ديسمبر سنة ١٨٨٨، الذي وقعته عن الحكومة محمد زكي (باشا) وزير الأشغال العمومية، وعن الشركة المسيو « ر.ر. روفيل » وكيلها العام تنازلت الحكومة للشركة عن إيجار « الركن » الذي كان قد أقيم للخديو اسماعيل، في منطقة العمل بالاسماعيلية، كما تنازلت عن إيجار ملحقاته، وكانت الشركة قد شغلت هذه الأبنية بمكاتبها في الاسماعيلية، بناء على خطابات تبودلت بينها وبين وزير المالية المصرية في ١١ ابريل سنة ١٨٨٧، وفي ١٢ ابريل سنة ١٨٨٧.

ومدة الإيجار المتنازل عنه في هذا الاتفاق ثلاثون سنة .

٢ — وتعهدت الشركة بأن تقوم طوال مدة الإيجار المتنازل عنها على نفقاتها = الرجوع تطل إلى الحكومة المصرية، وكان القضاء لانتعها في تليل أو كثير وهذه اللجنة ألت بناء على طالب الحكومة البريطانية من ثمانية أعضاء انجاز م : الماجور جنرال « سير اندر كارك » منتس عام التحصينات في وزارة الحربية البريطانية، والسير تشارلز هارتلي والسكراتين تشي، وتوماس مساذرلاند، وجيمس بينج، ووايم ماكينون، والكستندر، ومن ثمانية فرنسيين في مقدمتهم دي لبس وواحد عن كل من الدول الآتية : المانيا والنمسا والمجر واسبانيا وإيطاليا وهولندا وروسيا . واعتمد برنامج توسيع القناة بمعرفة وزارة الحربية البريطانية، ثم طلبت الأراضي اللازمة من مصر فاعطتها وهي صاغرة بيد الارمني « نوبار » !!

بمصاريف الاصلاح والصيانة ، وأن تسلّم « الركن » وملحقاته في نهاية المدة ، في حالة صلاحة للاستعمال .

٢ — وفي مقابل ذلك رخصت الشركة للحكومة بأن تستعمل مجاناً ، ولمدة ثلاثين سنة السلخانة الموجودة بالاسماعيلية ، وتستلمها الحكومة بالحالة الرثة التي كانت عليها . ولكنها تعهدت ، أي الحكومة ، بالقيام على نفقاتها بترميم السلخانة وبناءها وجعلها في حالة صلاحية تامة للانتفاع بها ، بحيث تردها للشركة بعد انقضاء الثلاثين سنة في حالة صلاحية تامة . واحتفظ الطرفان بحق تجديد الاتفاق لمدة أخري بناء على إخطار سابق .

٤ — على أن الحكومة أنشأت سلخانة جديدة في سنة ١٩٠٩ ، ومع ذلك ولكي تتمكن للشركة من الاستمرار في شغل ركن اسماعيل وملحقاته مجاناً ظلت تشغل السلخانة التي ادعت الشركة ملكيتها .

٥ — وفي ٣١ اكتوبر سنة ١٩٢٣ ، وقعت ورقة سميت اتفاقاً ، وقد تناولت موضوع السلخانة ، وتركها للحكومة المصرية ، في مقابل انتفاع الشركة بركن الخديو وملحقاته لغاية نهاية الالتزام أي إلى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

والعجيب أن الذي وقع هذه الورقة نيابة عن الحكومة المصرية ، هو موظف صغير بوزارة الأشغال العمومية اسمه « نجيب ستينو » واسمه يدل على أنه أحد الدخلاء الذين كانت تستعملهم الحكومة في ذلك الزمن ، وناب عن الشركة الخواجا بليد ، نائب رئيس قسم الدومين والمياه بالشركة .

وأرى أن هذا الاتفاق لا قيمة له ، ولا يعتد به وأن من حق الحكومة أن تقوم بالاستيلاء على استراحة اسماعيل وملحقاتها في الاسماعيلية ، باعتبارها من أملاك الدولة التي لا يجوز أن تؤجر أو يسمح للغير باستعمالها .

وهذا مع مطالبة الشركة بالايجار عن السنوات التي مضت
وبالتعويضات ، وأما السلخانة المزعومة فلم تكن سوى أرض فضاء
من أملاك الدولة ، لامن أملاك الشركة ، وأقامت عليها الشركة بناء
صغيراً في غابر الزمن ، وآل للسقوط قبل أن تتسلمه الحكومة .

٣ - شراء قصر الخربو بالاسماعيلية بأربعة آلاف جنيه

كان اسماعيل قد شيد على نفقات الدولة قصرأ شامخاً بالاسماعيلية ،
لاستقبال ضيوفه في حفلة افتتاح القناة ، وهذا القصر يعد تحفة نادرة وهو
بخلاف الاستراحة الضخمة التي تقدمت الاشارة اليها ، وهذا القصر يعد من
أملاك الدولة العامة ، التي لا يمكن بيعها بأية حال .

ولكن الاحتلال البريطاني الذي كان يتعاقد مع نفسه ، مسيطراً على
الحكومة ، ومحتكراً للشركة ، قد مكن للشركة من نهب قصر إسماعيل في
الاسماعيلية ، لقاء ثمن بخس ، دراهم معدودات ، فدفعت للحكومة مبلغ
١٢٥٠٠٠ ألف فرنك بمقتضى اتفاق مايو - يونيو سنة ١٨٩٢ ، وهذا المبلغ
أقل من أربعة آلاف جنيه ، وأعجب من ذلك أن ينص في الاتفاق على إعفاء
الشركة من دفع عوائد وضرائب للدولة عن القصر الذي نهبت ، ولم تنهب
الشركة القصر فقط بل نهبت معه الحديقة الفسيحة الملحقة به ، وكل ما هنالك
أنها تركت جزءاً منها بعرض شارع « بنجريلي » لمرور الجمهور ، مع
الاعتراف بالحق لمن يشاء من طرفي العقد ، أى الحكومة أو الشركة ، في
تحويل هذا الجزء المتروك على نفقاته إلى طريق عمومي ، فهل هناك فوضى في
التوثيق ومعاملة الشركة كما لو كانت دولة ، أقبح من هذا ؟ وهل هناك
مغالاة في السطو والنهب إلى حد الحصول على قصر كبير وحديقته بأربعة
آلاف جنيه ، أشد فجوراً من هذا ؟ !

إن عقد البيع باطل من أساسه ، والقصر والحديقة ملك الدولة ، وعليها
أن تبادر باستردادها ومطالبة الشركة بالتعويض عن سنوات حيازتها لها .

٤ - الشركة تبرم مكتب التلغراف

وثمة مظهر آخر من مظاهر مباشرة الشركة لأعمال السيادة فوق أرض الوطن . هذا المظهر يتم عنده اتفاق أبرم بين جناب المستر هالتون « هالتون باشا » الذي عينه الاحتلال مديراً لمصلحة سكك حديد الحكومة ، والتلغراف وميناء الاسكندرية ، وبين الميسو « دي روفيل » وكيل الشركة العام بمصر وذلك في ٢١ ديسمبر سنة ١٨٨٩ . وفيما يلي نص هذا الاتفاق :

« في سبيل تنمية وتيسير المواصلات التلغرافية للسفن المارة بالقناة رخص لشركة قناة السويس بتوصيل مكتبها التلغرافي ببور سعيد بمكتب تلغراف الحكومة المصرية بالمدينة المذكورة .

وتتحمل تلك الشركة نفقات مد الخط وإدارته ، ولكن هذه الرخصة استثنائية ومنحت على سبيل المجاملة ، فلا ترتب لها حقوقاً قبل الحكومة المصرية في المستقبل .

« وتتسلم الشركة ، لحساب الحكومة المصرية ، ليلاً ونهاراً ، وفي جميع مكاتبها التلغرافية بالمحطات الواقعة بامتداد القناة ، فيما عدا الاسماعيلية ، البرقيات الخاصة التي يقدمها القباطنة أو المسافرون بالبواخر المارة بالقناة أو الواقعة بالمحطات ، وتقدم تلك الاشارات التلغرافية إلى مكاتب التلغراف ببور سعيد والسويس ، حسب الأحوال .

« وفي الاسماعيلية ، وبور سعيد ، وحيث لا تفتح مكاتب التلغراف للجمهور ، إلا نهاراً ، من الساعة الثامنة صباحاً إلى الساعة الثامنة مساءً ، تتسلم الشركة أثناء الليل فيما بين الساعة الثامنة مساءً والساعة الثامنة صباحاً ، البرقيات الخاصة من القباطنة والمسافرين ، وكذلك البرقيات التي ترسل إلى القباطنة والمسافرين بالبواخر الموجودة بالقناة .

« وتقوم الشركة بتوصيل البرقيات إلى المرسل اليهم المقيمين في بور سعيد والاسماعيلية حينما تصل هذه البرقيات في غير أوقات المكاتب الحكومية .

والبرقيات المرسلة إلى الداخل بعد القناة ، تسلم إلى المكاتب المصرية بمجرد فتحها صباحاً .

« وتقوم مصلحة تلغرافات الحكومة المصرية بتسليم المطبوعات وجداول التعريفية وكل مايلزم لاستغلال مرفق التلغراف إلى مكاتب الشركة . والمبالغ المحصلة بمعرفة موظفي الشركة تسدد أسبوعياً إلى المندوب الذي يعين من قبل الحكومة المصرية . وتدفع مصلحة تلغرافات الحكومة لشركة القناة قرشاً صاعاً عن كل برقية مهما بلغ عدد كلماتها ، وذلك مع بقاء التعريفية العمومية كما هي .

ولا تتحمل شركة القناة أية مسئولية عن المواصلات التلغرافية »
والصيغة المتقدمة تدل على أن الشركة بتشجيع الاحتلال ، قد تبادت في النفي ، حتى شاركت الدولة في عمل خطير من أعمال السيادة ، يبيح لها الاطلاع على الأسرار البرقية ، ويفسح المجال للتجسس ، وعلى هذا النحو كان الاحتلال البريطاني يتعاقد مع نفسه .

ويلاحظ أن الترخيص الذي أعطي للشركة بفتح مكتب تلغراف خاص لها ، قد أعطي في اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، في حدود ضيقة جداً ، كما يستفاد من نص المادة ٣ من الاتفاق المذكور وهو :

« اتفق الطرفان ، على أنه من المسلم به ، أن الشركة لا غرض لها إلا استغلال وصيانة وتوسيع القناة البحرية . وتبعاً لذلك فإنها تدخل تحت سيادة القانون العام ، وتتنازل عن كل استثناء من هذا القانون ، وعن كل ميزة أو امتياز خاص . وعلى ذلك فإن الشركة تعامل فيما يتعلق بالخدمات البريدية والبرقية معاملة الجمهور تماماً ، وإنما رخص للشركة بالاختفاظ بتلغرافها الخاص لخدمات مكاتبها وحرركة مرور البواخر في القناة فقط »

ومن هذا النص يتضح تماماً أن الحكومة المصرية قد اتخذت حذرهما وحرصت في اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ على تجريد الشركة من كل مظهر من مظاهر السيادة أو مشاركة الدولة في السيادة وأنزلتها على حكم القانون معتبرة أن القيام بأعمال البريد والتلغراف عمل من أعمال السيادة وتنفرد به

الدولة ، وأما الخط المخصوص الذي ترك للشركة فقد تقرر أن يقتصر استعماله على توجيه نشاط الشركة الداخلي والاشارات الخاصة بالبوارج وحركتها ولا يدخل في ذلك بأية حال تلقي برقيات من القباطنة أو المسافرين ولكن الاحتلال البريطاني بعد أن تملك الشركة أضفى عليها من الصفات والخصائص ، ما كان قد جردها منه الخديو إسماعيل ، ومن ذلك الاتفاق الذي عقد في ٢١ ديسمبر سنة ١٨٨٩ ، والذي وقعه عن الحكومة المصرية المستر هالتون الذي تقدمت الاشارة اليه .

علي أن اتفاقاً تالياً أبرم في ٢٠ مايو سنة ١٩٠١ وقصر استخدام الترخيص الوارد في اتفاق ٢١ ديسمبر سنة ١٨٨٩ على المحطات التي ترسو فيها السفن بالقناة . ومن رأينا أن يعاد النظر في الأمر لتعرف مدى نشاط الشركة التلغرافي في الوقت الحاضر ، وتعامل طبقاً للمبادئ العامة في القانون الإداري ، فيجزم عليها مباشرة أي نشاط تلغرافي ، أو بريدي ، حتى في أغراض إدارة الحركة في القناة ، اللهم إلا تحت مباشرة وإشراف وبمعرفة مكاتب مصلحة تلغراف وتلغرافات الحكومة المصرية ويمكن فتحها في منطقة نشاط الشركة وتستطيع هذه المصلحة الحكومية أن تؤدي للشركة الخدمات التي تطلبها لتيسير الحركة في القناة ، ويجب أن تعامل كشركة مصرية مساهمة معاملة سائر الرعايا في هذه البلاد ، وإذا كان الخديو إسماعيل ، بالرغم مما يوجه اليه من مأخذ ، قد فطن لهذه القاعدة ودفع خطر التجسس وشبهة مباشرة الشركة لعمل من أعمال السيادة ، فأننا في العصر الذي نعيش فيه نستطيع أن نكون أكثر وعياً واحتياطاً من إسماعيل المتلاف !! .

والشركة قد تمدت ، واستغلت سكوت الحكومات في العهد البائد حتى أصبحت تتصل من مدن القناة بمكبتها بالقاهرة اتصالاً مباشراً بخط خاص ، وهذا ما لا ينبغي أن يرخص به ، لأن ذلك يخرجها عن نطاق المراقبة التي يجب أن تفرض على حركاتها وسكناتها ، وأكثر من ذلك وأشد إمعاناً في الاعتداء على سيادة البلاد وحرماتها ، أن تستعمل الشركة في مكاباتها واتصالها بمكاتبها الغير شرعية بالخارج ، بل وبيع الحكومات الأجنبية

طريقة الشفرة ، وهذا استثناء يخصص به للبعثات الدبلوماسية وحدها ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، أما أن تنتفع الشركة بذلك وتستخدم الشفرة ، فتلك هي الفوضى بعينها ، وهذا جرم في نظر القانون ، ويجب أن يضرب على يد الشركة حتى تلتزم حدودها وتقلع عن نزوعها الاستعماري ، وتعتبر نفسها شركة مصرية مساهمة خاضعة لسلطان القانون المصري ، ولرقابة الدولة المصرية رقابة تامة .

٥ — إعفاء الشركة من الضريبة على المباني

في ١٣ مارس سنة ١٨٨٤ ، صدر دكر يتو بفرض ضريبة على المباني في الديار المصرية ، وأبت الشركة إلا أن تستثنى من هذه الضريبة ، فأبرمت اتفاقات مع الحكومة المصرية بموجب خطابات متبادلة بين الطرفين ، وأول هذه الاتفاقات ماورد في الخطابين المتبادلين في ٢٠ ، ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، ثم إتفاق ٥ يناير سنة ١٨٨٧ ، . وبموجب هذين الاتفاقين تقرر إعفاء الشركة من دفع ضريبة المباني ، بالنسبة لسائر المباني المقول أنها تستعمل في خدمة حركة المرور وصيانة القناة ، أي مكاتب الشركة وورشها ومخازنها ومحطاتها . . . الخ والعبارات التي استعملت في صياغة الاتفاقات عبارات لولية ومطاطة ، بحيث لايسهل حصر المباني المقول أنها اقيمت لغرض إدارة الحركة وصيانة القناة فقط ، وأما المباني الأخرى التي أقامتها الشركة للاستغلال العقاري ، مع ما في ذلك من إهدار لحزمة الاتفاقات الأصلية التي أبرمت في سنة ١٨٦٦ وهذه المباني فرضت لها استثناءات من دكر يتو ١٣ مارس سنة ١٨٨٤ ، فاتفق على أن تقدم الشركة في السنوات ١٨٨٦ و ١٨٩٤ و ١٩٠٢ و ١٩١٠ و ١٩١٨ و ١٩٢٦ قوائم بتكاليف مبانيها بحيث تحسب الضرائب من واقع تلك التكاليف بنسبة ٨ في المائة .

وفي ١٥ أبريل سنة ١٩٠٢ وكذا في ٣١ مارس سنة ١٩١٠ تلقت الشركة كتابين من وزير المالية المصرية بتوكيد ماورد باتفاق سنة ١٨٨٧ من حيث إعفاء مباني الشركة التي تستعمل في حركة المرور وفي صيانة القناة وانفقوا على تفاهم الطرفين مقدما بشأن العوائد كلما انقضت فتره ثمانى

سنوات ، وفي حالة السكوت تطبق القواعد الواردة في دكرتو ١٣ مارس
سنة ١٨٨٤ .

والذي نعترض عليه في هذه الانفاقات هو إعفاء مبانى الشركة من العوائد ،
فإن الاعفاء لا يكون إلا بالنسبة لأملك الدولة العامة .
ويلحق بالمسألة المتقدمة مسألتان ثانويتان :

أولاً — في سنة ١٨٩١ طلبت الحكومة من الشركة أن تدفع الشركة لها
عوائد عن النخيل المنبثة في منطقة عمل الشركة فأجابتها الشركة بأنها لم تقم
بزراعة هذا النخيل وإنما وجدته منزرعا ، أو نبت من تلقاء نفسه وارتضت
الحكومة هذه الاجابة وأوصدت الموضوع حتى الآن متنازلة عن مطالبة
الشركة بأي شىء ، بخصوص أشجار النخيل .

ثانياً — عينت الحكومة بناء على طلب الشركة خفراء لحراستها وحراسة
منشاتها ، فرأت من حقها أن تطلب من الشركة دفع أجور هؤلاء الخفراء ،
طبقاً لتعريفه تقرر في مرسوم صدر في ١٦ فبراير سنة ١٩٢٤ ، وحينئذ
أثارت الشركة مسألة إعفائها من العوائد ، وبعد أخذ ورد ، قبلت الشركة ،
في حدود ضيقة جدا أن تدفع ضريبة الخفر ، بالنسبة للمبانى التي تحصل عنها
عوائد ، وليس بالنسبة لما أعفي من العوائد بدعوى أنه يستعمل في حركة
الملاحة أو في الصيانة .

ولما طولت بضريبة الخفر بالنسبة للمبانى التي تقيمها وتؤجرها للغير ،
قالت : إن هذه الضريبة تقع على كاهل المستأجر ، ولكنها مع ذلك مستعدة
لسدادها فيما إذا استحال تحصيلها من المستأجرين ، وقد أذعنت الحكومة
وتبودت بهذا الشأن مراسلات بين وزير المالية ووكيل وزارة المالية ،
وإدارة الشركة في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٢٥ وفي ١٦ و ١٧ و ٢٤ فبراير و ٩
و ٢٤ مارس و ٦ و ٢١ و ٢٤ أبريل و ١٢ و ١٩ و ٢٥ مايو سنة ١٩٢٦ ،
وكذلك في ٧ و ١٨ يونيو سنة ١٩٢٧ ، ونرجو أن تكون هذه المكاتبات
موجودة بملفات الحكومة وأن يعاد النظر في الأمر لتصفية أخطاء الماضي .

٦ - الشركة هي التي ترمض للمحكومة بالاراضى

الاراضى لمصالح البريد وغيرها بشروط ١١

وقد انقلب الوضع في ظل الاحتلال ، وراحت الشركة تتصرف في الاراضى كما لو كانت مالكة للقناة ومنطقتها ، والحكومة المصرية حكومة أجنبية ولا شأن لها بالقناة . ومن مظاهر هذه القوضى ، وذلك الطغيان الاستعماري ، والاستخذاء الذي انحدر اليه برادع الانجليز الذين حكموا هذه البلاد بأمر الانجليز ، الاتفاق الذي وقعته مصطفى فهمى (والد صفيحة زغلول) ، بوصفه رئيسا لمجلس الوزراء ووقعه بالنيابة عن الشركة وكيلها العام ، وذلك في ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ .

وفي ديباجة هذا الاتفاق ذكرت الحكومة أنها متمسكة بنص المادة ١١ من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ فلها أن تحتل مجاناً ، ولمصلحة إدارات البريد والجمرك والتحصينات العسكرية الخ ، الاراضى التي تراها ملائمة ، من بين الاراضى التي تحوزها إدارة الأملاك المشتركة وقالت الشركة في الديباجة أيضاً أنه على الرغم من نصوص المادتين ١١ و ١٢ من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، وأنه ليس على الحكومة إلا أن تفي بالنفقات التي بذلتها الشركة في خلق هذه الاراضى ، فان الشركة تتمسك بنصوص المادتين ٢١ و ٢٣ من اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ الذي يلزم الحكومة بأن تدفع لإدارة الأملاك المشتركة ثمن الاراضى التي تحتلها لأقامة مكاتبها الادارية

وبعد هذه الديباجة ، ذكرت المادة الأولى من اتفاق مصطفى فهمى المشار اليه ، أنه يحق للحكومة أن تحتل مجاناً لأقامة مصالحها العامة أراض تدخل في حيازة الأملاك المشتركة وذلك طيلة مدة الالتزام ، وبشرط ألا تتجاوز مساحة هذه الاراضى عشرة هكتار ، سبعة منها في بورسعيد وثلاثة في الاسماعيلية .

وورد في المادة الثانية مامعناه أن سعر المتر في الاراضى التي تحوزها

الأملك المشتركة قد بلغ واحد وأربعين فرنكاً ، بسعر ذلك الوقت (حوالي جنينه ونصف أو أكثر من ذلك بقليل) فإن الأراضي التي تحتلها الحكومة في بورسعيد يجب الأتزيد قيمتها على ٢ مليون وثمانمائة وسبعين ألف فرنك وهي القيمة المقررة وقتئذ لسبعة هكتار في بورسعيد ، وأما في الاسماعيلية فلا تزيد قيمة هذه الأراضي عن ٢٣٤ ألف فرنك أى قيمة ثلاثة هكتار بالاسماعيلية . ومهما بلغت القيمة وقت تسلم الحكومة للأراضي ، فإن تقديرها سيكون طبقاً للسعر المقرر في ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٨ بالنسبة لمتوسط سعر المتر الواحد وجاء في المادة الثالثة أنه إذا تبين أن قيمة الأرض التي تحتلها الحكومة أقل من المتوسط المشار اليه في المادة السابقة فإنها لا تملك الحق مع ذلك في الاستيلاء على أكثر من سبعة هكتار في بورسعيد وثلاثة هكتار في الاسماعيلية .

وأما إذا حدث العكس وزادت قيمة الأرض عن المتوسط المشار اليه فتتقص المساحة التي يرخص للحكومة بالاستيلاء عليها عن سبعة هكتار في بورسعيد وثلاثة هكتار بالاسماعيلية بحيث لا تتجاوز القيمة القيم المقررة في المادة الثانية المشار اليها .

وجاء في المادة الرابعة أنه إذا رأت الحكومة أنها محتاجة إلى مساحة إضافية من أراضي الأملك المشتركة فإنها تدفع للأملك المشتركة قيمة الأراضي الإضافية حسب السعر الذي تقرره والذي تباع بمقتضاه الأملك المشتركة للججمهور .

وتضمن الاتفاق نصاً آخر أشد قبحاً من النصوص المتقدمة ، وهو نص المادة الخامسة ، إذ ذكر فيه أن الحكومة تستطيع أن تستولى على ماعساه أن يكون خالياً من الأرض في الحدود المتقدمة ولكن تقدم على مصلحة الحكومة مصلحة الشركة بمعنى أنه إذا قالت الحكومة للشركة أنها محتاجة لقطعة معينة لاقامة ثكنات أو مكاتب بريد أو جمر ك أو نحو ذلك وقالت الشركة ان هذه القطعة بالذات تلتزمها ، فالقول ما قالته الشركة لاما نقوله الحكومة .

وجاء بالمادة السادسة أن الحكومة تتعهد بعدم المطالبة باحتلال أية قطعة من الأرض مجاناً في ميناء بور توفيق ، كما لو كان هذا الميناء ملكاً خالصاً للشركة . .

والأراضي التي استولت عليها الحكومة قبل هذا الاتفاق تظل بحالتها بحيث لا يجوز للحكومة أن تطلب رد شيء تكون قد دفعته زيادة عن القواعد المقررة في بنود هذا الاتفاق (المادة السابعة)

وفي كل مرة تري الحكومة أنها محتاجة لاحتلال قطعة من ارض الأملاك المشتركة فعليها أن تقدم طلباً للجنة الأملاك المشتركة التي تعد عقداً بالقطعة المطلوبة وموقعها ومساحتها وقيمتها حسب تعريفه ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٨ (المادة الثامنة) .

وجاء بالمادة التاسعة أنه في كل مرة تتوقف الحكومة عن استعمال أرض تكون قد تسلمتها مجاناً من الأملاك المشتركة فإنها تردها للأملاك المشتركة لتبنيها وما يتحصل من البيع يخص منه ثمن المباني التي تكون الحكومة قد أقامتها ويقدر هذا الثمن بمعرفة الأملاك المشتركة ويرد للحكومة ، والباقي يدخل خزانة الأملاك المشتركة .

وتتمتع الشركة بنفس المعاملة بالنسبة للأراضي التي تكون في حيازتها ثم تري عدم لزومها لها .

وجاء في هذه المادة أيضاً ، أنه في كل مرة ترد الحكومة أرضاً تكون قد استلمتها ، ويجري هذا الرد طبقاً لأحكام هذه المادة ، فإنه يحق لها أن تطلب مساحة أخرى مساوية لما ترده أو تساوي قيمتها قيمة ما ترده ، وذلك في حدود الأحكام الواردة في المادة الأولى والثانية من الاتفاق .

وهكذا ، كانت تتعاقد الشركة مع الحكومة تعاقد المالك بالنسبة لما يمتلك ، دون أن تكون الشركة مالكة للأرض ، وحتى في حالة الملاك فإن الدولة تستطيع دائماً أن تنزع الملك للمنفعة العامة ، ولكنها حرمت نفسها من هذه الميزة طبقاً لهذا الاتفاق العجيب ، وتعاقدت الحكومة مفترضة أن شركة قناة السويس دولة في داخل الدولة

٧ - الترخيص للشركة بتسيير قطارات بخارية

من بور سعيد إلى الاسماعيلية

في ظل الاحتلال أيضا رخصت الحكومة المصرية، بمجرد مكاتبات متبادلة لشركة القناة، تسيير خط سكة حديد بخارى، كان يسمى بالتزام البخارى، وذلك بين بورسعيد والاسماعيلية، وافتتح هذا الخط في ٢ ديسمبر سنة ١٨٩٢، ثم ألغته الشركة لماضقت به ذرعا، طبقا لاتفاق أبرم في أول فبراير سنة ١٩٠٢، إذ حلت قطارات السكة الحديد محل التزام البخارى، وذلك طبقا لاتفاق أبرم في أول فبراير سنة ١٩٠٢، وافتتح هذا الخط في ٣١ مايو سنة ١٩٠٢.

اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ وقرألت الحكومة أمر بنوده

والفضية المرفوعة من الشركة مطروحة على مجلس الرولة.

في أول فبراير سنة ١٩٠٢، وقع مصطفى فهمي، بوصفه رئيسا لمجلس النظار اتفاقا مع « البرنس أوجست دارنبرج »، بوصفه رئيسا لمجلس إدارة شركة قناة السويس اتفاقا خاصا بإنشاء خط سكة حديد بين بورسعيد والاسماعيلية وميناء بورسعيد، ووافق مجلس النظار علي هذا الاتفاق في أول مارس، من تلك السنة. وفيما يلي خلاصة لما تضمنه الاتفاق من أحكام:

الباب الأول

سكة حديد عادية بين الاسماعيلية وبورسعيد

المادة الأولى

« بناء على طلب الحكومة المصرية ، قبلت شركة قناة السويس ، أن تحول على نفقاتها الخط بين الاسماعيلية وبورسعيد إلى خط معتاد بحيث يكون الاتساع بين القضيبين ١٤٥ متراً بدلاً من ٧٤.٠ متراً ، وأن تصل هذا الخط بسكك حديد الحكومة في الاسماعيلية »

المادة الثانية

« قبلت الشركة أن تؤجر للحكومة المصرية ، ولمدة الالتزام ، الخط المشار إليه بين الاسماعيلية وبورسعيد بعد تحويله وتعهده الحكومة باستغلاله على نفقاتها وتحت مسؤوليتها . وعند انتهاء مدة الالتزام تصبح الحكومة مالكة للخط وملحقاته بقوة القانون . »

« وإذا ما عهدت الحكومة مستقبلاً إلى إدارة من الإدارات أو شركة من الشركات باستغلال الخط المشار إليه ، فإن الحكومة تظل مسؤولة قبل الشركة ، عن التزاماتها المترتبة على هذا الاتفاق »

فيما تقدم الجزء الأول من موضوع الاتفاق المشار إليه ، وقد نصت المادة الثالثة على بيان الأشغال المطلوبة فيه ، وتكفلت الحكومة بأن تقدم أمثا المحطات وعدد وأدوات الورش والمخازن وجميع المواد المطلوبة للعملية . وأعجب من ذلك ، فإن الشركة لم تقم بتنفيذ العملية بل تعهدت الحكومة في المادة الرابعة ، بأن تقوم لحساب الشركة بعملية تحويل هذا الخط من سكة حديد ضيقة إلى خط يكون على نمط خطوط سكك حديد الحكومة المصرية ، فالحكومة هي التي تنفذ العملية في أرض الدولة ، باتفاق مع الشركة على طريقة التنفيذ ، وعلى تفاصيل المباني والمنشآت .

وجاء في المادة الخامسة أن الشركة تدفع للحكومة مقدماً كل ثلاثة أشهر المبالغ اللازمة للبناء، وكذلك تراجع الحسابات كل ثلاثة أشهر، وفي نهاية الأعمال تجري تصفية الحساب نهائياً.

وأما التحسينات التالية فلا تجرئها الحكومة إلا بعد اتفاق عليها مع الشركة مقدماً. وإذا كانت أعمال التحسين من الأهمية بمكان فتتبع بشأنها الأحكام المتقدمة من حيث طريقة تنفيذها والمحاسبة عليها بين الطرفين.

وارتضت الحكومة أن تحدد الأراضي التي يسير عليها الخط وتلتزم بالاستغلال بموافقة الشركة، وألا تتجاوز النطاق الذي تحدده الشركة.

وتعين الشركة واحداً أو أكثر من رجالها كمشرفين على الأعمال التي تنفذها الحكومة لحسابها.

ومعنى تلك الشروط أن الشركة انقلبت إلى مالك للأرض ولخط السكة الحديد، وما الحكومة إلا مقاول، وأجير لذي الشركة يخضع لتعليماتها وأوامرها، ثم يؤجر الخط منها.

وقد جرت عملية تحديد الأرض التي لا تتجاوزها الحكومة في المدة من ١٥ سبتمبر سنة ١٩٠٧ إلى ٢٣ مايو سنة ١٩٠٨، وذلك طبقاً لتصميم موقع من الشركة ومن مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية.

وفي السنوات التالية ادعت الشركة أن الحكومة قد تجاوزت النطاق الذي حددته لها الشركة فسرت عشرة هكتار في مناطق القنطرة والاستماعيلية وذلك فيما بين سنتي ١٩١٤ و ١٩١٨، ودخلت الحكومة مع الشركة في مفاوضات بهذا الخصوص في ابريل سنة ١٩٢٨، وقبلت الحكومة أن تدعن لادعاءات الشركة وتعاملها كدولة ذات سيادة، والله في خلقه شئون !!

وفي المادة السادسة من الاتفاق، تعهدت الحكومة بأن تدفع للشركة دفعات سنوية تتناقص تدريجياً لتغطية ما أنفق وما تنفقه الشركة مستقبلاً على هذا الخط، وقبلت الحكومة أن تدفع للشركة فائدة قدرها ٤٪ عن المبالغ التي تدفعها. ولكن مصاريف التحسين تسدد على دفعات سنوية يتفق عليها مستقبلاً.

ويبدأ سداد دفعات السنوات من الوقت الذي تتسلم الحكومة فيه الخط وتستغله .

وفي أثناء تنفيذ عملية الخط الجديد تعهدت الحكومة بأن تكون مسئولة من كافة النواحي عن إدارة واستغلال خط الشركة الأصلي (المادة ٧) وتعهدت الحكومة ، بأن تسير يومياً ، على خط الاسماعيلية ، بور سعيد ، قطارين للمسافرين ، في كل من الاتجاهين ، ويقف أحد هذين القطارين ، في جميع المحطات بناء على طلب الشركة ووفق هواها ، كما تعهدت بأن تضع تحت تصرف الشركة سنوياً اثني عشر قطاراً خاصاً من بور سعيد إلى الاسماعيلية وبالعكس (١)

وأقبح مما تقدم أن الحكومة قد تعهدت في المادة التاسعة بأن تمنح السفر مجاناً في جميع القطارات بين الاسماعيلية وبور سعيد للذين يحملون رخصاً بذلك من الشركة بشرط ألا يزيد الاعفاء السنوي عن مليون وثلاثمائة ألف مسافر كيلومتري ، وكذلك قبلت الحكومة أن تعفي البضائع والأشياء التي تطلب الشركة إعفاءها من النولون في حدود أربعين ألف طن كيلومتري في السنة ولا تحصل أجور عن أربعة آلاف حقيبة حمولة كل منها أقل من عشرين كيلو جراماً !!

أفلا تعد البنود المتقدمة مشاركة للدولة في سيادتها على البلاد ، بل إهدارا لسيادة الدولة ، ومخالفة لأبسط مبادئ العدالة والأخلاق ؟ وهل يجوز أن تستمر تلك المسألة التي تورط فيها خائن ، من عبيد الاحتلال ، يقال له مصطفي فهمي ؟

نترك الجواب عن هذا السؤال لذوي الضمير الوطني والعقل القانوني ، ونتقل إلى الباب الثاني من أبواب الاتفاق مع ملاحظة أن الفوضي قد استشرت في السنوات التالية لرفع الاعفاء الكيلومتري إلى مليون وخمسمائة ألف في السنة وذلك في سنة ١٩٠٨ ، وإلى مليون وسبعمائة ألف في سنة ١٩١٢ ، وإلى مليونين ومائتي ألف في السنة في سنة ١٩٢٢

(١) في كتاب مؤرخ في ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٠٣ تنازلت الشركة عن القطارات الخاصة

وبالنسبة للبضائع رفع الاعفاء إلى ٤٤ ألف طن كيلومتري في اتفاق أبريل
سنة ١٩٠٦ ، وإلى مائة ألف طن كيلومتري في أول يناير سنة ١٩٠٧ .

الباب الثاني

ميناء بورسعيد

أى بلد مسلم موافق للغير أو يشرك فيها دولة أجنبية يتنازل عن استقلاله وسيادته
وكذلك الحال إذا كان الشريك شركة ، والمصيبة أشد حينما تكون هذه الشركة
هي شركة قناة السويس التي تهيمن عليها حكومة إنجلترا ، هيمنة تامة ، كما سبق
أن أوضحنا . هذه بديهية لا يمكن أن ينازع فيها ، فالوفاي هي أسرار الدولة ،
الاستراتيجية وهي حياتها التجارية والاقتصادية ، فلننظر ماذا فعل مصطفى
فهمي ، خادم الاحتلال وصنيعة كرومر ، في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

المادة العاشرة

« استجابة لطلب الحكومة المصرية (١) تتحمل شركة قناة السويس
نفقات الأعمال اللازمة لتوسيع ميناء بورسعيد ، تمشياً مع الضرورات التي
يفرضها تقدم الحركة التجارية . والشركة هي التي تقرر طبيعة تلك الأشغال
وتضع خططها وتفاصيلها وطريقة تنفيذها ، ولكنها تجعل الميناء في حالة
تكفي للاحتياجات التجارية ، وبعد توقيع هذا الاتفاق ، تعمل على توسيع
الميناء كلما نمت تلك الاحتياجات .

ومع مراعاة التحفظ الوارد في الاتفاقات السابقة ، الخاص بسيادة ،
الدولة والحقوق المترتبة على السيادة ، تعتبر الشركة وتظل طبقاً لعقود

(١) الخرس في السيادة على هذه العبارة ، دليل سوء النية وشعور الشركة والانبجاز أنهم
يرتكبون جريمة ، ويريدون أن يلقوا تبعاتها على الحكومة ! !

التأسيس في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وفي ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، والفرمان
الأمبراطوري ، في ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ ، والاتفاقات المختلفة التي تناولت
حقوقها والتزاماتها ، مسئولة وحدها عن إدارة ميناء بورسعيد ، طوال مدة
عقد الالتزام ، باعتبار الميناء جزءاً لا يتجزأ من القناة فهي التي تشرف عليها
وتدير كل العمليات البحرية والتجارية .

وهذا البند الفظيع هو التنازل بعينة عن سيادة الدولة على ميناء بورسعيد ،
وهو بحق أخطر ميناء ، لافي مصر فقط ، بل في طريق الشرق ، إذ هو بوابة
الشرق ، فكان مصطفي فهمي بذلك الاتفاق قد سلم مفاتيح الشرق لشركة
قناة السويس !!

المادة الحادية عشرة

جاء في هذه المادة أن ميناء بورسعيد لا تشمل فقط سطح المياه في البقعة
التي تكون بامتداد الميناء بل تشمل مجري الماء والأحواض وشقة من الأرض
بامتداد الأحواض . وحدود المنطقة البحرية والأرضية هي التي يتألف منها
ميناء بورسعيد .

وقد أرفق بالعقد تصميمات وخرائط للميناء رتب بحروف أبجدية
لاتينية وردت في الفقرة الأولى من المادة المشار إليها وعينوا في هذه
الرسومات المنطقة الحرة ، من الناحية الجمركية . وتناولت المادة الرسوم
الجمركية وسائر الرسوم التي تفرضها الحكومة في المستقبل ، على أنه يمكن
تحصيل رسوم في داخل المنطقة الجمركية على الفحم حينما يكون بضاعة
ترازيت ، وعلى المواد التي تستهلك أو تدخل في أعمال البناء .

ويستثنى من حكم الفقرة المتقدمة المواد التي تستهلك بداخل السفن
وكذا الأجهزة والمواد التي تستعملها الشركة في صيانة وتحسين واستغلال
القناة البحرية وموانئها .

وهذا الاعفاء الجمركي قد منحه الحكومة للشركة كتعويض إجمالي
عن النفقات التي تتحملها طبقاً للمادة العاشرة المتقدمة ، في مقابل استعمال

الحكومة للخط الحديدي بين الاسماعيلية وبورسعيد والارض المستعملة في استغلال هذا الخط .

والمضار والأخطار التي ترتبت على هذه المادة تتركز فيما يأتي :
أولاً : وضعت الميناء والأحواض والمياه الاقليمية للدولة وأرصفت الميناء ، والمنطقة الحرة الجمركية تحت ادارة واشراف شركة قناة السويس ؛ وفي هذه الرقعة ما فيها من أسرار استراتيجية وأسرار تتعلق باقتصاديات البلاد ومستقبلها التجاري ، بل وبأمنها وسلامتها ؛ وما دمننا قد عرفنا أن شركة قناة السويس هي جهاز من أجهزة الحكومة البريطانية فعنى ذلك أن ميناء بورسعيد قد وضع تحت تصرف الحكومة البريطانية ومنه تستطيع أن تهدد حياة مصر في أى وقت ؛ وهذا فيما اعتقد أخطر وأشد مرارة من احتلال الانجليز للقاعدة العسكرية في فايد .

ثانياً : . بهذه المادة قيدت الشركة وهي الستار الذي تختفي وراءه الحكومة البريطانية ، الدولة المصرية في سيادتها الجمركية لتضمن مرور البضائع الترانزيت بالقناة في مقابل رسم المرور الذي تحصله الشركة فقط وبذلك لا تستطيع مصر أن تحصل رسوماً نوعية على البضاعة المارة بالقناة ولا تستطيع أن تلجأ لنظام الحماية الجمركية إذا ما قضت عليها سياستها أو ظروفها الاقتصادية بأن تلجأ لهذا الاجراء .

وهذا يفسر ما قلناه غير مرة من أن الغاية من القناة هي تمكين بريطانيا من نهب المواد الخام من الشرق وإغراق الأسواق في الشرق بالبضائع المصنوعة وبذلك يضمن الاستعمار الرأسمالى لنفسه طول البقاء ، فكأن مصطفي فهمى قد أتم بهذا الاتفاق العجيب رسالة « دى لسبس » في فرض سيطرة الغرب على الشرق .

ثالثاً : . إعفاء أدوات الشركة ومهماتهما من الرسوم الجمركية يعد سرقة بالغة حد الخطورة ، وقد بينا في الجزء الأول من هذا الكتاب ، كيف أن

الشركة ، كانت معفاة من الرسوم الجمركية في الاتفاقات التي عقدها محمد سعيد ، ثم استرد اسماعيل هذا الاعفاء في الاتفاق الذي أبرمه مع الشركة في ٢٣ ابريل سنة ١٨٦٩ ، اذ تنازلت الشركة في المادة الاولى منه عن حق الاعفاء من الرسوم الجمركية المنوه عنه في المادة ١٣ من عقد ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وذلك في مقابل حصولها علي مبلغ عشرين مليوناً من الفرنكات الذهب ، ولما لم يكن المبلغ متوفراً في الخزانة المصرية تنازل اسماعيل في المادة العاشرة من الاتفاق المشار اليه عن فوائد أسهم مصر في شركة القناة وقدرها ١٧٦ و ٦٠٢ سهماً لمدة عشرين سنة ، ولذلك لما بيعت الأسهم لحكومة إنجلترا بمبلغ يقرب من أربعة ملايين من الجنيهات اجبرت الحكومة المصرية علي دفع فائدة لهذا المبلغ قدرها ٥ ٪ لمدة عشرين سنة فاستردت إنجلترا القيمة التي دفعتها في خلال عشرين سنة وذهبت اليها الأسهم بغير مقابل .

ومن بواعث الدهشة أن تسترد الشركة ، أعني حكومة إنجلترا هذا الاعفاء بغير مقابل اذ لا يمكن أن يكون هذا المقابل هو التعويض عن توسيع الميناء التي سلمت للشركة و كأنها حق خالص لها .

ومعروف أن هذه السرقة العنيفة قد جرت بغير علم الشعب المصري ، وعلى خلاف إرادته ، ونفذت بيد رجل اصطنعه الاحتلال واستورزه المورد كرومر ثلاثة عشر عاماً فلا يمكن أن يحتاج على مصر بعد أن فككت قيودها بتلك الاتفاقات العجيبة ويجب أن تلغى وتطالب الشركة قضائياً بردها استوات عليه بغير وجه حق .

المادة الثانية عشرة

نصت الفقرة الأولى من هذه المادة على جواز امتداد المنطقة الحرة بالشاطئين الافريقي والآسيوي ، طبقاً لاتساع الميناء مستقبلاً وأن الأرض التي تبسط نفوذها عليها حسب هذا الاتساع تحدد دائماً باتفاق بين الشركة والحكومة المصرية . واحتفظت الشركة في الفقرة الثانية من المادة المشار إليها بمساحات واسعة من الأرض المصرية بامتداد الشاطئين الآسيوي والافريقي لتوسيع

المنطقة الجمرية الحرة في المستقبل .

المادة الثالثة عشرة

أدخلت هذه المادة ضمن المنطقة الحرة الجزء الشمالي من الحوض الذي ترسو فيه الصنادل التي تحمل الفحم والحوضين المتقاطعين ، واللذين كانا قد حفرا بمعرفة الأملاك المشتركة ، وقبلت الشركة أن ترد نصف النفقات إلى الحكومة في مقابل تمتعها بمفردها طيلة مدة الامتياز بتلك الاحواض .

المادة الرابعة عشرة

تشتري الشركة لحسابها وعلى نفقاتها الأملاك الخاصة التي تدخل في المنطقة الحرة والمنطقة التي احتفظ بها لتوسيع المنطقة الحرة ، وفيما اذا عجزت الشركة عن شراء هذه الاملاك الخاصة بالطرق الودية فان الحكومة تنزع ملكيتها للمنفعة العامة وذلك لحساب الشركة وعلى نفقاتها وبناء على طلبها .

وتستمر الشركة في تحصيل الرسوم التي تفرضها طبقاً للانفاقات السابقة وحسب التعريفة التي قررتها ، لقاء الخدمات التي تؤديها للبواخر ، وللبضائع كتأجير الصنادل والأجهزة الأخرى . . . الخ . وقد رخص لها بالتوسع في ذلك لتتكسب من الخدمات الجديدة التي يمكن أن تؤديها للبواخر كالمسفن والتفريغ ، وتخزين البضائع في مخازن برية أو عائمة . . . الخ .

ومن حقها أن تقيم في المنطقة الحرة المباني والشحن وغير ذلك مما يلزم لاستغلال الميناء ولها أن تؤجر أماكن للأفراد لتكفل الاستغلال العادي للميناء وليس لها أن تؤجر أماكن للأفراد وهي بصدد استغلال المنطقة الحرة في أغراض أخرى إلا بالحصول على موافقة الحكومة المصرية مقدماً .

وعند انتهاء مدة الامتياز ، تستولى الحكومة المصرية على الميناء وملحقاتها طبقاً لما جاء في المادة العاشرة من عقد ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ والمادة ١٦ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

التعليق على المادة ١٤

تتضح فظاعة ما جاء بتلك المادة فيما يأتي :

أولاً: تنازلات الحكومة التي عقدت ذلك الاتفاق عن سيادة الدولة ؛ أو

على الأقل أشركت الشركة في السيادة ، إذ قبلت مبدأ نزع ملكية الأفراد لمصلحة الشركة ، في حين أن الأملاك لا تنزع إلا بمعرفة الدولة للمصلحة العامة ، ولا يتصور عقلاً أن يكون نزع الملكية لحساب شركة من الشركات وبناء على طلبها ، وهنا نرى مصطفي فهمي قد أعاد المبادئ التي تضمنها فرمان محمد سعيد ذلك فرمان الذي أباح نزع ملكية الأفراد لمصلحة الشركة من أجل شق الترع الحلوة ، وكان اسماعيل قد قضى على هذه الفوضى ودفع في ذلك ثمناً غالياً بلغ ثلاثة ملايين وستائة ألف جنيهها ذهباً وهو التعويض الذي فرضه نابليون الثالث فكان الاحتلال البريطاني قد محا بجرة قلم ما كان قد ظفر به اسماعيل ودفع فيه اموالاً أدت لخراب البلاد مالياً .

ثانياً : أصبح الالتزام الذي حصلت عليه الشركة بمثابة عقود امتياز

مركبة فلم تعد المسألة مجرد إدارة حركة في القناة لحساب الحكومة المصرية ، بل أعمال استغلال مختلفة وامتيازات شتى حصلت عليها بغير مقابل كان يباح لها فرض رسوم لقاء خدمات تؤديها للبواخر كتأجير الصنادل والآلات الأخرى واستعملت في الصياغة كلمة . الخ . لكي تطلق يد الشركة فتستغل القناة والميناء في كل ما تراه وجهاً للاستغلال والايراد وذلك كله بغير مقابل ، ولم تترك صغيرة ولا كبيرة إلا وقد حصلت عليها حتى أعمال الشحن والتفريغ وتخزين البضائع وتأجير الشون وأرصعة الميناء للأفراد وهكذا أصبحت الشركة بقدره قادر دولة في داخل الدولة .

ثالثاً : أبيع للشركة أن تبني بداخل الميناء وفي المنطقة الجمرية ما تشاء

من الأبنية والشون وأن تنفرد باستغلال الميناء دون الحكومة ، فكانت الحركة التجارية جميعها بين الشرق والغرب إذ تنتهي إلى بورسعيد من الشمال إلى الجنوب ومن الجنوب إلى الشمال قد سلمت للشركة بغير

مقابل ، أى سلمت للاستعمار البريطانى بغير مقابل ومن أجل ذلك ليس عجباً أن هبطت على بورسعيد عشرات من الشركات البريطانية الاستعمارية الاستغلالية تعيش وتنهب تحت كنف شركة قناة السويس البريطانية للحما ودماً، ونذكر على سبيل المثال شركة فحومات بورسعيد والسويس « كول كومباني » وشركة « أدريا » التى انجبتها شركة الفحومات المذكورة ويجرى الاستغلال البحرى وجميع العمليات البحرية فى بورسعيد وتنتهي إلى بريطانيا ثمرة ومنها تصنع رصاصات تقتل به المصريين وغيرهم من الشعوب التى تطالب بحريتها وهكذا باع مصطفى فهمى وكان ألبانيا دخيلاً أهم مرفق فى البلاد لأعدادها لقاء ثمن بنحس ، كرسي الوزارة الذى شغله ثلاثة عشر عاماً متصلة .

المادة الخامسة عشرة

وبلغ تبجح الذين صاغوا ذلك الاتفاق واستخفاهم بكيان الحكومة المصرية واحتقارهم لحكومة مصطفى فهمى المذكور ، حد الهوس والسخرية إلى درجة إصدار الشركة للتعليمات للحكومة لتقوم بكل ما من شأنه تيسير أعمال الاستغلال المتقدمة ، فقررت المادة الخامسة عشرة أن خط الشركة يوصل بسكة حديد الاسماعيلية وأن هذه الخطوط تستغل طبقاً لتعليمات ادارة الميناء وتتمهد الحكومة بأن تعد فى الأوقات المناسبة وعلى أوسع نطاق القاطرات والعربات والآلات المتحركة اللازمة للحركة التجارية ، وهكذا كان يري الذين كتبوا الاتفاق أن القناة وموانئها ومنطقتها أمور تخص الشركة وما الحكومة إلا خادم مطيع يقدم ما يطلب منه من التسهيلات وينفذ ما يصدر إليه من الأوامر !! .

المادة السادسة عشر

ولما كانت مواد هذا الاتفاق مخالفة فى جوهرها لكثير من الأحكام التى وردت فى العقود التى أبرمها اسماعيل تقريراً لسيادة الدولة على القناة ومدخلها وتجربداً للشركة من كل امتياز ومخالفة لأحكام القانون العام فى مصر حتى تعامل كغيرها من الشركات وكسائر الأفراد ، فإن الذين كتبوا ذلك

الاتفاق الاستعماري قد ختموه بمادة مفادها أن كل شرط يخالف ما جاء بهذا الاتفاق ويكون قد ورد في اتفاق سابق يعد لاحقاً ولا يعمل به .

أعباء اضافية ألزمت بها الحكومة

لم يقف الأمر على مصالح البلاد وسيادتها وسلامتها عند الحد الذي تضمنته النصوص المتقدمة ، فقد ذهب الدخيل مصطفى فهمي ، إلى مدى أبعد من ذلك ، إذ تبادل الرسائل والمكاتبات مع شركة قناة السويس ، يدعوي تفسير اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، وهذه الرسائل مؤرخة في أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، وفي ١٩ و ٢٥ فبراير سنة ١٩٠٣ .

وفيما يلي خلاصة ما تضمنته :

أولاً : اتفق على تقدير التعويض الذي تتحمله الحكومة ، في مقابل خط السكة الحديد من الاسماعيلية إلى بورسعيد بمبلغ ثلاثة ملايين من الفرنكات (حوالي مائة وعشرين ألفاً من الجنيهات) ، تدفعه الحكومة أقساطاً سنوية بمعدل ١٢٠٠٠٠٠ فرنك في السنة ، وذلك منذ تاريخ استخدام الخط إلى نهاية مدة الامتياز (تراجع المادة السادسة من الاتفاق) ثانياً : فيما يتعلق بالمسافة المعناة بالنسبة للذين يحملون ترخيصات من الشركة ، وتنقلهم الحكومة مجاناً ؛ طبقاً للمادة ٩ من الاتفاق ، وذلك بين بورسعيد والاسماعيلية والسويس ، وبالعكس ، وهي مليون وثلاثمائة ألف مسافر كيلومتري ، فقد وافق مصطفى فهمي على أن توزع في الدرجات كالتالي :

أربعون ألفاً في الدرجة الأولى ، وثمانمائة وستين ألفاً في الدرجة الثانية وأربعمائة ألف في الدرجة الثالثة .
والزيادة في درجة تخصم من الدرجة التي تليها على ألا تتجاوز المسافة الكيلو مترية مليوناً وثلاثمائة ألف (١)

(١) يلاحظ أن تعديل سنة ١٩٠٨ رفع اللقدار المشار إليه إلى مليون وخمسمائة ألف ، ثم إلى مليون وسبعمائة ألف ثم إلى مليونين ومائتي ألف مسافر كيلومتري .

ثالثاً : تصرف بطاقات سفر مجانية بالدرجة الأولى إلى ثلاثة رؤساء أقسام
بالشركة ، وذلك بخط بور سعيد ، السويس ، و بطاقات مجانية بنفس
الخط بالدرجة الثانية إلى اثنين من مرشدى السفن ، حينما يكونون
ملا بسهم الرسمية .

رابعاً : تضع الشركة سنوياً تصميم التحسينات المطلوبة لميناء بور سعيد ،
وتقدمها للحكومة المصرية .

خامساً : يقوم البوليس المصرى بمباشرة سلطته فى المنطقة الحرة .
سادساً : تتخذ الاجراءات القانونية ضد كل فرد يرتكب غشاً أو تهريباً
محاوفا إدخال بضائع ممنوعة فى البلاد ، أو الافلات من سداد الرسوم
المقررة على البضاعة .

سابعاً : ولو أن ميناء بور سعيد ، عبارة عن منطقة حرة ، من الناحية
الجزرية إلا أنها تظل ، من جميع الوجوه الأخرى خاضعة لقوانين
البلاد المصرية ، فتحصل الرسوم الجزرية وغيرها من الرسوم على
البضائع ، كما هو الحال فى سائر أراضى الدولة المصرية ، وذلك فى اعدا
الاستثناء الوارد فى المادة الثانية ، من الاتفاق .

ثامناً : الاعفاء المقرر للشركة تتمتع به دون موظفيها الذين لا يحق لهم
المطالبة بأية ميزة خاصة .

تاسعاً : المهمات والأشياء التى تستوردها شركة قناة السويس ، من أجل
استغلال القناة ، والتى تنقل بمعرفتها من جهة فى القناة نفسها إلى أخرى
فى القناة ، وذلك بقصد استخدامها فى الورش أو وضعها فى المخازن
يجب أن تكون مصحوبة بخطاب رسمى مبين فيه الجهة التى تنتهى إليها
وهذه الخطابات يجب أن يؤشر عليها من كبير المهندسين أو رئيس القسم .
ومما يؤسف له ، أن نفوذ الاحتلال قد ظل فى خدمة الشركة فى السنوات
التالية و اعترفت الحكومات التى اصطنعها الاحتلال بتلك الأوضاع الباطلة ،
ومن الأوراق الدائمة على ذلك ، كتاب رئيس مجلس الوزراء الموجه إلى

الشركة في ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٢٣ ، وذلك بخصوص تفسير قرار إداري صدر بشأن الملاحه ، وحراسة ميناء بورسعيد ، فجاء في هذا الكتاب أن الاجراءات المنصوص عليها في ذلك القرار ، لاتتمس بالحقوق المعترف بها للشركة في المادة ١٠ من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، وصدر قرار آخر في ١٥ يناير سنة ١٩٢٤ وادعت الشركة أنه يستفاد منه أن اللوائح التي تصدرها بخصوص الملاحه ، تعد ملزمة للغير ، ولا يمكن التسليم بهذا النظر بأية حال فان ذلك يؤدي إلى القول أن الشركة دولة في داخل الدولة .

ومن قبيل المكاتبات التالية ، ، كتاب المستشار المالي للحكومة المصرية وهو انجليزي « للشركة في ٧ يناير سنة ١٩١٦ ، وقد ذكر فيه أن عوائد الرصيف التي فرضتها الحكومة في بورسعيد ، لاتحصل على البضائع الا عند خروجها من المنطقة الحرة أو دخولها فيها .

ونذكر على سبيل المثال ، في التدليل على إسفاف الحكومات التي كانت تعمل لحساب الاحتلال ، أن وزير المالية قد تبادل مع الشركة مكاتبات في ١٦ ، ١٩ أكتوبر سنة ١٩٠٢ ، وفي ١٤ ، ١٩ يناير سنة ١٩٠٦ ويستفاد من هذه المكاتبات أن الاعفاء الذي حصلت عليه الشركة في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ من الرسوم الجمركية ينتفع به مقاولوها من الباطن بالنسبة للأشياء التي يستوردونها لأعمال يجرؤونها في تحسين وتوسيع القناة ، وذلك مع استثناء بعض المواد ومنها الفحم ، والقار .

وأغرب من ذلك ، أن عمليه تغذية مدينة بورسعيد والاسماعيلية بالمياه المقطرة وهي امتياز آخر كانت الشركة قد حصلت عليه بغير مقابل ، ولا علاقة له بالقناة ذاتها ، قد أدمجت من حيث الاعفاء الجمركي بالنسبة لأدوات ومواد وابورات المياه ، في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، فأعفيت الشركة بمقتضى المكاتبات التالية ، من نصف الرسوم الجمركية المستحقة على ما يلزم لوابورات المياه من مهمات وآلات ومواد ، وذلك ابتداء من أول يناير سنة ١٩٠٧ ، وأما أدوات ومهمات وآلات وابور مياه مدينة السويس فقد أعفيت جملة من الرسوم الجمركية ، ومما يستوقف النظر أيضاً ما جاء في المكاتبات التي

تبادلات بين الشركة ووزير المالية في ٢٨، ٢٩، ٣٠ مايو سنة ١٩١١ ، إذ تقرّر إعفاء آلات الشركة ، كالأوتاش والصنادل والكرامات من الرسوم الجمركية ، حتى ولولم تستخدمها الشركة في القناة ، واستغلتها بطريق الأبحار للغير في أعمالهم في البلاد المصرية ؟ ؟

اتفاقات أخرى

تبادلات الشركة مع وزير المالية المصرية كتابين مؤرخين في ١٤ و ١٧ أكتوبر ١٩٠٤ بشأن توسيع المنطقة الحرة في ميناء بورسعيد بحيث تمتد من شارع التجارة قرب رصيف «فرنسوا جوزيف» ، وجهة مباني الجمرك .

وجرت محادثات رسمية بين الشركة والحكومة المصرية ، بشأن القضبان الحديدية الممتدة بداخل ميناء بورسعيد ، وذلك في المدة من ١٨ إلى ٢١ مارس وفي ٢١ مايو سنة ١٩٠٦ وأسفرت عن اتفاق تقرر فيه أنه بدلا من أن تمده هذه القضبان على نفقة الشركة ، طبقا للمادة ١٥ من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، فإن مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية هي التي تمد هذه الخطوط على أن تقدم لها الشركة المال اللازم ، طبقا للقواعد التي وردت في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ بشأن خط سكة حديد الاسماعيلية - بورسعيد ، وتنازلت الشركة عن حق تحصيل رسم خاص على البضائع التي تنقل على هذا الخط الذي يمد بداخل الميناء ، وإنما تعهدت الحكومة في هذا الاتفاق بأن تكون التعريفات التي تقررها بالنسبة للبضائع التي تنقلها من ميناء بورسعيد ، إلى الأرصفة وبالعكس ، هي أقل تعريفات في فئات أجور نقل البضائع لمصلحة سكك حديد الحكومة المصرية ، ولا تستطيع الحكومة ، أن تغير هذه التعريفات الا بعد اخطار الشركة والوقوف على ملاحظاتها .

وفي مكاتبات تبادلت في ٢٥ مايو وفي ٤ و ٢٧ يونيو سنة ١٩٠٦ أتفق على امتداد المنطقة الحرة على الشاطئ الجنوبي من حوض عباس من ٣٠ متر إلى ١٠٠ متر

اتفاق ٣ أبريل سنة ١٩٠٧

أبرم اتفاق بين أحمد مظلوم وزير المالية ، الذي فوض من مجلس الوزراء في ٢١ مارس سنة ١٩٠٧ ، وبين الشركة وتناول هذا الاتفاق عدة مسائل غاية في الخطورة ، ونلخص أهمها فيما يأتي :

١ - قبلت الحكومة اقتراح الشركة بأن تنشئ هذه على نفقتها ، في الجزء الشمالي الغربي من القناة مجري مياه ، به ثلاثة أحواض داخلية ، بقصد تخفيف الضغط على ميناء بورسعيد وخلق أراض جديدة تستعمل في الأغراض الصناعية لميناء ومدينة بورسعيد . وقد وضعت الشركة تصميمها لهذه العملية أرفقته بالعقد ووقع عليه الطرفان .

وجاء في هذا الاتفاق أنه يجوز للحكومة أن تستعمل الأرض اللازمة لهذا التوسع ، والمبينة في الرسم المرفق بالعقد ، طالما رأت الشركة أنها في غير حاجة ماسة لإنشاء الأحواض المذكورة ، وأما سطح المياه ، كما هو مبين بالخريطة رقم ١ فإنه يدار بمعرفة الشركة كجزء من الميناء ، ولا تحصل في هذا الجزء رسوماً أكثر من الرسوم التي تحصلها في الميناء ، ولا تضع شروطاً لرسو السفن وغير ذلك أشد وطأة من الشروط الخاصة بالميناء .

وأبيح للشركة أيضاً إدارة الأراضي المتاخمة لمجرى الماء وللأحواض الداخلية بعرض مائتي متر من كل ضفة على أن تعطى الشركة للحكومة سنوياً نسبة الربع مما تحصله من استغلال تلك الأراضي في أغراض تجارية وصناعية . وتقول الشركة إن الحكومة التي أبرمت هذا الاتفاق قد أعطتها إيضاحاً مفاده أن المقصود باستغلال الأرض ثمرتها وهي عارية ، فإذا ما قامت الشركة ببناء شون أو مد قضبان حديدية فليس للحكومة أن تحصل على شيء من غلة تلك المنشآت .

وجاء في المادة الأولى من الاتفاق المشار إليه أن الشركة لا يجوز لها أن

تبيع شيئاً من الأرض التي تقع في هذه الشقة بعرض مائتي متر يميناً وشمالاً ، إلا إذا حصلت على موافقة الحكومة ، وفي حالة الموافقة فإن عقد البيع يصدر عن إدارة الأملاك المشتركة ، وباسمها ، وتدفع الشركة للحكومة ربع قيمة الأرض المباعة ، وتستبقي لنفسها ثلاثة أرباع القيمة .

وأكثر من ذلك غرابة أن الشركة في المادة المتقدمة ، احتفظت لنفسها بحق توسيع تلك الشقة ، بامتداد الترام الذي كان يسير من حوض شريف إلى نهاية جزيرة « كارلوتي » على أن تتحمل الشركة بجميع نفقات التوسيع ، وتعفى الحكومة من جميع المسؤوليات .

واففق علي أن لا تبدأ أعمال هذا المجري المائي إلا بعد التأكد من أن تلك الأشغال لن تتسبب في إيجاد مياه راكدة تضر بصحة الأهلين ، وقد استوفى هذا الشرط بمقتضى خطابات تبودلت بين الشركة ووزير المالية في ٢١ ، ٢٩ يونيو و ٣٠ ، ٣١ يوليو سنة ١٩٠٧ .

وكل ما تفضلت به الشركة على الحكومة ، أنه عند انتهاء أجل الامتياز في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، فإن الحكومة تضع يدها على تلك الشقة من الأرض ولكن الأوان يكون قد فات ، لأن الشركة تكون قد باعها ولم تترك شيئاً ؟ والمادة الثانية من هذا الاتفاق تناولت موضوع تقسيم الأراضى ، وهو الذى نرجى الكلام عنه الآن للفصل الخاص « بالأملاك المشتركة » .

وأما المادة الثالثة ، فقد تعهدت فيها الشركة بأن تفرض على مستأجريها في المنطقة الحرة ، في عقود الإيجار ، وجوب مراعاة اللوائح الجمركية ، وعمل ما من شأنه ، التيسير لإدارة الجمارك في القيام بالتفتيش والضبط وهى بصدد تعقب المهربين .

وفي المادة الرابعة تفضلت الشركة على الحكومة ببعض المزايا ، كاعفاء المراكب المملوكة للحكومة من الرسوم أثناء مرورها بالقناة ، سواء أكانت رفاصات بخارية أو مراكب شرعية ، أو مراكب تجديف ، فلها أن تمر بالقناة وتقف فيها بغير رسوم بشرط أن لا تزيد حمولة المراكب عن ثلثائة طن

ويستغني من هذا الشرط رفاصات ولنشات وسفن خفر السواحل ، ومثيلاتها التي تتبع مصالح حكومية ، علي أن تلك المواعين التابعة للمصالح الحكومية ، لا يجوز لها حق المرور في القناة ، في حالة زيادة حمولتها علي ثلاثمائة طن ، إلا إذا صعد علي ظهرها أحد مرشدي الشركة ، وهو الذي يوجد، حركتها، ولا يجوز لها أن تغير خط سيرها في القناة إلا بتصريح من رئيس قسم الملاحة بالشركة ، ويكون هذا التغيير وهي في بحيرة التمساح ، أو في البحيرات المرة .

ومما تجدر الإشارة إليه بهذا الصدد ، الكتاب الذي وجهه ، وكيل الشركة بالقاهرة إلى وزير المالية ، في ٤ إبريل سنة ١٩٠٧ ، مبديا استعداد الشركة لتجاوز عن شرط الثلاثمائة طن ، ورفعها إلى الضعف إذا قامت إدارة خفر السواحل بتزويد منطقة القناة ، بأحد الرفاصات من حمولة تزيد علي حمولة الرفاص « عابدة » الذي اتخذ قاعدة لتجديد الحمولة السابقة .

وفي سنة ١٩٢٢ ، وبمقتضى مكاتبات تبودات بين الشركة والحكومة المصرية ، قبلت الشركة أن تعفي من رسوم المرور سفن الحكومة ، التي لا تتجاوز ثلاثة آلاف وخمسمائة طن ، وحصلت من الحكومة مقابل ذلك ، علي رفع امتياز إعفاء مسافريها بنحوظ سلك جديد ، بورسعيد - السويس ، بورسعيد - الاسماعيلية وبالعكس إلى ٢٢٠٠ مسافر كيلو متري في السنة ، من أبحر السكة الحديد المذكورة (١) .

والمادة الخامسة من الاتفاق المذكور ، أشارت إلي وإبور غاز الاستصباح وبقائه خارج المنطقة الحرة ، إلى أن تعدل تلك المنطقة ، ويدخل فيها .

وختم هذا الاتفاق بعبارة ، توحى بأن الحكومة حصلت علي مزايا ، في حين أنها غلت بغيره جديدة ، مهددة للسيادة ، ومضيفة لأمالك الدولة العامة ، إذ رخصت الحكومة ، باحتلال أراض خارج المنطقة السابق تحديدها

(١) سذين التعديلات التي طرأت فيما بعد في اتفاقية ممدوح رياض مع الشركة في ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .

لها في اتفاق ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ ، وذلك بقصد إقامة أبنية مصالح حكومية ،
في ميناء « بور توفيتي » ، واستعويض عن اتفاق ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ باتفاق
ألحق بهذا العقد كجزء مكمل له ، ويقع في أحد عشر بنداً مبرومة ، في ثلاثة
فصول ، وسناقش تلك البنود ، عند الكلام عن « الأملاك المشتركة » .

موضوع السكة الحريبر أيضا

اتفاق ٢٤ يونيو — ٢٦ أغسطس سنة ١٩٠٨

هذا الاتفاق كان ثمرة مباحثات جرت في مدينة بورسعيد بين المستر
« هارفي » مستشار الحكومة المالي ، وبين رئيس مجلس إدارة الشركة ،
واشترك في هذه المباحثات الكولونيل « ماكولي » مدير مصلحة سكك
حديد الحكومة المصرية ، فكانت حكومة إنجلترا تفاوض نفسها ، وما استقر
الرأي عليه ، قد تأيد بمكاتبات صدرت من وزير المالية ، الذي لم يكن إلا
أداة في يد الدولة المحتلة .

وفيا عدا النصوص الخاصة بالاعفاءات التي ظفرت بها الشركة ، من حيث
السفر المجاني ، على خطوط السكك الحديد ، ونقل البضائع والأمتعة بالمجان
في حدود «مائة ألف» طن كيلو متري في السنة ، وهو الذي تقدمت الإشارة
إليه ، أتفق على أن الشركة تتحمل نصف مصاريف انشاء كوبري متحرك
على القناة ، والشركة هي التي وضعت مشروع هذا الكوبري ، وبلغت
تكاليته ٣٢٠٠٠ جنيه ، والنص على مشاركة الشركة في نفقاته ، أريد به
توكيد المعنى الذي كانت تستهدفه الشركة دائما ، وهو أنها تتصرف في القناة
ومنتطقتها ومداخلها تصرف المالك ، وصاحب السيادة ، وكانت الحكومات
المنحلة من برادع الانجليز تتورط في التمكين للشركة مما أرادت .

واتسعت المنطقة الحرة في اتفاقات أخرى أبرمتها الشركة بمقتضى مكاتبات
متبادلة في أول مارس و ١٠ يونيو سنة ١٩١١ ، وفي ٢ ديسمبر سنة ١٩١٣

٢٠ إبريل سنة ١٩١٤ ، وكذلك أبرم اتفاق بين الحكومة والشركة في أول مايو سنة ١٩٢٠ ، وقد تناول على التفصيل موضوع ميناء بورسعيد والمنطقة الجمركية ، والمنطقة الحرة ، وهذا الاتفاق ثلثة مكاتبات معدلة ، ومتممة له في ١٥ ، ١٧ ، ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٢٠ ، وفي ١٦ ، ١٩ يناير سنة ١٩٢١ ، وكذلك تبودلت مكاتبات بخصوص المنطقة الحرة ، وامتدادها في المسافة الواقعة بين وابور المياه والمجرى المائي الذي حفرته الشركة بمقتضى اتفاق ٣ إبريل سنة ١٩٠٧ ، وكذلك تبودلت مكاتبات بشأن المنطقة الجمركية في بورسعيد في ٩ فبراير و ٢٩ إبريل سنة ١٩٢١ ، وسنرجع إليها عند الكلام عن « الأملاك المشتركة » ثم اتفاقات تالية ، بمقتضى مكاتبات مؤرخة في ٢٢ مارس و ١٠ مايو سنة ١٩٢١ ، ووردت نصوص خاصة بنفس الموضوع ، في الاتفاق الذي أبرم بين الشركة والحكومة في ١١ أكتوبر سنة ١٩٢٥ ، والخاص بإنشاء مدينة « بور فؤاد » .

اتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠

بشأن المنطقة الجمركية والمنطقة الحرة

في ميناء بورسعيد

جرت مفاوضات بين الشركة ، ومصصلحة الجمارك المصرية (وكان يرأسها الإنجليزي) ، بشأن مسائل عدة خاصة بتطبيق اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ . وأسفرت هذه المفاوضات عن اتفاق أبرمه مدير مصصلحة الجمارك الإنجليزي ، مع الشركة ، في أول مايو سنة ١٩٢٠ ، وفيما يلي النص الكامل لهذا الاتفاق :

« ١ — المنطقة الجمركية :

« ١ — يعترف المدير العام لمصلحة الجمارك ، ووكيل الشركة العام ، بأهمية

تقسيم الجزء اليابس ، من ميناء بورسعيد إلى منطقتين ، إحداهما منطقة جمركية ، والأخرى ، تظل منطقة حرة ، بالشروط العامة ، التي وردت في اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، ويسرى عليها النظام المبين فيما يلي . وقد أقر الطرفان ، الحدود الحالية ، للمنطقة الجمركية ، ومن المعترف به أن هذه الحدود ، قابلة للتغيير في المستقبل ، طبقا لاتفاقات خاصة ، تتم بعد مباحثات تجري في اجتماعات دورية . وتجري هذه الاجتماعات الدورية ، مرة في كل ستة أشهر ، على الأقل ، وذلك للاستفادة ، بما تسفر عنه التجارب العملية ، التي تؤسس عليها المعاملات بين مصلحة الجمارك ، وبين الشركة ، واقترح ما قد يقتضى الحال إدخاله من التعديلات استنادا على هذه التجارب .

« ب - وبعد دراسة مختلف الحلول الممكنة لمشكلة الإيراد المتحصل من إيجار الأماكن المكشوفة أو المسقفة ، الداخلة ضمن المنطقة الجمركية الجديدة ، يعترف الطرفان بحق الشركة في الحصول على إيراد تلك الأماكن ، طبقا لاتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، وبقرران أنه من المستحسن أن تحتفظ مصلحة الجمارك ، بكامل حريتها ، في فرض ما تراه من قواعد ، وإدارة هذه الأماكن ، وتحقيقا للغرضين المتقدمين ، اتفق الطرفان على ما يأتي :

« تطبق مصلحة الجمارك لوائحها الخاصة ، على كل ما يتعلق بشغل الأراضي الداخلية ضمن المنطقة الجمركية ، مع مراعاة الاستثناء الآتي :

« تستمر الشركة ، في تحصيل الإيجار ، عن أراضي المنطقة الجمركية ، التي أقيمت عليها أو ستقام عليها مخازن مسقوفة ، سواء كانت تلك المخازن دائمة ، أو مؤقتة ، مملوكة لها أو غير مملوكة لها . ويجري التحصيل بمعرفة الشركة مباشرة ، وطبقا للتعريفة التي تضعها هي .

« وكما أبرمت عقود إيجار جديدة ، عن المساحات المقام عليها تلك المخازن ، خلاف عقود الإيجار السارية الآن ، فإن الشركة لا تؤجر إلا للأشخاص الذين توافق عليهم مصلحة الجمارك ، وإذا رغبت الجمارك في شغل

المخازن الموجودة بنفسها ، وجب على الشركة المضمنين بها علي غيرها ، على أن تخضع للشروط الخاصة بتلك الاجارات .

« وتسدد مصلحة الجمارك ، في نهاية كل سنة ، للشركة ، قيمة ما تكون الجمارك ، قد حصلته من إيرادات ، في خلال السنة ، عن الأراضي الممنوحة لها ، وذلك بعد خصم ٥ ٪ . ، وهي التقدير الجزاف لمصاريف الادارة ، والتحصيل .

« وتقرر الشركة ، منذ الآن ، أنه عندما تقيم في المستقبل ، وبناء على طلب الجمارك منشآت جديدة ، على نفقاتها (مثل الأرصفة والجسور والأسوار ... الخ) فإنه يحسب حساب المبالغ التي تنفقها في هذا الشأن ، في تقلبات الجزاف ، المضمون ، الذي أشير إلي مبدئه في الفقرة السابقة .

« ومن المتفق عليه ، أن الأرض ، الواقعة ، بين حوض التجارة ، وحوض الترسانة ، والمقام حولها سور ، والمنشأ عليها مبان مختلفة ، ملك الشركة ، تصبح من الآن جزءا من المنطقة الجمركية ، غير أن الشركة تستمر محتفظة بادارتها .

« ج - انفتحت مصلحة عموم الجمارك ، وشركة قناة السويس ، على أن الشركة تحتفظ بحق إدارة العمليات البحرية ، في مياه الميناء ، المجاورة للمنطقة الجمركية ، على أن يكون من حق الجمارك تحديد الأماكن ، التي يجب أن ترسو فيها الصنادل المحملة بالبضائع ، والتي تخضع لاجراءات الجمارك .

« د - لموظفي الشركة المسكفين بخدمة الميناء ، أن يتنقلوا بحرية في داخل المنطقة الجمركية .

« هـ - صيانة لسلامة الميناء ، تسلم الشركة لمصلحة الجمارك قطعة أرض من بين أراضي الميناء ، تخصص لتخزين المواد الخطرة الخاضعة لنظام الجمارك . وتعتبر هذه القطعة جزءا من المنطقة الجمركية .

« و—من المتفق عليه أن نظام المنطقة الحرة ، كما هو وارد في البند ١١ من اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، يشمل الأوضاع الآتي بيانها ، حيث أنه من المتفق عليه أن الشركة ، ستقوم بوضع لائحة لميناء بورسعيد ، تتضمن بنودا خاصة بنظام المنطقة الحرة ، كما حددته الاتفاقية المشار إليها .

« ز — تعترف إدارة عموم الجمارك وشركة قناة السويس ، بأن نظام المنطقة الحرة ، لا يمكن من الناحية العملية ، أن يطبق على أرض الميناء ، إلا في الأماكن التي يفصلها عن المنطقة الجمركية سياج .

« ويلاحظ الطرفان ، أنه لا يوجد في الوقت الحاضر ، سياج من هذا القبيل ، اللهم إلا على جزء من الميناء ، في البر الأفريقي . وعلى ذلك لا يمكن تطبيق نظام المنطقة الحرة ، في الأجزاء الغير مسورة حاليا ، والواقعة في البر الأفريقي ، كما أنه لا يمكن أن يطبق في البر الآسيوي ، إلا في نطاق ما ننشئه الشركة من الأسوار ، ونظرا للتغيرات المنتظر إجرائها بمعرفة الشركة ، بالنسبة للفواصل الحالية للمنطقة الحرة ، لن تكون الأسوار التي ستقام في البر الآسيوي ، في بداية الأمر ، إلا صفة التوقيت .

« ح — تعترف إدارة الجمارك وشركة قناة السويس بما يأتي :

(١) من ناحية المبدأ ، لا يسمح نظام المنطقة الحرة في بورسعيد ، لمصلحة الجمارك ، بأن تباشر أي عمل في داخل الحرم الذي تتكون منه هذه المنطقة ، اللهم إلا البحث عن البضائع المحرم دخولها ، أو الخاضعة للاحتكار ، في داخل الأراضي المصرية ، أو القيام بعمل الاحصاءات التي يهتم المصلحة أن تقوم عليها ، لمعرفة جميع المعاملات التجارية التي تتم في مصر . على أن مباشرة مصلحة الجمارك لتلك الاختصاصات ، لايسوغ لها أن تحصل أي رسم أو ضريبة من أي نوع كان ، على أي نوع من البضائع أثناء بقائها في المنطقة الحرة ، وذلك فيما عدا الاستثناءات التي نص

عليها في البند الحادى عشر من اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ . ومن المتفق عليه أيضا أن المواد التي تستخدم في إصلاح السفن ، بالورش المنشأة لهذا الغرض ، بداخل المنطقة الحرة ، لا تخضع لأية ضريبة من ضرائب الجمارك . (٢) وإذا كان ولا بد من الخروج في بعض الأحيان علي هذا المبدأ ، سواء لصالح التجارة نفسها أو الاعتبارات عليا ، فانه يجب أن ينص علي سبيل الحصر علي الحالات التي يجوز فيها مخالفة المبدأ المتقدم .

« ومراعاة للاعتبارات المتقدمة ، اتفق علي :

« ١ — تفريغ البضائع في المنطقة الحرة : فيما عدا المخدرات ، والأسلحة

والذخائر الحربية ، وبذرة القطن الواردة من الخارج ، والتبغ والسيجار والسجاير ، وأسلحة الصيد ، والخرطوش المعبأ ، والمواد السامة ، وكذا جميع الأصناف الأخرى ، التي تعلن الحكومة المصرية ، في المستقبل ، أنها محرمة في مصر ، مراعاة للصحة العامة ، أو الأمن العام ، أو لأنها موضوع احتكار للدولة ، فيما عدا ذلك كله ، يجوز تفريغ البضائع في المنطقة الحرة ، بموجب تصريح ، تمنحه الشركة ، وتتعهد الشركة بأنه كلما وصل إلى علمها ، أنه علي الرغم من الحظر الوارد في لائحة الميناء التي وضعتها ، قد صار إيداع أشياء ممنوعة من الأصناف السالف ذكرها ، بداخل المنطقة الحرة ، فان الشركة تقوم باخطار الجمارك بلا إبطاء .

« ويجب علي ذوي الشأن ، أن يقدموا للجمارك ، في مدى ستة وثلاثين ساعة علي الأكثر من موعد تفريغ البضاعة التي أنزلت في المنطقة الحرة بيانها . وعلي الشركة أن تنص علي هذا الاجراء في لائحة الميناء التي تضعها ، وأن يذكر في اللائحة أنه في حالة عدم احترام ذلك الشرط ، فان البضائع التي تودع في المنطقة الحرة ، من غير إخطار ، تعامل طبقا للنصوص الواردة في اللائحة الجمركية .

« ب — شحن البضائع الواردة في المنطقة الحرة : يتم شحن البضائع ،

من المنطقة الحرة ، بمقتضى ترخيص تمنحه الشركة وحدها ، وذلك مع مراعاة الاستثناء الوارد في الحالات السالفة الذكر ، في الفقرات الخاصة ببقاء البضائع في المنطقة الحرة .

ويجب تقديم المنافسات الخاصة ، بتلك البضائع ، المشحونة بتلك الصفة ، إلى الجمارك ، في مدي ثلاثة أيام ، وبنفس الشروط والاجراءات السالفة الذكر والخاصة بالتفريغ في المنطقة الحرة .

« ج — بقاء البضائع في المنطقة الحرة :

١ — شروط عامة : ليس لمصلحة الجمارك ، أن تقيد وجود البضائع في المنطقة الحرة ، بمدة معينة .

« ويجب أن تقيد البضائع ، المودجة في سقائف ، أو مخازن المنطقة الحرة ، في دفاتر للدخول والخروج ، وهذه الدفاتر ، تعد طبقا للنماذج التي يتم الاتفاق عليها مقدما بين الجمارك والشركة ، ويجب أن تظل هذه الدفاتر رهن طلب موظفي الجمارك في كل وقت ، وهم الموظفون المكلفون بالتأكد من أن المنطقة الحرة تدار طبقا للقانون .

« وينص في لائحة الشركة ، على ضرورة إيجاد هذه الدفاتر ، وعلى أذه في حالة عدم وجودها ، فإن المخالفين ، تطبق عليهم العقوبات المنصوص عليها في قانون الجمارك ، وعدا هذه العقوبات يكونون معرضين في كل مرة تثبت إدانتهم لفسخ عقود الايجار الخاصة بشغلهم السقائف والمخازن .

« وفي كل مرة تتلقى الشركة طلبا ، باستئجار مكان بالمنطقة الحرة ، فانه يجب عليها أن تتحري أولا ، عما إذا كانت مقدم الطلب ، من غير المرغوب فيهم ، بسبب مخالفات سابقة ، أو إخلال بالتعامل مع مصلحة الجمارك .

« ويمكن تنظيف وفرز وخلط البضائع المخزنة في المنطقة الحرة ، كما يمكن إعادة تصنيفها وتغيير عبواتها ، وذلك كله بجرية تامة ، وبعبارة

أخرى يجوز أن تجرى على تلك البضائع ، جميع العمليات التي تتطلبها
ضرورات التجارة .

ورغبة في تلافى الصعوبات ، والبطء في التقدير اللازم ، بالنسبة
للبضائع التي تنقل إلى الدائرة الجمركية ، بعد إجراء مثل هذه العمليات عليها ،
يصير إعلان رجال التجارة في الميناء ، بأنه يجب على كل من يتلقى منهم
بضائع ، ويكون في نيته ، أن ينقلها فيما بعد ، إلى داخل البلاد ، أن يخطر
الجمارك بذلك ، قبل أن يجرى على البضائع أية عملية ، وذلك لكي يتيسر
للجمارك الاطلاع على جميع المستندات ، التي تعينها على معرفة ثمن الشراء ،
وتقوم الجمارك بمعاينة البضائع إذا رأت ضرورة لذلك ، والتجار الذين
يخالقون هذه الاجراءات ، يتعرضون فيما بعد ، لمتاعب بالغة » .

« ويحرم البيع بالقطاعي تحريماً باتاً ، في داخل المنطقة الحرة ، اللهم
إلا في حالة تموين السفن الراسية في الميناء ، وهي الحالة التي سيلى
الكلام عنها » .

« ويجوز لذوي الشأن أن يطلبوا من الجمارك الترخيص لهم بالتعامل
في البضاعة الموجودة بالمنطقة الحرة ، وترخص لهم الجمارك بذلك ، بعد
افتضاء الرسوم الجمركية المقررة ، وتقوم مصلحة الجمارك بتيسير المعاملات ،
جهد الطاقة .

« ٢ — شروط خاصة : وبالنسبة للبضائع المصرية ، التي تخضع لقيود
التصدير ، طبقاً للاتفاقات المبرمة مع الدول الأجنبية ، لا يمكن أن تترك هذه
البضائع في المنطقة الحرة ، إلا إذا وضعت تحت رقابة الجمارك ، وهي التي
تقوم باستيفاء مصاريف هذه الرقابة الخاصة ، ولا تشجن هذه البضائع قبل
الحصول على تصريح مصلحة الجمارك بذلك . ويعمل بهذا النظام بالنسبة
للبضائع التي تدخل في الدائرة الجمركية ، ثم تنقل إلى الدائرة الحرة بقصد
إعادة تصديرها .

« ولا يجوز لمخازن التموين المنشأة في المنطقة الحرة ، لخدمة السفن الراسية في الميناء ، أن تورد بضائع لتلك السفن ، إلا بناء على طلب يقدم المكتب الذي تنشئه الجمارك خصيصا لهذا الغرض ، ويحتفظ المكتب بهذه الطلبات رفق دفتر الداخل والخارج ، والتأشيرات التي يضعها المكتب على هذه الطلبات ، تحل — فيما يختص بالأصناف الواردة فيها — محل التأشيرات الميينة بمنفستات الشحن .

« ونظرا لأن العمليات التي تجري في المخازن المخصصة لتموين السفن ، ذات صفة خاصة ، فإن الشركة تتعهد بعدم التأجير لهذا الغرض ، بداخل المنطقة الحرة ، إلا بعد مشاورة الجمارك في الأشخاص الذين يرغبون في هذا التأجير .

« وإذا حدث أن شيئا من البضائع الخاصة بتلك المخازن ، كان موجودا في الأصل بالمنطقة الجمركية ، فإنه يجوز بناء على طلب ذوى الشأن ، الترحيص بإدخال هذه البضائع في المنطقة الحرة ، دون دفع رسم الصادر ، وذلك تطبيقا للبند التاسع من الباب الأول من القانون الجمركي ولكنها تظل في هذه الحالة ، وطوال مدة بقائها في المنطقة الحرة موضوعة تحت رقابة خاصة من لدن الجمارك ، وتستحق عليها رسوم هذه الرقابة .

« ويجب أن يبين الالتزام السالف الذكر ، في بند من بنود لائحة الميناء ، وأن يذكر في اللائحة ، أن كل مخالفة لهذه القاعدة ، يعامل مرتكبها بمقتضى العقوبات الواردة في القانون الجمركي .

* * *

بطاينه الانتفاق المنفرم

تم توقيع الانتفاق المتقدم بمدينة الاسكندرية ، فى أول مايو سنة ١٩٢٠ ، ووقعه نيابة عن الحكومة المصرية ، مدير مصلحة الجمارك الانجلىزى ، المستر « ما كولى » ، ووقعه عن الشركة ، وكيلها العام بالقاهرة ، واسمه « ش . دي سيريون » .

وهذا الانتفاق باطل للأسباب الآتية :

أولا — من ناحية الشكل ، ذلك أن المدير العام لمصلحة الجمارك ، لا يملك أن يبرم اتعاقا خاصا ، يخالف أحكام القوانين الجمركية المعمول بها فى البلاد ، وإنما يتحتّم عليه أن يلتزم فيما يبرمه ، من عقود ، بأحكام القوانين واللوائح السارية ، وكل عقد إدارى يخالف التشريع الجمركى يعد باطلا ، ومدير عام الجمارك لا يملك أن يشرع للجمارك ، وإنما هو موظف كبير ، لا يجوز له أن يتجاوز فى تصرفاته أحكام القوانين واللوائح الجمركية .

وسنورد فيما يلى بعض النصوص الجمركية لبيان المخالفات الخطيرة التى ارتكبها مدير الجمارك الانجلىزى .

ثانيا — عقد هذا الانتفاق تنفيذا لاتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، التى تقدم الكلام عنها ، وهى اتفاقية باطلة لمخالفتها للنظام العام ، وكل ما ترتب على الباطل فهو باطل ، ولا يعمل به .

ثالثا — كانت بريطانيا تتعاقد مع نفسها ، فالشركة كما قدمنا فرع من الاحتلال البريطانى ، والمستر ما كولى ، كان يمثل سلطات الاحتلال فى الجمارك المصرية ، فكأن طرفا واحدا هو الذى تعاقد مع نفسه .

وفوق ذلك يعد هذا الانتفاق ، وليد ظروف استثنائية ، كانت تمر بها البلاد ، وكانت مغلوبة على أمرها ، فهو كغيره من الانتفاقات التى أملت بها القوة

العاشمة ، ولم تكن الدولة المصرية تتمتع بارادة حرة ، والا كراه مبطل للعقود ، وهادم لها من أساسها .

وإني أطالب ملحا بالغاء هذا الاتفاق بجرة قلم ، ووضع ميناء بورسعيد كلها تحت رقابة وإدارة الدولة المصرية ، ومنع الشركة من مباشرة إدارتها على أى نحو كان .

وفيما يلي تفصيل لما تقدم .

التشريع الجمركى

ليس التشريع الجمركى ، فى أى بلد من البلاد ، مجرد وسيلة للحصول على إيراد من إيرادات الدولة ، وإنما تشرع الدولة لجماركها ، بما لها من سيادة على إقليمها مستهدفة أغراضا ، لا تقوم الدولة إلا إذا تحققت هذه الأغراض ، ومن أهمها :

(١) منع التهريب ، والدولة هى التي تباشر هذا الاختصاص بنفسها ، ولا تشارك معها فيه أية مؤسسة خاصة .

(٢) ما تمليه عليها مصالح الاقتصاد القومى ، فتمنع ما تشاء من البضائع الأجنبية ، وتسمح بما ترى أن تسمح بادخاله ، وترفع وتخفض فى الرسوم الجمركية ، ولا معقب عليها .

(٣) ما تقتضيه علاقاتها التجارية والاقتصادية والسياسية مع الدول الأخرى ، والدولة هى التي تضع سياستها العامة بهذا الخصوص ، ولا يجوز أن يشاركها فى ذلك دولة أجنبية أو شركة مصرية أو أجنبية .

وإذا أضيف إلى ذلك كله ، أن التجارة بين الشرق والغرب ، تخترق أرض مصر مرورا بقناة السويس ، وتبديت خطورة وأهمية موانئ القناة ،

كان من التجني أن تقحم شركة قناة السويس ، في شئون هذه الموانئ ، فذلك تقويض لسيادة مصر ، وهدم لها من أساسها .
وكل تلك الاعتبارات كافية لالغاء أي اتفاق يخالف أسس سيادة الدولة ومصالحها العليا .

وفيما يلي أهم القوانين الجمركية ، الواجبة التطبيق في ميناء بورسعيد ، وهي تلك القوانين التي خالفها الاتفاقية المشار إليها : -

١ - القانون الأساسي لنظام الجمارك ، الصادر به الأمر العالي ، في ٢ إبريل سنة ١٨٨٤ ، وهو بعينه عبارة عن اللائحة الجمركية الصادرة في ١٣ مارس سنة ١٩٠٩ .

أحكام عامة :

« مادة ١ - خط الجمارك : سواحل البحر المالح ، والحدود الفاصلة ، بين القطر المصري ، والممالك المجاورة له تعتبر خطا للجمارك .

« مادة ٢ - حدود دائرة المراقبة : تخزين ونقل البضائع التي قطعت خط الجمارك يكونان تحت مراقبة عمال الجمارك ، على مسافة كيلو مترين (أي ألفي متر) من الحدود البرية ، أو من ساحل البحر المالح ، أو من ضفتي قناة السويس ، والبحيرات التي يمر بها .

« وفيما وراء هذه الحدود ، يجوز نقل البضائع بحرية ، غير أن البضائع المهربة التي يطاردها عمال الحكومة ، يجوز ضبطها ، ولو بعد قطعها حدود دائرة المراقبة .

« ويجوز أيضا ، أن تضبط في جميع جهات القطر المصري ، البضائع المنوعة أو المحتركة بيعها للحكومة ، وكذا الدخان ، والتمباك ، متى كان تداولها بوجه مخالف للنظومات .

« وفيما يختص بالسفن ، تمتد حدود دائرة المراقبة ، إلى مسافة عشرة

كيلو مترات من الساحل ، وللجمرك حق الكشف والتفتيش على القوافل المارة في الصحراء متى اشتبه بأنها تتعاطى تجارة يمنحها القانون .

« مادة ٣ — المرور في خط الجمارك : لا يجوز مرور البضائع ليلا ، أى فيما بين غروب الشمس وشرورها .

« يرخص في الدخول ليلا إلى الموانئ ، على جميع خطوط الجمارك البحرية ، والرسو في السواحل التي يكون بها جمارك ، ولكن لا يرخص في إجراء تفريغ بضائع أو نقلها أو شحنها ، بدون إذن مخصوص بالكتابة من مدير الجمارك .

« مادة ٤ — شحن البضائع وتفرغها ، من سفينة إلى أخرى ، ولا يجوز شحن البضائع ، وتفرغها ، ونقلها من سفينة إلى أخرى ، بدون ترخيص سابق من الجمارك وحضور عماله .

« ويجوز للجمرك أن يرخص بصفة استثنائية ، في تفريغ البضائع ، ونقلها من سفينة إلى أخرى ، بدون حضور عماله .

« وفي هذه الحالة ، يوضع ذلك بالكتابة على صورة المانيفستو .

« مادة ٥ — التمكين أى إذن السفر : يجب على قباطين السفن أن يقدموا للجمرك ، قبل سفرهم ، مانيفستو البضائع ، التي شحنوا بها سفنهم ، ولا يرخص الجمارك لمصلحة الميناء في إعطائهم التمكين لإعقب استيفاء هذه الاجراءات .

« ويحظر على قباطين السفن ، الخروج من الميناء أو المرفأ ، بدون تمكين .

« وللجمرك الخيار ، في السماح بإعطاء التمكين ، قبل تقديم المانيفستو إلى السفن التي لها وكيل مقيم في ميناء الشحن ، بشرط أن يكون قد أودع في الجمارك صكاً كتابياً ، يتعهد به باستيفاء هذه الاجراءات في مدة ثلاثة أيام .

« ولتتمتع بهذه التسهيلات ، يجوز لشركات الملاحة البخارية ، أن تتعهد

بصك مسجل ، تعهدا مستديما بضمان ما يترتب على المخالفات ، التي يرتكبها القباطين الذين يتولون ، قيادة بواخرها .

وقد تضمنت اللائحة نصوصا أخرى ، خاصة بالشهادات الجمركية ، والكشف على البضائع ، والرسوم والاعفاءات وغير ذلك .

ومن السخافات التي ورت في تلك اللائحة ، وهي من وضع نوبار ، نص الفقرة الأولى من المادة الثامنة الخاص بالرسوم المقتضى تحصيلها ، وهو : « الرسوم المقتضى تحصيلها ، والامتيازات ، وضمان خزانة الحكومة : تحصل رسوم الوارد والصادر ، طبقا للمعاهدات والوفقات المرعية » .

ومسألة الرسوم الجمركية ، من أعمال السيادة ، التي لاشأن لها بالمعاهدات ، ولذلك يعد هذا النص ، من قبيل اللغو ، ولا قيد على الدولة في أن تفرض ماترى فرضه من الرسوم الجمركية ، وقد صدرت قوانين تالية ألغت هذا القيد ، وذلك ابتداء من القانون رقم ٢ الصادر في ٤ فبراير سنة ١٩٣٠ ، الخاص بالتعريف الجمركية ، وتلته قوانين عدة في السنوات التالية .

والفقرة الثانية من المادة الثامنة لللائحة الجمركية المشار إليها ، خولت الدولة حق تحصيل « عوائد الأرصفة والشياطة ، وإذا اقتضى الحال ، عوائد التخزين ، والأمانات والهويسات والتمكين وأختام الرصاص ، والدفاتر ، والكشوفات الخ ، طبقا للنظم المعمول بها الآن » .

والفقرة الثالثة ، تنص على « دفع الرسوم نقدا بالعملة الذهب أو الفضة ، على حسب تعريف الحكومة ، ما عدا الأحوال التي تدفع فيها عينا .

« ولا يفرج عن أية بضاعة كانت ، قبل دفع الرسوم المقررة عليها » . ومقتضى النصوص المتقدمة ، منع شركة قناة السويس من تحصيل رسوم أيا كانت عن أرصفة ميناء بورسعيد ، أو مباشرة أى عمل من أعمال الادارة ، أو غيرها ، في تلك الميناء .

لإعفاء جمركي لشركة قناة

والإعفاءات الجمركية هي استثناءات ، لا يمكن التوسع فيها ، ولم يرد باللائحة ، شيء خاص بشركة قناة السويس ، وهذا هو نص المادة التاسعة الخاص بالإعفاء من المراجعة ورسوم الصادر والوارد :

« أولا — الأشياء والأمتعة الشخصية الخاصة بسمو الخديو .

« ثانيا — الأشياء المعدة للاستعمال ، والأمتعة الشخصية ، الخاصة بالوكلاء السياسيين ، والقناصل الجزائرية ، والقدس قناصل ، أو من ينوب عن أي منهم ، متى كانوا رسميين ، منقطعين لوظائفهم ، لا يتعاطون عملا غيرها ، ولا يشتغلون بالتجارة ، ولا بالصناعة ، ولا يمتلكون أو يستغلون عقارا في القطر المصري .

« ويمنح مثل هذا الإعفاء لائنين من الموظفين ، في كل وكالة سياسية ، ولموظف واحد ، في كل قنصلية ، بناء على طلب الوكيل السياسي ، أو القنصل ، على شرط أن يكون هؤلاء الموظفون ، من الذين يعينون بأمر عال ، ويكون مخطورا عليهم مطلقا تعاطى التجارة .

« وتعفى من رسوم الوارد والصادر ، الأمتعة والأشياء الخاصة بالمعابد ، على اختلاف مذاهبها ، والأديرة ، والملاجيء الخيرية ، والمدارس ، ولكنها تكشف وتراجع .

« ويجب على المحلات المذكورة ، أن تقدم للجمارك في بداية كل عام ، بواسطة السلطة القنصلية ، أو غيرها ، التي هي تابعة لها كشنا ، موضحا فيه ، بوجه التقريب ، مقدار وقيمة الأشياء التي تنوي إحضارها في خلال السنة .

« ويوقف الإعفاء إلى السنة التالية ، متى تجاوزت القيمة ، المبلغ الموضح في الكشف المقدم ، وللجمرك أن يبطل هذا الإعفاء ، إذا اتضح له حدوث مغايرات فيه .

الخ الخ

نوسبر البضائع ونقلها من جمرک إلى آخر

ومن النصوص المخالفة لاتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ ، ما جاء بالمادة ١٤
خاصا بنقل البضائع من جمرک إلى آخر ، ذلك أن المنطقة الحرة ، هي منطقة
جمركية مصرية ، وكان يجب ألا تتجاوز الاتفاقات الخاصة بها ، الحدود
الواردة في المادة ١٤ المشار إليها ، ونصها هو :

« تقديم البضائع لجمرک البر : البضائع المراد إدخالها ، بطريق البر ، يجب
تقديمها لمكتب الجمرک ، الأقرب للحدود .

« إذا كان مكتب الجمرک موجوداً داخل خط الجمرک يجب أن تسير
البضائع في الطريق المألوف بدون انحراف عنه البتة .

« وأما إذا لم يكن في أمكان الجمرک الأقرب قبول البضائع فيستمر السير
بها إلى أقرب جمرک يمكنه قبولها ولكن يجب على السواقين أن يتحصلوا من
أول جمرک يمرّون به ، على شهادة دالة على حضورهم إليه ، وتوقيع الكشوف
الاجمالي على بضائعهم فيه .

« وإذا كان الجمرک الأقرب لا يبعد أكثر من عشرة كيلو مترات فيجب
أن يخفر على البضائع بعامل من الجمرک يرافقونها .

« مادة ١٥ — مانيفستو الشحن — يجب على قباطين السفن أو وكلاء
أصحابها أن يقدموا للجمرک في خلال ٣٦ ساعة من وصول السفينة إلى
مرفأ أو ميناء مصري صورتين من مانيفستو الشحن مصدقا عليهما منهم
بمطابقتها للأصل وفي جميع الأحوال يحفظ الجمرک لنفسه الحق في طلب
تقديم المانيفستو الأصلي لمضاهاته على صورتين .

« ويجوز طلب تقديم مانيفستو الشحن مهما كانت الأسباب التي دعت
السفينة إلى الرسو في الميناء ومهما كانت مدة رسوها فيه ، وأما إذا كانت
السفينة واردة من ميناء مصري فيجب إرفاق مانيفستو الشحن بمانيفستو

السفر الصادر من تلك الميناء « تمكين » ما لم تكن قد أعفيت السفينة من الاستحصال عليه طبقاً للمادة الخامسة .

« وإذا اشتبه رئيس الجمرک في عدم مطابقة الشحنة لبيانات المانيفستو فيجب على القبطان إبداء جميع الايضاحات وتقديم كل الأوراق التي يري لزوما لها .

« وعلى مخزنجي الجمرک بعد تفريغ البضائع الواردة برسم ميناء الوصول أن يعطي إيصالاً على صورة المانيفستو التي تسلم بعدئذ لصاحب الشأن .

« وأما إذا كانت الشحنة برمتها برسم ميناء آخر فيضع الجمرک إشارة فقط على صورة المانيفستو .

« ولا يجوز للسفن التي يكون شحنها برسم ميناء آخر أو التي تحضر بالصابورة أن تمكث في ميناء الوصول أكثر من ثلاثة أسابيع إلا بأسباب قوة قهرية وتكون أثناء هذه المدة كلها تحت مراقبة الجمرک .

« وإذا اضطرت هذه السفن لاطالة مكوثها في الميناء بسبب ترميمات أو تلف « عوارية » أو معاكسة الريح أو عدم تأجيرها الخ فلا يسوغ لها ذلك بدون ترخيص خصوصي من الجمرک . ولا يمنح هذا الترخيص إلا إذا تبين أن الأسباب المستند إليها صحيحة .

« وفي حالة عدم الترخيص يجب على السفينة مغادرة الميناء بدون إبطاء وتفقد قبل سفرها بمعرفة الجمرک .

« وإذا وقفت السفينة في إحدى الموانئ لسبب تبين منه للجمرک وجه اشتباه يجوز له أن يطلب تقديم المانيفستو فوراً وأن يجري التفتيش الذي يراه لازماً مع مراعاة الشروط المبينة في المادة ٤١ .

« مادة ١٦ — مانيفستو الوارد — يقتضي أن يحتوي المانيفستو على التوضيحات الآتية وهي :

« اسم السفينة .

« اسم ميناء الخروج وأسماء الأساكل التي عرجت عليها السفينة أثناء سفرها .

« بيان إجمالي بأجناس البضائع المؤلفة منها الشحنة .

« عدد الطرود وأنواعها .

« ماركات الطرود ونمرها .

« ويجب أن يحرر إجمالي عدد الطرود في المانيفستو وصورتيه بالرقم والكتابة ويصادق علي كل تعليقة أو كشط بالهامس أو بين الأسطر .

« وفي حالة إهمال أحد الشروط المذكورة يعاد المانيفستو ويعتبر كأنه لم يقدم ومع ذلك فلقبطان في مثل هذه الأحوال الحق بتقديم مانيفستو جديد .

« مادة ١٧ — تفريغ البضائع — تسدد البضائع والطرود المفرعة علي إحدي صور المانيفستو بمعرفة أحد مأموري الجمرك وبحضور قبطان السفينة أو وكيله .

« وتنقل البضائع إلي الجمرك لأجل إجراءات المراجعة والتقييد .

« وأما ما كان من الشحنة برسم جهة أخرى فيبقى في السفينة وعند سفرها يعطى الجمرك للقبطان إذن الافراج به .

« وللجمرك الحق دائماً أن يرسل الخبراء إلي السفن عندما يرى اقتضاء لذلك وأن يتخذ ما يراه لازماً من الاحتياطات لمنع أي شحن أو تفريغ أو نقل من سفينة إلي أخرى غير مرخص فيه .

« وإذا كان مقدار البضائع أو عدد الطرود المفرغة أقل مما هو مبين في المانيفستو فيجب على القبطان أو وكيله أن يبرهن علي أسباب النقصان الحاصل وإذا كانت البضائع أو الطرود الناقصة لم تشحن أو لم تفرغ أو فرغت في جهة غير الجهة المرسل برسمها في الأصل فيجب أن يكون البرهان بواسطة مستندات حقيقية تؤيد صحة الواقع .

« وإذا لم توجد البضائع أو الطرود المدرجة في المائنة فتستو وطالب شاحنها أو من هي برسمه بقيمتها فيجب على القبطان أو وكيله أن يقدم الأبنات الدالة على دفع هذه القيمة .

وإذا لم يمكن تقديم البراهين المنصوص عليها في هذه المادة في خلال ٢٤ ساعة فيتعين على القبطان أو وكيله إعطاء كفالة أو إيداع قيمة الغرامة طبقاً لأحكام المادة السابعة والثلاثين ويجوز أن يمنح في هذه الحالة مهلة لا تتجاوز أربعة أشهر لأجل تقديم البراهين المذكورة .

والنصوص المتقدمة ، تتعارض أشد المعارضة مع بنود الاتفاق الذي أبرمه المستر « ما كولى » مع شركة قناة السويس ، في أول مايو سنة ١٩٢٠

وقد أفرد الباب الثالث من القانون الجمركي ، لموضوع البضائع الترانسيت ، ولما كانت البضائع المارة بقناة السويس من الشمال إلى الجنوب ، وبالعكس ، تعد بضائع ترانسيت تخترق أرض الدولة المصرية ، وتجتاز مناطقها الجمركية ، فان هذه البضائع ، كان يجب أن تطبق عليها أحكام المادتين ٢٤ و ٢٥ من اللائحة الجمركية ، السالفة الذكر ، وفيما يلي نص هاتين المادتين :

« مادة ٢٤ — بضائع الترانسيت — البضائع المعدة لاجتياز القطر المصرى تعامل فيما يختص بالشهادة المكتوبة والكشف بمقتضى القواعد المقررة لدخول البضائع الأجنبية السارية عليها رسوم الجمرك وتعامل فيما يختص بالارسال بمقتضى القواعد المقررة لنقل البضائع من جمرک إلى آخر .

« وبعد مراجعة بضائع الترانسيت يعطى لصاحبها أو مرسلها علم خبر بعد دفع أمانة أو تقديم ضمانته بمبلغ يعادل مقدار رسوم الوارد .

« وبين الجمرك في علم الخبر الميعاد الذى يجب أن تقدم فيه البضائع لجمرك الخروج ويجوز تحديد هذا الميعاد لعشرة أيام على الأقل ولسته أشهر على الأكثر بحسب المسافة التى يجب أن تجتازها البضاعة .

« وتوضع أختام الرصاص على طرود الترانسيت .
« مادة ٢٥ — استيفاء علم خبز الترانسيت — عند ما يثبت أن البضائع
المرسلة ترانسيت هي بعينها وأنها خرجت في الميعاد المعين في علم الخبز يوضع
جمرك الخروج عليه إشارة تدل على استيفائه .
« وإعادة علم الخبز مستوفي إلى جمرك الأرسال يدعو إلى رد الأمانة
أو فك الضمانة .

« وأما إذا انقضى ميعاد الستة أشهر ولم يقدم علم الخبز إلى جمرك
الأرسال مستوفي طبقاً للأصول فتعتبر البضائع كأنها أدخلت برسم
الاستهلاك ويكون مقدار الأمانة حقاً مكتسباً للجمرك بصفة نهائية وفي حالة
الضمانة فالمصاحبة تطالب الضامن بدفع قيمة الرسم المضمون .

« وفي حالة ضياع علم خبز الترانسيت وثبوت ضياعه ثبوتاً قانونياً عقيب
أن تكون قد وضعت عليه الإشارة من جمرك الخروج يتعين على الجمرك
المذكور إعطاء شهادة تقوم مقام علم الخبز .

« وفي حالة ضياع البضائع برمتها وثبوت ضياعها ثبوتاً قانونياً يرد المبلغ
المدفوع على سبيل الأمانة .

قناة السويس

في الرسوِّ الجمركية

فيما يلي ، نصوص الأحكام المتعلقة بالملاحظة ، وقد نص فيها على قناة
السويس ؛ بالذات :

« مادة ٣٠ — منع رسو السفن — مهما كانت حمولتها من الرسو

في الجهات التي ليس فيها مراكز للجمارك ، فيما عدا الأحوال الحادثة عن قوة قهرية .

« مادة ٣١ — ملاحظة قناة السويس ومصبات النيل — يمنع الرسو في قناة السويس وبحيراته ومصبات النيل وكذا الاتصال بالبر بطريقة يستطيع بها شحن بضائع أو تفريغها بدون حضور مأموري الجمارك وذلك فيما عدا الأحوال الحادثة عن قوة قهرية .

« ويجب على عمال الجمارك إيقاف المراكب الشراعية وتفتيشها متى تبين أنها مشبوهة وإحضارها إلى الجمرک الأقرب للجهة ويحرون محضرا بذلك .

« مادة ٣٢ — الملاحظة في البحر — يجوز لعمال الجمارك الصعود إلى السفن التي تقل حمولتها عن ٢٠٠ طن متى كانت لا تبعد عن الساحل أكثر من عشرة كيلو مترات وطلب تقديم المانيستو ثانية مع الأوراق الأخرى المتعلقة بالشحنة .

« إذا كانت سفينة واردة برسم ميناء مصري خالية من المانيستو أو إذا ظهر عليها دلائل الاحتيال فعلى المأمورين مرافقتها إلى الجمرک الأقرب ويحرون محضرا بذلك .

« أية سفينة تقل حمولتها عن ٢٠٠ طن معدة لميناء أجنبي إذا وجدت في نقطة لا تبعد عشرة كيلو مترات عن الساحل بدون مانيستو أو بمانيستو خال من البيانات المعتادة فيجوز لعمال الجمارك أن يخفروها إلى ما وراء خط الملاحظة وفي حالة دلائل الاحتيال يجوز لهم أن يجبروها على مرافقتهم إلى الجمرک الأقرب أو الأسهل وصولا إليه ويحرون محضرا بذلك .

« ويجوز لعمال الجمارك وضباط سفن البريد المصرية وضباط سفن الحكومة أن يصعدوا إلى السفن الشراعية أو البخارية التي تقل حمولتها عن

٢٠٠ طن متي كانت ملقبة مراسيها أو مطوفة ذهابا وإيابا على مسافة لا تزيد عن عشرة كيلو مترات من الساحل بدون أن تبرهن على وجود قوة قهرية .
فإذا وجدوا فيها بضائع ممنوع توريدها أو تصديرها بصدرونها بطريقة مستعجلة ويحرمون محضرا يجب أن يذكر فيه أن السفينة وجدت داخل خط الملاحظة ملقبة مراسيها بدون اضطرار أو متجهة في سيرها اتجاهها غير منطبق على الجهة التي يرسمها أو غير ناشئ عن أية قوة قهرية .

« وإذا طارد عمال الجمارك أو ضباط سفن البريد المصرية أو ضباط سفن الحكومة سفينة مانتقل حمولتها عن ٢٠٠ طن وامتنعت عن تمكينهم من الصعود إليها يجب عليهم رفع الراية أو إشارة قاربهم أو سفينتهم وإنذار السفينة المطاردة بطلاق بارود فإذا لم تقف يطلق طلق ثان من قنابل أو جمل علي شراعها وبعد هذين الانذارين يستعمل المطارد الأسلحة استعمالا حقيقيا ويجوز استمرار المطاردة وضبط السفينة فيما وراء عشرة كيلو مترات .

« وأما السفن التي تزيد حمولتها عن ٢٠٠٠ طن فتكون الملاحظة قاصرة على مراقبة حركتها على طول الساحل وفي جاية الشروع في تفرغ بضائع سواء أكان على البر أم في القوارب أو نقل بضائع إلى سفينة أخرى أو منها يجوز للعامل أو الضباط المذكورين إجبارها على مرافقتهم إلى الجمارك الأقرب أو الأسهل وصولا إليه ويحرمون محضرا بالمخالفة .

« ولا يجوز للعامل والضباط المشار إليهم أن يفتشوا السفن والمراكب والقوارب الحربية الخاصة بالدول الأجنبية بل يجب عليهم الاقتصاد على مراقبة حركتها وإذا رأوا دلائل التهريب فيبلغون إدارة الجمارك الحوادث التي شاهدوها .

٢ — عوائد الرصيف وقد تقررت بمقتضى القانون رقم ٢ بتعديل التعريفة

الجركية الصادر في ١٤ فبراير سنة ١٩٣٠ : —

ومما يتعارض مع قيام شركة قناة السويس بتأجير أرصفة ميناء بورسعيد
لحساب نفسها ، واستغلالها للميناء لمصلحتها دون مصلحة الدولة المصرية ،
صاحبة الميناء ، نص المادة ٨ من القانون رقم ٢ الصادر في ١٤ فبراير
سنة ١٩٣٠ ، وهو :

« ابتداء من ١٧ فبراير سنة ١٩٣٠ ، تحصل على البضائع التي تفرغ
في الموانئ المصرية أو تشحن منها عوائد رصيف ، تعادل عشر قيمة رسم
الوارد أو الصادر ، ماعدا الأذخنة ، التي يدفع عنها عند الورد ٣ مليات عن
كل كيلو جرام . »

« تخضع لعوائد الرصيف ، المنوه عنها بالفقرة السابقة ، البضائع التي
تكون في التاريخ المذكور ، موجودة بمخازن وأرصفة الجمرک ، وكذا
بمخازن الاستيداع ، ولم تكن قد دفعت عنها رسوم الجمرک . »

« وتحصل هذه العوائد ، مع رسوم الجمرک ، وبالشروط عينها التي تحصل
بها هذه الرسوم . »

ومن أهم النصوص الواردة في القانون المشار إليه ، نص المادة العاشرة
وهو :

« تلغى جميع الأحكام التي لا تتفق ، مع الأحكام المدونة في هذا
القانون . »

المنطقة الحرة

في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩

ومن بواعث الأسف ، أن الذين تصدروا ، في سنة ١٩٤٩ ، لتسوية بعض
المشكلات بين الشركة وبين الحكومة المصرية ، وتورطوا في اتفاق أبرم
في ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، وهو الاتفاق الذي سميته باتفاقية ممدوح رياض ،

الصادر بها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ ، قد زجوا ضمن بنود تلك الاتفاقية ، ببند خاص بالمنطقة الحرة بميناء بورسعيد واعترف فيه ضمنا باتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ ، دون تدبر وبحث ، وفيما يلي نص المادة ١٦ من إتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ : —

« تدرس الشركة في الوقت المناسب ، وبالاتفاق مع الحكومة ، الشروط التي يمكن بها تنظيم منطقة خاصة لاقامة مؤسسات صناعية داخل المنطقة الحرة بميناء بورسعيد علي مصطبة حوض العباس » .

« ومن المتفق عليه علاوة علي ذلك أنه توطئة لعودة المنطقة الحرة بميناء بورسعيد إلى نظامها العادي ، يعاد بحث مسألة القيود التي أدخلت منذ حرب سنة ١٩٣٩ ، علي شروط إدارة المنطقة الحرة ، كما وضعت هذه الشروط وحددت في الاتفاقات المعقودة بهذا الشأن بين الحكومة والشركة ، ويتم هذا البحث خلال أحد الاجتماعات الدورية القادمة المنصوص عليها في اتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ الخاص بإدارة هذه المنطقة الحرة » .

نظام المناطق الحرة

في المرسوم بقانونه رقم ٣٠٦

الصادر في ٢ ديسمبر سنة ١٩٥٢

« ١ — يجوز بقرار من وزير المالية والاقتصاد ، إنشاء منطقة حرة عامة أو خاصة ، في أي ميناء من الموانئ المصرية ، أو المناطق الملاصقة لها بناء على اقتراح مصلحة الجمارك ، وذلك للسماح فيها ، باجراء أية عملية من العمليات المنصوص عليها في المادة ٣ » .

« ويجب أن يتضمن القرار المشار إليه في الفقرة السابقة بيانا دقيقا بموقع المنطقة الحرة وحدودها » .

« ٢ — لا يجوز شغل المناطق الحرة إلا بعد الحصول على ترخيص

في ذلك من مصلحة الجمارك على أن يعتمده وزير المالية والاقتصاد » .

« ويتضمن الترخيص بوجه خاص بيان الأغراض التي منح من أجلها ومدة سريانه ومقدار الضمان المالي الذي يؤديه المرخص له .

« ويجوز أن يتضمن القرار الصادر بإنشاء منطقة من المناطق الحرة ترخيصا خاصا في شغلها متى كانت المنطقة مقصورة على نشاط المرخص له وحده .

« ولا يتمتع المرخص له بالاعفاءات أو المزايا المنصوص عليها في هذا القانون إلا في حدود الأغراض المبينة في ترخيصه .

« ٣ — يرخص في المناطق الحرة بإجراء العمليات الآتية :

« (أ) تخزين بضائع الترانسيت وكذا البضائع المحمية والبضائع الأجنبية الخالصة الرسوم المعدة للإصدار للخارج ، وذلك مع عدم الإخلال بالقوانين واللوائح المعمول بها في شأن البضائع أو السلع أو المواد المنموع استيرادها أو تداولها داخل البلاد المصرية أو تصديرها منها أو التي تخضع لنظم خاصة .

« (ب) إجراء عمليات الفرز والتنظيف والخلط والمزج - ولو ببضائع محلية - وإعادة التعبئة وما شابهها من عمليات تغيير حالة البضائع المودعة بالمناطق الحرة بحسب مقتضيات حركة التجارة وتهيئتها بالشكل الذي تتطلبه حالة الأسواق .

« (ج) إجراء العمليات الصناعية اللازمة لتكيب وتجهيز السيارات واللوريات والجرارات والطائرات وبناء السفن وإصلاحها وذلك كله إذا

ما استوردت أجزاؤها الأصلية من الخارج مع جواز استكمالها ببعض المواد أو الأشياء من داخل المملكة .

« (د) إجراء أية صناعة أو عمليات أخرى تحتاج إلى مزايا المنطقية الحرة للاستفادة من مركز البلاد الجغرافي ولا يخشى من منافستها للصناعات المحلية . وتعين هذه الصناعات بقرار من مجلس الوزراء .

« ٤ — مع مراعاة الأحكام التي تقررها القوانين أو اللوائح في شأن منع إستيراد أو تداول بعض البضائع أو السلع أو المواد لا تخضع البضائع الأجنبية التي تستورد إلى المناطق الحرة للإجراءات الجمركية العادية الخاصة بالواردات ، ولا للرسوم والعوائد الجمركية . كما تعفى من الإجراءات العادية للواردات — وذلك فيما عدا ما هو منصوص عليه في هذا القانون — كما تعفى من الرسوم والعوائد الجمركية جميع الأدوات والآلات المستوردة لأعمال المنشآت في هذه المناطق بحسب ما يحدد في الترخيص .

وتعفى كذلك من الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير ومن رسوم الصادر جميع البضائع المحلية التي تدخل تلك المناطق بموافقة مصلحة الجمارك إلا فيما يختص بالمواد الأولية المحلية التي تخضع لقيود الصادر فهذه يجب الحصول على الترخيص اللازم لها من الجهة المختصة لدخولها إلى المنطقة الحرة .

ويشترط لتمتع البضائع الأجنبية أو المحلية بالاعفاءات المنصوص عليها في الفقرة السابقة أن يتم نقلها إلى المناطق الحرة في أوعيتها تحت الرقابة الجمركية وفقا للإجراءات التي تقررها مصلحة الجمارك .

« ٥ — لا تخضع البضائع التي تستورد إلى المناطق الحرة لأي قيد من حيث مدة بقائها في هذه المناطق ، كما لا تخضع الواردات إلى المناطق الحرة والصادرات منها إلى أي قيد من قيود الاستيراد والتصدير إلا فيما له علاقة بالرقابة على النقد فهذه تكون محل اتفاق خاق بين صاحب الشأن وبين الإدارة العامة للنقد .

« ٦ — لا تخضع البضائع التي تصدر الى الخارج أو يعاد تصديرها من المناطق الحرة لرسم الصادر إلا إذا دخلت في صناعتها مواد أولية خاضعة في الأصل لرسم الصادر ففي هذه الحالة تحصل رسوم الصادر على أساس الفئات السارية وقت التصدير على الجزء الداخلة في صناعة السلعة من المواد الأولية المحلية .

وكل بضاعة أجنبية تسحب من المنطقة الحرة للاستهلاك الداخلي تؤدي عنها الرسوم والعوائد الجمركية عن الوارد أما البضائع التي تسحب للاستهلاك الداخلي بعد صنعها في المنطقة الحرة فتؤدي الرسوم والعوائد الجمركية على المواد الأجنبية الداخلة في صناعتها بحسب قيمة تلك المواد — وتحسب الرسوم على أساس الفئات السارية وقت الافراج عن البضائع من المنطقة الحرة .

« ٧ — تتولى مصلحة الجمارك وضع النظام الخاص بادخال البضائع في المناطق الحرة واخراجها منها وبقيدتها وبفحص المستندات والمراجعة كما تتولى وضع النظام الخاص برقابة هذه المناطق وحراستها وبتحصيل الرسوم والعوائد المستحقة .

ولمصلحة الجمارك أن تقوم بتفتيش أى جزء من المنطقة الحرة أو باجراء التحقيقات كلما بدا لها ذلك .

« ٨ — يجوز لمصلحة الجمارك أن تخصص لكل منطقة حرة العدد اللازم من الموظفين والعمال لأعمال المراقبة وغيرها من الأعمال التي تتطلبها القيام على شؤون المنطقة . وتلتزم المنشآت التي تشغل المنطقة الحرة أداء مرتباتهم .

« ٩ — لا يجوز استهلاك البضائع الأجنبية للاستهلاك الشخصي في المناطق الحرة قبل أداء الرسوم والعوائد التي تقررها القوانين واللوائح .

« ١٠ — لا تجوز السكنى في المناطق الحرة الا بترخيص خاص من مصلحة الجمارك طبقا لما تتطلبه حاجة العمل .

« ١١ — استثناءات من أحكام القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ بشأن بعض الأحكام الخاصة بالشركات المساهمة والقوانين المعدلة له .

يجوز بقرار من وزير التجارة والصناعة خفض النسبة المئوية المنصوص عليها في المادة الخامسة منه فيما يتعلق بالمستخدمين من ذوي المرتبات الي ٧٠٪ من عدد مستخدمي المنشأة الصناعية الموجودة في المنطقة الحرة وإلي ٥٠٪ من مجموع المرتبات وذلك للمدة التي يحددها لكل منشأة وفقا لما تبشره من أعمال .

« ١٢ — إستثناء من أحكام القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ بفرض ضريبة على إيرادات رؤوس الأموال المنقولة وعلى الأرباح الصناعية والتجارية وعلى كسب العمل والقوانين المعدلة له تعفي المنشآت التجارية والصناعية في المناطق الحرة من الضرائب الآتية :

« ١ — الضريبة على الأرباح التجارية والصناعية على صافي أرباح هذه المنشآت الناتجة من مبيعاتها خارج المملكة المصرية . ويحدد نصيب هذه المبيعات في المصروفات المشتركة بنسبة قيمة المبيعات المصدرة إلى الخارج إلى قيمة المبيعات الكلية من مصر .

« ٢ — الضريبة على القيم المنقولة المنصوص عليها في الفقرتين «أولاً» و « ثانياً » من المادة الأولى وفي المادة ١١ من القانون سالف الذكر من جزء منها يعادل الأرباح المعفاة طبقا للبند السابق .

« ويشترط للتمتع بهذه الاعفاءات أن يكون لدي المنشأة حسابات منتظمة ، تعتمد عليها مصلحة الضرائب ، موضحا بها قيمة المبيعات إلى خارج البلاد المصرية ، وقيمة المبيعات إلى داخلها ، والأرباح الصافية لكل من هذه المبيعات » .

« ويحدد وزير المالية والاقتصاد ، مدة انتفاع كل منشأة بهذه الاعفاءات .

« ١٣ — فيما عدا الأحكام ، المنصوص عليها في المواد المتقدمة ، تسرى على المنطقة الحرة جميع القواعد التي تقررها القوانين واللوائح النافذة في المملكة المصرية ، وبوجه خاص ما تعلق منها بمنع التهريب والغش والأمن والآداب والصحة » .

ومما لا شك فيه ، أن هذا القانون يعد ملغيا لاتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ ، وأحكامه هي الواجبة التطبيق على ميناء بورسعيد ومنطقتها الحرة ، ولا يعمل بغير ذلك من الأحكام .

قوانين وقرارات أخرى

١ — في ١٥ يناير سنة ١٩٢٠ صدر قرار من وزير الداخلية بشأن الاجراءات الخاصة بالملاحة وبالفلايك في ميناء بورسعيد ، وهذا القرار قد تضمن أحكاما إضافية للألحة القلايكية الصادرة في ٢٩ يناير سنة ١٨٩٦ ، المكمل بقرار ١١ يونيو سنة ١٩٠٥ ، الخاص بالتقاط الفحم الذي يتساقط في البحر ، ونص في القرار على أن تطبيقه قاصر على ميناء بورسعيد ، وأحكامه هي :

« ١ — جميع المراكب على اختلاف أنواعها المعدة للاستعمال في ميناء بورسعيد ماعدا فلايك نقل الركاب والمواوين وما يمثلها من القوارب الوارد ذكرها في المادتين الثالثة والرابعة يجب أن تسجل في دفاتر بوليس الميناء مهما يكن نوعها والغرض الذي تستعمل لأجله طبقا للمواد ٤ و٥ و٢٤ من اللائحة المذكورة وذلك بعد التحقق من مطابقتها وصلاحياتها التامة للملاحة في البحر .

« ب — لا يجوز مطلقا لأي ربان من ربانة تلك المراكب على اختلاف أنواعها ان توجد فيها صفارات تجارية أو غيرها ، من المعروفة باسم

« سيرين » ، استعمال هذه الصفارات إلا لعمل مناورة ، وذلك حسب التعليمات الآتية : (وأورد القرار تعليمات مختلفة بخصوص استخدام الصفارات) .

« ج — الأشخاص المصرح لهم بالتقاط الفحم المتساقط في البحر طبقا للقرار الصادر في ١١ يونيو سنة ١٩٠٥ ، يجب عليهم عند مباشرتهم هذا العمل ، اتباع التعليمات التي يصدرها البوليس .

« وللبوليس الحق في إصدار التعليمات التي يرى ضرورة إصدارها في جميع الأحوال الخاصة بالتقاط الأشياء المتساقطة في البحر .

ولكن الوزير الذي أصدر القرار ، المشار إليه ، قد تورط في أمور أخري ، فأضحي على شركة قناة السويس صفة ما كان ينبغي أن تضحي عليها ، واعترف لها بشيء من السلطة ، وهو الأمر المخالف للنظام العام وللمقتضيات سيادة الدولة علي الميناء ، وهذه النصوص باطلة لهذا السبب ، ومع ذلك لا تري بأسا من أن نوردتها فيما يلي :

« علي البوليس أن يرسل في كل شهر ، إلي شركة قناة السويس ، كشف بيان المراكب علي اختلاف أنواعها ، التي صار تسجيلها في دفاتر البوليس » .

والنص التالي يعد سبة للدولة المصرية ، وجرحا لكرامتها ، وإلا فكيف يجوز، أن يكون محافظ بورسعيد أداة تنفيذية لتعليمات شركة قناة السويس!؟

وفيا يلي ، ذلك النص العجيب : —

« لمحافظة القنال ، الحق في إصدار القرارات اللازمة ، لتنفيذ تعليمات شركة قناة السويس بشأن نظام حركة المراكب ، علي اختلاف أنواعها ، المعدة للعمل في الميناء ، فيما يختص برسو المراكب ، وقطرها وشحن البضائع

وما يمثلها ، أو تفريغها وإيداعها ، إما على الأرصفة ، وإما بأراضي الميناء ،
أو رفعها منها .

٢ — قرار محافظ القنال الصادر في ١٤ مايو سنة ١٩٢٥ وهذه
أهم بنوده :

« ١ — ممنوع اقتراب جميع المراكب على اختلاف أنواعها من السفن
وهي سائرة ، أو أثناء عمل مناورات ، ويستثنى من هذا المنع فلابك الرباط ،
ومركب وكيل السفينة فقط .

« لا تسرى هذه المادة على المراكب التابعة لشركة القناة وجميع
المراكب التابعة للحكومة » .

وفي الفقرة المتقدمة ، سوي محافظ القنال بين الحكومة وشركة قناة
السويس في المعاملة .

ب — البند الثالث من القرار المتقدم ، قد أضيف على الشركة سلطة
ما كان ينبغي أن تخول لها ، وهو لذلك يعد باطلا ولا يعمل به ، وهذا
نصه : —

« لا يسوغ للمراكب على اختلاف أنواعها ، سواء أكانت فلابك أو
صالات أو قاطرات أو قوارب الخ . . . ، أن ترسو في الميناء وتوضع على البر
إلا في النقط التي تعينها شركة القنال .

« وفيما عدا النقط المخصصة للرسو ، محظور عليها ، أن تمكث على جانب
أسكلة عمومية ، أو رصيف ، أكثر من المدة اللازمة ، لأخذ الركاب ،
أو البضائع بسرعة » .

ج — والبند الرابع من قرار محافظ القنال ، أشد قبحا وأكثر
استخداما ، وهذا نصه : —

« ممنوع شحن القوارب والصلالات ، والمواعين ... الخ أكثر مما
تسع ، ويجب أن تكون المراكب الشراعية التي تسافر في القنال مرتفعة فوق
سطح الماء بمقدار ٣٠ سنتيمترا إذا كانت تمر من البحيرات المرة ، وإلا فيجب
أن تكون مرتفعة فوقه بمقدار ٤٠ سنتيمترا .

« ويجوز لشركة القنال دواما ، إيقاف سير كل فلوكة ، أو ما عاون
أو صال أو قطار صالات الخ ... ، متى تراهي لها أنها خطيرة على الميناء .

« ويكون لعمال شركة القنال حرية الدخول في الفلايك والمواعين
والصلالات الخ للتحقق من نوع وترتيب البضائع » .

د — والبند السابع من القرار المتقدم ، قد تضمن في فقراته النص
الآتي : —

« ممنوع التقاط الأشياء المتساقطة في البحر ، بدون تصريح من البوليس
وبالشروط التي يقررها بالاتفاق مع شركة القناة » .

ه — ونص في البند التاسع من القرار علي أنه « لا يسوغ للقاطرات
غير التابعة لشركة القناة المرور أو الرسو في الجزء الواقع بين الجزيرة رقم ١
والجزيرة رقم ١١ مكرر بميناء بورسعيد » .

٣ — في ٤ ديسمبر سنة ١٩٤٥ صدر القرار الوزاري رقم ١٧ من وزير
المواصلات بشأن نظام الدخول في موانئ الاسكندرية وبورسعيد والسويس
وهذا القرار حرم الدخول بغير إذن خاص من حكمةدارية بوليس الجمارك
في بعض المناطق التي عينها بالموانئ المذكورة ، وهذه المناطق في ميناء
بورسعيد هي :

- ١ — الجزء الشرقي من رصيف شريف .
- ب — المنطقة الواقعة جنوب رصيف شريف ، فيما بين حوض عباس
شرقا والسور الجمركي غربا وجنوبا .

٤ — وفي ٢٦ يوليو سنة ١٩٤٨ أصدر وزير المواصلات القرار الوزاري رقم ١٧ الخاص بلائحة القلايكية في المواني ، وهذا القرار منشور بالوقائع المصرية العدد ١٧١ في ١١ نوفمبر سنة ١٩٤٨ وقد صدر بعد عرضه علي الجمعية العمومية لمجلس الدولة وأهم أحكامه التي أخضعت المواني جميعها بما فيها ميناء بورسعيد لسُلطان الدولة ما يأتي :

١ — أغفلت شركة قناة السويس ، ووردت النصوص عامة ومطلقة بالنسبة لتحديد نقط الرسو وغير ذلك ، وهذه أهم البنود : —

(٧) يحدد بوليس الميناء المناطق التي يتسني للفلايك ذات المجداف أو الفلايك ذات المحركات السير فيها .

(٨) لا يجوز للفلايك المعدة لنقل الركاب أو للإبحار السير بعد غروب الشمس أو قبل شروقها إلا بترخيص بالكتابة من بوليس الميناء .

(٩) كل فلوكة غير مرخص لها في السير ليلا ، يجب أن ترسو منزوعا شرعها في الأوقات المشار إليها في المادة الثامنة بالمنطقة التي يعينها بوليس الميناء للرسو .

(١٠) لا يجوز للفلايكية بغير ترخيص سابق أخذ ركاب أو انزالهم في غير النقط التي يعينها بوليس الميناء في ذلك كما لا يجوز لهم الوقوف بمراكبهم أمام هذه النقطة المدة اللازمة لنزول الركاب أو ركوبهم .

وأنصوص المواد ١١ ، ١٢ ، ١٣ ، ١٤ ، ١٥ ، ١٦ مماثلة للنصوص المتقدمة من حيث إقرار سلطة البوليس المصري على المواني ولا يشاركه غيره في هذه السلطة ولا يرجع لشركة قناة السويس أو لسواها .

ب — والمادة ٢٥ نصت على أن كل ما يعثر عليه في البحر أثناء التجديف عدا الفحم يسلم إلى بوليس الميناء وفيما يتعلق بالفحم يتعين الحصول علي رخصة باستخراجها ، وهذه الرخصة تصدر من جهات الادارة المصرية بطبيعة الحال .

ج — وفيما يتعلق بالمواعين وردت النصوص الآتية : —

(٢٦) جميع المواعين والمراكب الكبيرة التي تستعمل لنقل البضائع ولشئون الملاحة ولغيرها ، يجب أن تكون مرقومة ويكتب الرقم ومقدار الحمولة على كلا الجانبين وفي المؤخرة بأحرف عربية ، على وفق النموذج المودع لدى سلطات الميناء المختصة .

(٢٧) يجب أن يرسو كل ماعون ، حال عدم الاستعمال في النقطة التي تعينها السلطات في الميناء .

(٢٨) لا يجوز أن تقف المواعين ، في حوض العمرة ولا على امتداد الأرصفة بعد غروب الشمس .

(٢٩) لا يجوز للمواعين الحاملة بترولاً أو غيره من المواد الملتهبة أن تتمكث بعد غروب الشمس إلا في الأماكن التي يعينها البوليس .

د — تموين المراكب — نصت المادة ٣٢ من اللائحة على أنه لا تجوز ممارسة مهنة بيع المؤونة في حدود الميناء على الأرصفة أو في البحر أو على السفن بدون رخصة في ذلك من بوليس الميناء بعد تقديم شهادة من البوليس بحسن السير والسلوك وحظر في المادة ٣٥ بيع المشروبات الروحية أو الصمغ المخلة بالأداب أو أية أشياء أخرى ممنوعة ، وجاء في المادة ٣٩ أن « كل من مارس مهنة توريد المؤونة للبواخر في دائرة الميناء أو على السفن ، يجب أن يقيد اسمه في بوليس الميناء بعد الحصول على شهادة حسن السير والسلوك من البوليس ويعطى الطالب شهادة قيد على شكل كراسة الخ » .

هـ — وورد ضمن الأحكام العامة أنه يجب على كل من يزاول أي عمل في الميناء الحصول على ترخيص بذلك من بوليس الميناء مادة (٥٢) وأوردت المادة (٥٤) بياناً بالحالات التي يسحب فيها الترخيص بقرار من مفدش فرقة الميناء .

و — وذكرت المادة (٥٥) المقصود بالميناء : —

« يقصد بالميناء ، فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القرار المساحة المائية المحصورة داخل حواجز الأمواج والمناطق الموجودة داخل الأسوار الجمرية » .

عود إلى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢

قضية مطروحة على مجلس الرولة

أثار ديوان المحاسبة ، مسألة الاعفاء الذي تتمتع به الشركة ، في خط سكة حديد ، الاسماعيلية ، بوسعيد ، طبقا لاتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، والاتفاقات التالية ، خصوصا وأن الحكومة قد سددت للشركة في سنة ١٩٤٧ ، اثنين وعشرين قسطا سنويا ، كانت لتدفعها حتى سنة ١٩٦٨ ، بمعدل كل قسط ١٩٩٣٠ جنيها مصريا .

وكان في وسع الحكومة أن تلغى الاتفاق الذي أبرمته ، ولا معقب عليها ، ولكن الحكومة اكتفت بشيء تافه ، لا يعد الحرمان منه متكافئا مع الجهد الذي تبذره الشركة ، والأموال التي تنفقها بالمحاكم وخارجها لتحمل الحكومة على العدول عن قرارها ، ولكن الشركة هي بريطانيا ، وبريطانيا تحسب حساب المستقبل دائما ، وتعالج الأمور بنظرة فاحصة ، فهي لا تسلم بالمساس بأي نص من نصوص الاتفاقات الاستعمارية ، التي ورثتها الشركة عن الاحتلال وأعوانه من أمثال نوبار ومصطفى فهمي ، ومن أجل ذلك هاجت وماجت ، وأنكرت على الحكومة إلغاء مسألة الاعفاءات في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، مخافة أن تتعقب الحكومة الأباطيل حتى تقضي عليها كلها ، ولذلك طعنت في تصرف الحكومة لدى محكمة القضاء الإداري بمجلس الدولة ، وليتها اكتفت بهذا ، بل اشتغلت وراء الكواليس ، ولديها ذهب المعز ، ولديها الولائم ، في الاستراحات والقصور ، ولديها

الدخلاء ، وما تخصصوا فيه من أساليب الاتصال ، والله سبحانه
عليم ستار .

استعانت الشركة بالمرحوم أحمد خشبة ، في وقت لم يكن يمارس فيه
صناعة الحمامة ، ولكنها استعارت اسمه وجاهه لدى تلاميذه ، ومره وسيه
القدامى ، وتقدمت لوزارة التجارة مذكرة ، تحمل توقيع الأستاذ خشبة
رحمه الله ، وبذلت محاولة لاستفتاء قسم الرأى بمجلس الدولة ، فأبى أن
يفتى والقضية مطروحة على القضاء الادارى ، ثم تكررت المحاولة ، ونرجو
أن يجيب قسم الرأى بما سبق أن أجاب به ، وإن ربك بالمرصاد .

وقد وصلت إلى يدنا مذكرة ، قدمت من الشركة إلى ولاية الأمور (٢) ،
ونحن ننشر المذكرة بكاملها هنا ، لنقدم للناس نموذجاً قبيحاً يكشف عن
الاعيب الشركة الاستعارية ، ومغالطاتها الفاجرة ، ويدل على نيتها الخبيثة ،
وأنة لن يمكن أن تحل المشكلات بينها وبين الحكومة في المستقبل ، بالسهولة
التي يتصورها البعض ، ونشفع هذه المذكرة ، بالرد الذى رفعناه لجهات
الاختصاص .

مذكرة الشركة

المؤرخة في ١١ نوفمبر سنة ١٩٥٣

مذكرة

أولاً : « إن شركة قناة السويس تستغل القناة منذ سنة ١٨٦٩ وقد
اتضح لها بعد بضع سنوات من بدء الاستغلال أن مقتضيات العمل تستلزم
إيجاد وسيلة سريعة للمواصلات بين الاسماعيلية وبورسعيد خلاف
القناة ذاتها .

(١) قبل ان المذكرة من وضع الأستاذ سابا حبشى ، ولو صح ذلك لوجب أن يحاسب
حبشى حساباً عسيراً !!

« فقررت الشركة في سنة ١٨٩٠ انشاء خط ترام ضيق يصل بين هاتين المدينتين .

« وقد عقدت في سنة ١٨٩١ اتفاقية على صورة كتابات متبادلة ثم أكملت هذه الاتفاقية في سنة ١٨٩٦ وهي تحدد للشركة شروط انشاء الخط واستغلاله (١) .

« وكانت وقتئذ مدينة بورسعيد قد نمت وازداد فيها النشاط مما حمل الحكومة في سنة ١٩٠٠ على الاسراع بالموافقة على مشروع يصل هذه المدينة بشبكة سكك حديد الحكومة ، ولكن جميع تخطيطات المشروع التي اقترحتها خبراء الحكومة بدت تكاليفها باهظة إلى حد يحول دون تنفيذها !!

« وعندئذ طلبت الحكومة من الشركة أن تحول خطها الضيق إلى خط عادي تستطيع الدولة استغلاله بعد وصله بشبكة خطوطها الأخرى التي تسير عليها قطاراتها وقرنت الحكومة هذا الطلب بطلب آخر هو أن تتحمل الشركة نفقات توسيع ميناء بورسعيد .

« وكانت تلبية هذه الطلبات الحكومية تعني انقال كاهل الشركة بمبالغ كبيرة تنفق في سبيل أعمال يصعب إدخالها في البرنامج العادي لأعمال الشركة وفي سبيل عملية استغلال لا يتسع لها نطاق الاستغلال العادي للقناة . بيد أن الشركة كانت تتعلق بمصلحة البلد العامة ولذا فقد حاولت الحكومة المصرية والشركة معا تذليل الصعاب وإيجاد الحلول !!

ثانياً : « أخيراً انتهى الأمر في فبراير سنة ١٩٠٢ إلى اتفاقية تناولت نواحي متعددة متشابهة وتضمنت بالنسبة للطرفين حقوقاً والتزامات يمكن تلخيصها على الوجه الآتي :

(١) حقوق الحكومة والتزامات الشركة

« ١ — تسلم الشركة إلى الحكومة المباني والمهمات الثابتة والمتحركة

(١) ما لبث هذا الخط أن أدى خدمات منيعة جداً حيث أنه كان الوسيلة الوحيدة للوصول برا إلى بورسعيد .

الخاصة بالخط الذي تستخدمه الشركة وتصبح هذه المباني والمهمات ملكا خالصا للحكومة (الكتاب المؤرخ في أول فبراير سنة ١٩٠٢) .

ب — تحول الشركة خط الترام التابع لها إلى خط عادي مماش لسائر خطوط الشبكة الحكومية المصرية وتراعى في ذلك الشروط المطلوبة في المنشآت السفلى والعليا - أي فرش الزلط والفلنكات والقضبان - الخاصة بالتحويلات وغيرها . . . (١)

« ج — توافق الشركة علي أن تشغل الحكومة الأراضي الداخلة في امتياز الشركة والمقام عليها هذه المنشآت أو التي تجتازها الخطوط .
« د — تستغل الحكومة نفسها الخط الجديد وتصبح مالكة له في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

« ه — توسع الشركة ميناء بورسعيد حسب رسم وافق عليه الطرفان .

٢) حقوق الشركة والتزامات الحكومة

« ١ — تدفع الحكومة للشركة أتاوة سنوية تحتسب على أساس التكاليف الاجمالية في أعمال انشاء الخط القديم (٢) والخط الجديد (وتولي الحكومة انشاء الخط الجديد ولكن الشركة هي التي تسدد تكاليفه) وهذه الأتاوة تعوض الشركة تعويضا يشمل الاستهلاك والقوائد بسعر يتراوح بين ٣ و ٤ . . / .

« ب — تضمّن الحكومة للشركة تسيير عدد أدني من القاطرات في كل من الاتجاهين لحاجة مرافق الشركة (وهذا الالتزام أصبح فيما بعد غير

(١) لقد تقرر أن تنفذ وزارة الأشغال العمومية هذه الأعمال لحساب الشركة وعلى نفقاتها كي تكون الأعمال المذكورة مطابقة للأعمال المتأداة التي تنفذها مصلحة السكك الحديدية .

(٢) وافقت الشركة على تخفيض تلك التكاليف بمقدار ٤٥ ٪ لصالح الحكومة مع أن الشركة لم تكن قد استخدمت الخط الاثماني سنوات فقط .

ذي موضوع كما يتضح من الفقرة سابعا فيما بعد) .

« ج — تمنح الحكومة المصرية مجانية النقل للشركة على خط السويس - وبورسعيد في القطارات العادية والقطارات الخاصة (١) مع بعض القيود لتفادي الافراط في الاستعمال .

د — تتمتع الشركة بالاعفاء من الرسوم الجمركية عن كافة المهمات المستوردة لاستغلال القناة وهذا الاعفاء منح على الأخص مقابل الالتزامات المبينة في (ج) و (هـ) من الفقرة « ١ » بعاليه .

ثالثا : « كل ما سبق يترتب خاصة على المواد الآتية :

« مادة ١ — بناء على طلب الحكومة المصرية تقبل الشركة العالمية لخدمة السويس البحرية أن تحول على نفقاتها الخط المديدي البالغ ٧٥ سنتيمترا والذي أنشأه على الأراضي الداخلة ضمن امتيازها الى خط تادي عرضه ١٢٤٥ مترا ما بين الاسماعيلية وبورسعيد وأن تصل هذا الخط بخط سكة حديد الحكومة بالاسماعيلية .

« مادة ٢ — كذلك تقبل الشركة أن تؤجر الى الحكومة المصرية لمدة الامتياز كلها الخط الذي يصل بين الاسماعيلية وبورسعيد بعد تحويله على ما تقدم وتباشر الحكومة استغلال هذا الخط على نفقاتها ومسئوليتها وبصبح بحكم القانون ملكا للحكومة مع جميع ملحقاته في نهاية الامتياز .

وانذا تهدت الحكومة فيما بعد بهذا الاستغلال الى احدي المصالح أو الشركات الخاصة ذات الحكومة مسئولة قبل شركة قنال السويس عن الالتزامات الناشئة في ظل اتفاق الخاخره .

« مادة ٣ — تشمل الاعمال التي تلزم بها شركة قناة السويس لتحويل خطها المخصص لخدمة مرافقها الى خط عريض على المنشآت السنلي والعاليا وأبنية المحطات وأدواتها النابنة وتبولى الحكومة المصرية على نفقاتها توريد أنات المحطات وأدوات الورش والمخازن والمهمات المتحركة .

« مادة ٦ — تدفع الحكومة المصرية الى الشركة أمساطا — نوية تحسب بحيث تنى بما أنفقته الشركة على الخط المخصص لخدمة مرافقها وما تنفقه مستقبلا على الخط العريض

(١) ألتيت القطارات الخاصة (يرجع الى الفقرة سابعا الواردة فيها بعد) .

بمقتضى هذا الاتفاق وذلك على مدى السنوات الباقية من امتياز الشركة .

..... نص متروك

وتعوض الحكومة الشركة عن استغلالها هذه الأراضي والخط الحديدي وذلك وفقا للأوضاع المبينة في المادة ١١ .

« مادة ٩ — ترخص الحكومة المصرية للأشخاص الذين يحملون اذنا قانونيا من الشركة في أن يركبوا بجناحنا جميع القطارات التي تسير بانتظام على خط السويس - الاسماعيلية - والاسماعيلية - بورسعيد .

كذلك تنقل الحكومة المصرية بجناحنا وعلى جميع القطارات الخاصة بالركاب والبضائع أو البضائع فقط - جميع المواد والأدوات التي يطلب من الحكومة نقلها بأذن قانوني من الشركة .

« على أن هذه التسهيلات المجانية تحدد سنويا بقاية تصوي هي ١٣٠٠٠٠٠٠ كيلو متر لجميع المسافرين و ٤٠٠٠٠٠ كيلو متر لجموع الأطنان ٤٠٠٠ طرد صغير يقل وزن كل منها عن ٢٠ كيلو جراما .

..... مادة ١١ — نص متروك

« لقد منحت الحكومة الشركة هذا الاغفاء من الرسوم الجزئية على السواء بصنفه أو بدل جزائي من المعروفات التي ألتقت على عاتق الشركة بمقتضى المادة العاشرة من الاتفاق وتعويضا لها عن أشغال الخط الحديدي من الاسماعيلية وبورسعيد والأراضي المخصصة لاستغلال هذا الخط (١) .

رابعا : « يتضح من تحاميل الاشتراطات المتبادلة والآنف ذكرها أن الشركة تحملت سلسلة من الخسائر في الحال والاستقبال عندما تركت للحكومة

(١) ونشر على سبيل الذكر الى المادة ٨ التي أصبحت ملغاة والتي ستحدث عنها فيما بعد .
« تسير الحكومة المصرية يوميا بين الاسماعيلية وبورسعيد قطاري ركاب على الأقل في كلا الاتجاهين ويتعين وقوف أحدهما في الذهاب والاياب على جميع محطات القناة البحرية كما يتعين وقوفه بناء على طلب خاص من الشركة على محطة مستشفى سان فرانسوا دي بول .
« وضع الحكومة بجناحنا تحت تصرف شركة قناة السويس اثني عشر قطارا خاصا في السنة تسير بين بورسعيد والاسماعيلية وبالعكس » .

استغلال الخط الحديدى التابع للشركة وهذه الخسائر لها « الخسارة الواقعة »
(Lucrum Cessans) « والربح المفقوت » (Damnum Emergens) .
قصد الطرفان إلى التعويض عنها .

وكانت الخسارة الواقعة تتمثل فيما يلي :

« ا — النفقات المنصرفة في سبيل انشاء الخط القديم وتحويله إلى خط
عادى ، فلو أن الشركة استمرت في استغلال الخط لاستهلكت هذه النفقات
من إيراد الاستغلال .

« ب — التخلي عن الانتفاع بأراضي الامتياز التي يشغلها الخط ومنشأته
المختلفة وذلك عن كل المدة الباقية من هذا الامتياز (أى ٦٦ عاما) .

« أما الربح المفقوت فكان يتمثل في حرمان الشركة مما يلي :

« ج — مجانية النقل لموظفيها وماتستلزمها مرافقها .

« د — الربح الصافى الذى كان ينتجه خطها وكان هذا الربح سيزداد على
أثر توسيع الخط .

« تلك هي عناصر الضرر الذى كان سيصيب الشركة لو انطوي الأمر
على تنازل منها عن ملكية الخط ولاقتضى الانصاف عندئذ بل لاقتضت
قواعد القانون العام أن تعوض الشركة عن هذا الضرر تعويضا كاملا .

« ولكن الأمر لم يتطرق أبدا إلى التنازل عن الملكية وذلك لسببين
أولهما « بالنسبة للحكومة » ضخامة مبلغ التعويض الذى يستوجبه هذا
التنازل .

« وثانيهما : بالنسبة للشركة أنه لم يكن في يد أية هيئة من هيئات
الشركة العادية سلطة التنازل نهائيا قبل الأجل المعين عن شطر مهم جدا من
الأراضي الداخلة في الامتياز وعن الخط الحديدى الذى كان الغرض الأول
من انشائه سنة ١٨٩١ هو الوفاء باحتياجات استغلال القناة وعليه تم الاتفاق
في النهاية وبناء على طلب مصلحة السكة الحديدية على مجرد تأجير الخط

(شاملا الأراضي وحق الاستغلال) للحكومة دون التنازل لها عنه .

« ولم بنطو ذلك عمليا على مضابفة لأى من الطرفين بل وجد كلاهما فيه حلا يناسبه .

« فقد تيسر للحكومة أن تنتفع بالخط انتفاع المالك له ربثا يصبح ملكا لها فى موعد لاحق محدد ومحقق هو ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ واستفادت فى آن واحد من التخفيض الملحوظ الذى رضيت الشركة بهذه المناسبة أن تضحي به من قيمة التعويض الذى كان يستحق لها لو أن الاتفاق تم على غير الحل المذكور .

« أما الشركة فقد بقيت أراضى امتيازها سليمة لم تمس من الناحية المبدئية وفى مقابل ذلك ارتضت الشركة ما يلى :

« — تخفيضا قدره ٤٥ ٪ فى التكاليف الفعلية للخط القديم مع أنها لم تكن قد استخدمته إلا فترة لم تكد تبلغ ٨ سنوات .

« تم على الأخص التخلي عن التعويض الذى كان يستحق لها عن أم شطر من الربح المغوت (وهو الشطر المبين بالفقرة « د ») .

« وأخيرا عوضت الشركة بالآتى عن فقدتها الانتفاع بالخط (وليس فقدتها ملكيته) — بالتسديد الجزئى للمصروفات التى تحملتها (المبينة بالفقرة « ا ») .

« ولم يتم هذا التسديد فورا بل قسط على السنوات الباقية حتى نهاية الامتياز بأقساط سنوية ثابتة تشمل الفوائد واستهلاك رؤوس الأموال التى خصصت للمشروع — مع اعتبار الفائدة التى تدفعها الحكومة تعويضا للشركة عن قبولها تقسيط التسديد .

« — بجزء من الاعفاء الجركى المشار إليه بالمادة ١١ من الاتفاقية .

« — بالابقاء على المجانية الموضحة بالفقرة (ج) أعلاه مع بعض القيود لتجنب إساءة الاستعمال .

« ومن كل ما تقدم يخلص ما يلي :

(١) أن التعويض الذي التزمت به الحكومة قد تم الاتفاق عليه باعتبار أن هناك إيجارا للخط (أى تنازلا عن الانتفاع به) لا نقلا للملكية .

(٢) أن هذا التعويض كان عبارة عن ثلاث التزامات تكمل بعضها بعضا ويذعن تنفيذها جميعا . ووفاء الحكومة بأحد التزاماتها لم يكن Liecنيها من تنفيذ الالتزامات الأخرى .

(٣) أن عدم تنفيذ هذه الالتزامات كان يحيز في نظر القانون سحب الانتفاع بالخط . في حين أن التنفيذ الكامل لهذه الالتزامات الثلاثة لم يكن ليخول الحكومة إلا الاحتفاظ بهذا الانتفاع .

خامسا : « عندما تمت أعمال إنشاء السكة الحديدية وضع حساب مضبوط لتكاليف الخط التي تحملتها الشركة مع مراعاة ما يساويه الخط الضيق . وقد احتسبت الأقساط السنوية التي تدفعها الحكومة للشركة على الأسس السابق النص عليها فجددت قيمة القسط بمبلغ ١٩٩٣٠ جنيتها (١) تستحق سنويا لغاية انتهاء الامتياز .

« وقد انقضى خمسة وأربعون عاما نفذ خلالها الطرفان التزاماتها كل فيما يخصه مع بعض التعديلات في التفاصيل كان يتفق عليها دائما برضاء الطرفين .

« فقد تمتعت الشركة بالفعل بالاعفاء الجمركي كما أن مبدأ المجانية بالنسبة لمرافقها قد أبقى عليه دائما مع تحديد عدد كيلو مترات المسافرين و كيلو مترات الأطنان التي جعلت من حق الشركة سنويا (وذلك لتجنب الإفراط في الاستعمال) وقد زيد هذا العدد تدريجيا فيما بعد وكان ذلك دائما مقابل ميزات من أنواع متعددة تناولها الحكومة من الشركة .

سادسا : « وفي عام ١٩٤٧ عنت الحكومة بتخفيض عدد الأناوات

(١) بما في ذلك ١٢٠٠٠٠٠ فرنك لاستهلاك قيمة الخط القديم التي قدرت بثلاثة ملايين فرنك بينما تكلف الخط ٥٧٠٠٠٠٠٠ فرنك .

السَّنوية المستحقة عليها وذلك باستبدالها بما كان متوفرا لديها من مال احتياطي وعليه اتصلت الحكومة بشركة قناة السويس لاستبدال الأقساط المشار إليها فانفق الطرفان على المبلغ الذي يتم به هذا الاستبدال وقد طلب من الشركة أن تخفضه إلى أدنى حد ممكن . وأخيرا أبرأت الحكومة ذمتها من الاثنين والعشرين قسطا سنويا البالغة قيمة كل منها ١٩٩٣٠ جنيتها والتي كان يتعين عليها دفعها لغاية سنة ١٩٦٨ (أي أن الجملة كانت ٤٣٨٤٨٠ جنيتها تقريبا) مقابل قدره ٣٠٧٠٨٣ جنيتها يدفع مرة واحدة .

« ولم ترد في المباحثات التي سبقت العملية ولا في المكاتبات المتبادلة بل ولا في القانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٤٧ الذي صرح للحكومة بأخذ المبالغ اللازمة من الاحتياطي العام أية إشارة ولو بتلميح مستتر إلى جعل التسديد منتجا للأثرين اللذين ترغب الحكومة اليوم في ترتيبهما عليه أي إلغاء المجانية إلغاء كلياً وإلغاء الاعفاء الجزئي .

« والحقيقة أن هذا التسديد لم يكن إلا مجرد عملية من أعمال الخزائنة والتحليل القانوني لتعاقد سنة ١٩٤٧ الجديد — الذي يسجل اتفاق الطرفين على هذه النقطة — هو أن أحد الطرفين تخلي عن ميزة التسييط مقابل تخلي الطرف الآخر عن الانتفاع بالفوائد ومن ثم ترتب على ذلك بالنسبة لكلا الطرفين انتهاء التزامين متبادلين متعادلين وقانونيين (باعتبارهما متعلقين بكيفية تنفيذ التزام رئيسي هو تسديد المصروفات) كما أن الالتزامات الأخرى الواردة في اتفاقية سنة ١٩٠٢ ظلت قائمة لم تمس .

« وقد وصفنا هذين الالتزامين بأنهما متعادلان والواقع أن الشركة تساهلت تساهلا إضافيا في اتفاق سنة ١٩٤٧ حيث أن الأقساط احتسبت بقيمتها الحالية بسعر الفائدة الأصلي للقرض بيد أنه كان من الأقرب للانصاف وللعرف الدولي أن يعمل هذا الحساب على أساس سعر فائدة إعادة توظيف الأموال أي سعر الفائدة السائد في السوق . فالحقيقة إذن أن ما أدته الشركة قد فاق ما أدته الحكومة .

« والحكومة بتعجيلها تسديد التكاليف قد أبرأت ذمتها في الواقع بخير الشروط لها من جانب من التعويض الذي تعهدت بدفعه للشركة مقابل تخلي الشركة عن الانتفاع باستغلال الخط الحديدي .

« ولا شك أن هذا الاجراء لم يكن ليعفي الحكومة من الالتزامين الآخرين اللذين التزمت بهما أيضا مع الالتزام الأول .

« هذه هي الحقيقة الظاهرة للعيان التي أرادت الادارة وأراد مستشاروها انكارها في سنة ١٩٥٣ .

سابعاً: « الواقع أنه فيما عدا توقف سداد الأقساط كما ذكر فقد استمرت الأمور على ما كانت عليه في الماضي. فالشركة ظلت بالنسبة لمرافقها تتمتع بالمجانة على خط السويس - بورسعيد وبالاغفاء الجمركي طبقاً لاتفاقات سنة ١٩٠٢ .

ولكن في سنة ١٩٥٣ ادعت وزارة التجارة والصناعة ووزارة المواصلات استناداً إلى فتوى صدرت من إحدى شعب الرأي بمجلس الدولة أن هاتين الميزتين (ميزة المجانية الواردة في المادتين العاديتين ٨ و ٩ وجزء من ميزة الاغفاء الجمركي) ينبغي انهاؤها بل كان يجب انهاؤها في سنة ١٩٤٧ وهو التاريخ الذي قيل أن الحكومة أصبحت فيه مالكة للخط بتسديدها المعجل للأقساط .

« وتتضمن هذه الفتوى خطأً مزدوجاً من حيث الواقع ومن حيث القانون .

فأولاً كان من الجلي أن هذه الفتوى إنما صدرت على أساس مستندات ناقصة .

ذلك أن الحكومة لم تمنح الشركة في سنة ١٩٠٢ المجانية فحسب — مادة ٩ — بل منحتها أيضاً ميزات أخرى هامة تكلف في الواقع أكثر من مجرد قبول المسافرين وطرود بالجمان في القطارات السائرة .

« فالمادة ٨ كانت تضمن تسيير عدد أدنى من القطارات وتنص على إنشاء

محطة خاصة بقرب مستشفى الشركة كما أنها نصت على تسيير قطارات خاصة
بناء على طلب الشركة .

« وقد رأى صاحب الرأى المشار إليه أن التسديد الذى تم فى سنة ١٩٤٧
يستتبع إلغاء كل ذلك . وقد غاب عنه أن هذه المادة الثامنة كانت قد زالت
من زمن طويل . فالحكومة تسيير الآن فى سبيل احتياجات الاستغلال عددا
من القطارات يزيد بكثير عما نص عليه . ولا توجد وان توجد أبدا محطة
المستشفى ثم أن الشركة تخلت نهائيا منذ سنة ١٩٠٣ عن القطارات الخاصة .

« وعلى العكس من ذلك عدلت جملة مرات حصص الكيلو مترات الواردة
فى المادة ٩ وتم ذلك فى كل مرة بمقابل ودون أن يربط مطلقا هذا المقابل
بالناوة بأية صلة .

« إن شعبة الرأى لم تزود بالبيانات اللازمة . وإلا لانتضح لها أن الشركة
لم تعد تنتفع إلا بالمجانبة فى القطارات العادية وهى منفعة لا تترتب عليها
مصروفات مباشرة على الحكومة وتقابلها منافع أخرى منحت للحكومة
فى نواحي مختلفة (انشاء كوبري ومرور سفن مجانا . . . الخ) .

« وثانيا كان من الجلي أيضا أن منطق الفتوى أخطأ فى أساسه . فقد
أسلفنا - عند تحليل اتفاقية ١٩٠٢ واتفاق سنة ١٩٤٧ الخاص بالدفع - أن
الحكومة بتعجيلها سداد مبلغ كان مفروضا عليها دفعه على كل حال لم تذهب
إلى أبعد من تنفيذ أحد الالتزامات التى ارتبطت بها مقابل انتفاعها بالخط
الحديدى مع استبدال طريقة دفع بأخرى رأت أنها أوفق لها .

« ولم يكن تنفيذ هذا الالتزام المنصوص عليه فى الاتفاقية ليجزى بأية
صفة كانت اعفاء الحكومة من تنفيذ الالتزامين الآخرين المنصوص عليهما
أيضا مع الالتزام الأول .

« وهذا التحليل يكفى وحده لدحض كل ما ذهب إليه الرأى الذى
استندت إليه الحكومة .

« والسكى تظهر الشركة بصورة أوضح عدالة شرط المجانية والاعفاء الجبركي فانها لا تري مانعا من أن تناقش تفصيلا الرأي الذي انتهت إليه، الادارة ومستشاروها على الرغم من أن الشركة ليست ملزمة قانونا بمناقشة أسباب كل التزام على حدة من الالتزامات العديدة الواردة في اتفاقية عقدت بحرية تامة منذ أكثر من ٥٠ عاما وظل توازنها في النواحي الأخرى قائما .

ثامنا : ليس للدفع المعجل أى أثر بالنسبة لموضوع الملكية

« تحتفظ الشركة بملكية الخط الحديدى - مثل ملكية منشآت القناة الأخرى - لحين انتهاء الامتياز وبهذا الانتهاء تصبح كافة هذه المنشآت ملكا خالصا للدولة .

« فكان من المعروف تماما للجميع أن الخط الجديد مآل ملكية، للدولة عند انتهاء الامتياز حكاه في ذلك حكم الخط السابق .

وأن تعين على الدولة دفع شيء فلم يكن الغرض من هذا الدفع هو اكتساب ملكية الخط ولم تكن الشركة لتفكر في التنازل عن ملكية منشآت امتيازها قبل انتهاء هذا الامتياز بمدة ستة وستين عاما .

كما أنه لم يكن هناك محل لسعى الحكومة إلى أن تتمسك سلفا عينا كانت ستؤول إليها على أى حال في نهاية الامتياز .

« وعندما يدور الكلام عن ملكية الحكومة فذلك للتذكير بأن الملكية ستؤول إلى الدولة لا بفعل هذا العقد بل بفعل انتهاء الامتياز أى عند حلول أجل ثابت ومحقق . والنص على ذلك صريح :

في نهاية الامتياز تصبح (الحكومة) بحكم القانون مالكة للخط وملحقاته .

« وهذا وارد مباشرة أثر النص الذى يوضح أن الحكومة تصبح مستأجرة لمدة الامتياز .

« ولا يخضع أى واحد من هذين الشرطين الرئيسيين من العقد لمسألة دفع عدد معين من الأقساط السنوية .

« فسواء دفعت الحكومة أو لم تدفع الأقساط السنوية فإنها ستصبح مالكة
بحكم القانون عند انتهاء الامتياز . وسواء دفعت الحكومة مقدما أو لم تدفع
أقساطها فإنها تظل مستأجرة - ومستأجرة فقط - لمدة الامتياز كلها (١) .

« وحتى لو اختلف الأمر فلن يترتب على ذلك أي أثر لا بالنسبة للمجانبة
ولا بالنسبة للإعفاء الجمركي وذلك للأسباب المبينة فيما بعد .

تاسعا: (١) عن مجانية النقل بالسكة الحديدية

(١) لم تكن هذه المجانية نتيجة لكون الشركة مالكة أو لكون الدولة
غير مالكة .

« من الجائز ألا يكون للمالك أي حق انتفاع بالمال المنقول أو بالعقار
المتملكين . وهذا هو الوضع في كل الحالات التي يمنح فيها للغير استعمال
المنقول أو العقار أو يتنازل فيها له بدون قيد عن حيازتهما (مستأجر

(١) في نص لاحق لاتفاق سنة ١٩٤٧ وهو اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ المصدق
عليه بالقانون رقم ١٣٠ سنة ١٩٤٩ (« ج » الخاص بأعمال تحسين القناة مادة ٤)
حرص الطرفان على التعبير بدقته عن تصديهما في اعتبار أراضي منطقة الامتياز التي تشغلها
السكة الحديدية غير داخلة ضمن الأراضي التي استردتها الحكومة والتي أصبحت ملكا خالصا
لها .

وهذا هو النص :

مادة ٤ — سترد الى الحكومة أراضي امتياز الشركة المبينة فيما بعد :

(١) من الكيلو ٥ الى الكيلو متر ٤٧ من القناة البحرية أرض مساحتها حوالي
٨٠٠٠٠٠٠ متر مربع واقعة بين الحد الغربي للناحية المنخفضة من طريق الشركة (بورسيد -
القطارة) والحد الغربي الحالي لمنطقة الامتياز (وهذه المساحة لا تشمل الحد الحالي للسكة
الحديدية أو الأراضي المحبوسة التي تحتفظ بها الشركة في بعض محطات القناة البحرية) .

نص - متروك

وتعبر حرم (EMPRISE) يستمد فكرة الملكية .

أو صاحب امتياز أو غيرهما) .

« ولكنه يجوز لهذا المستأجر أو صاحب الامتياز أن يحول للغير أو للمالك ذاته بعضاً من هذا الانتفاع وفي هذه الحالة يكون مصدر انتفاع هذا المالك في عقد جديد وليس في سند ملكيته .

« كما أنه يجوز للمالك أن يحتفظ لنفسه في عقد الايجار أو منحه الامتياز بحق انتفاع جزئي يحد عندئذ من مدى الانتفاع المحول للطرف المتعاقد معه وفي هذه الحالة أيضاً يستمد المالك حقه من عقد جديد . وإذا أصبح حق انتفاء موضع نزاع لا يدفع بسند ملكيته بل يرجع إلى عقد الايجار الذي قبله المستأجر بموجبه هذا الشرط . وهذا العقد هو الذي يبين متى وكيف ينتهي هذا الحق وذلك في البند المنصوص فيه على توزيع الانتفاع بين الطرفين حسب اتفاقهما .

« وفي هذه القضية كانت شركة قناة السويس قد اشترطت أن تحتفظ لنفسها بحق استعمال هذا الخط . ومنعا للغلو في ممارسة هذا الحق فقد حددت الممارسة بعدد مجاني معين من كيلو مترات المسافرين و كيلو مترات الأطنان . حتى الاستعمال هذا لا يخضع لأي شرط فاسخ (كتملك الخط أو تسديد الأقساط السنوية معجلاً) ومن هذا الاشتراط تستمد الشركة حقها .

« وفي سبيل تعليل الاشتراط المذكور لا بأس من التذكير بمبدأ الخط الذي هو ملك الشركة وبمقتضيات العمل وبالظروف التي أحاطت باتمام الاتفاق فكل ذلك حسن في مجال التعليل والتفسير ولكنه ليس ضرورياً لبقاء الاشتراط قائماً . فالاشتراط له حياته الذاتية التي لا يمكن النيل منها إلا بناء على أحكام واردة في النص المتعلق به أو في نصوص ملحقة تشير صراحة إلى الاشتراط .

« وفي الحالة التي نحن بصددتها كان هذا الاشتراط غير متعلق على أي شرط وظل كذلك .

ونعود فنكرر أن حق الشركة في مجانية بعض أعمال النقل لم يكن

مترتبا على كون الحكومة مستأجرة للخط لا ما لكحة له بل على كون الشركة قد حرمت نفسها من استغلال خط كان الغرض الأول من إنشائه سد احتياجاتها الخاصة .

عاشرا: أيضا عن مجانية النقل بالسكة الحديدية

ب) لا يمكن قانونا أن تزول المجانية بمجرد تعديل شرط آخر من شروط العقد أو لمجرد زوال التزام آخر .

« لقد أوضحنا فيما تقدم خطأ النظرتين الآتيتين :

— اعتبار الملكية مترتبة حتما على تسديد الأقساط السنوية .

— واعتبار مجانية النقل مترتبة حتما على الملكية .

« ولكن حتى لو افترضنا أن مثل هذه النظريات ليست خاطئة فإنها تهجر عن تسوية اسقاط التزام نصت عليه بصريح العبارة إحدى الانفاقيات وقبله الطرف الذي ارتبط به بملء حرية وهو على علم تام به .

« ولا يجوز اسقاط مثل هذه الالتزامات المقبولة على هذا النحو إلا بمقتضى حكم في القانون أو حكم صريح في الاتفاق المعقود بين الطرفين .

« وما من حكم في القانون العام ينطبق على الحالة موضوع هذا البحث فزيل مشاركة المجانية كما أنه ما من حكم في اتفاقية سنة ١٩٠٢ ولا في ملحق سنة ١٩٤٧ ينص على زوال هذه المشاركة قبل أجلها أي قبل انتهاء مدة الامتياز .

« إن مجانية النقل منحت صراحة للشركة بدون أي شرط اللهم سوى تحديد مقادير الانتفاع بالمجانية وهو تحديد لم يقصد منه إلا تجنب الافراط في الاستعمال .

« والمادة ٩ من الاتفاقية صريحة ولا تشير إلى أي حكم آخر .

« فلا يجوز إذن القول أن نظام المجانية يتغير من تلقاء ذاته بمجرد تغيير

أحد الأحكام الأخرى .

« ومن الملحوظ تماما عدم وجود أي ارتباط بين المجانية وبين أية أقساط سنوية تدفعها الحكومة فهما شيان منفصلان ولم يذكر في أي مجال أن أحدهما يقوم مقام الآخر .

« ولهذا السبب لم تتغير قيمة القسط السنوي زيادة أو نقصا عندما تغير مدى المجانية باتفاق الطرفين سواء بتضييق هذا المدى كالغاء القطارات الخاصة أو بتوسيعه (كزيادة عدد الكيلومترات المجانية ورفع الدرجة من الثانية إلى الأولى) .

« ونكرر القول أن هذا هو السبب في اغفال المجانية ومراعاة قيمة استبدال الأقساط وحدها عند ما تم الاتفاق في سنة ١٩٤٧ على عملية الاستبدال .

« وهذا وحده يؤدي أن قصد الحكومة كان استبدال الاتاوة لالمجانية . وفي ذلك حجة ليست مستمدة من العدالة الوضعية فحسب بل أيضا من روح الانصاف ومن مجرد احترام التعهدات المعقودة .

« فمن ضمن حقوق الشركة :

— الاتاوة المنصوص عليها بالمادة ٦ من الاتفاقية .

— والانتفاع المجاني المنصوص عليه بالمادة ٩ من الاتفاقية ذاتها .

« وينعم اليوم أن الحكومة باستردادها الالتزامات المنصوص عليها في المادة ٦ كانت تقصد إلى استرداد الالتزام المنصوص عليه بالمادة ٩ (أي التزام الحكومة بمنح الشركة تقلبات مجانية) وأزال هذا الالتزام دون ذكر شيء عن الموضوع .

« وفي ذلك اتجاه إلى التناسي أن هذا الالتزام كان الشرط الحتمي الذي اشترطته الشركة وقبلته الحكومة دون جدال (١) والذي لولاه لما تم الاتفاق .

(١) راجع كتاب مندوب الحكومة المؤرخ في ٢٧ يونيو سنة ١٩٠١

« فهل ياترى طاف بنخلد من تفاوضوا عن الحكومة في ملحق الانفاقية سنة ١٩٤٧ أن يجرموا الشركة في غفلة منها من حقها في هذا الالتزام معولين في ذلك على مبدأ قانوني مزعوم يطبق تطبيقا آليا في المستقبل ؟ لو صح هذا لكان مدعاة للشك في حسن نية هؤلاء المفاوضين بينما لا يوجد ما يبرر مثل هذا الشك .

حادى عشر : (٢) عن الاعفاء الجمركى

« إن كلى الاعتبارات التى شرحت فيما سلف بمناسبة بحث اشتراطات مجانية النقل تتطبق أيضا على اشتراط الاعفاء الجمركى .

ويتعين أن نضيف إليها ما يلى : —

١ — أن الاعفاء الجمركى إنما هو مقابل الالتزامات .

« لقد نصت بوضوح المادة ٦ من الفقرة الأخيرة من اتفاقية ١٩٠٢ على أن « تعوض الحكومة الشركة عن إشغالها الأراضى والخط الحديدى وذلك وفقا للأوضاع المبينة فى المادة ١١ » وجاء فى المادة ١١ الفقرة الأخيرة : « وقد منحت الحكومة للشركة هذا الاعفاء من الرسوم الجمركية سواء بصفته بدل جزائى عن المصاريف التى ألقيت على عاتقها بمتضى المادة العاشرة وتعويضها عن أشغال الخط الحديدى بين الاستماعيلية وبورسعيد والأراضى المخصصة لاستغلال هذا الخط » .

« وبذلك يكون هذا الاعفاء هو المقابل عن التزامين معينين فلم يكن جائزا إلغاؤه إلا إذا امتنعت الشركة عن تنفيذ هذين الإلتزامين وذلك وفقا لقواعد القانون العام .

« ولكن الشركة نفذت الإلتزامات الملقاة على عاتقها تنفيذا تاما . والحكومة لا تنكر ذلك ولا يسعها أن تنكره .

« فبناء على بورسعيد قد تم إعداده فى حينه وبزمن طويل قبل أن يعقد اتفاق الذفع فى سنة ١٩٤٧ .

« ولم ينقطع منذ سنة ١٩٤٧ شغل الحكومة للأراضي التي تدخل في امتياز الشركة والتي تقوم عليها منشآت السكة الحديدية ويمر عليها الخط .

ب) أن هذا الاعفاء كان يستحق للشركة لو كانت ملكية الخط

هي التي نقلت للحكومة

« يتضح جليا من تطبيق المادتين ٦ و ١١ المشار إليهما أعلاه والمادة ٣ من اتفاقية سنة ١٩٠٢ أن الاعفاء الجمركي منح للشركة كعوض عن أشغال الحكومة للأراضي والخط بصفتها مستأجرة .

« فلنفرض أن المقصود لم يكن التعويض عن شغل الخط الحديدي والأراضي المخصصة لاستغلاله بل التعويض عن نقل ملكية ذلك الخط وتلك الأراضي من الشركة إلى الحكومة . وعندئذ لكان المستحق هو قطعا ثمن البيع — مقسما أو غير مقسط — وليس تعويضا أو إن شئنا إيجارا . ومن البديهي أن ثمن البيع يكون أكبر من التعويض المستحق عن الأشغال . فيترتب على ذلك أن نقل الملكية كان يستتبع تحميل الحكومة تجاه الشركة التزامات أكبر من التعويضات المنصوص عليها سواء في المادة ١١ وفي غيرها من أحكام الاتفاقية .

« وبناء عليه لما اكتفى ببقاء الاعفاء الجمركي في اتفاقية سنة ١٩٠٢ (شأنه في ذلك شأن مجانية النقل) بل أضيفت إليه التزامات أخرى .

« وكذلك إذا افترضنا المحال فقد رنا أن اتفاق سنة ١٩٤٧ يحدث هذا الأثر الناقل للملكية — وهو أثر لم يرد به أي نص — لازداد الالتزام الملحق على عاتق الشركة (خلافا لرغبة الطرفين المتعاقدين) ولاقتضي المنطق أن تزداد في مقابل ذلك التزامات الحكومة .

« ولا يستقيم منطق الإدارة القائل بأن التسديد المعجل الذي حدث في سنة ١٩٤٧ يستتبع ازدياد عبء الشركة بتحويله التنازل عن الانتفاع

بالخط إلى تنازل عن ملكية الخط ويستتبع في آن واحد تخفيف عبء الحكومة بشطب التزامات أخرى كانت الحكومة قد ارتبطت بها وقت ارتباطها بالالتزام الذي وفت به أخيرا .

ثاني عشر : الخلاصة .

« إن إلغاء مجانية النقل بالسكة الحديدية والانتقاص من الاعفاء الجمركي لا يتفقان مع روح ملحق سنة ١٩٤٧ ولا مع حرفيته مادامت اتفاقية سنة ١٩٠٢ الرئيسية لم تنص على مثل هذين الاجرائين .

« ومن الجائز أن ديوان المحاسبة — وهو الذي أثار الموضوع على ما يلوح — قد ظن أن الحكومة استردت في سنة ١٩٤٧ كافة التزاماتها لأن الديوان لم يكن يرى منذ سنوات إلا أرقاما في ميزانية وزارة المواصلات وهي عبارة عن أرقام تمثل دفعات فعلية وأرقام أخرى تمثل القيمة النظرية لأذونات النقل . ولم يكن الديوان على بينة من الأساس الحقيقي لهذه الأذونات .

« ولكن بعد ما أبدى ديوان المحاسبة ملاحظته ووافي بها وزارة التجارة فإن الأمر انتقل إلي يدي تلك الوزارة لتتدارسه باخلاص مع الشركة ولترجع على الاحصاء إلي نصوص اتفاقية ١٩٠٢ وملحق سنة ١٩٤٧ وتتساءل إذا دعا الامر عما قصد إليه الطرفان المتعاقدان .

« ولم يكن للوزارة أزاء اتفاقية قائمة بل اتفاقية تأيدت في سنة ١٩٤٩ ولا يشوب وضوحها شائبة أن تلغى هذه الاتفاقية أو تبتزها بعمل من أعمال السلطنة فلا تفس بذلك مصالح الشخص الذي تعامل مع الدولة فحسب بل تفس أيضا صميم حرمة الاتفاقات المعقودة » .

القاهرة في ١١ نوفمبر سنة ١٩٥٣

الرد على مذكره الشركة

تندطوي مذكرة الشركة ، المؤرخة في ١١ نوفمبر سنة ١٩٥٣ ، على مغالطات جريئة ، تدور كلها حول فكرة خاطئة ، وهي أن خط السكة الحديد الممتد من الاستماعيلية إلى بورسعيد ، والذي أنشئ بمعرفة الحكومة المصرية ، فوق أرض تعتبر من الأملاك العامة ، وتسير عليه قطارات وعربات مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية ، مملوك لشركة قناة السويس ، ويد الحكومة على هذا الخط يد عارضة ، فهي مستأجرة له ، والشركة هي المالك ، وترتب على هذه الصفة الغير صحيحة ، امتيازات تدعيها ، وتطلب الابقاء عليها .

ونحن نجمل فيما يلي ، الرد على هذه المزاعم ، التي جانبت الحق ، وتجاهلت أحكام القانون ، وكانت إسرافاً من الشركة ، في التعلق بمنطق القوة ، الذي عاصر مولدها ، واستفحال أمرها ، في هذه البلاد .

أولاً — ليس الامتياز ملكية ، بل رخصة بإدارة مرفق عام ، من مرافق

البلاد ، بطريق الانابة والتفويض .

ما كان لشركة قناة السويس ، ولا ينبغي لها أن تدعى في أي وقت أنها مالكة ، لشبر من الأرض المصرية ، التي تجري فيها القناة ، والأرض التي شيدت عليها منشآت ، بقصد إدارة حركة الملاحة في القناة ، فقناة السويس ، والمنشآت التابعة لها ، مرفق عام ، وهذا المرفق ، يعد من الأملاك العامة ، التي لا يمكن أن يملكها الافراد ، أو الشخص المعنوي بأيه طريقة من طرق اكتساب الملكية ، ولا يجوز التنازل عنها ، ولا تسقط بالتقادم ، بل هي لصيقة بسيادة الدولة على الاقليم .

ويؤكد هذا النظر ، ما جاء في ديباجة فرمان ، ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ،

الذى وقعه محمد سعيد ، والذي تستمد منه شركة قناة السويس ، وجودها ،
واختصاصها :

« حيث أن صديقنا ، مسيو فرديناند دى لسييس ، قد لفت نظرنا إلى
الفوائد ، التي قد تعود على مصر ، من توصيل البحر الابيض المتوسط ،
بالبحر الاحمر ، بوساطة طريق ملاحى للبواخر الكبرى ، وأخبرنا عن
إمكان تكوين شركة لهذا الغرض ، من أصحاب رءوس الاموال ، في جميع
الدول ، فقد قبلنا الفكرة التي عرضها علينا ، وأعطيناه بموجب هذا تفويضا
خاصا لانشاء وإدارة شركة عالمية ، لحفر برزخ السويس ، واستغلال قناة
بين البحرين ، وله أن يباشر أو يسند إلى غيره ، جميع الأشغال ، والمباني
اللازمة لذلك ، على أن تدفع الشركة إلى الأهالى ، وقبل البدء في الأعمال ،
جميع التعويضات ، في حالة نزاع ملكية أملاكهم للمصلحة العامة ، ... الخ » .

ويستفاد من النص المتقدم :

ا — أن القناة هي قناة مصر ، وهي من أملاك الدولة العامة ، ولم يعط
الوالى لدى لسييس إلا رخصة ، لانشاء شركة تحفر القناة وتديرها لحساب
الحكومة المصرية ، ولكن هذه الشركة لا تملك قط .

ب — الأراضي التي كانت في حيازة الافراد ، ونزعت الحكومة ملكيتها
للمصلحة العامة ، من أجل القناة ، انتقلت من الملك الخاص إلى أملاك الدولة
العامة ، ودفع الشركة جميع التعويضات ، كالتزام ، من بين الالتزامات التي
أعطيت في مقابلها النصيب الأكبر من صافي إيراد القناة ، هذا الدفع
للتعويضات ، لا يمس في شيء صفة تلك الأراضي ، وهي أنها من أملاك
الدولة العامة ، ولا يجوز أن تستعمل تلك الأراضي ، إلا في أغراض القناة ،
ولصالح الدولة المصرية ، صاحبة هذا المرفق .

ج — علاقة الحكومة بالشركة ، هي علاقة أصيل بوكيل ، وللأصيل
أن يطرد الوكيل ، في أي وقت ، ويباشر الادارة بنفسه ، أو بوساطة

و وكيل آخر ، ومن العبت البين أن يدعى الوكيل أنه مالك لفرع من فروع المرفق ، وأن الأصيل مستأجر .

ثانياً — أراض الالتزام ، ملك الدولة ، وليس للشركة أن تقيم فيها منشآت بغير ترخيص ، والمنشآت تصبح ملكاً عاماً بمجرد إقامتها .

عين البند الأول ، من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ مهمة الشركة التي رخص الوالى بإنشائها لحسابه ، أى لحساب الحكومة المصرية ، وهذه المهمة هي « حفر برزخ السويس ، واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى ، وإنشاء مدخلين كافيين ، أحدهما على البحر الأبيض المتوسط ، والآخر على البحر الأحمر ، وإنشاء ميناء أو مينائين » .

وجاء في البند الرابع من ذلك فرمان ، أن الشركة تدفع جميع نفقات تلك المنشآت ، وتوضع تحت تصرفها الأراضى اللازمة للمشروع ، والتي ليست مملوكة للأفراد ، أى أملاك الميرى الخاصة ، وذلك بغير مقابل .

ويجب أن يفرق بين مصاريف ونفقات المنشآت وبين ملكيتها ، فالشركة تدفع النفقات في مقابل انتفاعها بالنصيب الأكبر من غلة المرفق طيلة مدة الالتزام ، وإنما ملكية المنشآت نفسها للدولة ، أثناء قيام الالتزام ، وبعد الالتزام ، ولذلك وضع فرمان على كاهل الشركة صيانة المرفق والمحافظة عليه ، على نفقاتها ، ولو كانت المنشآت ملكاً لها ، لما كان ثمة حاجة لهذا النص .

وفي فرمان ، ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وردت تلك المسائل ، يميز من التفضيل وفيما يلي النصوص الخاصة بالمنشآت :

« البند الأول : تقوم الشركة ، بمصاريف من طرفها خاصة ، وتحت مسئوليتها بجميع الأشغال ، والمباني اللازمة لإنشاء ، ما يأتي :

« ١ — قناة صالحه للملاحة البحرية الكبرى ، فيما بين السويس على البحر

الأحمر ، وخليج القرما على البحر الأبيض المتوسط .
« ٢ — قناة للرى ، صالحة للملاحة النهرية الشائعة ، فى النيل ، تصل بين
النهر والقناة البحرية سالفة الذكر .

« ٣ — فرعين للرى ، والتغذية ، متفرعين ، من القناة المذكورة ،
ويحملان مياههما ، فى اتجاه السويس والقرمة » .

« البند الثالث » : بصير حفر القناة المخصصة للملاحة الكبرى ، بالعمق
والعرض ، اللذين حددهما برنامج اللجنة العلمية الدولية « (١) .

وفقا لهذا البرنامج ، تبدأ القناة من ميناء السويس نفسه ، وتسير فى
الحوض المعروف بالبحيرات المرة وبحيرة التمساح ، ثم تنتهى عند البحر الأبيض
المتوسط ، فى نقطة من خليج القرما ، يصير تحديدها فى المشروعات النهائية
التي يضعها مهندسو الشركة .

« البند الرابع » : تبدأ قناة الري الصالحة للملاحة النهرية ، طبقا للشروط
الواردة فى البرنامج المذكور من مدينة القاهرة ، ثم تتبع وادى الطمبات
(قديما أرض جيسين) وتصب فى القناة البحرية العظمى ، عند بحيرة التمساح .
« البند الخامس » : يتفرع فرعا القناة سالفة الذكر ، منها ، قبل وصولها
إلى مصبها ، فى بحيرة التمساح ، ومن هذه النقطة يتجهان ، من جهة نحو
السويس ، ومن الأخرى نحو القرما ، ويكون سيرهما موازيا ، لجرى القناة
البحرية العظمى » .

« البند السادس » : تحول بحيرة التمساح إلى ميناء داخلى صالح لاستقبال
أضخم البواخر حجما ، وفضلا عن ذلك تلزم الشركة : (١) بإنشاء ميناء
لموازية عند مدخل القناة البحرية ، من خليج القرما (ب) وتحسين ميناء السويس

(١) هي اللجنة التي استقدمها دي لسبس من أوروبا ، بعد صدور فرمان ٣٠ يناير سنة
١٨٥٤ وقد رفعت تقريرها الى محمد سعيد فى ٢٠ يناير سنة ١٨٥٦ ، وأشارت فيه بشق القناة
فى برزخ السويس ، لامن السويس الى الاسكندرية .

ومرساها بحيث تستطيع البواخر أن تلجأ إليها أيضا .
« البند السابع : تعني الشركة دائما وبمصاريف من طرفها بالمحافظة على حالة القناة البحرية ، والموانئ التابعة لها ، وكذا القناة الموصلة بينها وبين النيل ، والقناة المتفرعة من هذه الأخيرة (١) .

والبنود المتقدمة ، هي مواصفات الأعمال التي أسندت إلى الشركة بوجه عام ، وليس فيها ما يفيد من قريب أو بعيد إنشاء منطقة ، تسمى بأرض الالتزام ، وترتيب حقوق للشركة على هذه المنطقة .

وكل ما هنالك أن بندا من البنود ، قد أدخل على عهد سعيد ، في ذلك الفرمان ، الذي وضع في فرنسا بمعرفة دي لسبس ، ومن عاونوه من رجال وزارة الخارجية الفرنسية ، وقدم إلى الوالي ، فوقعه ، وهذا هو البند العاشر من الفرمان المشار إليه ، ونصه كالآتي :

« تترك الحكومة المصرية للشركة - من أجل إنشاء القنوات المشار إليها في البنود السابقة وملحقاتها - حق استغلال جميع الأراضي اللازمة لذلك ، والتي لا تكون مملوكة للأفراد ، وذلك بدون أن تدفع الشركة عنها أية ضرائب أو أتاوات » .

والترك معناه أن الحكومة قد أعطت الشركة حق الانتفاع ، فقط ، واستبقت الحكومة ملكية الرقبة ، ثم إن حق الانتفاع قد أعطي مقيدا ، بما تقتضيه القنوات نفسها ، وهذا هو المعنى المستفاد من عبارة « من أجل إنشاء القنوات » .

(١) ألقى الجزء من هذا البند الخاص بتناهي الشركة باقتناء الموصلة للنيل والقناة المتفرعة منها ، وذلك في الاتفاقات التي وقعت في ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ ، و ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ و ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، وذلك فيما عدا ما يخص ترع التربة الواصل إلى الزمنا ، إذ أنها وقت بهذا الالتزام عندما أنشأت الترع للمروقة باسم ترعة العباس ، بين الامعاعيليه وبورسعيد ، على أثر الاتفاق للبرم في ١٣ ديسمبر سنة ١٨٨٤ .

وقد أحدث البند الحادي عشر من فرمان ، أزمة شديدة استحكمت بضع سنوات ، وسببها الخلاف على مساحة الأراضى اللازمة للمرفق ، وهذا نص البند المشار إليه :

« من أجل تحديد مساحة ، وحدود الأراضى الممنوحة للشركة ، بالشروط المنصوص عليها في الفقرتين الأولى والثانية ، من البند العاشر السابق يرجع إلى الخرائط المرفقة بهذا . ومن المفهوم أن الأراضى الممنوحة بقصد إنشاء الترع وتوابعها ، بدون دفع ضرائب أو إتاوات طبقا لنص الفقرة الأولى ، مبنية في الخرائط باللون الأسود ، وأن الأراضى الممنوحة بقصد الزراعة ، والتي يدفع عنها بعض الرسوم ، طبقا لنص الفقرة الثانية ، مبنية في تلك الخرائط باللون الأزرق » .

وسواء كان منح الأراضى بقصد إنشاء الترع ، أم بقصد الزراعة ، فإن المقطوع به أن الملكية بقيت للحكومة ، وإنما اقتصر المنح على حق الانتفاع من أجل المرفق ، والمرفق ملك الدولة .

ومما يؤكد هذا النظر أن فرمان قد أجاز في بنده الثاني عشر نزع ملكية الأفراد المصلحة العامة ، من أجل تنفيذ الأعمال واستغلال الامتياز ، والملكية لا تنزع لصالح آحاد أو مؤسسات .

ولما استحك الخلاف بين إسماعيل ودى لسبس ، حول موضوع الأراضى ، وموضوعات أخرى ، انتهى بتحكيم اختياري ، وكان الحكم فيه الامبراطور نابليون الثالث ، وقد أصدر حكمه في ٦ يوليو سنة ١٨٦٤ ، واستهل هذا الحكم بعرض نقط الخلاف فكانت النقطة الرابعة خاصة بالخرائط والتصميمات التي وضعت طبقا للمادة الثامنة من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، والمادة الحادية عشر من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وتساءل نابليون الثالث ، في هذه الفقرة عن مساحة الأراضى اللازمة لإنشاء واستغلال القناة البحرية ، وجاء في أسباب الحكم : « وحيث أن مساحة الأراضى يجب أن تحدد طبقا للشروط التي تكفل نجاح العملية » . وقوله : « وحيث أنه يلزم

لحاجات الاستغلال على وجه مرضى أن تنشئ الشركة . . . مخازن وحوانيت وورش ، وموان ، في الأماكن التي يتفق على فائدة تلك المنشآت فيها ، وأخيرا أن تنشئ مساكن للحراس والملاحظين والعمال الذين تناط بهم أشغال الصيانة ، وأعمال الإدارة .

وتلك العبارات وما إليها تقطع بأن الأراضى التي تركت لتقام عليها المنشآت بمعرفة الشركة ، لم تخرج عن ملكية الحكومة ، وإنما تركت للشركة ، وتعتبر أدق للفرق نفسه ، وهو ملك الدولة ، حق الانتفاع .

وقد جاء اتفاق ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ ، قاطعا في توكيد هذا المعنى ، في البنود الآتية :

« البند الأول : تحتل الحكومة المصرية ، في حدود الأراضى المحتفظ

بها كالحققات للقناة البحرية ، جميع المراكز والنقط الاستراتيجية التي تراها لازمة للدفاع عن البلاد . ويجب ألا يعرقل هذا الاحتلال سير الملاحه ، وأن تحترم حقوق الانتفاع المرتبة على شواطئ القناة . »

« البند الثانى : للحكومة المصرية أيضا ، مع مراعاة هذا التحفظ ، أن

تحتل من أجل مصالحها الادارية (كالبريد والجمارك والشككات الخ) جميع المناطق الخالية ، التي تراها مناسبة لذلك ، مع عدم الاخلال بضرورات استغلال الشركة لمنشآتها .

« وعلى الحكومة - عند الافتضاء أن تدفع للشركة المبالغ التي تكون هذه الأخيرة قد أنقمتها في سبيل إنشاء ، أو تملك الأراضى التي ترغب الحكومة في الاستيلاء عليها . »

وفي اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ نص في البند الثانى على تنازل الشركة عن امتيازاتها السابقة التي وردت في البندين ٧ و ٨ من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وفي البنود ١٠ و ١١ و ١٢ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

وفي البند الرابع من هذا الاتفاق تعطى الشركة فقط ثلاثة آلاف هكتار

بشرط أن لا تستعمل الأرض في غرض آخر غير مقتضيات الملاحة وإدارة الملاحة ، ومنع تهليل الرمال في القناة ، وحرّم عليها في هذا البند المضاربة والاستغلال العقارى ، وهذه هي العبارات الصريحة الواضحة التي استعملت في البند الرابع المشار إليه « يجب أن لا يعطى للشركة شيء يزيد على ما يكفي لتحقيق الأغراض المبينة أعلاه، فليس من حقها أن تطمع في الحصول على أية مساحة أخرى من الأراضى بقصد المضاربة بأثمانها فيما بعد ، سواء أكان غرضها ، هو تخصيصها للزراعة أو لإقامة المباني عليها ، أو لبيعها للأهالى ، عند ما يتكاثر عددهم في هذه المناطق » .

والبند التاسع من الاتفاق السالف الذكر ، نص على ما يأتي :

« تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضعة لرقابة البوليس المصرى ، التى تباشر فيها بكامل الحرية ، على نحو ما تجرى هذه الرقابة في سائر أنحاء البلاد ، بحيث يضمن النظام والأمن العام ، وتنفذ قوانين الدولة ولوائحها . ويكون للحكومة المصرية حق المرور ، عبر القناة البحرية ، فى النقاط التى تراها ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ، ومن أجل حرية التجارة ، ومرور الجمهور ، وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شيء ، من رسوم المرور ، أو الاتاوات الأخرى لأى سبب من الأسباب » .

والتصوص المتقدمه تقطع فى توكيد المعنى الذى ذكرناه وهو أن الشركة لم تملك شبرا واحداً من أرض مصر ، ولا يوجد شيء اسمه أرض الالتزام ، وبالتالي لا يجوز للشركة أن تدعى أنها أجرت خط السكة الحديد الممتد من الاسماعيلية إلى بورسعيد مهما كانت الألفاظ التى استعملت فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠١ .

وكل ما يمكن أن يقال هو أنه قد رخص فى فرمانات بإنشاء شركة مصرية مساهمة تحفر القناة وتستغلها وتقيم المنشآت اللازمة لها ، كوكيل عن الحكومة المصرية ، فكيف يمكن أن يتقلب الوكيل مالكا ، والأصيل

مستأجراً ، والأصيل يملك في أي وقت أن يطرد الوكيل ، وبدير المرفق
بنفسه !

ثانياً : السكة الحديد ، مال عام ، وهذا الوصف يهدم ادعاء الشركة

فيما يلي نص المادة ٨٧ من القانون المدني :

« ١ — تعتبر أموالاً عامة ، العقارات والمنقولات التي للدولة ، أو
للأشخاص الاعتبارية العامة ، والتي تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل ، أو
بمقتضى قانون أو مرسوم .

« ٢ — وهذه الأموال لا يجوز التصرف فيها أو الحجز عليها أو تملكها
بالتقادم .

وقد ورد النص المتقدم بصيغة عامة ، وجعل الضابط في تعيين المال العام ،
كونه مخصصاً لمنفعة عامة ، ولا أظن أن الشركة تستطيع أن تنازع في أن
القناة نفسها ، وما تسميه أرض الالتزام ، وميناء بورسعيد وأرصفتها ،
والسكك الحديدية الممتدة بداخلها ، وتلك التي تصل مدن القناة بعضها ببعض ،
كل ذلك من أموال الدولة العامة .

وفكرة الدومين العام قديمة في التشريع الفرنسي ، فالمادة الثانية من
ديكرتيو الثورة الذي صدر في ٢٢ نوفمبر سنة ١٧٩٠ قد نصت على ما يأتي :

« تعتبر من ملحقات الدومين العام ، الطرق العمومية ، وشوارع وميادين
المدن ، والأنهار والترع الصالحة للملاحة فيها ، وشواطئ البحر ، والأراضي
التي تتكون من طمي البحر ، وتلك التي تنحسر عنه مياهه والموانئ والمراسي
والموارد وغيرها ، وعلى العموم كافة أجزاء الأقليم القومي ، التي لا تقبل أن
تكون مملوكة ملكية خاصة » .

والقانون الفرنسي الحالي لم يخرج عما قرره الثورة ، وفيما يلي نص
المادة ٥٣٨ من القانون المدني الفرنسي : —

« تعتبر من ثوابع الدومين العام الطرق والشوارع والحارات ، التي علي عاتق الدولة ، والأنهار والترع الصالحة للملاحة فيها ، وشواطئ البحر ، والأراضي التي تتكون من طمي البحر وتلك التي تنحسر عنها مياهه ، والموانئ والمرامى والموارد ، وعلي العموم كافة أجزاء الاقليم الفرنسي التي لا تقبل أن تكون مملوكة ملكية خاصة » .

وقد سبقت الشريعة الاسلامية القانون الفرنسي ، في تقرير نظرية الأموال العامة ، وكان سند الفقهاء في ذلك ، قوله تعالى : « ونبئهم أن الماء قسمة بينهم كل شرب محتضر » وقول الرسول عليه السلام : « الناس شركاء في ثلاثة : الماء والكلاء والنار » .

وكانت نظرية المال العام مقررة في التشريع المصري السابق على القانون الحالي ، فنصت المادة ٢٥ من القانون المختلط على أن « أموال الدولة ، كالتحصينات والموانئ وغير ذلك ، غير قابلة للتملك الخاص » وأضافت المادة ٢٦ من القانون المذكور « وكذلك الحال بالنسبة للأموال المعدة لمنفعة عمومية كالطرق والقناطر وشوارع المدن ، وغير ذلك » والمادة ٤٣ من القانون رقم ٤٩ الصادر في ٢٤ يوليو سنة ١٩٣٧ نصت على أنه « لا يجوز لها (أي للمحاكم المختلطة) كذلك أن تفصل في ملكية الأملاك العامة » فقد حدث ولاية المحاكم وحرم عليها أن تفصل في ملكية الأموال العامة أو أن تفسر أمرا يتعلق بإدارتها أو تقف تنفيذه ، فيكفي المحاكم أن تثبت من عمومية المال وأنه مخصص للمنفعة العامة لتتقضى بعدم اختصاصها .

وفي التشريع الأهلي المدني ، الذي ألغى ، نصوص أكثر صراحة ، في تعيين الأموال العامة ، فالمادة التاسعة من القانون المدني الأهلي كانت تنص على ما يأتي : —

« الأملاك الميرية المخصصة للمنافع العمومية ، لا يجوز تملكها بوضع يد الغير عليها المدة المستطيلة ، ولا يجوز حجزها ولا بيعها ، إنما للحكومة دون غيرها التصرف فيها بمقتضى قانون أو أمر ، وتشمل الأملاك الأميرية :

« أولا — الطرق والشوارع والقناطر والحواري التي ليست ملكا
لبعض أفراد الناس .

ثانيا — السكك الحديدية وخطوط التلغرافات الميرية .

« ثالثا — الحصون والقلاع والخنادق والأسوار ، والأراضي الداخلة
في مناطق الاستحكامات ولو رخصت الحكومة في الانتفاع بها لمنفعة عمومية
أو خصوصية .

« رابعا — الشواطئ والأراضي التي تتكون من طين البحر ،
والأراضي التي تنكشف عنها المياه والمين والمراسي والموارد والأرصفة
والأحواض ، والبرك ، والمستنقعات المستصلحة المتصلة بالبحر مباشرة ،
والبحيرات المملوكة للميري .

« خامسا — الأنهار والنهيرات التي تمكن الملاحة فيها ، والترع التي على
الحكومة إجراء ما يلزم لحفظها وبقائها بمصاريف من طرفها .

« سادسا — المين والمرافئ ، والأرصفة والأراضي والمباني اللازمة
للانتفاع بالأنهار والنهيرات والترع المذكورة ومرورها .

« سابعا — الجوامع وكافة محلات الأوقاف الخيرية المخصصة للتعليم
العام ، أو للبر والاحسان ، سواء كانت الحكومة قائمة بإدارتها أو بصرف
ما يلزم لحفظها وبقائها .

« ثامنا — العقارات الميرية مثل السرايات والمنازل وملحقاتها المخصصة
لإقامة ولي الأمر ، وللنظارات أو للمحافظات ، أو المديرية وعلى وجه
العموم كافة العقارات المعدة لمصلحة عمومية .

« تاسعا — الترسانات والقشلاقات ، والأسلحة والمهمات الخيرية
والمراكب الخيرية ومراكب النقل والبوستان . والكتبخانات .

« عاشرا — الدفترخانات العمومية والانتكخانات الميرية ، والآثار

العمومية ، وكافة ما يكون مملوكا للحكومة من مصنوعات الفنون أو الأشياء التاريخية .

« حادى عشر — نفوذ الميري ، وعلى وجه العموم كافة الأموال الميرية المنقولة أو الثابتة المخصصة لمنفعة عمومية بالفعل أو بمقتضى قانون أو أمر » .

وقررت المادة العاشرة من القانون المدنى الأهلى الملغى ما يأتى : —

« يعد أيضا من الأملاك الميرية ، المخصصة للمنافع العمومية ، حقوق التطرق المتعلقة بالشوارع ، ومجارى المياه ، والأشغال العمومية والأعمال الحربية ، وعلى وجه العموم كافة ما تقتضيه حقوق الارتفاق التى تستلزمها ملكية الأملاك الأميرية المذكورة أو توجبها الأوامر والقوانين الصادرة لمنفعة عمومية » .

والقانون المدنى المعمول به الآن لم يعد من الملك العام أو يضيّق نطاقه ، وكل ما هنالك أنه تجنب تعداد مفردات للمال العام أو ضرب أمثلة ، مكتفيا بالخصائص العامة التى ميزه بها والشروط التى تطلبها فيه ، وأخذ بفكرة التخصيص للمنفعة العامة كضابط يميز للمال العام كما أسلفنا ، وقد ترك القانون حرية واسعة للقاضي فى التقدير ، وعبر واضعه الأستاذ الدكتور عبد الرازق أحمد السنهورى ، عن الاتجاهات العامة التى رسمت للقانون ، فى محاضراته التى ألقاها بدار الجمعية الجغرافية فى ٢٤ إبريل سنة ١٩٤٢ (١) .

وفى هذه المحاضرة ، قال عميد القانون المدنى ، فى مصر ، ما نصه :

« إن المشروع من ناحية ما يقوم عليه من أسس اجتماعية واقتصادية
« إنما يجارى نزعات عصره ، فلا يقف من الديمقراطية عند معناها القديم
« بل يماشى ما لحق بها من تطورات عميقة ، ستكون بعد الحرب الحاضرة

(١) هذه المحاضرة التى منشورة بمجلة المحاماة سنة ٢٢ ، بالعدد ١١٠٠ والرابع والخامس ص ٤١٩ ، وما بعدها ، ومجلة القانون والاقتصاد السنة الثانية عشرة ص ١٥٥ وما بعدها .

« أبعد مدى وأبلغ أثراً ، فالمشروع لا يقدر على حرية الفرد إلى حد أن يضحى من أجلها بمصلحة الجماعة .

« ولا يجعل من سلطان الإرادة ، المحور الذي تدور عليه كل الروابط القانونية ، بل هو يوفق ما بين حرية الفرد ومصلحة الجماعة . . . وترون المشروع أخيراً يقيد من حق الملكية ، فيجعل لهذا الحق وظيفة اجتماعية لا يجوز أن ينحرف عنها المالك . فهو في أول نص يعرف فيه الملكية يقرر أن لمالك الشيء ما دام ملتزماً بحدود القانون ، أن يستعمله ، وأن ينتفع به ، وأن يتصرف فيه ، دون أي تدخل من جانب الغير ، بشرط أن يكون ذلك متفقاً مع ما لحق الملكية من وظيفة اجتماعية . ثم يورد بعد ذلك من التطبيقات ما يؤكد هذا المعنى ويقر به ، فالمالك لا يجوز له أن يغلو في استعمال حقه ، إلى حد يضر بملك الجار ، ويجوز المشروع أن يتدخل الغير في انتفاع المالك بملكه ، إذا كان هذا التدخل ضرورياً لتوقى ضرر هو أشد كثيراً من الضرر الذي يصيب المالك ، ما دام هذا يحصل على التعويض الكافي . ويضيق المقام عن استيعاب القيود التي فرضها المشروع على حق الملكية ليجعل من هذا الحق ، لا سلطاناً مطلقاً ، بل وظيفة اجتماعية . حيث يتعارض حق المالك مع مصلحة عامة ، بل ومع مصلحة خاصة ، هي أولى بالحماية ، فالمشروع يقيد من حق الملكية رعاية للمصالح المشروعة وتحقيقاً لمبدأ التضامن الاجتماعي . »

« وقد اختلف الفقهاء في تكييف حق الدولة على الأموال العامة ، فهناك من أنكروا تملك الدولة للمال العام ، ومنهم « برودون (١) » ، وهؤلاء وصفوا حق الدولة على المال العام بأنه مجرد ولاية إشراف وحفظ وصيانة ،

(١) مؤلفه في القانون الإداري ، الطبعة الرابعة ، الجزء الثاني ص ٧٥ .

وأنها مظهر من مظاهر سلطان الدولة وسيادتها ، وفي رأى هؤلاء أن موقف الدولة من دومينها العام لا يعدو أن يكون موقفا سلبيا يحتمل يقتصر على القدر الضروري لتمكين الجمهور من الانتفاع بالمال العام فيما أعد له ، ولما تطور القانون الإداري ، قام بعض فقهاءه ومنهم العلامة « ديجي » ، وهو صاحب المذهب الواقعي ، والمنكر لشخصية الدولة المعنوية ، وأنكر على الدولة وصفها بأنها مالكة لهذا المال ، ومع ذلك فإن « ديجي » قد فرق بين دومين الدولة العام ودومين الدولة الخاص ، ورأى أن مفردات الدومين العام تنفاوت درجاته ، تبعاً لطبيعتها والمرافق التي خصصت لها ، وطريقة التخصيص ، وقال إنه يوجد نوع من التخصيص يجعل من المال العام محلاً للمرفق العام ويوجد نوع آخر يجعل منه وسيلة من وسائل سيره ، ورتب « ديجي » الأموال العامة في القانون الفرنسي إلى ست فصائل تفاوتت في درجاتها ، وذكر من بين هذه الفصائل ، السكك الحديدية ، وقال إنها تعتبر وسيلة للمرفق العام وليست محلاً له ، وهذا المرفق العام هو مرفق النقل المشترك (١) .

وزهد « جيز » إلى حد القول بأن وجهة النفع العامة المخصصة لها الأموال العامة ، تجافي القول بالملكية ، لأن الملكية تقتض أن يكون الانتفاع بالشيء مقصوراً على صاحبه لا قسمة للكافة (٢) .

ومهما يكن من خلاف بين الفقهاء في التدليل على عدم ملكية الدولة للمال العام واعتبارها مجرد أمينة عليه وحارسة له في نظر البعض وأنها مالكة في نظر البعض الآخر ومنهم ، « هوربو » فإن هذا الخلاف النظري لا يغير في شيء من النتيجة القانونية التي تقطع بصحة ما ذكرناه من قبل وهو أن السكة الحديدية من الاسماعيلية إلى بورسعيد لا يمكن بأية حال أن تكون

(١) مؤلف « ديجي » في القانون الدستوري ، الجزء الثاني ص ٣٣١ .

(٢) مقال جيز بمجلة القانون العام سنة ١٩٥١ ص ٤٦٨ .

ملكاً لشركة قناة السويس ، وأن أرض الالتزام ، وهذا هو تعبيرها ، تعد من الأموال العامة التي لا تملك لأفراد ولا لشركات ولا يجوز للدولة أن تتصرف فيها إلا إذا رفعت عنها صفة المال العام وهي لم تفعل ذلك قط .

ثالثاً — الحكومة هي التي أنشأت مرفق السكة الحديد ، ولا يرتب اتفاق

سنة ١٩٠٢ للشركة سوى التزامات مالية ، في حدود ما تسمح به مباديء

القانون العام .

وعلى ضوء ما تقدم نستعرض الوقائع ، ونصحح الأخطاء ، التي أوردتها الشركة في مذكرتها عامدة ، محاولة أن تخلق لنفسها حقوقاً ليست لها ، وبيان ذلك .

يتضح من ملابسات اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، أن الحكومة المصرية ، قد تراءى لها ، لأغراض عمرانية ، أن تمد شبكة سكك حديدها ، التي كانت تنهى عند مدينة الاسماعيلية ، حتى تصل إلى ميناء بورسعيد .

وقد تبين أن شركة قناة السويس ، قد أنشأت بين مدينتي بورسعيد والاسماعيلية خط ترام ضيق ، في سنة ١٨٩١ ، وذلك بناء على ترخيص حصلت عليه من الدولة ، صاحبة القناة ، وسيدة المرفق ، وهذا الترخيص قد ورد في كتابات متبادلة ، وأكملت هذه الكتابات ، بانفاقية سنة ١٨٩٦ ، التي حددت شروط إنشاء الخط ، واستغلاله بمعرفة الشركة .

ولما قررت الحكومة أن تمد خطوطها ، كان في وسعها أن تأمر الشركة بإزالة الخط الضيق ، وذلك طبقاً لما هو مستقر في القانون الإداري ، حول حق الدولة مانحة الالتزام ، في أن تغير وتبدل فيه ، وفق إرادتها وحدها ، وهي بصدد سهرها على المصلحة العامة ، ولها أن تنهى الالتزام قبل مواعده ، وليس للمتضرر إلا أن يطلب التعويض .

والحكومة المصرية ، لم تفعل غير هذا ، فقد أنهت الجزء من الالتزام

الخاص بالتزام الذي كان يصل الاسماعيلية ببورسعيد ، وعوضت الشركة عن ذلك تعريضا سخيا ، إذ قبلت بموجب الفقرة الأولى من المادة السادسة من الاتفاق المذكور ، أن تدفع للشركة تكاليف الخط الذي أنشأته ، كما ارتضت في الفقرة الثانية من المادة المشار إليها ، أن تدفع ماتنفقه الشركة على هذا الخط في الخمس سنوات ، التالية لتاريخ توقيع الاتفاق . وكفلت الحكومة الاستغلال للخط المشار إليه أثناء المدة اللازمة لإنشاء خط الحكومة الجديد (المادة السابعة) .

وقامت الحكومة بمعرفتها بمدد قضبان السكة الحديد فوق أرض الدولة ، وأنشأت المحطات ، ومخازن عربات السكة الحديد ، وكل ما يلزم لاستغلال الخط بقاطراتها وعرباتها ، وأضحت هذه المنشآت في عداد أموال الدولة العامة ، بمجرد تنفيذ المشروع الذي أبرم بشأنه اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

وإذا كانت الشركة ، قد أمدت الحكومة ببعض الأموال اللازمة للمشروع ، فلم تكن أكثر من مراب ، أو مصرفي ، واستردت القرض ، وفائدته . وفوق ذلك كانت تتمتع باعفاءات من الأجور ، قبل أن توفى أقساط القرض ، وكان ذلك ميزة ، لم يكن لها ما يقابلها ، ومع ذلك حصلت عليها ، إلى أن سدد المتبقي من الأقساط .

والشركة تغالط في مذكرتها ، إذ استهلتها بالكلام عن الحقوق ، والالتزامات ، كما لو كان اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، عقدا مدنيا ، بين طرفين متكافئين ، وهو في الحقيقة عقد إداري ، يتضمن نوعين من الشروط (١) الشروط اللأمنية الخاصة بإنشاء المرفق وإدارته ، وطريقة استغلاله ، وهذا أمر يعنى الحكومة وحدها ، وتملك أن تغير ، وتبدل في تلك الشروط ، كما تشاء ، باعتبارها صاحبة السيادة ، ولا معقب عليها و (ب) الشروط التعاقدية ، وهي الالتزام الخاص بالقرض وأقساطه ، ومنذ أن وفّت الحكومة

بالأقساط المتبقية في سنة ١٩٤٧ ، لم يعد للشركة في ذمة الحكومة شيء ،
أيا كان .

ومن التعبيرات ، التي وردت في مذكرة الشركة ، وتدل على جراءة مثالية ،
مما لا ينبغي أن يقابل ، إلا بالاستنكار والاحتجاج :

١ — « توافق الشركة ، على أن تشغل الحكومة الأراضي الداخلة
في امتياز الشركة . . . الخ » .

والأمر لم يكن متوقفا على موافقة الشركة من عدمها ، فالأرض أرض
الدولة ، ولا شأن للشركة البتة بإنشاء مرفق السكة الحديد ، ومن العبث والتجني
الكلام عن أراض داخلة في امتياز الشركة ، فهذه الشركة لم تأت إلي بلادنا
لنستغل أرضا ، وإنما جاءت لتحفز قناة ، وتدير الحركة فيها لحساب الحكومة
المصرية .

٢ — « تستغل الحكومة الخط الجديد ، وتصبح مالكة له ، في ١٧ نوفمبر
سنة ١٩٦٨ . . . » .

والخط ، قد دخل في الأملاك العامة ، منذ إنشائه ، وتخصيصه المصلحة
العامة ، وهذا تطبيق لأحكام القانون التي تقدم شرحها ، وأي شرط يخالف
حكما قانونيا في عقد أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، يعد لغوا ، ولا يعتد به .

٣ — « تدفع الحكومة للشركة أتاوة سنوية ، تحتسب على أساس
التكاليف الاجمالية ، . . . الخ » .

والرد على هذا القول الجري ، أنه لا توجد حكومة في الدنيا تدفع إتاوة
لشركة ، وإنما الشركات هي التي تدفع الأتاوات للحكومات ، وتفرض
الحكومة الأتاوة استنادا على حق السيادة على الاقليم ، ولكن الحكومة تعهدت
بأن تسدد المبلغ الذي دفعته الشركة على أفساط ، والفرق كبير جدا بين
الدين والأتاوة .

٤ — « تضمن الحكومة للشركة تسيير عدد أدنى من القاطرات ... الخ »
هذا أمر يتعلق بالسيادة ، ويعني الحكومة وحدها ، ولا شأن للشركة به ،
فهذا الشرط من الشروط اللائحية الخاصة بإدارة المرفق ، وليس التزاما
تعاقديا ، يرتب حقوقا مالية ، لطرف قبل آخر ؛ ولذلك يستبعد هذا النص
من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

٥ — « تمنح الحكومة للشركة مجانية النقل ، على خط السويس ،
وبورسعيد الخ » كان ذلك مقابل آخر لفائدة القرض ؛ فكانت الفائدة
مزدوجة ، وكان النص على هذه الميزة ، عدوانا على حقوق الدولة ، وغنى
عن البيان ، أن الاتفاق قد أبرم في ظل الاحتلال في سنة ١٩٠٢ ، وكان
الاحتلال يتعاقد مع نفسه .

وأما الاعفاء من الرسوم الجمركية ، فلم يكن له ما يسوغه ، وسيأتي
الكلام عن بطلانه في بند آخر .

٦ — القول إن الحكومة مستأجرة للخط ، فهذا قلب للأوضاع ،
وتحد للشعور ، وإنكار لسيادة الدولة ، وادعاء بحافي الذوق السليم ، وقد بينا
أن السكة الحديد مال عام للدولة ، والدولة لا تستأجر مالها العام .

رابعا — الشروط الباطلة في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

تأسيسا على ما تقدم بيانه عن أحكام الأموال العامة ، تبطل المادة
الأولى من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، لأن الشركة لا تملك أن تتدخل ،
في موضوع مد خطوط حديدية بأرض الدولة ، ولا عبءة بقبولها أو عدم
قبولها ، وتبطل المادة الثانية من الاتفاق المذكور ، لمخالفتها للنظام العام ،
ولأحكام القانون المدني والاداري ، إذ لا يمكن أن تكون الدولة مستأجرة
لخط حديدي ، أقامته فوق الأرض التي تخضع لسيادتها ، وبعد الخط نفسه
ملكا عاما .

والمادة الثالثة من ذلك الاتفاق باطلة ، للأسباب المتقدمة ، والحكومة

مطلقة اليد في أن تبني قضبان السكة الحديد ، والمحطات ، وتؤسسها كما يحلو لها ، وتغير وتبدل ، في شكل المرفق ، دون تدخل من جانب الشركة ، على أى نحو كان .

والمادة التاسعة ، لم يعد لها وجود ، خصوصا وأنها كانت ميزة ، ليس لها ما يقابلها ، سوى أن تكون ازدواجا لفائدة القرض ، كما أسلفنا .

وسنبين في الكلام عن بطلان شرط الاعفاء من الرسوم الجمركية ، أسباب بطلان المادة ١١ من الاتفاق المشار إليه .

خامسا — لم تتحمل الشركة أية خسارة كما تدعي :

١ — لم تخسر الشركة شيئا بالغاء خط الترام القديم ، عند ما أبرم اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، ذلك لأنه لم يرخص للشركة بإنشاء ذلك الترام ، كي تجعله بابا للاستغلال ، ولكن لتستعين به في تصريف شؤون المرفق الأصلي ، وهو إدارة الحركة الملاحية في القناة ، وكل عمل يخرج عن نطاق المرفق الأصلي ، يعد استغلالا غير مشروع .

وكان المفروض أن ذلك الترام يكلف الشركة ، ولا يدر ربحا ، لأن الغرض من الترخيص به ، تيسير نقل عمالها وموظفيها ، فبالغاءه ، ومد شبكة السكة الحديد ، قد رفع عن كاهلها ، عناء عمل يكلفها ، ولا يدخل في صميم اختصاصها .

ب — ولا يجوز أن يؤذن للشركة بأن تقول إنها تخلت عن أراضي الامتياز ، التي يشغلها الخط ، فلا أرضى لم تكن لها ، بل هي أراضي الدولة ، وقد رخصت لها باستخدام جزء منها ، في نطاق ما يلزم لإدارة الحركة الملاحية في قناة السويس .

وأشارت مذكرة الشركة إلي ماسمته ربحا مفوتا ، وفيما تقدم بيان ، الرد على هذا الادعاء ، فليس ثمة ربح فوت على الشركة ، لأن مجانية نقل موظفيها

وعملها وبضائعها ، كانت إثراء على حساب الدولة بلا سبب ، ولم تكن الشركة شركة نقل ، حتى تنتظر ربحاً من خط الترام الضيق .

والشركة تكابر إذ تقول « تلك هي عناصر الضرر ، الذي كان سيصيب الشركة ، لو انطوي الأمر ، على تنازل منها ، عن ملكية الخط » ، وهي ليست مالكة للخط ، ولم تكن مالكة له في أي وقت ، فالخط كما قلنا ، يعتبر من أملاك الدولة العامة .

وقد أمنت في السفسطة ، فتقول إن هذا التنازل لم يتم بالنسبة للحكومة لضخامة مبلغ التعويض ، ولم يتم بالنسبة للشركة ، لعدم توفر الصفة فيمن يتنازل ، وهذا هذر لا يلتفت إليه ، وهو مبني على خطأ في تصوير الواقع .

سادساً : ظفرت الشركة من الحكومة بنصيب الأسد :

حصلت الشركة من الحكومة ، لقاء السلفة التي قدمتها لها ، حينما أنشأت الحكومة خط السكة الحديد على ما يأتي :

أ — أقساط لمدة أربعة وأربعين عاماً بمعدل ١٩٣٩٠ جنيهاً في السنة ، أي ٨٥٣١٦٠ جنيهاً .

ب — المبلغ الذي دفع لها فوراً في سنة ١٩٤٧ لسداد أقساط اثنين وعشرين سنة ، كانت تنتهي في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وهذا المبلغ هو ٣٠٧٠٨٣ جنيهاً .

ج — فائدة سنوية بنسبة ٤ ٪ عن المبلغين المتقدمين لمدة ٤٤ سنة ، وهذه الفائدة كانت في أول سنة مبلغ ٦٠٠ مليون و ٥١١٨٩ جنيهاً . وهذا المبلغ كان يتناقص تدريجياً كلما سدد قسط ، ولا أقل من أن يقال إن الشركة قد حصلت على ضعف مبلغها في شكل فوائد للقرض .

د — الاعفاء الفاحش من أجور السكة الحديد لمدة أربعة وأربعين سنة . وإذا كان هذا الاستغلال الشنيع ، قد حدث في الماضي ، بسبب

الفوضي التي أشاعها الاحتلال ، وجرى مخالفة لقواعد الحق والعدل ، فهل تريد الشركة منا أن نرجع إلى الوراء ، وتصر على امتصاص دم البقرة الخلوب؟!!

سابعاً : لم تكن تسوية سنة ١٩٤٧ ، تخفيض إتاوة ، بل سداد أقساط

فما تقدم ما يكفي للرد على ما جاء بالبند السادس من مذكرة الشركة ، ولا حاجة للتنقيب فيما جاء بالمباحثات السابقة ، أو المكاتبات المتبادلة ، أو القانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٤٧ ، الذي صرح للحكومة بأخذ المبالغ اللازمة لسداد أقساط القرض ، والشركة تحاول أن ترهق كل تلك النصوص وتخرجها على نحو يؤيد المعنى الذي تريده ، ولكنها محاولة فاشلة ، وقول هراء ، فالعملية من أولها إلى آخرها لم تكن إلا قرضاً بفائدة ، وقد تم الوفاء .

ولم يكن التسديد عملية خزائنة ، وما كان للشركة أن تقجم كلاماً كهذا في مذكرتها ، وتتناول أموراً لا تعنيها ، وتوغل في المغالطة إلى حد القول إن السداد قد تم من طرف في مقابل تنازل الآخر عن سعر الفائدة ، فقد جرى السداد ، لتصفية أخطاء ماضية برمتها .

وإذا كانت الحكومة قد تراخت ، في تنفيذ ما ترتب على اتفاق سنة ١٩٤٧ إلى سنة ١٩٥٣ ، فإن التراخي لم يسقط حقها ، على أية حال ، وغير خاف ما كان يجري في الظلام ، في العهود المنصرمة ، وقد قامت الثورة لتقضى على الفوضى ، وتضع الأمور في نصابها .

والاعتراضات التي أثيرت ، ضد ما رأته شعبة الرأي بمجلس الدولة ، اعتراضات سقيمة ، ومن التجني أن يقال إن منطق الفتوى قد أخطأ في أساسه .

ومن عجب أن تقول الشركة إن اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٥٢ ، قد عقدت بحرية تامة ، وتجاهل أنها عقدت في ظل الاحتلال ، وفي أعقابه ،

وصيغت بمعرفة المستشار المالى الانجليزي ، وفرضت على الحكومة فرضا ،
فوقعتها دون أن تناقشها ، بل وقعها رئيس مجلس النظار ، مصطفى فهمي ،
ولم يكن المجلس يملك أن يغير شروطا جوهرية ، في عقد الالتزام الأصيل ،
أو يخالف اتفاقات سابقة ، وقعها الخديو ، فلا تغيرها سلطة أقل من سلطته .

ثامنا — ليست الشركة مالكة بأية حال : نعود فنؤكد أن القناة ومنشأتها

مرفق عام ، والسكة الحديد مرفق عام ، وهذه المرافق هي أموال الدولة
العامة ، وليست للشركة عليها حقوق الملكية بأية حال ، وما ينبغي لها أن
تردد تلك العبارات الجارحة ، التي أرغت بها وأزبدت في مذكرتها . ولا محل
للاستناد على النص القائل إن الحكومة في نهاية الامتياز تصبح بحكم القانون
مالكة للخط وملحقاته ، والخط ملك عام للأمة ، أى مال عام منذ إنشائه ،
ولم تزل عنه هذه الصفة ، والنص المشار إليه مخالف للنظام العام .

وتستند الشركة في أحد هوامش مذكرتها على ما جاء بملحق خاص
بأعمال تحسين القناة في اتفاقية ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، إذ وردت العبارة
الآتية : « وهذه المساحة ، لا تشمل الحرم الحالى للسكة الحديد ، وعلت
هذا الاستثناء ، هي أن السكة الحديد ، وحرما من اموال الدولة العامة ،
فكان استثناءها نتيجة لهذه الصفة .

تاسعا — لم يكن الغرض من إنشاء الخط سد احتياجات الشركة :

وقد أحست الشركة بوهن حجتها وبطلان مزاعمها ، فتراجعت وقالت
« لم تكن هذه المجانية نتيجة لكون الشركة مالكة أو لكون الدولة غير
مالكة » والشركة بطبيعة الحال ليست مالكة ، وما كان لها أن تملك الأموال
العامة المصرية ، وزعمت أن الخط قد أنشئ لسد احتياجات الشركة ، وهذا
الزعم في ذاته ، يناقض ما قالته ، في الجزء الأول من مذكرتها ، من أنها
خسرت بحرمانها من خط التزام الضيق ، ويفيد أن إنشاء خط الحكومة ،
كان نعمة لها ، والحق إن الخط قد أنشئ بمعرفة الحكومة ، لتصل المدن

المصرية بعضها بالبعض ، وتسد حاجة العمران ، ولم يكن هناك عرض آخر ، إلا أن تكون رواسب القرن التاسع عشر باقية في عقل الشركة فتتصور أن القناة قناتها ، ومدن القناة مدائنها ، وهذا ما لا يقرها عليه أحد .
عاشرًا — لم تكن المجانية إلا منحة أعطيت للشركة في غفلة من الزمن :

وهي منحة ليس لها ما يقابلها ، كما سبق أن ذكرنا ، ثم إنها تنافي طبيعة مرفق السكة الحديد ، وتخل بسيره ، وتخلق إلى جانب مصلحة السكة الحديد ، سلطة أخرى تمنح رخص السفر المجانية ، ولا توجد فوضى صارخة أقبح من هذا ، وأشد نكرا . وليس لهذا النوع من المنح مثيل ، في أي بلد من بلاد العالم ، إلا أن تكون مستعمرات متخلفة .

ولا تخفى الظروف الاستثنائية التي عاصرت إبرام مثل تلك الاتفاقات ، وقد تحطم القيد ، وتطور الزمن .

والقول إنه لولا تلك المنحة ، ما أبرم اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، قول فيه مخالطة ومباينة وتحد مرذول ، فهل هناك ما يمنع الدولة من أن تمد خطوطا حديدية ، حيثما شاءت ، وكلما أرادت ، فوق أرض الوطن ، وهل يتوقف ذلك على مشيئة شركة ، تستمد وجودها القانوني من التشريع المصري ، وتعتبر شرعا من رعايا الدولة المصرية ؟ !

هذا إسفاف ، لا يجوز أن يكتب في مذكرات ترفع لجهات حكومية ، وجرأة متناهية في الافتئات على الحق ، وفي قلب الأوضاع .
ولكن الشركة ترمي الحكومة بسوء النية ، وإذا لم تستح فاصنع ما شئت !!

حادى عشر — الاعفاء الجمركي : ومسألة الاعفاء الجمركي ، تثير جراحا ، كان يجب ألا تجدد ، فقد منح هذا الاعفاء في غفلة الزمن ، بمقتضى البند ١٣ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، الذي أعد في باريس ، وقدم لمحمد سعيد ،

فوقع عليه ، ولما تم حفر القناة ، رأى إسماعيل أن الاعفاء لم يعد له ما يبرره ، فطالب الشركة بالتنازل عنه ، ولكن دى لسبس كعادته ، طلب مقابلاً ضخماً ، وهو عشرين مليوناً من الفرنكات الذهب .

وتم إبرام إتفاق أول أكتوبر سنة ١٨٦٩ ، قبيل افتتاح القناة بأيام ، ونص فيه على ما يأتي ، في المادة الأولى منه :

« ابتداءً من أول أكتوبر سنة ١٨٦٩ ، تدفع الشركة عن الواردات التي تأتي بها ، لزومها ، ولزوم مقاوليها ، وعمالها ، وموظفيها ، نفس الرسوم التي تحصل على جميع ما يستورده الرعايا المصريون . وعلى ذلك تتنازل الشركة ، عن الاعفاءات الجمركية المنصوص عنها في البند ١٣ من عقد الامتياز المؤرخ في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، والتي صار تفسيرها ، وتحديدتها بموجب القرار الصادر في ٥ مارس الماضي ، بمعرفة اللجنة التي اجتمعت ، لهذا الغرض بالقاهرة . وتصبح الشركة خاضعة ، فيما يختص بالمركب ، والعوائد الدخولية ، لجميع الضرائب ، والرسوم ، واللوائح التي أصدرتها ، أو تصدرها الحكومة . »

ونص في البند السادس على ما يأتي :

« تقدر المزايا الناتجة للحكومة ، من واقع البنود السابقة ، وذلك باتفاق الطرفين ، بمبلغ عشرين مليوناً من الفرنكات . »

وفي البند السابع ، تنازلت الشركة عن مسائل أخرى لقاء عشرة ملايين من الفرنكات .

وورد نص البند العاشر ، كما يأتي :

« يدفع مبلغ الثلاثين مليوناً من الفرنكات ، المتفق عليها في البندين ٧ و ٦ من الحكومة للشركة فوراً ، بتسليم العدد اللازم من كوبونات أسهم الحكومة في شركة قناة السويس ، لتغطية هذا المبلغ وفوائده بسعر ١٠ في

المائة ، على نفس هذه الكوبونات ، من الـ ١٧٦٨٠٠٢ سهما من أسهم شركة قناة السويس ، التي تملكها الحكومة .

« والكوبونات التي تسلم لهذا الغرض ، هي التي يبدأ استحقاقها ، من أول يناير سنة ١٨٧٩ .

« ولقاء هذا التنازل عن الكوبونات ، كما تقدم ، يعطى رئيس ومدير الشركة منذ الآن ، نيابة عن الشركة للخدو ، مخالصة عن مبلغ الثلاثين مليوناً من الفرنكات ، وهو المبلغ السالف الذكر .

وترتب على هذا القيد الوارد بالبند العاشر من الاتفاقية المشار إليها ، أن زادت أعباء الحكومة المالية ، تلك الأعباء التي ترتبت كلها على مشروع قناة السويس ، وخربت الخزانة المصرية ، ووقف دى لسبس موقف التحدى من مصر في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين في سنة ١٨٧١ ، وأصر على حرمان الحكومة المصرية من حضور اجتماع الجمعية العمومية ، وهي تحمل ما يقرب من نصف أسهم الشركة ، وعرتب على ذلك أيضا ، أنه لما أسفرت تصرفات شركة قناة السويس ، عن خراب مصر المالي ، واضطرت لأن تباع أسهمها لانجلترا في سنة ١٨٧٥ ، أن استوجبت حكومة إنجلترا اقتضاء ٥ ٪ من قيمة الأسهم التي رفضتها ، وهي ما يقرب من أربعة ملايين جنيه ، مدة خمسة وعشرين عاما ، وهي المدة التي تنازلت عن أرباح الأسهم طوالها ، فردت الحكومة المصرية ثمن الأسهم مضافاً إليه ٥ ٪ من القيمة لمدة خمس سنوات .

وكان ذلك كله ، من أسباب مضاعفة الخراب المالي ، الذي أدى إلى الانهيار السياسي ، ثم للاحتلال البريطاني .

ولذلك كانت من بواعث الدهشة ، بل ومن صوم النهب ، أن تسترد الشركة في ظل الاحتلال ، حق الاعفاء من الرسوم الجمركية ، في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، ثم توسعت في الاعفاءات الجمركية حتى انتفع بها

مقاولوها من الباطن ، وانتفعت بها في أدوات و ابور المياه بالسويس ، وفي غير ذلك مما لا يقره عقل ولا قانون .

ولا أدل على أن الاعفاء ، كان تمييزاً للشركة بحيث لا تكون مؤسسة خاضعة للقانون المصري ، وإضفاء لون السيادة عليها ، وهو الأمر المجاني للنظام العام ، ولأبسط مبادئ القانون العام ، من ورود نص المادة ٣ من اتفاقية ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، الخاص بالغاء الاعفاءات الجمركية بالصيغة الآتية :

« ومن المتواضع عليه ، باتفاق الطرفين ، أنه ليس للشركة من غرض ،

إلا استغلال القناة البحرية ، وصيانتها وتحسينها ، فالشركة ، لذلك تخضع

للقانون العام ، وتتنازل عن كل استثناء ، أو حق ، أو امتياز خاص بها .

وبناء على ذلك تقوم الحكومة منذ الآن ، وبمفردها ، بتدبير خدمات البريد ، والبرق أسوة بما تفعله للجمهور ، غير أن الشركة تحتفظ لنفسها ، مع ذلك بحق الاحتفاظ بنظام البرق الخاص بها لخدمة أعمالها ، ولخدمة مرور السفن التي تجتاز القناة البحرية » .

وبناء على ما تقدم ، ما كان للشركة أن تتمتع بالاعفاء الجمركي الذي سبق أن تنازلت عنه لقاء أموال طائلة كلفت البلاد من الخسائر الاقتصادية والسياسية مالا حده .

والمادة السادسة من إتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، التي نصت على أن « تعوض الحكومة الشركة عن إشغالها الأراضي والخط الحديدي ، وذلك وفقاً للاوضاع المبينة في المادة ١١ » باطلة بطلاناً مطلقاً ، لأسباب أهمها :

١ — أن الأرض أرض الدولة ، والخط الحديدي مال عام ، ولا يمكن أن تطالب الدولة بتعويض لأنها أنشأت مرفق السكة الحديد فوق أرض الدولة ، فهذا التعويض ليس له البتة ما يقابله من ضرر أصاب الشركة ، وقد شرحنا هذه النقطة بما فيه الكفاية .

٢ — مخالفة هذا الشرط للنظام العام لأن فرض الرسوم الجمركية من أعمال السيادة ولا يمكن أن تغل يد الدولة وهي تباشر عملاً من أعمال السيادة ، بشرط سخيف ورد في إتفاق أيا كان .

٣ — لاجل التعويض البتة ، عما سمته المادة ١١ « المصاريف التي أُلقيت على عاتقها » فقد استردت الشركة هذه المصاريف أقساطاً ، واستردت فوائدها .

ومما يبعث على الأسف ويشير الحفيظة ، أن تلج الشركة في تكرار المعاني الخاطئة ، والعبارات الجارحة ، التي لا تقبلها بأية حال حكومة متمدنة ، فتعود وتقول قبل ختام مذكرتها « إن هذا الاعفاء كان يستحق للشركة لو كانت ملكية الخط هي التي نقلت إلى الحكومة — وإن الاعفاء الجمركي منح للشركة كتعويض عن اشغال الحكومة للأراضي والخط بصفتها مستأجرة » وتريد الشركة أن تقول إنها كانت مالكة للخط ، ولو أن إتفاق سنة ١٩٤٧ قد أريد به نقل الملكية لكان حتماً على الحكومة أن تدفع ثمن الأرض والخط الممتد عليها للشركة ، ولا يمكن أن يرد على ذلك إلا أن يقال لها إننا لسنا في القرن التاسع عشر ولسنا في عصر محمد سعيد ، وأن الأرض والخط كانا دائماً وأبداً من أموال الدولة العامة ولم تكن الشركة مالكة في أي وقت حتى يجوز الكلام عن نقل الملكية وإنما كانت الشركة مقرضة لمبلغ من المال أستعمل في بناء الخط وقد رد إليها القرض وفوائده .

تملك الحكومة الغاء اتفاق سنة ١٩٠٢ برمنه

وتملك انتهاء عقد التزام الشركة

وبغض النظر عن المغالطات التي لجأت إليها الشركة ، والتي فندناها فيما تقدم ، قد طأت صاحب القلم الذي ديج مذكرتها أن المسألة التي تصدي لها ليست موضوع عقد مدني ، وإنما هي مسألة عقد إداري ، يخضع لأحكام

القانون الادارى ، وكان واجباً علي الشركة أن تضع نصب عينها المبادئ الآتية ، المستقرة فقهاً وقضاءاً:

١ — إن السكة الحديد مرفق عام ، وسكة حديد الاسماعيلية ، بور سعيد ، والاسماعيلية السويس ، من المرافق العامة القومية ، أى أنها تتبع الدولة مباشرة ، وليست لها شخصية قانونية متميزة عن شخصية الدولة. وانشاء مرفق عام ، مسألة تقدرها الدولة مباشرة ، ولا شأن للأفراد ، ولا للشركات بها ، فالدولة تسد حاجة جماعية ، وتشبعها عن طريق المرافق العامة ، التي تنشئها .

وتضع الدولة ، وهي بصدد إدارة المرفق ، نصب عينيها اعتبارات سياسية واجتماعية واقتصادية ، وكذا اعتبارات الأمن ، وتلك أمور توحى بتدخل الدولة ، وتفرض عليها طريقة الاستغلال المباشر .

وقد درجت الدولة المصرية ، على إدارة كثير من المرافق الصناعية والتجارية بنفسها ، كالسكك الحديدية ، والتلغرافات ، والتليفونات ، وهذا الاتجاه بعينه قد شاع في أوروبا أخيراً ، وخصوصاً في إنجلترا وفرنسا .

٢ — والمرفق الاقتصادي ، الذي يدار بهذه الطريقة ، يخضع لقواعد المالية العامة ، وتضاف إيراداته إلى إيرادات الدولة ، وكل المسائل والمنازعات المتفرعة عنه تخضع لأحكام القانون الادارى ، ويكون رائد الدولة ، في تصرفاتها الخاصة به ، ماتراه محققاً للمصلحة العامة ، ولا تتقيد بأى اعتبار آخر .

٣ — وأما الالتزام ، أو امتياز المرافق العامة *Concession de Service public* ومنها الالتزام الممنوح لشركة قناة السويس ، بحفر قناة ، وإدارتها للملاحة ، فهو عقد إدارى ، بموجبه عهدت الدولة ، في حالة قناة السويس ، إلى الشركة بإدارة هذا المرفق ، واستغلاله لمدة محدودة ، وذلك عن طريق عمال وأموال ، تقدمها الشركة ، وعلى مسئوليتها ، في

مقابل السماح لها بنصيب كبير من رسوم المرور في القناة . فالشركة تدير مرفقاً عاماً ، وإن كان يدر عليها ربحاً ، ومفروض أن تستفيد الدولة بنصيب كبير من هذا الربح ، ويترتب على هذا المبدأ الأساسي الآثار الآتية :

(١) من حيث الطبيعة القانونية للالتزام : وقد اختلفت الآراء ، فقال بعض الفقهاء ، وخصوصاً في ألمانيا وإيطاليا ، إن الالتزام ، هو وليد أمر انفرادي تصدره السلطة مانحة الالتزام ، وعلى ذلك تملك الحكومة أن تتدخل فتعدل قواعد الالتزام وتلغيه ، دون حاجة لرضاء الطرف الآخر ، وهو الشركة الملتزمة .

وذهب رأى آخر إلى اعتبار الالتزام عقداً مدنياً ، وهذا الخلط مؤداه تعطيل القواعد الواجب تطبيقها على جميع المرافق العامة ، خصوصاً وأن الملتزم يتمتع في إدارته للالتزام بمزايا لا يتمتع بها الأفراد ، كمشغل الدومين العام .

ولهذا استبعدت هذه النظرية ، وصاغ العلامة « ديجي » (١) Duguit نظرية جديدة ، فرق فيها بين النصوص التي تشمل الاعباء المالية المتبادلة بين جهة الإدارة وبين الملتزمين ، ومثلها مدة الالتزام ، وكيفية استرداده ، وتنفيذ الأشغال العامة ، التي يقتضيها الالتزام ، وهي نصوص تعاقدية ، والنصوص التي لا يقتصر أثرها على الملتزم ، ومانح الالتزام ، وإنما تمتد إلى المنتفعين ، وهي الخاصة بتنظيم المرفق العام وسيره ، كتحديد الرسوم التي يجوز تحصيلها ، والاجراءات الكفيلة بحفظ سلامة المنتفعين ، وشروط الانتفاع بالخدمة التي يقدمها المرفق . . . الخ ، وهذه نصوص لائحية

Réglementaires

وقد عرف القانون المدني الجديد ، التزام المرافق العامة ، في المادة ٦٦٨ فقال انه « عقد الغرض منه إدارة مرفق عام ، ذي صفة اقتصادية ،

(١) . جلول ديجي في القانون الدستوري ، جزء ١ . طبعه ثلثه ص ٣٠٧ و ٣١٦

ويكون هذا العقد بين جهة الادارة المختصة بتنظيم هذا المرفق ، وبين فرد أو شركة ، يعهد اليها باستغلال المرفق فترة معينة من الزمن .

وصدر القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٤٧ ، بتنظيم التزامات المرافق العامة ، ونصت المادة الأولى منه علي أنه لا يجوز منح التزامات المرافق العامة ، لمدة تزيد علي ثلاثين سنة ، وهذا النص يسري علي التزامات المرافق العامة القائمة قبل صدور هذا القانون ، ومنها التزام شركة قناة السويس ، وإذا كان هذا الالتزام ، سينتهي في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، أي في حدود ما نصت عليه المادة الأولى من القانون المشار اليه ، فإنه الى جانب ذلك يجب أن يلاحظ أن التزام شركة قناة السويس خاضع للشروط الأخرى الواردة في هذا القانون ، ومنها المادة الثالثة التي حددت ربح الملتزم بما لا يزيد عن عشرة في المائة من رأس المال ، وأطلقت يد الدولة في الالتزام ، إلي حد اجازة استرداد المرفق ، قبل ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

(ب) بالنسبة للدولة مانحة الالتزام لها أن تباشر الحقوق الآتية :

(١) حق الرقابة علي أعداد المرفق العام وادارته . وهذا الحق ثابت للحكومة ، ولولم ينص عليه في عقد الالتزام ، فللحكومة مراقبة جميع أعمال شركة قناة السويس ، وتصرفاتها ، رقابة فنية وادارية ، كما لها الرقابة المالية ، التي يتحتم أن تفرضها بواسطة إدارة الشركات في وزارة التجارة والصناعة .

(٢) حق تعديل النصوص اللائحية بدون توقف علي إرادة شركة قناة السويس : وهذا الحق مستمد كذلك من طبيعة المرفق ، وهذا المبدأ مستقر قضاء لمجلس الدولة في فرنسا ، ومعمول به في مصر ، في معظم شروط عطاءات التزام المرافق العامة ، ونصت عليه المادة الخامسة من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ إذ تقول « لمناخ الالتزام دائماً ، متى اقتضت ذلك المنفعة العامة ، أن يعدل من تلقاء نفسه ، أركان تنظيم المرفق العام ، موضوع الالتزام

أو قواعدهم استغلاله ، وبوجه خاص قوائم الأسعار الخاصة به ، وذلك مع مراعاة حق الملتزم في التعويض إن كان له محل والتعويض لا يكون إلا إذا حدث إخلال بالتوازن المالي لعقد الالتزام .

وفي حالة شركة قناة السويس ، لم يحدث إخلال أيا كان بالتوازن المالي لعقد التزام شركة قناة السويس . وإنما الذي حدث هو أنه يوجد ثلاثة مرافق .

مرفق يدار بمعرفة شركة قناة السويس ، وهو الخاص بالقناة وإدارتها واستغلالها .

والمرفق الثاني ، وهو خط السكة الحديد من الاسماعيلية إلى القاهرة ، وهو جزء من مرفق إدارى عام ، يدار بمعرفة الدولة ، وهو سكك حديد الحكومة المصرية .

والثالث مرفق الجمارك ، وهو مرفق إدارى عام ، يدار ويستغل بمعرفة الدولة نفسها ، بما لها من حق السيادة .

وقد كان من العبث البين أن يخلط بين المرفق الأول ، والمرفقين الثاني والثالث ، في اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، فالتعديل الذى طرأ هو أن الحكومة وضعت الأمر في نصابه ، ومنعت هذا الخلط وقصرت التزام شركة قناة السويس ، على الحدود الواردة في عقد الالتزام ، ومنعت هذه الشركة من أن تنطرق إلى مرفق السكة الحديد والجمارك ، ولم يحدث أقل اختلال مالى لتوازن عقد شركة قناة السويس ، الذى يدر عليها أرباحا خيالية ، وكل ما كان لها قرض بفائدة ، صفى ودفعت لها الأقساط المتبقية .

(٣) للحكومة أن تسترد مرفق قناة السويس ، وتجلى شركة القناة قبل

يوم ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

نصت المادة ٤ من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ ، على ما يأتى :

« يجب أن تحدد وثيقة الالتزام ، شروط وأوضاع استرداده ، قبل انتهاء

مدته » .

وتقول المذكرة الايضاحية ، إنه وإن يكن لمناخ الالتزام ، في سبيل المصلحة العامة ، ولقاء تعويض عادل ، حق استرداده ، في أي وقت آخر ، حتى ولو لم يشر إلى ذلك الحق ، في وثيقة الالتزام ، فقد رُئى من الأفضل تجنباً لكل نزاع ، في شأن تقدير ذلك التعويض ، تقدير قاعدة تربي إلى أن وثيقة الالتزام يجب أن تُحدد شروطه وأوضاع ذلك الاسترداد .

ومن يملك السكك يملك الجزء ، ومن يملك أن ينهى التزام شركة قناة السويس ، قبل مواعده ، يملك أن ينقيه من الشوائب التي كانت عالقة به ، وكانت تصيب الدولة بأذى شديد .

وجوب تصفية مشكلات الالتزام برمتها

والتزام قناة السويس ، من حيث الحقوق المالية ، التي لطرف في ذمة الآخر ، يجب أن تعالج برمتها ، وتفحص ككل لا يتجزأ ، فالشركة تدعي أن غبنا قد أصابها ، من جراء إلغاء إعفاءات السكك الحديدية ، وبعض الإعفاءات الجزئية ، والدولة قد أصابها غبن أشد ، في أمور كثيرة ، ومسائل عدة .

ومن الخير أن تقوم الدولة باستعراض الماضي كله ، منذ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ إلى سنة ١٩٥٤ ، وتراجع العقود ، والمكاتبات المتبادلة ، والتصرفات التي جرت ، وتضعها تحت منظار القانون العام وتبين ما كان صحيحاً فتقره وما وقع باطلاً فتلغيه ، وتبحث ما دخل في ذمة الشركة بحق ، أو بغير وجه حق .

وهذه التصفية الشاملة ، ستنتهي إلى تمييز ما مفر منها ، وهي :

إله عقد التزام شركة قناة السويس ، قد أصبح غير ذي موضوع

ومس هو الحكومة أنه نتسلم المرفق ، وملحقاته ، وتبرمه بنفسها ، وإله

الشركة مربية للحكومة ، في مبالغ لا ينهانه بها ، وهذه الديون هائلة

ورابعة السراة .

ونستطيع أن نبين هذه الحقيقة الدامغة ، في مذكرة أخرى ، مؤيدين القول بالدليل ، والبرهان .

والخلاصة : إن الشركة لم تكن في أى وقت مالكة ، أو مؤجرة لخط السكة الحديد ، ولكنها كانت مقرضة ، واستردت القرض ، وحصلت على فوائده .

والحكومة لم تتجاوز حدود سلطتها إذ قضت على الاعفاءات مشار الشكوى ، وهذه الاعفاءات لم تكن حقا للشركة لتقول ؛ إنها حرمة ، بل كانت تفرطا في حق عام ، في ظروف سياسية أقل ما يقال عنها ، أنها عطلت إرادة الحكومة ، فلم تكن حرة ، بل كانت مكرهة ، والحقوق لا تترتب على أعمال أو اتفاقات مخالفة للنظام العام .

وعلى ذلك فدعوى الشركة خاسرة من أساسها ، وخير لها أن تسكت ، فليس ثمة شبهة تخولها مطالبة الحكومة بأي تعويض .

ثالثا - مسألة التماز المنشآت

من أخطر الاتفاقات ، التي أبرمتها الشركة في ظل الاحتلال ، تلك المكاتبات التي تبودلت بينها وبين الحكومة في سنتي ١٩١٩ - ١٩٢٠ ، وقت أن كانت الثورة المصرية ، قائمة على قدم وساق ، ونجحت الشركة في انتهاز تلك الفرصة ، والحصول من الحكومات الرجعية ، التي كانت تعمل لحساب الانجليز ، على حقوق تريد أن تثقل بها كاهل الدولة حتى يكون انهاء الالتزام ، ضربا من ضروب المحال .

نص في فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ على المنشئات في البند العاشر من
الفرمان المشار إليه ونصه :

« عند انتهاء مدة الالتزام ، تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتمتع
بجميع ما للشركة من الحقوق ، بدون أى تحفظ ، وتستولي استيلاء تاما
على القناة التي تصل بين البحرين ، وكذا المنشئات التي تكون تابعة لها .
ويحدد باتفاق ودي ، أو بطريق التحكيم ، التعويض الذي يمنح للشركة ،
مقابل ترك أدواتها ومنقولاتها » .

ويتضح من النص المتقدم ، أن الحكومة احتفظت بحقها في الاستيلاء
على المنشئات التي تقيمها الشركة ، عند انتهاء أجل الالتزام ، بغير مقابل ،
وليس للشركة حق المطالبة بأى تعويض عنها .

وكل ما هنالك ، أنه فيما يختص بالأدوات والمهمات ، أى المواد المنقولة
فقط ، أجزى للشركة أن تطلب تعويضا عنها إذا رأت الحكومة أن تستولي
عليها ويكون تقدير هذا التعويض ، بالاتفاق الودي ، أو بالاحتكام إلى
أهل الخبرة إذا لم يتم الاتفاق وديا . ومفهوم أنه نص علي التحكيم في وقت
لم تكن هناك محاكم ، ولكن منذ اتفاق ١٧ فبراير سنة ١٨٦٦ والنص فيه
علي خضوع الشركة للمحاكم المصرية يكون تقدير هذا التعويض في حالة
عدم الاتفاق متروكا للمحاكم المصرية ، التي تملك وحدها الفصل في أى نزاع
يقوم بين الشركة وبين الحكومة .

وفي فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وردت صيغة البند المشار إليه ، في آخر
بنود هذا فرمان ، على الوجه الآتي : —

« وعند انتهاء هذه المدة ، تستولي الحكومة المصرية ، على القناة البحرية ،
التي أنشأتها الشركة ، وعلى شرط — في هذه الحالة — أن تتسلم الحكومة ،
جميع المواد ، والمهمات ، المخصصة للخدمة البحرية ، بهذه المنشأة ، وأن تدفع
قيمة ذلك للشركة ، بعد تقديرها ، إما بالطرق الودية ، أو بواسطة
الخبراء » .

والجديد الذي أقحم علي النص السابق ، هو أن دفع قيمة المواد والمهمات المخصصة للخدمة البحرية ، صار شرطا لاستيلاء الحكومة على القناة وملحقاتها ، عند انتهاء الالتزام ، وكان الأمر متروكا لمحض رغبة الحكومة المصرية ، في فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، فكان لها أن تستولي علي الأدوات المنقولة وتعوض الشركة ، أم تكلف الشركة بنقل أدواتها ، وهذا متفق مع الحق والعدل ، لأن تلك الأدوات قد تكون تالفة أو غير صالحة للاستعمال فتتخذ الحكومة أهبتها قبل انتهاء الالتزام وتجهز أدوات أحسن من أدوات الشركة .

وتكليف ماجاه بالبند المشار إليه ، هو أنه كان هناك وعد بشراء أدوات الشركة عند انتهاء الالتزام ، والوعد بالشراء قد صدر بالنسبة لأشياء مجهولة ، وغير معروف مفرداتها ولا نوعها ولا قيمتها وهذا يوحي بأن النص المتقدم باطل وتستطيع الحكومة أن تتحلل منه .

ولكن حدث مع شديد الأسف أن كانت الحكومة المصرية في سنتي ١٩١٩ - ١٩٢٠ أكثر استخذاء وغفلة من عهد سعيد وكانت الشركة أشد جشعا من دى لسبس ومستعمري القرن التاسع عشر ذلك أنه تبودلت مكاتبات بين وزير المالية وشركة قناة السويس ، في ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ . وفي ١٠ ، ١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ ، وصدر قرار من مجلس الوزراء ، بجلسته المنعقدة في ٢٠ يناير سنة ١٩٢٠ ، بالموافقة علي المكاتبات التي تبودلت منذ ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ إلي تاريخ جلسة مجلس الوزراء المشار إليها ، وفي كل تلك الأوراق نص علي أن الحكومة تتعهد عند انتهاء مدة الالتزام ، بأن تدفع أثمان جميع المباني التي تقيمها الشركة لسكني موظفيها وعمالها ، فوق الأرض التي خصصتها الحكومة لأغراض الالتزام ، وذلك قياسا علي ماجاه في البند ١٦ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وتقدر قيمة تلك المباني بالطرق الودية ، أو بمعرفة خبراء .

وقد توسعت الشركة في إقامة قصور ، وعمارات شاهقة لسكني موظفيها

وعمالها ، في مدن بور سعيد والسويس والاسماعيلية وبور فؤاد وبور توفيق
وأسرفت في ذلك أيما إسراف ، وهي مستمرة علي هذه السياسة ، لا سدا
لحاجات إدارة القناة واستغلالها ، ولكن تريد أن تثقل كاهل ميزانية الدولة
ولا رقابة عليها في ذلك ، ويكفي المسافر أن يلقي نظرة علي تلك القصور
التي يسكنها الموظفون الأجانب .

كيف عولج الأمر في سنة ١٩٤٩

لما دخلت حكومة ابراهيم عبد الهادي ، في مباحثات مع الشركة
الاستعمارية ، لتسوية مسائل أسفرت عن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ الذي
سميانه باتفاق ممدوح رياض ، وزير التجارة والصناعة وقتئذ ، لم تكن تلك
المشكلة بخافية عليها ، ولكنها عاجتها علاجاً لم يكن إلا ذرا للرماد في
العيون .

وقد ورد في تقرير لجنتي المالية والتجارة والصناعة بمجلس الشيوخ وهو
التقرير الذي رفعه المهندس حسين سرى ، إلى رئيس المجلس ، في ٢٣ يونيو
سنة ١٩٤٩ ، مانصه :

« صدر قرار من مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، باعتبار منازل السكنى التي
تقيمها الشركة لمستخدميها وعمالها ، في حكم الآلات والمهمات ، الأمر الذي
لم يكن موجوداً في عقد الامتياز ، والذي يؤدي إلى زيادة أعباء الحكومة
عند الاستلام . »

وفي فقرة أخرى ورد في التقرير المشار إليه تحت عنوان منازل السكنى

للعمال والموظفين ، مانصه :

أشرنا سلفاً ، إلي أن مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، منح الشركة امتيازاً لم
يكن لها من قبل ، وهو الحصول علي قيمة المباني المقامة لسكنى الموظفين ،

والعمال ، عند نهاية الامتياز ، فأصبحت كالأدوات والمهمات ، وفي هذا ما يلي

علي الدولة أعباء كثيرة مستقبلا ، لا محل لها .

وفي الاتفاق المعروف ، ما يقضي بأنه ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ يجب أن تتفق الشركة مع الحكومة مقدما ، على البرنامج السنوي ، لبناء مساكن الموظفين والعمال لكي تتق التوسع في هذه المنشآت خلال السنوات السبع الأخيرة في مدة الامتياز .

وفي هذا ما يخفف كثيراً ، من حدة قرار مجلس الوزراء الآنف الذكر ويعود بنا ولو متأخراً ، إلى الوضع الأصلي الطبيعي .

وهذا هو النص الذي ورد ، في اتفاقية ممدوح رياض ، التي صدر بها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ :

« الباب العاشر — منازل السكنى للموظفين والعمال :

« مادة ٢١ — ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ ، يعرض علي الحكومة البرنامج السنوي ، للمساكن التي تبنيتها الشركة لموظفيها وعمالها علي أرض منطقة الامتياز لتمكن الحكومة ، من أن تتسلم هذه المباني الجديدة ، بالشروط المنصوص عليها ، في المكاتبات المتبادلة ، بين الشركة والحكومة ، بتاريخ ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ و ١٠ / ١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ » لقد ظفرت الشركة في سنة ١٩٢٠ بأمر خطير إذ جعلت تسليم المرفق للدولة ، معلقا علي سداد قيمة تلك المنشآت الذي تقرر من قبل ، في عقود محمد سعيد نفسه ، أن تستولي عليها الحكومة مجانا وبلا مقابل . وهذا الذي جرى في سنة ١٩٢٠ كان تصرفا باطلا ، لخالفته للمبادئ القانونية الخاصة بالمرافق العامة ، ثم إن مجلس الوزراء لم يكن ذا صفة بحيث يستطيع أن يغير نصوصا جوهرية ، في عقد الالتزام الأصلي ، ولكن الشركة لما فاوضت ممدوح رياض أرادت ، أن تصحح هذا الوضع الباطل فدست المسألة وذرت الرماد في العيون إذ ترك لها الحبل على الغارب إلي سنة ١٩٦٢ ، تبنى كما تريد وتتوسع

إلى أبعد مدى ، وهذا أمر يلمسه من يزور منطقة نشاط الشركة ويلمسه من يراجع ميزانياتها في السنوات الأخيرة ويلاحظ الاعتمادات الكبيرة التي ترصد للأعمال الانشاء دون أن يكون لهذه الأعمال أى مقتض ، وفي سنة ١٩٦٢ تكون الشركة قد حبكت مؤامرتها المبيتة محاولة إرهاب الميزانية ، وبمراجعة المذكرة التي قدمتها الشركة للحكومة المصرية بخصوص الاعفاءات المغاة في خط سكة حديد الاسماعيلية بور سعيد وفي تلك المذكرة التي نشرنا نصها الكامل في هذا الفصل من الكتاب تتضح نية الشركة الخبيثة إذ هي تتعلق بخيط العنكبوت وتتشبث بحجج واهية ، وسيكون موقفها أشد قبحا بالنسبة لهذه المسألة بالذات إذ يراد بها وضع الحكومة أمام الأمر الواقع ومد الالتزام على كره من البلاد ، والمناورة التي جرت في سنة ١٩٦٢ مناورة مفضوحة .

على أنى أرى بطلان هذا النص بطلانا مطلقا للأسباب الآتية :

أولا — تقتضى الشركة إيجارا من عمالها وموظفيها عن الأبنية التي يشغلونها ، وبذلك تستهلك ما أنفقته قبل انتهاء أجل الالتزام ، فخصوها على أثمان تلك المنشآت من الحكومة بعد ذلك ، يرقى إلى درجة الاثراء بغير سبب .

ثانيا — هذا النص يخالف ما جرى عليه العمل في العقود المماثلة التي تبرمها الحكومة في عقود الأشغال العامة الخاصة ببناء القناطر والخزانات ، تقوم الحكومة بالاستيلاء على المستعمرات التي تبنيها الشركات لسكني عمالها وموظفيها بغير مقابل بل وتشرط مواصفات خاصة لهذه المساكن قبل إنشائها ، وتنص على ذلك في عقود الأشغال العامة وهذا هو الذى يتفق مع منطقي الأشياء .

ثالثا — في عقد الالتزام ، ترك للشركة نسبة سخية من صافي الأرباح وهذا الصافي هو المتبقى بعد اقتطاع مصاريف الشركة وتكاليف هذه المنشآت وغيرها من الدخل العام ، فكون الشركة تقتضي منها في نهاية الالتزام معناه

أن يضاف إلى أرباحها بنود اعتبرت ضمن المصروفات ، والشركة لا تأتي برأس مال جديد لتقيم هذه المنشآت وإنما تستخدم أموالا من إيراد القناة نفسها ، هذا الإيراد الذي يعتبر أصلا حقا للدولة ولم تتنازل للشركة إلا عن نسبة ٧٠٪ من صافي الدخل العام ولا يمكن مجاوزة ذلك باقتضاء أموال صرفت فعلا لحساب المرفق وكان مفروضا أن تصرف هذه الأموال لحساب المرفق الذي هو ملك الدولة ، ولولا ذلك ، ما كان للشركة أن تحصل على تلك النسبة المرتفعة من صافي الإيراد .

رابعا — إن القناة نفسها مال عام من أموال الدولة ، والمرافق كلها مال عام ، والمنشآت التي أقيمت من أجل سير هذا المرفق تعد حكما من الأموال العامة أو تابعة لمال عام ، ولا يمكن بأية حال ، أن تدفع الدولة عنها ثمنا وهذا يمكن أن يقال بالنسبة للمنشآت الثابتة وبالنسبة المنقولات من أدوات وغيرها لأنها اشترت من أموال المرفق التي تعتبر كالرسوم الجمركية تماما .

خامسا — كانت اتفاقية ممدوح رياض مشوبة بانحراف تشريعي خطير موجب لبطلانها وتستطيع الحكومة بحجة قلم أن تلغى القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ وتعتبر هذه الاتفاقية التي كانت ثمرة غش وتواطؤ ضد المصلحة العامة باطلة ولا يعمل بها وكذلك اتفاقات سنة ١٩١٩ وسنة ١٩٢٠ باطلة لأنها كانت نتيجة غش وإكراه وكانت مشوبة بكل العيوب المفسدة للرضا ولا يمكن تصحيحها باجازه لاحقة .

سادسا — عدم تكافؤ التزامات الطرفين . فالحكومة قد غبنت غبنا فاحشا لا يتفق مع أحكام القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ الخاص بالتزامات المرافق العامة والذي يعتبر دستور تلك المرافق والمادة الثانية منه تنص على ما يأتي :

« يكون لمناخ الالتزام ، الحق في إعادة النظر ، في قوائم الاسعار ، عقب كل فترة زمنية ، على الأسس التي تحددها في وثيقة الالتزام .

وتقول المذكرة الايضاحية للقانون في هذا الصدد إنه إذا كان الالتزام قد عقد لمدة طويلة ، فإنه يتعذر منذ بدء الالتزام تحديد قوائم الأسعار ، على وجه ثابت لا يتغير وهذه القوائم هي التي تحدد جزاء الملتزم .

فقياسا على ذلك وتمشيا مع روح هذا القانون ، تملك الحكومة أن تحد من أرباح شركة قناة السويس ، وأثمان المنشآت والادوات وغيرها مما تريد أن تستولي عليه في نهاية الالتزام هي أرباح جنونية ليس لها مسوغ ، وليس يكشف عن روح التشريع مثل المادة ٣ من القانون المشار إليه وقد نصت على أنه لا يجوز أن تتجاوز حصة الملتزم السنوية في صافي أرباح استغلال المرفق العام ١٠٪ ، من رأس المال الموظف والمرخص به من مانح الالتزام وذلك بعد خصم مقابل استهلاك رأس المال . وما زاد على ذلك من صافي الأرباح يستخدم أولا في تكوين احتياطي خاص للسنوات التي تقل فيها الأرباح عن ١٠ في المائة وتقف زيادة هذا الاحتياطي متى بلغ ما يوازي ١٠ في المائة من رأسمال الشركة . ويستخدم ما يبق من هذا الزائد في تحسين وتوسيع المرفق العام أو في خفض الأسعار حسبما يرى مانح الالتزام .

ومن جهة أخرى أجازت المادة ٥ من القانون « لمانح الالتزام دائما ، متى اقتضت ذلك المنفعة العامة ، أن يعدل من تلقاء نفسه ، أركان تنظيم المرفق العام موضوع الالتزام أو قواعد استغلالها الخ » .
والمادة السادسة أكثر وضوحا ، في تأييد المعنى الذي نذهب إليه ونصها :

« إذا طرأت ظروف ، لم يكن من المستطاع توقعها ، ولا بد لمانح الالتزام أو الملتزم فيها ، وأفضت إلى الاخلال بالتوازن المالي للالتزام أو إلى تعديل كيانه الاقتصادي كما كان مقدرا وقت منح الالتزام فله أن يعدل قوائم الأسعار وإذا اقتضى الحال أن يعدل أركان تنظيم المرفق العام وقواعد

استغلاله ، وذلك لتمكين الملتزم من أن يستمر في استغلاله ، أو لخفض الأرباح الباهظة إلى القدر المقبول .

فإذا كان القانون قد منح الدولة حماية ضد الغبن الذي يكون نتيجة ظروف طارئة فهو من باب أولى ، يمنحها الحماية ضد الشروط التي تكون نتيجة غش أو إكراه وتحقق أرباحا جنونية للملتزم على حساب الخزانة العامة فتجعل التزامات الطرفين غير متكافئة .

وعلى كل ، نرجو أن تكون هذه المسألة الخطيرة محل بحث دقيق من جانب الدولة منذ الآن وأن تبادر على الفور بحصر وجرد أدوات ومهمات ومنشآت الشركة حصرا دقيقا ومراقبتها مراقبة شديدة لمنع كل عبث يراد به وضع أعباء مالية على الدولة ليس لها ما يبررها أو محاولة لاطالة أجل الالتزام ووضع الدولة أمام الأمر الواقع ، وغنى عن البيان أننا حيال استعمار شديد الوطأة وتجارب أمس القريب ما زالت ماثلة أمامنا ، وكل تهاون في مثل هذه المسألة يعد تفریطا في حقوق الوطن ، ومسئولية كبيرة أمام الله وأمام التاريخ .

رابعا — ويدخل في عداد مسائل المنشآت ، الاختصاصات البلدية التي اغتصبها الشركة ومسائل المياه المرشحة التي تباعها للأهلين في مدن القنطرة مما جعل التزامها ، عقود التزام مركبة ، وكذا الحدائق والمتزهات وغيرها ، وقد أبرمت اتفاقات كثيرة ، في ظل الاحتلال ، وأكثر هذه الاتفاقات مطعون عليه بالبطلان ، وسنتناول ذلك كله على التفصيل في الباب الخاص بالاستغلال ، كما سنعرض لبعضه في الفصول المتبقية من باب الإدارة ، ونحن نكشف عن رقعة نشاط هذه الشركة والأعمال التي لا حصر لها مما تقوم بإدارته ، ومما خرج بعقد الالتزام عن مدلوله فلم نصبح ، حيال شركة تقوم بإدارة الحركة الملاحية في قناة السويس ، وإنما نحن أمام أخطبوط استفحل أمره ولا يمكن الخلاص منه بتشذيب فروءه وقطع أرجله وإنما لا بد أن يستأصل جملة ، وأن يزاح عن هذه الديار إلى غير رجعة .

الفصل السابع دولة في داخل الدولة

يتضح مما تقدم ، أن شركة قناة السويس ، أبت إلا أن تكون دولة ، في داخل الدولة ، فهي ليست مجرد مؤسسة تجارية تدير الحركة الملاحية في قناة السويس ، وتحصل رسوم المرور ، نيابة عن الدولة المصرية ، كما كان المراد بإنشائها ، ولكنها خرجت على الحدود الواردة في القرمانات ، وفي نظامها الأساسي ، وتوسعت في الإدارة والاستغلال ، إلى أبعد الحدود ، على حساب سيادة مصر واستقلالها . وقد أهدرت أحكام القانون ، ومبادئه الأساسية ، ولا يمكن علاج هذه الحالة الصارخة إلا بزوال هذا المسخ ، الذي ليس له مثيل بين الشركات .

وبالإضافة لما تقدم نستعرض فيما يلي بعض صور العدوان على السيادة المصرية ، ومظاهر وجود هذه الدولة الأجنبية ، دولة استعمار الغرب للشرق ، المتكبرة تحت رداء ما يسمى « شركة قناة السويس » فنكتفي ، على سبيل المثال ، بالكلام عن :

١ — الأملاك المشتركة . ٢ — مسائل البلدية .

٣ — الخدمات الطبية والمعابد والمدارس .

٤ — بور فؤاد .

الأملاك المشتركة

أولا — نصت المادة ٤ من اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، على ما يأتي :

« ينظم ، باتفاق خاص ، استخدام الأراضي ، التابعة للقناة البحرية
(أى ال ٢١٤ ر ١٠ هكتارا ، التي حددتها اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ،
مضافا إليها ٣٠٠ هكتار زيادة على مساحة بورسعيد) ويقرر الطرفان
المتعاقدان ما يأتي :

(١) تقسم الأراضي التي بتقرر بيعها إلى قطع ، ويجرى التقسيم
في مكاتب البيع بمختلف مدن القناة .

(ب) يقسم صافي المتحصل من البيع بين الحكومة والشركة مناصفة .

(ج) لا يتسلم المشترون القطع المباعة لهم ، ولا يعتبرون ملاكا إلا بعد
استلامهم الحجج أو مستندات الملكية التي تصدر من المحكمة الشرعية ، بعد
دفع ثمن جميع ما اشتروه ، وتقديم الخالصة النهائية عنه .

(د) يخضع المشترون لنفس القيود التي يخضع لها باقى سكان
القطر المصرى .

ثانيا — وفي ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ، وقع المسيو « نوبار نوباريان »
بوصفه رئيس مجلس النظار ، اتفاقا مع « شارل إييمى دى لسبس » ،
وفيا بلى أعم بنوده :

« البند الأول : تنشأ ابتداء ، من أول يناير سنة ١٨٨٥ ، لإدارة
الأعمال المشتركة ، إدارة خاصة ، منفصلة عن إدارات شركة قناة السويس .
« وتحدد ميزانية هذه الإدارة عن سنة ١٨٨٥ ، طبقا للكشف المرفق
بهذا الاتفاق » .

« البند الثانى : تبدأ اللجنة المنصوص عليها فى اتفاق ٢٣ أبريل
سنة ١٨٦٩ ، عملها من ١٠ يناير سنة ١٨٨٥ .
« وتوافق الشركة ، على أن تباشر هذه اللجنة عملها ، طبقا لشروط

اللائحة المرفقة بهذا (مرفق B) (١) ، على أن يكون لكل من الطرفين الحق - بعد إخطار الطرف الآخر ، في موعد لا يقل عن سنة - في أن يلغى الهدية المنصوص عليها في الاتفاق الحالي ، ويعمل بالنظام السابق الوارد في اتفاق ٢٣ إبريل سنة ١٨٦٩ .

ولا تشمل ميزانية الأملاك المشتركة مرتبات ، القومسيين الأربعة ، بل تبقى هذه المرتبات ، على عاتق الطرفين ، على أن يتحمل كل منهما مرتب القومسي الذي يمثله .

« البند الثالث : — يجرى بيع الأراضي طبقا لللائحة مرفقة بهذا (مرفق C) .

« البند الرابع : — تقوم اللجنة بتحديد الاعتمادات الاضافية ، التي تدرج في ميزانية سنة ١٨٨٥ ، وخصوصا المصروفات الخاصة بايجار أو تملك الأراضي .

« وتقوم اللجنة ، في المستقبل باقتراح ما تراه في الميزانية من مصروفات ، يقوم القومسيون بعرضها على الحكومة والشركة ، في موعد أقصاه اليوم

(١) بموجب اللائحة المشار إليها ، تعين اللجنة اثنين من أعضائها ، بقلب قومسيين منتدبين ، ويناط بهما بوجه خاص ، مباشرة الأعمال الادارية للأملاك المشتركة ، في فترات اجتماعات اللجنة .

على أنه ليس للقومسيين المنتدبين ، القيام بأي عمل من أعمال الادارة ، مما قد يرتب التزاما على الأملاك المشتركة ، أو مسؤوليه للجنة ، الا اذا رخصت اللجنة لها بذلك .

وتعقد اللجنة اجتماعاتها ، مرة واحدة في كل شهر ، على الأقل ، لتسمع تقرير عضويتها القومسيين المنتدبين ، وتوافق على هذا التقرير ، أو ترفضه . ويكون التقرير عن ادارة الأملاك المشتركة ، في الفترة السابقة على الاجتماع . ومن أغراض الاجتماع أيضا اقرار ما يجب اتخاذه من الاجراءات بشأن ادارة الأملاك المشتركة خلال الشهر التالي .

واللجنة تعين عددا من الموظفين لادارة الأملاك المشتركة ، وهي التي تملك حق فصلهم (اتفاق نوبار ودي لابس في ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤) .

الخامس عشر من أكتوبر ، السابق لبده السنة المالية ، وبحيث تستطيع اللجنة — بعد اطلاع الطرفين على المقترحات — أن تقوم بربط الميزانية قبل أول يناير .

« وتسرى على موظفي الأملاك المشتركة ، اللوائح الخاصة بموظفي شركة قناة السويس .

« وتبعاً لذلك ، يحصل الموظفون المثبتون بالأملاك المشتركة ، على أنصبتهم في توزيع الأرباح والمعاشات ، وغير ذلك مما يمنح لموظفي الشركة ، من الحصص المخصصة لهم في الأرباح ، هم والعمال ، طبقاً للنظام الأساسي للشركة . وتتعهد الحكومة بأن تدفع للشركة سنوياً نصف ما يتقاضاه موظفو الأملاك المشتركة من حصة الـ ٢٪ المقررة في الأرباح .

« وفي مقابل ذلك ، لن تلتزم الحكومة ولا إدارة الأملاك المشتركة ، بدفع شيء إلى موظفي الأملاك المشتركة أو لأسراتهم ، في حالات الاحالة إلى المعاش أو الفصل أو الوفاة أو غير ذلك من الأسباب .

ملحوظة — والمفهوم من هذا النص أن حقوق الذين يتركون الخدمة للأسباب المتقدمة ، تسوى من حساب الـ ٢٪ المقررة في عقد تأسيس الشركة لموظفي الشركة وعمالها ، باعتبارهم شركاء في صافي الأرباح بالنسبة المذكورة .

وقد نارت بعد هذا الاتفاق مناقشات لتفسير بعض نصوصه الغامضة ، وأبرمت اتفاقات تالية ، فمثلاً اتفق في جلسة ٢٩ يوليو سنة ١٩٠٧ ، على أن المعاشات والاعانات التي تمنح مرة واحدة أو على دفعات دورية ، للخدمة السائرة من موظفي الأملاك المشتركة ، تتحملها ميزانية إدارة الأملاك المشتركة ، وتمهم الشركة فيها بمبلغ جزافي قدره ألفين من الفريكات الذهب ، في مقابل الرعاية الطبية الواجبة بالنسبة لموظفي هذه الإدارة .

ومثال ذلك أيضا ، أنه اتفق في سنة ١٩٠٨ على أنه لا يقتصر بالنسبة لموظفي الأملاك المشتركة على تطبيق اللوائح التي كانت سارية عند التوقيع

على اتفاقية ١٨٨٤ ، بل يعامل موظفو الأملاك المشتركة وينتفعون باللوائح التي وضعتها الشركة لموظفيها وعمالها بعد التاريخ المشار إليه وبما تضعه في المستقبل بشرط أن تكون إدارة الأملاك المشتركة على علم بهذه اللوائح ، وعلى ذلك فبالنسبة لعمال الأملاك المشتركة يسرى عليهم النظام المسمى بنظام سنة ١٩١٩ (١) .

« البند الخامس : — تعتبر المبالغ التقريبية التي قدرتها الشركة ، ووضعت تبعاً لذلك في ميزانية الأملاك المشتركة لسنة ١٨٨٥ ، تحديداً نهائياً ، يعمل به في المستقبل ، وذلك فيما عدا بند « المصاريف القضائية » وبند « وقاية المزروعات » (٢) .

« وتستمر الشركة . في مباشرة أعمال الخزينه مجاناً » !! .

« البند السادس : — بما أن شركة قناة السويس ، قد ادعت أن الأراضي التي طرحها البحر في بورسعيد منذ سنة ١٨٦٦ ، تدخل ضمن الأملاك المشتركة ولكن الحكومة نازعتها في ذلك ، فإن الحكومة المصرية تسجل في صراحة تحفظاتها بهذا الخصوص ، عن الماضي والحاضر والمستقبل ، بالنسبة لأي إيداع تثيره شركة قناة السويس بشأن أراضي طرح البحر المشار إليها .

« على أن الحكومة ، رغبة منها في التدليل على ما تعلقه من أهمية على تقدم هذا الجزء من الأراضي المصرية تقدماً مادياً فإنها ترى أنه من الضروري تحديد المساحة الاجمالية للأملاك المشتركة ، تحديداً نهائياً ، وعلى ذلك ربطت المساحات الجديدة على النحو الآتي :

٣٥٠ هكتاراً في بورسعيد ، ٢٠٠ هكتاراً في الاسماعيلية .

(١) محضر جلسة لجنة الأملاك المشتركة في أول مارس سنة ١٩٠٨ .
(٢) ٦٠٠٠ فرنك ذهب للمصاريف القضائية ، و ١٢٠٠٠ فرنك ذهب لوقاية المزروعات .

« وهذا التحدد قد تم ، على سبيل الصلح والتسوية لما تطالب به الشركة
الحكومة من تعويضات بخصوص بور سعيد والاسماعيلية .

« وتشتمل الأملاك المشتركة ، من ناحية الساحل الغربي للبحر ، في
بور سعيد ، على عشرة هكتارات ، مضافة إلى المساحة المحددة بالخط الأحمر
المتقطع على الرسم المرفق بهذه الاتفاقية ، والذي يبين وضع الساحل في سنة
١٨٧٠ مرفق D (١) .

وقد وضع التصميمان E و F كتحديد جديد للأملاك المشتركة في
بور سعيد والاسماعيلية . على أنه يجوز للأملاك المشتركة أن تتحقق على
الطبيعة ، من صحة هذا التحدد من عدمه ، وأن تصحح الرسم إذا لزم
الحال ، وأن تضع محضراً بذلك يرفق بهذا الاتفاق .

« وتحدد الشركة ، عرض الرصيف المخصص لمقتضيات استغلال القناة
في بور توفيق وبور سعيد ، بثلاثين متراً ، تبدأ من خط الماء ، وتم البيع التي
تباشرها اللجنة في بور سعيد وبور توفيق ، بما يتفق مع هذا التحدد .

« البند السابع : — يتم بيع الأراضي ، منذ الآن وحتى يوم ١٠ يناير سنة
١٨٨٥ ، بمعرفة محافظ القنال ومدير عام الشركة ، وهما اللذان يوقعان
عقود البيع .

« البند الثامن : — يعين جناب « جيغلر باشا » قومسيراً من طرف
الحكومة المصرية ويعين المسيو « دي زافاري » ، رئيس قسم المرور
والملاحة بالاسماعيلية قومسيراً ثانياً من طرف الشركة .

« البند التاسع : — لما كانت حسابات الأملاك المشتركة ، تربط في
ميزانيتها السنوية ، فإنه في حالة زيادة المصاريف على الإيرادات ، تقوم

(١) يراجع اتفاق أول مارس ١٠ يونيو سنة ١٩١١ الخاص بالرصيف النرويجي لبناء
بور سعيد .

الحكومة بدفع نصف هذه الزيادة للشركة (١) .

« البند العاشر :— من أجل مباشرة الأعمال التجارية في ميناء بور سعيد .
يمكن تأجير شريط من الأرض ، مبين بالرسم (مرفق G) وواقع على
شاطئ بحيرة التمساح ، ويكون هذا الايجار بغئة منخفضة ، ولمدة خمس
سنوات تبدأ من تاريخ هذا الاتفاق .

« البند الحادى عشر :— تقوم الشركة ، ابتداء من أول يناير سنة
١٨٨٥ ، في مدينة الاسماعيلية ، بعمل الآتى :—

« صيانة ورش وتنظيف الطرق والأرصفة والزراعات الموجودة في
المدينة ، والقرى الوطنية ، وصيانة وخفارة المدافن .

« وفي بور توفيق تقوم بعمل الآتى :—

« صيانة ورش وتنظيف الطرق والزراعات الموجودة هناك » .

« وذلك كله نظير أجر جزافى قدره ٥٥ ألفا من الفرنكات في السنة
ويسدد هذا المبلغ على أقساط شهرية .

البند الثانى عشر :— لا يكون هذا الاتفاق نهائيا إلا بعد التصديق عليه
من مجلس الوزراء ومن مجلس ادارة شركة قناة السويس » .
وقدم التصديق بمعرفة مجلس الوزراء في ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ومن
ناحية الشركة في ٦ يناير سنة ١٨٨٥ .

* * *

وفي الاتفاق الذى أبرمه مصطفى فهمى مع الشركة في ٥ ديسمبر
سنة ١٨٩١ نص في البند الرابع ، على أنه إذا رأت الحكومة أن تحتل قطعا

(١) أنظر البتدين ١٠ و ١١ من اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، واتفاق ٢٦
مارس ٦ و ٨ أبريل سنة ١٩٠٢ ، الخاص بإبراد أحواض الرور بميناء بور سعيد . واتفاق
٦ و ١٤ أبريل سنة ١٩٠٤ برد السلفيات التى منحتها الشركة لانشاء الجبانات الجديدة في
بور سعيد .

من أرض الأملاك المشتركة ، تتجاوز النطاق الذي حدد لها في المادة الأولى من الاتفاق المذكور وهو ٧ هكتارا في بورسعيد وثلاثة هكتارا في الاسماعيلية ، وذلك كي تقيم عليها إدارات حكومية ، وكذلك إذا زادت قيمة الأرض التي تستولى عليها لهذا الغرض عن سعر الحيز الذي أبيع لها أن تستخدمه ، فانها تدفع للأملاك المشتركة قيمة الزيادة في الأرض أو في ثمنها ، مع اتخاذ الفئات التي تبيع بموجبها الأملاك المشتركة قاعدة للتعامل مع الحكومة وكذلك نص في المادة السادسة على حرمان الحكومة من أن تستولى مجانا على أية قطعة من أرض الأملاك المشتركة في بور توفيق ونص في البند الثامن على أنه كلما رأت الحكومة حاجة للاستيلاء على قطعة من أرض الأملاك المشتركة فانها تقدم طلبا بذلك إلى إدارة الأملاك المشتركة ، وهذه الإدارة هي التي تجهز العقد وتحدد الأرض ومساحتها وقيمتها طبقا للفئات التي يكون معمولها في ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٨ .

وقد سبق أن أشرنا إلى هذا الاتفاق ، ولا أخال أحدا يخالفني ، في أن هذه النصوص تعد إنكارا لكيان الدولة وسلطانها على أراضيها . ولم تكتف الشركة الاستعمارية بكل ذلك ، الذي تقدم بيانه ، فلما أبرم اتفاق ٣ إبريل سنة ١٩٠٧ ، الذي وقعه عن الحكومة المصرية ، وزير المالية أحمد مظلوم ، وردت في هذا الاتفاق نصوص خاصة بالأملاك المشتركة ، وهذه النصوص أطلقت يد الشركة في الأراضي المصرية بمنطقة القناة ، وصيغت في عبارات عامة غامضة ، لا يسهل معها تحديد الأرض ، التي يمكن أن تدار أو تبيع بمعرفة إدارة الأملاك المشتركة ، ويمكن القول أن الشركة متنكرة وراء هذه الإدارة العجيبة ، التي استبقت خزانتها تحت يدها وإدارتها تحت سلطانها ، قد باعت وقبضت ثمن أراضي منطقة قناة السويس بل والقدر الأكبر من الأراضي التي بنيت عليها مدن القناة ، وكانها ورثت صحراء مصر الشرقية كلها عن فرديناند دي لسبس ، وإلى القاريه بعض تلك النصوص الشاذة التي قضت على كل تحديد سابق للأراضي التي يمكن أن تستخدمها الشركة في مقاصد الحركة الملاحية بالقناة .

نص في البند الثاني من الاتفاق المشار إليه ، على ما يسمى « بأرض الالتزام » ، دون حصر أو تحديد ، وأن هذه الأرض المصقعة أو التي تصقع في المستقبل باتفاق بين الحكومة والشركة ، تدار بمعرفة لجنة الأملاك المشتركة .

وأما الأرض غير المصقعة ، فانها تدار بمعرفة الشركة وهذه الأخيرة تعمل على مصاريفها كل ما من شأنه اعدادها للتملك ، وتدفع سنويا لادارة الأملاك المشتركة الايجار الذي تحصله عن هذه الأراضى وكذا ثمراتها المختلفة .

ولا تملك الشركة أن تبيع أية قطعة من الأرض غير مصقعة إلا بعد الحصول على موافقة كتابية من الحكومة المصرية وإذا أعطت الحكومة موافقتها فان لجنة الأملاك المشتركة تحرر عقد البيع باسمها وتقوم بقبض الثمن .

ونص في الفقرة الأخيرة من المادة المتقدمة على أنه إذا تراءى للحكومة يوما ما أن تدير مباشرة الأراضى المصقعة بواسطة إدارة حكومية ، فانها تلتزم بأن تدفع للشركة نصف الناتج من هذه الأرض ، وفي حالة عدم الاتفاق بين الحكومة والشركة ، تستطيع الحكومة أن تطلب إعادة إدارة تلك الأرض ، بالطريقة المتبعة حاليا ، أى بمعرفة الشركة ولجنة الأملاك المشتركة .

وفي هذا الاتفاق عينه ، أُلحق بالبند السابع منه اتفاق آخر يتألف من ثلاثة أبواب ، وفيما يلي أهم بنوده .

تناول الباب الأول في المواد من ٢ إلى ٨ الأراضى غير المقسمة ، أو المصقعة : —

نص في المادة الثانية على أن الحكومة ، لها الحق ، بغض النظر عن موقع الخمسة هكتار المحتفظ بها لادارة الجمرک في بورسعيد ، في أن تحتل مجانا حاجات مرافقها من أرض الالتزام ، وكذلك من الأرض الداخلة في نطاق

الأحواض الداخلية التي مستنشا ، وذلك طوال مدة الالتزام ، مساحة إجمالية قدرها عشرين هكتارا . ويجب أن يدخل في الحساب ، أنه لا بد من إجراء حصر لتبين الأرض التي أبيع للحكومة استخدامها بمقتضى اتفاق ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ . وهذه المساحة وصلت في ١٥ مارس سنة ١٩٠٧ إلى ستة هكتارا و ٨٧ فداناً و كسور .

وقبلت الحكومة في المادة الثالثة ألا تزيد مساحة الأرض التي تستولى عليها في بور توفيق من أجل منشآتها الأميرية على هكتار واحد .

وفي المادة الثالثة ارتضت الحكومة بأنه فيما إذا جاوزت المساحة التي تستولى عليها عشرين هكتارا فانها تدفع ثمن القدر الزائد إلى لجنة الأملاك المشتركة وتعامل من حيث السعر والشروط معاملة آحاد الناس .

وارتضت في المادة الخامسة بتقديم مصلحة الشركة علي مصالحها من حيث الاستيلاء على الأرض الواقعة بمنطقة الأحواض الداخلية والتي تكون صالحة للتصرف فيها .

ونص في البند السادس علي أنه لا يجوز للحكومة أن تطلب إعادة النظر في أثمان الأراضي التي تكون قد استولت عليها قبل ذلك التاريخ بمعنى أنه إذا كانت الحكومة قد غبنت في الماضي فليس لها أن تطلب رفع الغبن عنها . وكما احتاجت الحكومة إلى قطعة من الأرض فانها تقدم طلبا بذلك إلى لجنة الأموال المشتركة وتبرم لها العقد وأنها كلما احتاجت إلى قطعة أرض من منطقة الأحواض الداخلية تقدم طلبا للشركة والشركة هي التي تحرر العقد وتبرم الصفقة .

وجاء في المادة الثامنة أنه كلما استفتت الحكومة عن استخدام أرض قد استولت عليها فانها تعلن عن رغبتها هذه وترد هذه الأرض إلى لجنة الأملاك المشتركة لتقوم ببيعها وتقوم اللجنة بتقدير أثمان المباني التي تكون الحكومة قد أقامتها فوق الأرض وتدفع ثمن هذه المباني للحكومة وتعامل الشركة نفس المعاملة التي تقررت في هذه المادة بالنسبة للحكومة .

وكما ردت أرض استولت عليها الحكومة بمقتضى هذا الاتفاق يخصم
القدر الذي يرد من الحد الأقصى المرخص به للحكومة .

ويتضمن الباب الثاني من أبواب هذا الاتفاق أوضاعاً شاذة اتفق عليها
بالنسبة للأراضي غير المصقعة وذلك في المادتين ٩ و ١٠ من الاتفاق ،
فالمادة ٩ تنص على أنه كلما احتاجت الحكومة لمرافقها العامة لأراض غير
مصقعة ، عدا تلك الأراضي التابعة للمنطقة الحرة فإنها تقدم طلباً إلى وكيل
الشركة العام وهو الذي يقدر ما إذا كان يستطيع أن يستغني عن هذه
الأرض أو لا يستغني عنها بمعنى أنه يملك قبول الطلب أو رفضه .

وجاء في الفقرة الثانية من تلك المادة انه في حالة قبول طلب الحكومة ،
فإن الشركة لا تتقيد بمدة ، وتسلم القدر المطلوب من الأرض إلى لجنة
الأملاك المشتركة وهي التي تقوم ببيع هذا القدر للحكومة . وجاء في الفقرة
الثالثة من المادة المشار إليها أنه إذا رأت الشركة أن الأرض التي تطلبها
الحكومة لازمة لاستغلالها هي فإنها تخطر الحكومة بذلك لتقوم الحكومة
باختيار موقع آخر لا يتعارض مع احتياجات الشركة .

وأما نص المادة العاشرة فخاص بالأراضي التي تحتاج إليها الحكومة
لمصالحها الأميرية ، ولاغراض مؤقتة ، وأجازت الشركة تسليم هذه الأرض
للحكومة ، بشرط احتفاظ الشركة بحق طرد الحكومة منها باخطار
سابق ، ولم ينص على تحديد مدة ، لتكون يد الشركة مطلقة في تحديد المدد
مقدماً طبقاً لكل حالة ، وهذا الاحتلال المؤقت لا يمس بالحد الأقصى
المقرر للحكومة أي العشرين هكتاراً التي رخص بها ، ومفهوم ذلك أن
الحكومة إذا أرادت مثلاً أن تقاوم وباءاً تفشي في منطقة القناة وأرادت
أن تضع خياماً لمدة مؤقتة فيجب عليها أن تحصل على ترخيص بذلك
من الشركة والشركة تستطيع أن تطردها باخطار يصلها في المدة التي
تحددها عند ما تسلم هذا القدر من الأرض ولا توجد حكومة تحترم
نفسها تقبل هذه المهانة حتى لو كانت هذه الحكومة تعمل في الإدغال ،

ولكن هكذا أهدرت شركة قناة السويس الأسس العامة في القانون وجعلت من نفسها دولة في داخل الدولة ووقع أحمد مظلوم ما أملى عليه ومثل تلك الاتفاقات باطلة بطلانا مطلقا ولا تصححها الاجازة اللاحقة لأنها مخالفة للنظام العام .

والباب الثالث الذي يتضمن مادة واحدة هي المادة الحادية عشرة أكثر غلوا مما تقدم ، فقد ورد بعنوان « أراضي المنطقة الحرة في بورسعيد » ، ونص في الفقرة الأولى من هذه المادة على أنه ليس للحكومة أن تطلب احتلال أى أرض من أراضي المنطقة الحرة في ميناء بورسعيد لأي سبب كان اللهم إلا إذا كان استخدام الحكومة للأرض التي تطلبها لأغراض أميرية مؤقتة ، وفي هذه الحالة تحدد الشركة بمعرفتها الشروط وتضع القيود وتقدر المساحة وقد تفضلت فتنازلت في الفقرة الأخيرة من المادة المشار إليها عن اقتضاء أجر عن هذه الأرض ومعنى ذلك أن الشركة أخرجت أراضي المنطقة الحرة من سيادة الدولة ومن سلطان الدولة وأخضعتها لسيادتها هي وسلطانها المطلق وأبت أن تعامل الحكومة معاملة الند للند بل معاملة السيد للسيد المسود ومحال أن تظل هذه القوضى مستشرية وذلك الاجرام الذي فرضه علينا الاحتلال مستمرا في الوقت الذي نعيش فيه وقد آت الأوان لتصفية الحساب مع تلك الشركة الباغية التي أهانت شرف الوطن بمثل تلك القيود والأغلال .

وقد أوردنا فيما تقدم نصوص اتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ وهو ذلك الاتفاق الباطل الذي أبرمه بالنيابة عن الحكومة المصرية مدير عام الجمارك الانجليزي واسمه « ماكولى » ، وهذا الاتفاق بدوره كان وصمة وكان قيذا آخر ورد على سلطان الدولة على أراضيها .

ولا يغيب عن الذهن أن اتفاقات تالية قد أبرمت ووسعت المنطقة الحرة إلى آخر مدى ومن بينها الاتفاق الذي تم بكتابات متبادلة في ٢٢ مارس و ١٠ مايو ١٩٢١ .

وفي ١١ أكتوبر سنة ١٩٢٥ أبرمت الحكومة اتفاقاً خاصاً بمدينة بور فؤاد وسيرد الكلام عنه مفصلاً وهذا الاتفاق قد فرض قيوداً جديدة ووضع شروطاً خاصة للأراضي وأهدر سيادة الدولة على الاقليم .

وقبل أن نختم هذا البند الخاص بالأموال المشتركة ، ههنا أن نشير إلى بعض المواد التي وردت في اللائحة يبيع الأراضي التي فرضت ابتداء من ٣١ مايو سنة ١٩٠٧ .

نص في المادة الأولى علي يبيع هذه الأراضي إما بطريق الممارسة أو المزاد ، ولجنة الأملاك المشتركة هي التي تختار الطريقة التي تلائمها .
ونص في المادة الثانية علي أنه في حالة البيع بالمزاد ، فإن لجنة الأملاك المشتركة تعلن عن ذلك في مكانها وتنشر الاعلان أكثر من مرة في الجريدة الرسمية للحكومة المصرية .

وورد في المادة الثالثة أن البيع يجري لصالح الأفراد والمؤسسات الخاصة ، ولا تستطيع أسرة واحدة أن تشتري أكثر من مساحة هكتار واحد للبناء وهكتارا آخر للحدائق . وفي صميم المدن لا يتجاوز القدر المباع للأسرة هكتارا واحداً للبناء والحديقة .

وجاء في المادة الرابعة أن ساعة المزاد والتمن الأسامي يجب أن يكونا ضمن البيانات التي تعلق في اللوحات وترد في الاعلانات .

وطبقاً للمادة الخامسة يجب ألا يجري البيع قبل اليوم العاشر من تاريخ الاعلان ويمكن تأجيل المزاد إذا لم يحضر فيه من يشتري بالتمن المطلوب .

ووردت بنود تفصيلية أخرى خاصة بشروط البيع بالمزاد وإجراءاته وتقديم الطلبات لمديري لجنة الأملاك المشتركة بالاسماعيلية قبل موعد المزاد بأربعة وعشرين ساعة وما يجب أن تتضمنه هذه الطلبات من بيانات .

ومما يلفت النظر ويثبت أن لجنة الأملاك المشتركة ليست إلا ستارا للشركة نص المادة العاشرة من اللائحة الذي يستوجب من المتقدم للمزاد أن

يدفع خمس الثمن الاساسى مقدما في إحدى خزائن شركة قناة السويس وذلك على سبيل التأمين .

والأصل الذى تقرر هو أن يجري البيع بالمزاد بطريق المظاريف ، واستثناء ، وبعد فتح المظاريف يجري المزاد علنا حينما يتقدم للقطعة الواحدة أكثر من واحد ، ويكون التزايد بينهم (المادة ١٣) وهذه الطريقة من شأنها إفساح مجال التفاهم قبل جلسة المزاد بين الأفراد ، واقتسام القطع فيما بينهم . ولا تعيننا تلك التفاصيل بقدر ما يعيننا أن نوجه النظر إلى أن اللامحة المشار إليها قد صدق عليها من الحكومة المصرية وشركة قناة السويس كما لو كانا شريكين في الدولة المصرية ، ومن حيث السلطة والاختصاص لا يختلف هذا النظام عما فرضه الاحتلال في سنة ١٨٩٩ كنظام للحكم الثنائي في السودان ظاهره المشاركة وباطنه السيطرة الأجنبية التامة .

مسائل البلدية

لم تكتف الشركة بجيازة الأراضى المصرية ، بل بنت مدنا كاملة ، أخضعتها لإدارتها ، وتجاهلت الإدارة المصرية . بنت عند مدخل القناة من الجنوب ، المدينة الصغيرة المسماة « بور توفيق » وتتولى إدارتها بنفسها ، وتباشر مرافقها البلدية ، وتتصرف فيها الشركة ، كما لو كانت ملكا خاصا لها . وقد تبادلت مراسلات مع الحكومة المصرية ، في ١٦ ديسمبر سنة ١٩٠٢ و ١٧ يناير سنة ١٩٠٣ ، حولت بمقتضاها الحق في مد شبكة المجارى بمدينة بور توفيق .

وبأبى مزاج الشركة أن يقتصر نشاطها في الشؤون البلدية على المجارى ، فهي تنشئ ، وتدير الحدائق ، وتغذى المدينة بالمياه وما إليها ، ويمتد نشاطها إلى الجبانات .

وابور مياه السويس

وفي سنة ١٩٠٣ أبرمت مع أحمد مظلوم اتفاقا بموجب كتابين تبادلتهما وإياه ، كتابها المؤرخ في ٣ مارس سنة ١٩٠٣ ، ورد وزير المالية المؤرخ في ٧ إبريل سنة ١٩٠٣ ، وحصلت بهذين الكتابين على امتياز تغذية مدينة السويس بمياه الشرب . وقد كانت تغذى المدينة المشار إليها بالمياه من قبل ، وتفرض الاتاوات على الأهلين ، ولكنها فرضت نفسها فرضا ، وأكدت هذا الامتياز بالكتابين المشار إليهما .

وفي كتابها المؤرخ في ٤ مارس سنة ١٩٠٣ ، قالت إنه اعتبارا من أول يناير سنة ١٩٠٤ ، سترفع ثمن المياه بالنسبة للأهالي إلى ١٦ ر ٦ من الفرنكات ، وبالنسبة للمصالح الحكومية إلى ٢٠ ٪ من الفرنك .

وترجع عملية مياه السويس إلى ١٨٦٦ ، ذلك أنه في ٢٩ سبتمبر من تلك السنة صدرت رخصة من عدة بنود ، من محمد شريف باشا ، ناظر الداخلية والمعارف وقتئذ لاثنتين من المهندسين الفرنسيين ، وهما « لاسيرون » و « ماريي » بأن ينشئا وابور مياه في مدينة السويس لتغذية المدينة بالمياه المرشحة .

ونص في المادة الثانية من الرخصة ، على أن تلك العملية لا تعد امتيازاً منح للمهندسين المذكورين ، بمعنى أنه يجوز أن تستمر الوسائل الأخرى المستخدمة في تغذية المدينة بمياه الشرب .

وجاء في المادة الثالثة، أنه إذا لم تنفذ العملية المسندة للمهندسين المذكورين ، وتدار على أوسع نشاط ، في مدة لا تتجاوز عامين من تاريخ الترخيص ، فإن هذه الرخصة تسقط من تلقاء نفسها من غير تنبيه ولا إنذار ، وتعد كأن لم تكن ، ويسرى هذا الجزاء فيما إذا لم يبدأ التنفيذ في العام الأول ، وليس لحاملي الرخصة المطالبة بأى تعويض إذا ما ألغيت لأى سبب من الأسباب المذكورة في تلك المادة .

وجاء بالمادة الرابعة من الترخيص ، ما معناه أن المهندسين الفرنسيين الذين صدرت لها الرخصة مطالبان بأن ينشئوا شركة مصرية مساهمة ، ويجب على هذه الشركة ، أن تقدم عقد تأسيسها إلى وزير الداخلية ، في موعد لا يتجاوز ستة أشهر من تاريخ التأسيس ، ليقوم الوزير باعتماد الرخصة ، وفي حالة الاخلال بهذا الشرط يبطل عقد التأسيس ، وتسقط الرخصة ، وتعتبر كأن لم تكن .

وعينت المادتان ٦٥ و٦٥ الحد الأعلى الذي تباع به المياه المرشحة وحددت سعرا خاصا للمياه التي تستخدمها الحكومة ، وجاء في المادة السابعة ، أن إءور المياه بقاء فوق هكتار من الأرض تختاره الحكومة ، وأن الحكومة هي التي تختار الموقع الذي تؤخذ منه المياه ، من التربة الحلوة .

وعينت المواد الأءري ، بقية التزامات الشركة التي تؤسس لعملية المياه ، ومن بينها الالتزام بإنشاء حنفية في كل شارع لتؤخذ منها المياه مجانا ، في إطفاء ماقد يقع من الحرائق .

وفي المادة الثالثة عشر ، تقرر أن تكون مدة الترخيص ٩٩ سنة تبدأ من تاريخ الرخصة وهو ٢٩ سبتمبر سنة ١٨٦٦ ، وتستولي الحكومة في نهاية المدة على إءور المياه ، والخزانات وما يتبعها من أدوات ومنشآت بغير مقابل ، اللهم إلا الأشياء التي تكون موجودة بالخزن ، فإن الحكومة تدفع أثمانها من واقع الفوائء .

واحتفظ مانء الرخصة للحكومة ، بحق الاستيلاء على إءور المياه ، بعد ٢٥ سنة من تاريخ الرخصة ، وليس للشركة أن تحصل من الحكومة وقتئذ ، إلا على ثمن المنشأة ، ويقدر على أساس صافي الإءراء ، في الثلاث سنوات الأخيرة ، باعتبار أن هذا الصافي ، هو ٦٪ من قيمة المؤسسة .

ومن باب تشجيع إنشاء عممية المياه ، وإءارتها على خير الوجوه ، أءفيت أدوات إءور المياه ، من الرسوم الجمركية ، وكذا الوجود اللازم لإءارتها بشرط أن تقدم الشركة كشفا سنويا لوزير الأشغال ، مبيئة حاجتها مقدما ،

من هذا الوقود لمدة سنة ، ليعتمد ما يرى اعتاده ويرفض ما يرى رفضه .
وفي المادة ١٨ تقرر أن تلزم الشركة المصرية المساهمة بعملية
المياه ، في مدينة القاهرة ، وتحفظ في العاصمة بمركزها الرئيسي والادارى
والقضائي ، وتبعاً لذلك فانها تستمد وجودها وكيانها القانوني ، من السلطة
المحلية المصرية ، ايا كانت جنسية أعضائها والمساهمين فيها ، وأنها تخضع
للمحاكم المصرية ، ولا يكون للقنصليات والهيئات الأجنبية ، أى تدخل
في أمورها ، أو علاقة بها ، وتوجه إليها الاعلانات ، بمكاتبها في القاهرة .

انتقال العملية إلى شركة قناة السويس

تأسست الشركة المصرية المساهمة ، المنوه عنها في رخصة ٢٩ سبتمبر
سنة ١٨٦٦ ، وكان تأسيسها في ٢٠ مايو سنة ١٨٦٧ ، وصدقت الحكومة
على عقد التأسيس في ٣٠ مايو من نفس السنة .

وفي ٦ إبريل سنة ١٨٧٥ ، أشهر إفلاس الشركة المشار إليها ، بمقتضى
أمر عال صدر في ٢٩ يوليو سنة ١٨٧٥ ، ورخص للسنديك ببيع وابور المياه ،
ولكن حدث أن رسا المزاد على شركة قناة السويس بمقتضى الحكم الصادر
في ٢٣ يناير سنة ١٨٧٧ ، فحلت محل الشركة التي أفلس ، وانتقلت إليها
التزاماتها .

ويظهر أن عملية اشهار الافلاس ، ومرسي المزاد ، قد دبرت خصيصاً ،
ورتبت بطريقة محكمة وماكرة ، لتحل شركة قناة السويس ، في عملية مياه
السويس ، محل الشركة المشار إليها .

ولما كان من حق الحكومة بمقتضى الرخصة التي انتقلت إلى شركة
قناة السويس ، أن تستولى على المنشأة ، وتدير عملية المياه بنفسها ، بوساطة
مجلس بلدى ينشأ لمدينة السويس ، وذلك في ٢٩ سبتمبر سنة ١٨٩١ ، فقد
تدخل الاحتلال ، ومنع الحكومة من استخدام هذا الحق ، فجنحت إلى

الصمت والسكوت ، ثم دخلت في مباحثات مع شركة قناة السويس وهي تلك المباحثات التي أسفرت عن اتفاق أحمد مظلوم ، الذي أبرم بكتابين متبادلين في ٤ مارس و ٧ إبريل سنة ١٩٠٣ ، ثم عدل باتفاق مؤرخ في ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٢٦ .

عقد لاتفاق أحمد مظلوم

وقد نص في اتفاق أحمد مظلوم المشار إليه ، علي أن تعريفه المياه تعدل تبعا لنتيجة استغلال وابور النور ، بمقارنة الدخل في ١٩٠٨ بالمبلغ الذي اتخذ أساسا للمصروفات الاجمالية ، وهو ٢٥ ألف فرنك ، مع مراعاة استهلاك المباني والمهمات ، وإذا أسفرت هذه المقارنة عن تبين ربح لوابور المياه ، فانه يجري ربط التعريف ، ابتداء من أول يناير سنة ١٩٠٩ ، علي أساس جعل الربح في السنوات التالية ، نصف الربح الذي يظهر في ١٩٠٨ .

وقد نص علي إعادة النظر في التعريف ، كل أربع سنوات ، أي في الفترات ، من سنة ١٩١٣ — ١٩١٤ إلى ١٩١٨ — ١٩١٩ ومن ١٩١٩ إلى ١٩٢٣ — ١٩٢٤ وهكذا . وفي نهاية كل أربع سنوات تعين الشركة متوسط المصروفات وهو المتوسط الذي يتخذ أساسا لربط التعريف الجديدة ، ويكون الحساب المعمول به ، هو الذي تقدمه الشركة ، للجمعية العمومية للمساهمين ، وقد تعهدت الشركة بأن تكون تعريفه المياه التي تستهلكها الحكومة هي ثلث ما تفرضه علي الجمهور ، وأن يجري قياس المياه التي تستهلك ، بواسطة عدادات .

وكل هذا التفصيل لا يعيننا كثيرا ، وإنما الذي نوجه النظر إليه ، هو أن الشركة ، قد سجلت في كتابها المؤرخ في ٤ مارس سنة ١٩٠٣ ، تنازل الحكومة عن الشرط الخاص باستيلائها علي وابور المياه ، بعد ٢٥ سنة من تاريخ الرخصة الصادرة في ١٩ سبتمبر سنة ١٨٦٦ ، وأن التزام وابور مياه السويس

ينتهي في نفس الوقت الذي ينتهي فيه التزام شركة قناة السويس أي في ١٧
نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

وهذا الشرط الذي أوردته الشركة ، في كتابها ، باطل بطلانا مطلقا ،
للأسباب الآتية :

أولا — لم تكن عملية رسو الالتزام في مزاد علي شركة قناة السويس ،
في ٢٣ يناير سنة ١٨٧٧ صحيحة من الناحية القانونية ، فلو فرضنا ، أن
إفلاس الشركة الأصلية لم يكن مناورة أريد بها نقل الالتزام إلى شركة قناة
السويس ، وسلمنا بأن الشركة الأصلية قد أفلست ، فإن الرخصة التي كانت
ممنوحة لها ، تعد منتهية بحكم الإفلاس ، ويجب أن يفرق بين الالتزام نفسه ،
وأدوات الالتزام ، فأما الالتزام نفسه ، أي رخصة تغذية مدينة السويس
بالمياه المرشحة فهو شيء ، وأدوات و ابور المياه شيء آخر والذي يبيع في المزاد
هو آلات الوابور ، وليسكن الرخصة ، وهي عمل إداري لا يقبل البيع
في المزاد ، وعلى ذلك ، تكون شركة قناة السويس ، قد اشترت آلات و ابور
المياه بحكم المزاد الصادر في ٢٣ يناير سنة ١٨٧٧ ، ولكنها لم تشتتر الرخصة ،
بل اغتصبتها .

وحتى آلات و ابور المياه ، ما كان ينبغي أن تترك إلى أن تباع في المزاد ،
وكان الواجب ، يفرض على الحكومة أن تستولى عليها ، وتدير هي و ابور
المياه بنفسها .

ثانيا — يتضح من سياق الرخصة التي صدرت في ٢٩ سبتمبر سنة ١٨٦٦ ،
أن النية كانت متجهة لمفاداة منح الالتزام لشركة قناة السويس ، حتى لا تنتسح
رقعة نشاطها ، وتصبح دولة داخل الدولة ، فشركة قناة السويس كانت
موجودة وقائمة ، وقت صدور الرخصة المشار إليها ، ومع ذلك عملت
الحكومة علي مفاداتها ، ومما يكشف عن هذا الاتجاه ، تحريم تدخل العنصر
الأجنبي في الالتزام الخاص بعملية المياه ، ويبدو أن الحكومة أرادت أن
تفادي الأخطاء ، التي وقعت فيها ، في الالتزام الخاص بالقناة نفسها .

ثالثا — في الكتاب الصادر من أحمد مظلوم للشركة ردا على كتابها وهو الكتاب المؤرخ في ٧ أبريل سنة ١٩٠٣ سكت أحمد مظلوم عن الإشارة من قريب أو بعيد ، إلى ما قالته الشركة ، خاصة باستمرار التزام وإبور المياه ، إلى أن ينتهي التزام شركة قناة السويس .

رابعا — لم يكن أحمد مظلوم يملك أن يتنازل عن شرط جوهرى كذلك الشرط الخاص باستيلاء الحكومة ، على مصرف المياه ، في موعد حددته الرخصة ، ثم إن المكتب التي تبادلها مع الشركة لم ترفع إلى مجلس الوزراء للموافقة عليها ، ولم يكن أحمد مظلوم مفوضا بإبرام اتفاق مع الشركة ، ثم إنه لا أدل على سوء نيته ، من قوله في كتابه المشار إليه ، أنه لا حاجة لإبرام اتفاق خاص .

خامسا — إن مبادئ القانون الإداري التشريعية والفقهية ، مستقرة على الاعتراف بحق الدولة في أن تنهى أى التزام في أى وقت ، وما دامت الدولة تملك أن تنهى في أى وقت حياة شركة قناة السويس ، وتدير القناة بنفسها ، فليس ثمة ما يمنعها من أن تبادر من الآن بإجلاء شركة قناة السويس عن إدارة وإبور المياه ما دام يوجد في مدينة السويس مجلس بلدى ، يستطيع أن يتولى بنفسه عملية تغذية المدينة بالمياه المرشحة .

وقد تبدو هذه المسألة غير ذات أهمية ، ولكنها فيما نعتقد من الأهمية بمكان ، لأنه لا ينبغي لشركة قناة السويس ، أن تتجاوز نطاق الالتزام الأصيل ، وتباشر أعمالا أخرى ، غير إدارة الحركة الملاحية في القناة ، ولأن التجربة التي حدثت في أكتوبر سنة ١٩٥١ ، كانت تجربة قاسية ، حينما قامت معركة القناة ، وكانت البلاد في حالة حرب فعلية ، مع القراصنة الانجليز ، وكانت المعارك تحتم ، قطع مياه الشرب عنهم ، ولم يكن ذلك ممكنا ، بسبب سيطرة شركة قناة السويس على وإبورات المياه في مختلف مدن القناة .

ومن ناحية أخرى ، لاحظنا أن شركة قناة السويس ، حصلت على التزام المياه بتلك الطريقة الملتوية ، مجاناً وبغير مقابل ، فلم تفرض عليها إتاحة

خاصة ، والالتزامات لاتعطى بغير مقابل ، وهذا أمر معروف ومتفق عليه ،
في كل بلاد العالم .

الانفاقات التالية

ومخصوصا اتفاق ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٢٦

كانت الحكومات المصرية المتعاقبة ، شديدة الطواعية ، لشركة قناة
السويس في الفترات التالية ، فتركتها تتوسع في الاستغلال ، وتفرض من
الاتاوات ما يطيب لها ، بلا ضابط ولا قيد ، وقد تبودلت عدة مكاتبات
بين الشركة ووزير المالية ، وأهمها المكاتبات المؤرخة في ٢١ سبتمبر وأول
أكتوبر سنة ١٩١٠ . والمحطات المتبادلة بين وزير الأشغال العمومية
وشركة قناة السويس في ٢٦ مايو و ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٩ وفي ١٠
٢١ ديسمبر سنة ١٩٠٩ وفي ٢٢ أغسطس و ٢٣ نوفمبر سنة ١٩١٤ .
وبمقتضى المكاتبات الأخيرة رخص للشركة على سبيل مساعدتها في عملية مياه
السويس أن تمد خط ديكوفيل على طول قناة المياه العذبة ، لمدة خمس
سنوات تنتهى في ١٣ مايو سنة ١٩١٤ ، ثم تجددت الرخصة لمدة خمس
سنوات أخرى .

وندع تلك المسائل التفصيلية ، لترى ماجاء في اتفاق ٢٧ ديسمبر
سنة ١٩٢٦ ، الذي أبرمه مع الشركة وزير المالية الوفدى مرقص حنا ،
وكان ذلك في وقت الحماس الوطني الذى أشاعه سعد زغلول وجماعته ، وكان
ذلك الاتفاق خاصا بتمكين الشركة من التزام عمليات مياه الشرب ، في جميع
مدن القناة ، في بورسعيد ، وفي يورفؤاد ، وفي الاسماعيلية ، وفي السويس ،
وفي بور توفيق .

فوض مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة في ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٢٦ وزير
المالية مرقص حنا ، في توقيع اتفاقية المياه مع شركة قناة السويس ،

وكانت الشركة تعرف مقدما ، أن الكتابين اللذين تبادلتهما مع أحمد مظلوم في ٤ مارس و ٧ أبريل سنة ١٩٠٣ لا يقيدان الحكومة ، ولذلك استهل اتفاق مرقص حنا بتأييد ما جاء بالكتابين المشار إليهما ، وأكثر من ذلك ، ورد في ديباجة الاتفاق ، ما معناه أن الشركة كانت مغبونة في تعريفه المياه ، وأن هذه التعريفه لا تنكافأ مع النفقات التي تكبدتها في أثناء الحرب ، هذا مع ملاحظة أن الذين انتفخوا بمجهود الشركة ونفقاتها مدة الحرب ، هم سادتها الانجليز ، فكان ما أنفقته عليهم يجب أن يسترد من المصريين الذين يسكنون في مدن القناة ، وفي الوقت نفسه ، قررت الديباجة الحالة الواقعية ، إذ ترك للشركة أن تباشر مرافق المياه ، في جميع مدن قناة السويس .

وفي المادة الأولى ، وضعت تعريفه موحدة للمياه المرشحة في جميع مدن القناة ، وهي ١٨ مليا المتر المكعب ، وتقرر أن يكون توزيع المياه ، وحصر الاستهلاك بواسطة العدادات .

وفي المادة الثانية نص على أن التعريفه التي تدفعها الحكومة للمياه التي تستهلكها المصالح الحكومية في منطقة القناة هي ثلث ما فرض على الجمهور ، وذكرت المادة أن الحكومة لا تتقيد في الاستهلاك بكمية معينة .

وفي المادة الثالثة ، تنازات الشركة وقبلت ، أن تسرى هذه التعريفه المحفضة ، أي الثلث ، على المجالس البلدية ، والجبانات ، والمعابد ، والمؤسسات الدينية والمستشفيات والمدارس ، بشرط أن لا يتجاوز ما تستهلكه تلك المؤسسات مجتمعة من المياه المرشحة ، نسبة ٨٪ من مجموع ما يوزع من تلك المياه .

ونص في المادة الرابعة على أن الشركة لا تتقاضى تعريفه ، عن المياه التي تستخدم في إطفاء الحرائق ، وأنها لهذا الغرض تقيم حنفية للحريق على رأس كل شارع رئيسي ، وبالعدد الكافي ، وتسلم المفاتيح للحكومة لتضعها تحت تصرف فرق المطافيء أو البوليس . وتتعهد الشركة بجعل هذه الحنفيات

دائما في حالة صلاحية تامة للاستعمال ، وإنما تدفع لها الحكومة تكاليف إنشاء حنفيات الحريق .

وتنازلت الشركة في المادة الخامسة وقبلت أن تترك حنفيات للشرب مجانا في مدن بورسعيد وبور فؤاد والاسماعيلية والسويس وبور توفيق ، بشرط أن لا يصرف من أية حنفية في اليوم على ما يزيد على ثمانية أمتار مكعبة ، وبشرط أن تكون هذه الحنفيات المجانية بنسبة ٥ لمدينة بورسعيد و ٢ لبور فؤاد و ٤ للاسماعيلية و ٧ للسويس وواحدة لبور توفيق ، وعلى الحكومة أن تدفع تكاليف إنشاء تلك الحنفيات للشركة ، وهذه تقوم بالمحافظة عليها .

وأما بالنسبة للمياه التي تستهلكها الشركة ، فقد نص في المادة السادسة على أنها تستهلك ما تشاء ، وبالقدر الذي تحتاج إليه ، بلا رقابة ولا إشراف ولا تأمين ، ولا يدخل استهلاك الشركة ضمن حساب عملية المياه . . . ونص أيضا في تلك المادة على أن للشركة أن تعامل رجالها من حيث استهلاك المياه بمقتضى التعريفة المنخفضة .

وجاء في المادة السابعة ، أن الشركة تمد أنابيب المياه في الشوارع الرئيسية ، حسب احتياجات العمران ، وتقوم بصيانة الماكينات وآلات وإبورات المياه ، بما يكفل ارتفاع المستهلكين على سبيل الدوام ، وتتعهد بسد حاجات السكان بما يلزمهم من مياه الشرب .

وللشركة أن تمد توصيلاتها ، تحت الأبنية الحكومية على نفقاتها ، لتكفل عملية توزيع المياه في المدن ، وعليها أن تتخذ كل ما من شأنه عدم الأضرار بالأبنية المختلفة ، بسبب عمليات المياه .

ونص في المادة الثامنة ، فوق ذلك ، على مسئولية الشركة عن كل عطب أو ضرر يصيب أبنية المدن ، بسبب المياه ومواسير المياه ، دون أن تكون الحكومة مسئولة ، على أي نحو كان .

وجاء في المادة التاسعة من الاتفاق ، أن الشركة تحفظ لديها سجلات خاصة بحسابات بيع المياه المرشحة في بورسعيد وبور فؤاد والاستماعيلية والسويس وبور توفيق ، وحينما يتضح من الحسابات أن الشركة استهلكت أثمان المباني والآلات ، تخفض تعريفه المياه طبقا لشروط وردت في المادة العاشرة .

ومضمون هذه الشروط ، هو أن الحسابات التي تعتمد ، هي تلك التي تقرها الجمعية العمومية للمساهمين ، أي أن الشركة هنا خصم وحكم ، والدولة ليست رقيبة على حساباتها .

ويعاد النظر في التعريفه كل خمس سنوات ، ويكون التخفيض حسب استهلاك الشركة لأثمان منشآت عمليات المياه وآلاتها .

والعجيب أن الشركة تحصل طبقا للمادة ١١ من الاتفاق تعريفه مخفضة عن المياه التي تستخدم في رش الشوارع في مدن بورسعيد وبور فؤاد والسويس .

وبمقتضى هذا الاتفاق ألغى الملحق الخاص بعمليات المياه الذي كان مضافا إلى اتفاق ١١ — ١٣ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ، وكذلك ما جاء بالكتابين المؤرخين ٤ مارس و ٧ أبريل سنة ١٩٠٣ .

وبعد توقيع الاتفاق ، لجأت الشركة في نفس اليوم ، للطريقة التي تستعملها إنجلترا ، في معاهداتها ، وهي طريقة الملاحق ، والمكاتبات المتبادلة ، لدس بنود جديدة ، يكون هناك حرج يحول دون إيرادها في الانفاقات ، ففي نفس يوم ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٢٦ ، وجه مرقص حنا الأنف الذكر كتابا إلى الشركة ، قال عنه إنه تفسير لبعض بنود الاتفاق ، وضمن كتابه عدة بنود تتلخص فيما يأتي :

(١) إن كلمة « توريد المياه المرشحة » يجب أن تفسر بحيث تشمل مجموع المياه المرشحة التي توزع أيا كان الغرض من استعمالها ، ويدخل في هذه الأغراض المياه التي تستعمل في رش الشوارع والميادين .

(٢) كل كمية من المياه المرشحة ، التي تستخدم في الرش تزيد عن الكمية التي تقررت للأغراض المجانية في الاتفاق أو التي تدفع عنها تعريفية بنسبة ١٠ سنتيم للمتر ، يجب أن يفرض على هذه الزيادة سعر جديد وهو ١٨ مليا لكل ثلاثة أمتار مكعبة .

(٣) إن الالتزام الذي ألقى على عاتق الشركة ، من حيث صيانة الآلات والأجهزة وجعلها في حالة تسمح بسد حاجات الاستهلاك يتضمن ما تنفقه الشركة لتكفل وصول المياه إلي جميع الأحياء وبضغط يسمح برفعها إلى طبقات المنازل المختلفة .

(٤) لما كانت البلدية من بين المصالح التي تنتفع بالتعريفية المخفضة ، فقد نص على أن هذه التعريفية المخفضة لا تسرى على الأعمال التي تباشرها البلدية ، وتكون ذات صبغة تجارية .

(٥) تعهدت الشركة بأن تدفع للحكومة وقت التوقيع على الاتفاق مبلغ ٨٦٦ جنيه و ٧٦٥ مليم وهذا المبلغ فرق أثمان مياه استخدمت في مصنع تكرير البترول الحكومي بالسويس ، كفرق سعر بين التعريفية الجديدة والقديمة .

وفي ٤ يناير سنة ١٩٢٧ ، أجاز وكيل عام الشركة علي كتاب وزير المالية المشار إليه ، بما يفيد تأييده لما جاء بكتاب وزير المالية ، الذي تقدم بياؤه .

ما فائدة الحكومة... !؟

تركت عملية تغذية مدن القناة بمياه الشرب لقمة سهلة لشركة قناة السويس ، حصلت عليها بغير مقابل ، ولا تدفع الشركة إتاوة أيا كانت للحكومة المصرية ، عن عمليات استغلال المياه ، وهكذا تباع شركة قناة السويس مياه النيل لجميع سكان منطقة القناة ، وللحكومة المصرية نفسها . ولكن شركة قناة السويس تمد مواسير المياه المرشحة ، وتصلها

بالمسكرات البريطانية وبالقاعدة العسكرية التي يحتلها الانجليز في منطقة القناة ، ويتضح من دفاتر الشركة وسجلاتها الخاصة بعمليات مياه الشرب ، أنها لا تحصل أى مبلغ من القوات البريطانية المحتلة ، بل تقدم المياه مجاناً وبغير تحديد لأية كمية ، ذلك لأن الشركة كما قلنا فرع من جهاز الاحتلال البريطاني وتابعة لحكومة إنجلترا مباشرة .

ولا شك أن الدولة تستطيع أن تتدخل وتقمع هذه الفوضى ، وتدفع عن الوطن هذه المهانة ، وتمنع الشركة من توصيل المياه للقوات المحتلة ، لأنه ليس من المنطق فى شيء أن تقف قوات الأمن عند مداخل مدن القناة وتمنع وصول المواد التموينية إلى القراصنة الانجليز تنقيدا للقوانين التي صدرت بعد إلغاء المعاهدة فى ٨ أكتوبر سنة ١٩٥١ ، وهى تلك القوانين التي مازالت قائمة . ويترك لشركة قناة السويس ، هدم هذه القوانين والخروج عليها ، وارتكاب جريمة التآمر مع العدو ، ومدته بمختلف ضروب المعونة ، ومنها مياه الشرب التي يحصل عليها مجاناً وبغير مقابل ، وإذا حدث وأصدرت الحكومة أمراً إلى شركة قناة السويس بالامتناع عن اقتراح هذه الجريمة ولم تبادر بتنفيذ أمر الحكومة ، فلا أقل من أن تسحب منها إدارة عمليات المياه ، وتديرها الدولة بنفسها ، بل الواجب أن تطرد الشركة ويحرم عليها العيش فى هذه البلاد .

وجملة القول إن مرفق المياه جد خطير ، ولا يصح أن يبقى حتى الآن فى يد العدو ، وما شركة قناة السويس إلا ذلك العدو متنكراً فى ثياب مدنية .

المراعى والمجارى وغيرها

وقد تناول نشاط الشركة فى الشؤون البلدية ، ضمن ماتناول ، إنشاء الحدائق العامة ، فمثلاً أبرمت إتفاقاً مع الحكومة فى ١٩ مايو سنة ١٩٠٤ ، ووقع هذا الاتفاق عن الحكومة ، وزير المالية أحمد مظلوم ، وبموجبه أجر

للشركة من أملاك الحكومة قطعة أرض مساحتها ٢٠ س ٦ ط ١٤ ف أى
ستين ألف مترا مربعا واقعة بامتداد ترعة الاسماعيلية ، في مدينة الاسماعيلية ،
وهذا الايجار لمدة طويلة ، هي مدة إلتزام شركة قناة السويس ، وقيمة
الايجار جنيها واحدا في السنة للقدان ، وتقوم الشركة بسداد الايجار مقدما
في النصف الأول من شهر يناير من كل سنة لحزينة محافظة القناة ، وقد
نص في العقد على أن الغرض من الايجار إنشاء حديقة ، وليس مرخصا
للشركة أن تقيم عليها مبان ، كما أنه لايجوز لها ، أن تتنازل عن هذا
الايجار ، أو بعضه للغير .

وعند انتهاء مدة الإلتزام تسلم الأرض المؤجرة بالحالة التي هي عليها ، دون
أن يكون للشركة الحق في مطالبة الحكومة بتعويض ، من أن نوع كان
ولاية تعلقة كانت .

ويجوز للحكومة ، قبل انتهاء مدة الايجار أن تسترد لاحتياجاتها الخاصة
تلك القطعة من الأرض ، أو بعضها دون أن يكون للشركة حق المطالبة
بأى تعويض كان ، وكل ما هنالك تسترد الشركة ، إيجار القطعة التي تستولى
عليها الحكومة .

وبعقد مؤرخ في أول فبراير سنة ١٩٠٦ استأجرت الشركة من الحكومة
قطعة أرض في الاسماعيلية ، مساحتها ٤٠ ألف متر ، لتقيم عليها خزان مياه
الشرب المرشحة ، وتدفع الشركة خمسة جنيها في السنة إيجارا لمجموع هذه
القطعة .

وفي ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٩ ، استأجرت الشركة ، حديقة قصر الحديو
بالاسماعيلية ومساحتها ١٩٤٩٨ مترا مربعا ، وذلك لمدة خمس سنوات ، تبدأ
من أول ديسمبر سنة ١٩٠٩ وتنتهى في ٣٠ نوفمبر سنة ١٩١٤ ، وذلك بإيجار
قدره اثني عشر جنيها في السنة ، وقد تعهدت الشركة ، في حالة عدم تجديد
عقد الايجار بتسليم الحديقة للحكومة بالحالة التي هي عليها ، دون أن تطالب
بتعويض عما تكون قد أنفقته . وقد تجدد هذا العقد مددا مختلفة ، ثم حل
محلّه عقد آخر بتاريخ ٢٦ يناير سنة ١٩٢٥ .

ومن أعجب الاتفاقات ، التي عقدتها شركة قناة السويس مع الحكومة المصرية ، بخصوص المسائل البلدية ذلك الاتفاق الذي أبرم بمقتضى كتابين متبادلين بين وزير المالية والشركة في ٢٥ يونيو و ٢ يوليو سنة ١٩١٢ ، وهذا الاتفاق خاص بشبكة المجارى فى بور سعيد ، إذ أقرضت الشركة الحكومة المصرية ، مائة وثمانين ألفاً من الجنيهات ، لإنشاء مجارى بور سعيد ، على أن يسدد لها القرض فى مدة خمسين سنة على دفعات سنوية مضافاً إليه فائدة القرض بنسبة ٦ و ٤ ٪ .

وأما مجارى مدينة السويس ، فكانت الحكومة قد بدأت فى إنشاءها على نفقاتها قبل سنة ١٩١٢ ، ثم توقفت ، فأبرمت الشركة معها اتفاقاً بمقتضى كتابين متبادلين فى ٢٦ أبريل و ١٣ مايو سنة ١٩١٣ ، وفى هذين الكتابين تعهدت الشركة ، باتمام عملية المجارى بمعرفة فى حدود مبلغ أربعين ألف جنيه ، وتقوم الحكومة بسداد هذا المبلغ ، على دفعات سنوية ، فيقسم على السنوات الباقية ، من مدة الالتزام ، وتحصل الشركة على فائدة للقرض قدرها ٤ ٪ .

وبمقتضى كتابين متبادلين ، فى ١٨ يوليو وأول ديسمبر سنة ١٩١٤ رخص للشركة بردم أرض الدولة الواقعة فى مدينة بور توفيق بين المدينة نفسها وخط السكة الحديد على أن تباع الأرض فيما بعد للأهلين ، وتنال الحكومة ثلثى ثمن الأرض المباعة وتترك الثلث للشركة ، على أنه فيما إذا احتاجت الحكومة لجزء من هذه الأرض لتقيم عليه منشآت أميرية فإنها تحتفظ به لنفسها وتدفع للشركة نسبة من المصروفات التى تحملتها فى الردم توازى النسبة من الأرض التى احتفظت بها الحكومة لنفسها ، وقد وجدت الحكومة نفسها محتاجة للأرض كلها من أجل السكة الحديد فدفعت مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية للشركة ٨٧٢٢٥ من الفرنكات الذهب (١) .

وفى ٢٣ أغسطس سنة ١٩٢٣ استأجرت الشركة من الحكومة لمدة

(١) تراجع الكتابات التبادلة بهذا الخصوص بين الشركة ووزارة المالية فى ١٦ مارس

سنة ١٩٢٠ و ١٠ أغسطس وديسمبر سنة ١٩٢١ و ١٧ يناير سنة ١٩٢٢ .

الامتياز قطعة أرض أخرى في الاسماعيلية مساحتها اثنين وعشرين فدانا ، وذلك لتستخدمها الشركة كحقل لتربية نباتات الحدائق والأشجار وتعهدت الشركة بأن تتحمل بما يلزم لهذه القطعة من النفقات ، وأن توصلها بشبكة طرق الاسماعيلية بشارع عرضه أربعة أمتار ، والايجار الذي تدفعه الشركة لا يتجاوز جنبها واحدا عن الفدان في السنة ، وقد تعهدت الشركة بعدم إقامة مبان فوق الأرض المذكورة ، وتعهدت بأن ترد الأرض للحكومة عند انتهاء الامتياز بالحالة التي هي عليها .

وبمقتضى عقد مؤرخ في ٢٢ / ٢٥ نوفمبر سنة ١٩٢٦ استأجرت الشركة من الحكومة لمدة ثلاث سنوات قطعة أرض في الاسماعيلية مساحتها ٧.٧ مترا بقيمة إيجارية قدرها جنبها واحدا في السنة ، وذلك لسكي تستعملها في مد الأنابيب الخاصة بها ، ولا تستعملها في أى غرض آخر .

في اتفاقية مروح رياض ٧ مارس سنة ١٩٤٩

كان في وسع الحكومة ، بعد أن استردت البلاد سيادتها التشريعية بالغاء الامتيازات الأجنبية ، في سنة ١٩٣٧ ، أن تلغى بجرة قلم الاتفاقات الباطلة التي تقدمت الاشارة إليها ، ولكنها حينما عقدت اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، قد تخاذلت ، واكتفت ببعض القشور التي أريد بها ذر الرماد في العيون ، وكانت كسبا في الظاهر ، ولكنها حتمت أوضاعا باطلة ، وسلمت علي الأقل بما يسمى « أراضي منطقة الامتياز القابلة للتقسيم » .

والبندان الثاني عشر والثالث عشر من تلك الاتفاقية ، تحت عنوان « بلدية بورسعيد ، وفيما يلي نصهما : —

« مادة ١٢ — تقبل الشركة أن تقدم مساعدة مالية ، لبلدية هذه المدينة ، بانتازل عن ١٨ قسطا سنويا ، قدر كل منها ٥٩١٣ جنبها و ٨٣١ مليا (أى ما جملته ١٠٦٤٤٨ جنبها و ٩٥٨ مليا) ما زالت مستحقة للشركة ،

تسديدا للسلف التي منحها لهذه البلدية ، لإنشاء مجارى المدينة ، طبقا للاتفاق
المعقود بين الشركة والحكومة بالكتابين رقم ١١٠٥ و ٨٢ - ١/٢
المؤرخين في ٢٥ يونيو و ٢ يوليو سنة ١٩١٢ .

واستثناء من المادة ٣٩ من القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ المعدلة بالقانون
رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٨ ، فان العبء المالى المترتب على هذا التنازل ، سيعتبر
من الناحية الضريبية بمثابة مصروفات داخلة في حساب الشركة عن
سنة ١٩٤٩ المالية .

« مادة ١٣ — تقبل الشركة ، أن تساهم في المشروع الحكوى الخاص
بانشاء مدينة عمالية ، في حى المناخين ، ببورسعيد ، وذلك بأن تخفض ، من
جديد ، من اتفاق ٣ أبريل سنة ١٩٠٧ ، وهى الأراضى ، المحددة حاليا
في المادة ٩ من اتفاق ٣ مايو سنة ١٩٣٦ « القانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ .
» وسيخفض من ٢٠٠ إلى ٥٠ مترا ، عرض تلك الأراضى ، فى الجزء
الواقع غرب الحوض ، وجنوب غرب ترعة الملاحه الداخلية ، وتسترد
الحكومة بناء على ذلك ، حرية التصرف ، فى المنطقة ا ، ب ، ج ، ح ، ز
المبينة على الرسم ذاته ، فتدرج من جديد ، بين أراضى منطقة الامتياز القابلة
للتقسيم . »

إنشاء بلدية الاسماعيلية

ما الذى كان يمنع الحكومة من أن تنشئ مجلس بلدى الاسماعيلية ، دون
أن ترجع لشركة قناة السويس ، ودون أن ينص على إنشاء هذا المجلس
فى اتفاق خاص يبرم مع شركة قناة السويس ؟!

لقد كان النص فى اتفاق ممدوح رياض على إنشاء بلدية الاسماعيلية تسليما
ضمنيا بالنظرية القائلة إن الشركة دولة فى داخل الدولة . وقد بقيت
الرواسب الاستعمارية ، فى هذا النص نفسه ، إلى حد تعطيل حكم القانون

رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ ، والقول إن شركة قناة السويس ، تعين في المجلس ،
أى هي التي تملك سلطة التعيين ، عضوين حتميين من بين موظفيها المصريين .
وكونهم مصريين ، لا يغير شيئا من الحقيقة المرة ، وهي أنهم يلبسون رداء
شركة قناة السويس الاستعمارية ، ويأتمرون بأمرها ، ويوجهون المجلس
حسب هواها ومزاجها ، وهذا قيد يجب أن يحطم ونص يجب أن يلغى
بجرة قلم ، فلا ينبغي أن تكون الشركة المشار إليها أكثر من مؤسسة تجارية ،
ليس لها من الحقوق أكثر مما لأى مواطن أو مؤسسة أخرى !!
» وفيما يلي نص المادة ١٤ الخاص بإنشاء بلدية الاسماعيلية :
« من المتفق عليه ، أن ينشأ بالاسماعيلية مجلس بلدي ، طبقا للقانون

رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ .

» ويحل هذا المجلس محل الشركة ، في كافة الأعباء ، والالتزامات المتعلقة
بالمرافق البلدية ، التي كانت الشركة تتولاها ، في هذه المدينة طبقا لأحكام
المادة ١١ من اتفاق ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤ الثاني ، والمادة ٥ من اتفاق
٢ مايو سنة ١٩٣٦ (قانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧) ، وتستثنى من ذلك خدمة
المياه بالاسماعيلية ، التي تستمر الشركة في القيام بها لحين انتهاء عقد الامتياز .

« ويتم الحلول الوارد في الفقرة السابقة طبقا للشروط الموضحة بالملحق
(ز) ، المرافق لهذا الاتفاق » .

« وينخفض مبلغ الستة الآلاف جنيه المحدد جزافا ، والمنصوص عليه
في المادة ٥ من اتفاق ٢ مايو سنة ١٩٣٦ ، سالف الذكر ، لصيانة الاسماعيلية ،
وبور توفيق إلى ١٠٠٠ جنيه تدفع سنويا ، على قسط واحد ، لصيانة الطرق
والحدائق ببور توفيق ، ورشها وتنظيفها بمعرفة الشركة . ويبدأ هذا
التخفيض من تاريخ الحلول الفعلي » .

واستثناء من أحكام القانون رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ ، يضم مجلس
الاسماعيلية البلدي ، عضوين حتميين ، تعيينهما الشركة من بين موظفيها

المصريين » .

ملحق (ز) للمادة ١٤ المنقحة

وترانا مضطرين لنشر النص الكامل لهذا الملحق ، الذي يدل بوضوح ، على أن الحكومة المصرية في سنة ١٩٤٩ قد ذات وهانت ، وقبلت أن تكون الشؤون البلدية لمدينة الاسماعيلية ، مشاركة بين الدولة ، وشركة قناة السويس ، وبقيت هذه الشركة الباغية دولة في داخل الدولة .

(المادة الأولى)

مرافق المدينة التي تتولاها حاليا الشركة كليا أو جزئيا بالاسماعيلية (بما فيها منطقة مستشفى سان فنسان) والتي يوكل من الآن فصاعدا لبلدية الاسماعيلية بالاشراف عليها هي :

تنظيف المدينة وتصريف القمامة .

التطهير الصحي . الرش بالبتروول في المنازل والمدينة .

خدمة المجارى . المياه المستعملة ومياه الأمطار .

خدمة مكافحة الحريق .

الانارة العامة .

صيانة شوارع المدينة وأرصفتها .

صيانة مصارف التطهير المعروفة بمصارف قبلي الاسماعيلية والواقعة بين

ترعة الاسماعيلية وبحيرة التمساح وصيانة مصارف أبو رخم .

بوقف دفع مبلغ ٥٤٨ مليا و ٥٥ جنيها المحدد جزافا والذي تتسلمه

الشركة سنويا من الحكومة لصيانة المصارف المعروفة « بمصارف قبلي

الاسماعيلية » .

الاشراف على جبانة المسلمين .

صيانة مزروعات الشوارع والشوارع الرئيسية والميادين العامة بالمدينة .

وبعكس ما تقدم تستمر الشركة لغاية انتهاء مدة الامتياز في صيانة الحدائق والمزارع المرافق كشفها لهذا « مرفق رقم ١ » .
ومن المتفق عليه أن يكون للبلدية الحق دائما في أن تنشئ كافة المرافق البلدية الأخرى وأن تشرف عليها طبقا للقانون رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ الخاص بتنظيم المجالس البلدية والقروية .

المادة الثانية : تتسلم البلدية المنشآت الثابتة والمهمات المخصصة للأعمال ذات الصبغة البلدية فيما عدا الاستثناء المنصوص عليه في المادة ٣ — على أن تدفع قيمتها الحالية للشركة حسبا يتم تحديدها بالتراضي أو بناء على رأى خبير .

وكشف هذه المنشآت الثابتة وهذه المهمات مرافق لهذا الملحق تحت رقم (٢) ومن المفهوم أن هذا الكشف لا يتضمن أى مبنى للسكنى أو مكتب .

المادة الثالثة : لا يسلم إلى البلدية مبنى الشركة والحوش الملاصق له اللذان تشغلهما حاليا المطافى ومهماتهما وكذلك الحوش المجاور لهذا المبنى والذي تشغله عربات النظافة والرش المساهمة إلى البلدية . ومستودع مهمات وأدوات النظافة الواقع بشارع مرسلية .

غير أن للبلدية أن تنتفع مجانا لمدة سنتين ابتداء من تاريخ العمل بهذا الاتفاق بالمباني والحوش والمستودع والأمكنة المذكورة على أن تخلها عند انتهاء هذه المهلة على أكثر حد .

المادة الرابعة : تحمل البلدية محل الشركة في كافة الحقوق والالتزامات المترتبة على عقود المقاولات السنوية الجارية تنفيذها وذلك لغاية انتهاء مدتها وهذه العقود هي :

- عقد التنظيف والرش بالبترول « مقاوله وايتان » .
- عقد صيانة الشوارع والأرصفة « مقاوله محمود سهمود » .

عقد صيانة مصارف التطهير بمنطقة الاسماعيلية « مقاوله محمود عبد الوهاب » عدا ما يتعلق في هذا العقد بصيانة مصارف أبي جاموس .
عقد صيانة المزروعات فيما يتعلق بالشوارع والشوارع الرئيسية والبيادين العامة بالمدينة « مقاوله أحمد محمد عبد الله » .
المادة الخامسة : مرافق المدينة التي كانت تتولاها للآن بالاسماعيلية إدارة الأملاك المشتركة والتي يوكل إلي البلدية من الآن فصاعدا الاشراف عليها هي :

صيانة وخفر أربع مراحيض عمومية .
واحد منها بشارع فؤاد الأول بقرب منزلتان السكة الحديد .
واحد في ميدان عباس .
اثنين بشارع محمد علي بين شارع الأهرام وشارع فؤاد الأول .
صيانة واستغلال السوق العمومية الواقعة قبلي الجبانات .
وتتسلم البلدية هذه المراحيض والسوق على أن تدفع قيمتها الحالية لإدارة الأملاك المشتركة ، حسبما يتم تحديدها بالتراضي أو بناء على رأي خبير .
المادة السادسة : تورد الشركة مجانا للبلدية المياه العكرة اللازمة للمرافق التي تسلم إليها .

وكل توسيع في المنشآت يقتضيه اتساع هذه المرافق تقوم به الشركة على نفقة البلدية ويحتسب الاستهلاك المقابل له بثالث الثمن الذي تورد به المياه العكرة الأهالي .

مرافق رقم ١ « ملحق ز » :

مدينة الاسماعيلية

كشفت بالحدائق والمزارع التي تستمر الشركة في تولى صيانتها

١ — حدائق الملاحة . ٢ — حديقة جيشار .

- ٣ — حديقة الحلقة .
- ٤ — المساحة المزروعة الواقعة بين شارع محمد علي وترعة الاسماعيلية .
- ٥ — ميدان روت . ٦ — غابة المنايع « القونتين » .
- ٧ — مشتل الكيلو ٢ ومزروعات الطريق المؤدى إلى هذا المشتل .
- ٨ — المزرعة الواقعة بشارع الأميرة فوزية .
- ٩ — منحدر شارع لينان دي بلفون وطريق المستنقعات .
- ١٠ — شارع ليماسون . ١١ — حديقة الجولف .
- ١٢ — جزيرة القرسان .
- ١٣ — حدائق ومزارع منطقة نقطة النمرة « ٦ » .
- ١٤ — غابة أبو رخم . ١٥ — غابة سان بيير .
- مرفق ٢ « ملحق ز »

مدينة الاسماعيلية

الأعمال ذات الصبغة البلدية

كشف بالمنشآت الثابتة وبالمهمات

١ — التنظيف :

- فرنان للاحرق . سيارة قمامة رقم ٣٣ قنال .
- سيارة قمامة رقم ٧٩ قنال . سيارة صندوق ماركة فورد .
- سيارة قمامة بقبان رقم ٥١٢ قنال . سيارة رش رقم ١٠٤ قنال .
- ٤٥ عربة يد . ٨ صناديق تجرها الدواب .
- مستودع قمامة . مستودع تصريف وتغريض .
- ٦٥ بر امتصاص .

٢ — التطهير الصحي :

- ٣ براميل مازوت .
مطفئاتان .
مضخة يد .
٤٠ — زورقا صغيرا .

مستودع المواد المستخدمة لمخلوط مكافحة الملاريا .

- ٣ — المجاري المسلمة بدون مقابل بشرط تولى صيانتها .

شبكة الحى الغربى للمدينة :

١٠٠٠ متر طولى من المجارى قطر ٤٠٠ مليمترا و ١١ بكابورت .

٥٧٦٠ مترا طوليا من المجارى قطر ١٥٠ مليمترا و ١٩٧ بكابورت .

شبكة قبلى ترعة الاسماعيلية .

١٠٩٦ مترا طوليا من المجارى قطر ١٥٠ مليمترا و ٢٥ بكابورت .

شبكة الحى الشرقى للمدينة .

٢٩٠٠ متر طولى من المجارى قطر ١٥٠ مليمترا ٣٠ بكابورت .

محطة طلمبات الشفط بميدان توفيق .

مجارى ثكنات خفر السواحل .

محطة الترسب عند مستشفى سان فنان .

- ٤ — الحريق :
سيارة حريق بسلم ماركة لافلى .

سيارة حريق ماركة لافلى .

٣ صفارات كهربائية لاستدعاء رجال المطافى .

٣ صفارات كهربائية ماركة ستراوس لجهازات الحريق .

مهمات مختلفة لمكافحة الحريق .

٥ — الانارة العامة :

(١) ١٢ عامود إضاءة منخرقا .

(ب) المتفرع الأول :

- ٥١ عمودا مزخرفا للانارة . ١٩ مصباحا مركبة على عواميد توزيع .
٥ مصابيح وسط .

المتفرع الثاني :

- ٣٥ عمودا مزخرفا للانارة .
مصباح واحد مركب على عامود « بقرب ورشة القسم الثاني » .

المتفرع الثالث :

- ٢٥ مصباحا جديدا . ١٠٩ مصابيح وسط .
٥ مصابيح مركبة على أعمدة .
٦ — حنفيات رش مزروعات الشوارع والميادين والشوارع الرئيسية :
٧ — جبانة المسلمين المسامة بدون مقابل بشرط تولى صيانتها :

الجدران والمباني . حنفيات الرش .

الخدمات الطبية والمعابد والمدارس

نحن لا ننكر على الشركة ، أنها قامت بمجهود لا بأس به في تعمير منطقة استغلالها ، فأنشأت مستشفيات ، ومدارس ، ومعابد . ولكن الذي ننكره عليها أن تتخذ من ذلك مادة للدعاية ، فتقول دائما ، في المقالات التي تنحر في مكاتبها ، وتشرها في الصحف الأجنبية ، وفي الصحف المحلية ، بين حين وآخر ، إنها خلقت الحياة ، في صحراء مصر ، وتريد أن تجعل من هذه الدعاية ، التي أضحت مبتذلة ، لتكرارها ، تعلقة تحاول أن تتوصل بها لمد أجل الالتزام .

وكان على الشركة ، قبل أن تمن على هذه البلاد ، أن تفهم أنه لولا احتلالها لتلك الشقة من أرض مصر ، لقامت مصر نفسها بالتعمير والانشاء ، ولكان الحال غير الحال .

ومع ذلك نريد أن نسأل الشركة لحساب من ، كان هذا البذخ والاسراف ؟ !

هل شيد مستشفى « سان فنسان دى بول » ، أو كنائس الاسماعيلية وبورسعيد والسويس لمساب المصريين . أم أن ذلك كله قد أنفقت عليه الأموال الطائلة لمصلحة عدد من الأجانب ، هبطوا على هذه اللجنة ، التي لا وجود لمثلها في بلادهم ، ليقيدوا الاستقلال المصري بأغلال ثقال ؟ !

في مجال الكلام عن الخدمات الطبية ، والعواطف الانسانية ، أذكر حادثا واحدا لشركة قناة السويس .

في شهر أغسطس سنة ١٩٤٧ ، كان المرحوم محمد علي الغاياتي ، نجل الأستاذ علي الغاياتي ، يقضى بعض أيام عطلته في فندق « كابانوي » بالسويس ، وذهب مع رفاق له ذات صباح لمشاهدة صيد الحمام ، فأصيب في ظهره بطلقة نارية طائشة ، أطلقت على حمامة وأخطأتها ، وكان أقرب مكان لاسعافه هو مستشفى شركة قناة السويس ، وفعلا نقله إخوانه إلى باب هذا المستشفى ، فقال المشرفون عليه إن المستشفى خاص بشركة قناة السويس وموظفيها ، ولا يقبل المصريين ، وقيل لهم إن الرجل يتزف دمه ، ومحتاج إلى إسعاف سريع ، ويخشى أن يموت ، وهذه مسألة إنسانية ، فقالوا ولو . . . !!

أتدري ماذا كانت نهاية محمد علي الغاياتي ؟ !
أضاع الذين كانوا يحملونه الوقت في مجادلة ومحاجة مستشفى شركة قناة السويس الذي تمسك بوجهة نظره ، ونقلوه إلى المستشفى الأميري ، بعد فوات أوان الاسعاف ، ومات الابن الأكبر ، والولد الوحيد للمجاهد الوطني الأستاذ علي الغاياتي ، وسجلت النيابة العمومية في محاضر التحقيق موقف شركة قناة السويس ! !

نعرف أنهم كانوا يجرون عمليات جراحية لبعض المصريين ، وكانوا يعالجون البعض الآخر ، ولكن هؤلاء المصريين هم القلة التي صادقت شركة قناة السويس أو أدت لها خدمات ، فلا تستطيع الشركة أن تقول مثلا إنها عالجت المغفور له إسماعيل صدقي أو أمثاله ، لتقول إن المستشفيات قد أنشئت لخدمة هذه البلاد . وهناك رواية ، لم تتأكد لنا ، وتتلخص في أن الرئيس محمد نجيب ، كان قد نقل من فلسطين ، لما جرح هناك في سنة ١٩٤٨ ، مضرجا بدمائه ، وأريد إسعافه ، وهو في الطريق ، فتمنعت شركة قناة السويس ، ولم تقبله إلا حينما هددت من رفاق الرئيس بنسف المستشفى ، وما كان الذين استخذوا يعرفون أن الرجل الذي طلب له الإسعاف ، قد سبق في علم الله ، أنه أول رئيس لجمهورية مصر . وسواء صححت الرواية أو كانت مجرد شائعة ، فالثابت أن المنتفعين بالخدمات الطبية في مستشفيات الشركة هم الزلاء الأجانب أولا ، وتختلف معاملتهم اختلافا تاما عن معاملة المصريين من موظفي الشركة وعملها .

في مطبوع من مطبوعات الشركة ، التي تصدرها باللغة الفرنسية ، على سبيل الدعاية والاعلان ، وتاريخه سنة ١٩٣٧ ، وردت كلمة في الصفحة ٥٣ بعنوان « خدمات اجتماعية مختلفة » ، وقالت في هذا البند ما ترجمته :

« رأت الشركة لزاما عليها ، أن تيسر لرجالها على اختلاف مذاهبهم ، القيام بشعائرهم الدينية . ولذلك ساهمت في مناسبات مختلفة في بناء المؤسسات الدينية : الكنائس الكاثوليكية والأرثوذكسية ، والمعابد ، والمساجد . وعلى سبيل

التخصيص ، تحملت الشركة بنفقات بناء الكنيسة الكاثوليكية بالاسماعيلية ، وهي التي حلت محل الكنيسة المتواضعة التي أقيمت وقت إنشاء القناة » .

في هذه الفقرة ذكرت المساجد بطريقة عارضة وكشيء ثانوي بالنسبة للكنائس الكاثوليكية أو الأرثوذكسية ، والواقع يؤيد هذا ، ففي بلاد دينها الرسمي هو الاسلام ، لا يمكن أن تقارن بين مساجد الاسماعيلية وبورسعيد وبورفؤاد وبورتوفيق ، وبين الكنائس الشاهقة ومعابد اليهود ،

وقد استقدمت الشركة كبار الفنانين من إيطاليا وغيرها لزخرفة الكنائس ، وأنفقت عشرات الألوف من الجنيهات ، حتى تعد تلك الكنائس تحفا فنية نادرة في العالم ، وأما المساجد الضيقة المتواضعة فهي للمسلمين ، وللإستعمار سياسة تقليدية ثابتة حيال الإسلام والمسلمين . والشركة لم تساهم في المساجد إلا بمبالغ تافهة ، وإنما المسلمون هم الذين شيّدوا مساجدهم بأموالهم ، ونحن نتحدى الشركة أن تنشر قائمة بما أنفقته على المعابد أو ساهمت به منذ سنة ١٨٦٩ إلى الآن ، مع بيان ما أنفق على كل معبد ، لكي نعرف سياسة الشركة حيال المعابد والأديان . ونسأل الشركة كم تنفق في العام على خدمة الكنائس وبعثات المبشرين ، ولدينا الأرقام ، التي لم ننشرها ، لأننا نؤمن أن الدين كله لله ، وإنما نريد أن نتغاضى عن تعصب الشركة البغيض ، ونقول إنه لا يليق بها أن تمن على مصر بتلك الخدمات ، لأنها تؤديها ، كما لو كانت في فرنسا أو في إنجلترا ، وليست في مصر بالذات ! !

ومع ذلك ، ندع هذه النقطة الشائكة ، لنرى ماذا تقول عن المدارس . تقول الشركة إنها حتى سنة ١٩٣٧ أنشأت إحدى وأربعين مدرسة ، وكانت تتسع تلك المدارس حتى ذلك التاريخ لنحو أربعة آلاف تلميذ وتلميذة ، ولا شك أن عدد المدارس وعدد التلاميذ قد ارتفع عن ذى قبل . ولكن هؤلاء هم أبناء التزلاء الأجانب في الغالب ، ولا يقبل المصري ، إلا في حدود ضيقة ، وبنفقات باهظة ، ومرهقة ، والأرقام هي التي تستطيع أن تتكلم ، وما على الشركة إلا أن تنشر الأرقام .

وهي لا تكتفى بتعليم أبناء رجالها الأجانب في تلك المدارس ، بل ترسلهم على نفقاتها ، وتتحمل مصاريف إقامتهم ، وتعليمهم ، في المعاهد الأجنبية بالقاهرة والاسكندرية وبيروت ، وترسل عددا منهم إلى جامعات أوروبا المختلفة .

وفي مقابل هذا البذخ ، تمن الشركة على هذه البلاد ، بقولها في كتاب دعايتها ، إنها تأذن بتدريب أبناء العمال المصريين ، التدريب المهني ، في ورشها

العامة ببور فؤاد ، وكان المصري ، قد فرض عليه أن يكون عاملا ،
وكنى . . . !

الأنشطة والبرامج ومخازن الترفيه والنح

وكدولة في داخل الدولة ، لم يفت الشركة أن تدبر لرعاياها وسائل
الترفيه ، والمرح ، فأنشأت ناديها بالاسماعيلية ، وآخر في بور توفيق ،
وفي هذه الأندية تقام الحفلات العباخبة ، ولا سيما حفلات الرقص الكبيرة ،
في مناسبات تختارها الشركة ، وهي مناسبات معبرة عن سياستها ، وبمراجعة
محضر جلسة نادي الشركة بالاسماعيلية في ٢ أبريل سنة ١٩٣٧ ، قرأنا
العبارة الآتية :

« في مساء ١٥ مايو تقام في صالة النادي ، حفلة ساهرة كبرى
Soiree de Gala بمناسبة تتويج ملك إنجلترا » .

« وكان النادي المذكور طوال مدة الحرب ، ولا يزال مرتعا للقوات
البريطانية المحتلة لقناة السويس ، بل إن قوات الاحتلال هي التي تباشر سلطة
البوليس بداخل النادي ، ولا نقول هذا من عندنا ، فبين أيدينا محاضر
الجلسات ، وفي محضر جلسة ١٨ سبتمبر سنة ١٩٤١ ، اتخذ القرار الآتي
نصه :

« بتفويض من رئيس النادي ، وبناء على اتفاق أبرمه مع « اللفتنانت
« كولونيل بيكون » Bacon يقوم البوليس الحربي البريطاني ، بعمل
البوليس ، بداخل النادي ، وله أن يتخذ باسم النادي ما يشاء من الاجراءات » .

لدينا محضر هذه الجلسة ، وعليه توقيع الرئيس Levasseur وتوقيع
السكرتير العام Dulout ، ونسأل الشركة ، ألا يعد ذلك تأمرا مع الدولة
المحتلة ، وإباحة للجاسوسية لحساب بريطانيا ، والحالة بينها وبين مصر ،
هي حالة عداء بالمعنى القانوني ؟ !

ولما ألغيت معاهدة ٢٦ أغسطس في سنة ١٩٣٦ ، في ٨ أكتوبر سنة ١٩٥١ ، تحول نادى الاسماعيلية التابع لشركة قناة السويس إلى وكر يحتله القراصنة الانجليز الذين صبوا نيرانهم على سكان مدينة الاسماعيلية المدنيين ، وضج عمال النادى المصريين ، وضائق صدورهم من أعمال التجسس والغدر التي ترتكب ضد وطنهم ، وضد الأرواح والأموال في الاسماعيلية ، فكان جزاء هؤلاء ، حملة تأديبية من الشركة ، وسيقول القضاء فيها كلمته .

وتباهى الشركة بأنها عدا الأندية ، أنشأت مخازن التموين ، في بورسعيد والاسماعيلية ، وبور توفيق ، كما أنشأت البلاجات ، والملاعب الرياضية ، وغابات الصيد ، وغير ذلك ، ولجبن حساب من كل هذا ؟ !

إنه استثمار بغيض ، واستعمار شديد الوطأة ، وما ينبغي للشركة أن تمن علينا به .

مدينة بور فؤاد

وفي أكتوبر سنة ١٩٥٢ أبرمت الشركة اتفاقا مع وزير المالية المصرية ، يحيى ابراهيم ، وقد فوضه مجلس الوزراء ، لتوقيع هذا الاتفاق ، بقراره الصادر في ١٠ أكتوبر سنة ١٩٢٥ .

وأشير في ديباجة الاتفاق إلى مكاتبات ، تبودلت بين الشركة والحكومة المصرية ، في ١٧ يونيو سنة ١٩٢٠ ، وفي ٨ مايو سنة ١٩٢٣ ، وكانت الشركة تلح في هذه المكاتبات ، في طلب الموافقة على إنشاء مساكن بالشاطيء الآسيوى ، على الأرض التي تدعى الشركة أنها من أرض الامتياز ، وسبق أن ذكرنا أنه لا يوجد شيء اسمه أرض امتياز ، وإنما كانت الأراضي ملك الدولة ، وتهاون بعض الحكومات ، لا يجرد الأرض من هذه الصفة .

وأشير في الديباجة أيضا إلى الغرض من إنشاء تلك المساكن ، وهو وقوع

ورش الشركة العمومية بالشاطيء الآسيوى ، مما حمل الشركة على التفكير فى إنشاء ثلاثمائة مسكن لموظفيها ، تتسع لسكنى ثمانمائة فرد .
ولكن تطورت الفكرة ، وعرضت الشركة على الحكومة مشروع إنشاء تلك المدينة الصغيرة ، وشكلت الحكومة لجانا مختلفة فنية وغيرها لدراسة المشروع ، ثم أسفرت الدراسة ، عن قبول الاتفاق المشار إليه .
والفكرة ، فى ذاتها ، لا غبار عليها ، لولا أن الشركة قد حرصت على بسط نفوذها على منطقة القناة ، وأن تضع المدينة الجديدة فى كنفها ، ومن مظاهر هذه السيطرة الأحتيية ما يأتى :

أولاً — سلمت الأرض اللازمة للمدينة الجديدة لإدارة الأملاك المشتركة ، وما هذه الإدارة فى الواقع إلا شركة قناة السويس ، وعيقت المساحة فى المادة الأولى من الاتفاق وهى ٦٠٨ و ٢٣٣ و ١ من الأمتار المربعة .

ثانياً — إدارة مدينة بور فؤاد أحتيية :

(١) نص فى المادة الثانية من الاتفاق المشار إليه ، على أنه مع مراعاة أن المرافق العامة تحتص بها الدولة دون سواها ، إلا أن المدينة الجديدة تدار طبقاً لما جاء فى البنود التالية .

(٢) تقوم بإدارة المدينة لجنة الأملاك المشتركة ، وتجتمع برئاسة محافظ بورسعيد أو من يقوم مقامه ، ويحضر اجتماعات اللجنة مفقش عام الصحة ، ومفقش أو مندوب عن وزارة الداخلية ، ولكن حضورهما يكون بصفة استشارية ، فلا يشتركان فى إعطاء الأصوات ، وتعد لجنة الأملاك المشتركة بمثابة مجلس بلدى للمدينة ، ولهذا المجلس أن يدعو إلى اجتماعاته من يرى الاستعانة بهم من الخبراء ، كلما تصدى لدراسة المسائل الفنية (المادة ٣) .

(٣) وللجنة الأملاك المشتركة ، حينما تجتمع بصفة مجلس بلدى للمدينة الاختصاصات الآتية : —

١ — تقرير الاعتمادات المطلوبة ، لردم الأرض وإنشاء المجرى والشوارع والطرق والأشجار والآنارة ، وسائر الأشغال العامة ، بشرط الحصول على تصديق جهات الاختصاص عند الاقتضاء .

٢ — ضمان النظافة ، وصيانة ورش الطرق ، وصيانة المجرى والمزروعات والاضاءة وإطفاء الحريق .

٣ — تحصيل واقتضاء العوائد والرسوم البلدية :

(أ) على ملاك ومستأجرى الأراضي طبقا للمادة ١٢ .

(ب) عوائد الأملاك التي تفرض على المباني طبقا للمادة ١٢ .

(ج) رسوم شغل الطريق التي تفرض بموجب لائحة تصدرها وزارة الداخلية .

٤ — مباشرة مختلف شئون التنظيم ، على غرار ما يجرى في سائر المدن المصرية (المادة ٤) .

(٤) تعرض قرارات اللجنة المشار إليها ، على وزير الداخلية ، ليصادق عليها ، وذلك في مدى ثلاثة أيام من تاريخ إصدارها وهو إذا لم يتخذ قراراً بوقف مداوات اللجنة في مدى ثمانية أيام ، من تاريخ عرضها ، أو لم يتخذ قراراً بالغاءها ، في مدى ثلاثين يوماً من عرضها عليه ، أى لم يستعمل حق الفيتو ، فإن قرارات اللجنة المجتمعة بهيئة مجلس تعد نافذة .

وإذا تجاوزت قيمة الأشغال التي تقررها اللجنة ، مبلغ خمسة آلاف جنيه ، فلا يمكن تنفيذ هذه الأشغال إلا بعد موافقة وزير الداخلية (١) .

(٥) تحملت الشركة بالجزء الأول من النفقات في حدود مبلغ ١٢٥ و ٠٠٠ جنيهاً مصرياً (٠٠٠ و ٣٣٣ و ٢ من الفرنكات الفرنسية) .

وتقرر فتح حساب خاص لأعمال الانشاء الأولى ، من أعمال ردم الأرض ، والمجرى والاضاءة ، والطرق ، والحدائق والأشجار .

(١) انتقل اختصاص وزير الداخلية المشار اليه ، لى أوزارة الشؤون البلدية والقروية .

و يدخل في هذا الحساب ، ما يحصل من بيع الأراضى .
وبعد أن يسدد للشركة من هذا الحساب المبالغ التي تكون قد قدمتها ،
يقسم باقى المتحصل من أثمان الأراضى ، مناصفة بينها وبين الحكومة .

وتعهدت الشركة بأن تمتد اللجنة بالمبالغ اللازمة لتغطية العجز ، وذلك
كقرض بلا فائدة ، وترد إليها من الغائض ، فى السنوات التالية (المادة ٦) .
(٦) يفتح حساب آخر باسم « حساب الإدارة » ، للاتفاق منه ، على
أعمال النظافة ، وصيانة ، ورش الطرق ، والمجارى ، والمزروعات ،
والإضاءة ، ويودع فى هذا الحساب ، المتحصل من العوائد والرسوم ،
ورسوم شغل الطريق ، وثمان التيار الكهربائى ، وكل ما يتحصل من الموارد
الأخرى ، فيما عدا أثمان بيع الأراضى ، وإيجار ما يؤجر منها .

وما يزيد عن النفقات المطلوبة ، تسدد منه فوائد للمبالغ التي تقدمها
الشركة كقرض ، والباقى ينقل إلى ميزانية السنة التالية . وتقوم الشركة
بسد العجز ، فى هذا الباب ، فى حالة العجز على أن تحصل السلف ، من إيراد
السنة التالية ، وإذا لم يكن الإيراد كافياً ، فإنها تستوفى مطلوبها من حصة
الحكومة ، من بيع أو إيجار الأراضى (المادة ٧) .

(٨) عند نهاية الالتزام ، إذا ما تبين ، أن مبالغ السلف ، التي تقدمها
الشركة طبقاً للمادتين ٦ و ٧ ، لم تكن قد سددت ، طبقاً للأوضاع المقررة
فى المادتين المشار إليهما ، فالشركة وحدها ، هي التي تتحمل تلك المبالغ ،
وليس لها أن تطلب من الحكومة شيئاً (المادة ٨) .

(٩) احتفظت الشركة لنفسها فى المادة ١٣ من الاتفاق المشار إليه ،
بمساحة من الأراضى قدرها . . . و ٨٥ متراً مربعاً ، لتقيم عليها منشآت لها ،
وقد تعهدت فى المادة ١٢ بأن تدفع العوائد والرسوم عن هذه المنشآت ،
شأنها شأن الأفراد تماماً .

ويجب أن يكون مفهوماً أن تلك المنشآت ، هي المنشآت اللازمة

لاستغلال القناة ، وتؤول للدولة بانتهاء الالتزام ، أو في نهايته ، إذ أن يد الشركة عارضة ، وهي ليست مالكة .

(١٠) لم يترك للحكومة ، لاقامة منشآتها ، اللازمة لمكانتها إلا مساحة قدرها ٠٠٠ و ١٥ مترا مربعا .

وكل ما هنالك أنه قيل إن هذه المساحة ، لاحتسب ضمن العشرين ألف هكتار ، المرخص بها للحكومة ، في اتفاق ٣ أبريل سنة ١٩٠٧ (مادة ١٤) .

(١١) أعطيت الشركة ، في المادة ١٥ من الاتفاق امتياز عملية بيع المياه المقطرة ، وتغذية مدينة بور فؤاد بمياه الشرب ، على أساس الاتفاقين المبرمين ، في ١٣ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ، ٤ — ٩ مايو سنة ١٩٠٧ ، والسابق الكلام عنهما ، في الفصل الخامس ، من هذا الباب .

(١٢) تعهدت الشركة ، بأن تيسر الانتقال من بورسعيد إلى بور فؤاد وبالعكس ، بواسطة لجنة الأملاك المشتركة ، إما مباشرة ، أو بمعرفة ملتم .

وجوب إنهاء هزه المادة السادسة

وإنشاء مجلس ببرى لبور فؤاد

ورد في المادة التاسعة من الاتفاق المشار إليه ، احتفاظ الحكومة ، بأن تنشئ ، بعد مضي عشرين سنة ، من تاريخ الاتفاق ، أى اعتبارا من ١١ أكتوبر سنة ١٩٤٥ ، مجلسا بلديا لمدينة بور فؤاد ، يحل محل لجنة

الأملاك المشتركة ، في إدارة شؤون المدينة .

وليس للشركة أى تحفظ بهذا الخصوص ، إلا أن تسترد في الفترة الباقية من الالتزام ، ما عساه أن يكون مستحقا لها من القروض ، التي تكون قد أعطتها للجنة الأملاك المشتركة ، طبقا للمادتين ٦ و ٧ .
والعجيب أن حكومة إبراهيم عبد الهادى ، وقد تصدت ، في ٧ مارس

سنة ١٩٤٩ ، لتصفية كثير من المسائل بين الشركة والحكومة ، قد أغفلت هذا النص الصريح ، ولم تفكر الحكومات الرجعية ، في استخدام حقها ، في الماضي ، وإنشاء مجلس بلدى مدينة بور فؤاد .

وإننا لتتوجه ، في عهد الثورة ، إلى السيد وزير الشؤون البلدية والقروية ، برجاء المبادرة ، بإنشاء المجلس المشار إليه ، والتخلص من إحدى رواسب العهد الماضى (١) .

كتاب من يحيى ابراهيم

والعجيب أنه ، في نفس يوم توقيع الاتفاق المشار إليه ، أى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٥ ، أرسل وزير المالية ، يحيى ابراهيم ، كتابا إلى وكيل عام الشركة ، المسمى « دى بنوا » ، أورد فيه ، تعديلات طفيفة على الاتفاق لمصلحة الشركة ، وقال إن الشركة هي التي طلبت باختيارها مساحة قدرها ٠٠٠ و ٨٥ مترا مربعا ، في بور فؤاد ، وذلك لأغراض استغلال القناة . وقال إن الشروط الخاصة بمدينة بور فؤاد ، لا تقيد الحقوق الأساسية التي اكتسبتها الشركة ، بعقود الالتزام ، وكذا الاتفاقات التالية ، وذلك فيما يتعلق باستخدام الأراضي التي سميت بأرض الالتزام .

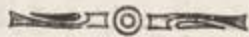
وإذا رأت الشركة ، أنها محتاجة ، في استغلال القناة لمزيد عن ٨٥ و ٠٠٠ مترا مربعا ، فإن كل طلب يتقدم منها لتوسيع هذه المساحة ، سيقابل من الحكومة بعين العطف (٢) .

(١) ترانا مضطرين لأن نقول من باب الانصاف ان الاتفاق المشار اليه ، كان أفضل من الاتفاقات التي تقدمته ، ويرجع الفضل وقشد لوكيل وزارة المالية ، الغنور له ، الأستاذ محمد زكي الابراشي .

(٢) ألتقى بالاتفاق ، شروط عمومية ، لبيع أراضي مدينة بور فؤاد ، وهذه الشروط تعتبر جزءا لا يتجزأ من عقود بيع تلك الأراضي .

الخلاصة

ومن كل ما تقدم ، يتضح إلى أي مدى ، وسعت الشركة مناطق نفوذها واستغلالها ، وكيف أنها جعلت ، من هذا المثلث الممتد من مدينة الاسماعيلية إلى بورسعيد من ناحية ، وإلى السويس من ناحية أخرى ، ومن بورسعيد إلى السويس ، أشبه برقعة من أرض مصر ، قامت عليها دولة أجنبية ، اسمها شركة قناة السويس ، وهي الاحتلال البريطاني ، في ثيابه المدنية ، وهذه الحالة المثيرة تدعو إلى تضافر القوى للخلاص منها ، وتطهير أهم بقعة حساسة من أرض مصر ، من ذلك النفوذ الأجنبي البغيض ، وإلا بقيت مصر تحت نير الغاصب ، إلى ما شاء الله .



الفصل السابع

اتفاق ٧ مارس ١٩٤٩

ترعة العباسية . محاجر عنافزة . وغيرها

وردت بعض مسائل خاصة ، بالأراضى والمنشآت والمحاجر ، فى الاتفاق ، الذى وقعه الأستاذ ممدوح رياض ، وزير التجارة الأستبق ، فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ولم نذكرها ، فى الفصول المتقدمة ، ونحن نتناولها ، فيما يأتى : —

أولا — تسليم ترعة العباسية للحكومة المصرية :

ورد هذا النص ، فى المادة ١٧ والملحق ح ، للمادة المذكورة ، أما نص المادة ١٧ المشار إليه ، فهو :

« تسلم الشركة للحكومة ترعة المياه الحلوة ، المعروفة بترعة العباسية ، والتى أنشأتها الشركة ، لتمد بالماء مدينة بورسعيد والقنطرة ، ومنشآت القناة ، الواقعة بين بورسعيد والاسماعيلية .

« ويتم التسليم بالشروط الموضحة فى الملحق (ح) المرافق لهذا الاتفاق .

نصوص الملحق المشار إليه

المادة الأولى :

« تسلم شركة قناة السويس ، لوزارة الأشغال العمومية ، ترعة المياه الحلوة المعروفة بترعة العباسية ، من بدايتها عند ترعة الاسماعيلية ، لغاية سور عملية مياه مدينة بورسعيد . تقع ترعة العباسية ، بين الاسماعيلية والقنطرة ، خارج حدود منطقة امتياز الشركة . وفى كل هذا الجزء تتنازل الشركة

مبدئياً عن كافة الأراضي التي وضعت تحت تصرفها ، لإنشاء الترععة المذكورة وصيانتها .

« وفي كافة أجزاء الترععة الواقعة داخل حدود منطقة امتياز الشركة ، وبالأخص بين القنطرة وبورسعيد ، تحدد الأراضي المتنازل عنها بعلامات توضع بمعرفة أقسام الشركة بحضور مندوب من الحكومة ، وتسلم الشركة للحكومة ، فيما بين محطات القناة البحرية ، على وجه خاص ، قطعة الأرض ، الممتدة ، بين الناحية المنخفضة من طريق الشركة (القنطرة — بورسعيد) وحرم السكة الحديد ، وكذلك الأراضي المزروع عليها ستار من الأشجار لوقاية الترععة » (١) .

« المادة الثانية : تسلم أيضا ، الشركة للحكومة المنشآت الآتية بالحالة التي هي عليها :

١ — المنشآت الهندسية التي أقامتها الشركة على ترعة العباسية مثل الكباري ، وقناطر حجز المياه ، والرياحات ، وكافة الأخشاب الخاصة بها ، على أن تتولى الشركة صيانة الكباري التي أقامتها على ترعة العباسية ، أمام محطات القناة البحرية .

(ب) المساكن المبنية فيما بعد :

مسكن الملاحظ عند الكيلو ٧٠٠ و ٩٠٠ وأيضا مساكن العمال المجاورة .	القياس
المسكن عند الكيلو ٩٠٠ و ١٣٠ .	الكيلو مترى
مسكن العمال عند الكيلو ٧٠٠ و ٢١٠ .	الترعة
مسكن الملاحظ عند الكيلو ٤٠٠ و ٣٠٠ وأيضا مساكن العمال المجاورة .	العباسية

(١) ذكرت اللجنة المالية بمجلس الشيوخ في تقريرها بخصوص هذا البند ما نصه : « وفي هذا ما فيه ، من تعبير أرض واستصلاحها ، مما يزيد التروة العامة ، ويفيد الخزانة ويرفع قيمة الأرض ، التي تملكها الحكومة في تلك الجهة » .

المسكن عند الكيلو ٣٩٠ و ٠٠٠ .	القياس
مسكن محطة التينة .	الكيلو مترى
المسكن عند الكيلو ٩٠٠ و ٩٠ .	بالقناة البحرية

(ج) طلمبة المياه عند الكيلو ٧٠٠ و ٩٠ وماخذ المياه والمواسير التي أنشئت لرى المزارع الميينة بالمادة (٣) .

(د) الطريق الذى أنشأته الشركة على بعض أجزاء الضفة الشرقية من الترعَة من القم لغاية الكيلو متر ٨٥٠ و ٣٢ عند اتصاليه بالطريق الرئيسية للشركة التي تصل بين الاسماعيلية وبورسعيد .

(هـ) الخط التليفونى الذى أنشأته الشركة لأعمال القناة ، بين الكيلو ٢٠٠٠ و ٢٠٠ والكيلو ٤٠٠ و ٣٠٠ وتسليم هذا الخط يشمل أيضا تسليم جهازات التليفون المركبة بمباني الشركة الواقعة على الترعَة والتي ستسلم للحكومة ، وعلى الشركة أن تتركب فى مكتب مهندس الحكومة بالاسماعيلية جهازا تليفونيا متصلا بخط الشركة الداخلى ، لكي تضمن ، كما هو الحال الآن ، سرعة الاتصال بقناطر حجز المياه المقامة على الترعَة وبعملية المياه ببورسعيد .

(و) تسلم الشركة للحكومة قطعة أرض بالاسماعيلية ، فى موقع ملائم ، تحدد بانفاق الطرفين ، لتبنى الحكومة عليها سكنا ومكتبا للمهندس الملاحظ للزرعة .

« المادة الثالثة : تنازل الشركة للحكومة عن ستار الأشجار المزروعة

على طول الترعَة ، بين الاسماعيلية والقنطرة وغربى السكة الحديد بين القنطرة وبورسعيد ، وتتعهد الحكومة بالاحتفاظ بهذه الأشجار والاكثر منها ، لحماية ترعة المياه الحلوَة ، والقناة البحرية .

« المادة الرابعة : تسلم الحكومة المصرية ، منذ الآن ، قاربي قطع

الأعشاب ، المخصصين لصيانة ترعة المياه الحلوَة ، على أن تدفع قيمتهما ، حسب حالتها ، عند تسليمها ، وبناء على ثمنهما ، ويحدد كل ذلك بالتراضى ،

أو بواسطة خبير يقبله الطرفان ، وتنسلم الحكومة أيضا ، القارب الجديد لقطع الأعشاب ، الذي طلبته الشركة ، حديثا ، على أن تعوض عنه ، حسب الثمن الذي دفعته فعلا .

« المادة الخامسة : تتولى الحكومة المصرية ، صيانة ترعة العباسية ، ابتداء من تاريخ تسامها ، وتقبل الشركة أن يلقي في القناة البحرية ، بين القنطرة وبورسعيد ، ناتج التطهير ، الذي تستخرجه الكراكات . ولكنها ، لا تقبل ، أن يلقي في القناة البحرية ، الناتج المتخلف عن أى توسيع محتمل ، لترعة العباسية .

وتتعهد الحكومة أيضا :

(أ) بأن تحتفظ بمنسوب مياه ، لا يقل عن منسوب « ٢٠٠ و ٠٠٠ » حسب رويات الشركة ، لعملية مياه بورسعيد . على أن يكون لمدينة وميناء بورسعيد ومدينة بور فؤاد بالماء الأولوية ، في كل وقت ، على رى الأراضي الزراعية .

(ب) بأن تورد يوميا كميات المياه اللازمة حاليا لأقسام الشركة ، وهي : ٥٠٠ و ٥٠ متر مكعب لعملية المياه ببورسعيد .

١٥٠٠ و ١٥٠ متر مكعب لمدينة القنطرة ، ومحطات القناة البحرية والأملاك المشتركة .

١٨٠٠ و ١٨٠ متر مكعب لوابور المياه العكرة بالاسماعيلية ، ومحطة رفع المياه بنقطة النمرة (٦) .

١٥٠٠ متر مكعب لمستل الشركة عند الكيلو ٠٠٠ و ٢٠٠ من ترعة العباسية . ويجوز إعادة النظر في هذه الأرقام ، كلما استلزم ذلك من الآن ، لغاية تاريخ انتهاء امتياز الشركة ، توسع مدن بورسعيد وبور فؤاد ، والاسماعيلية ، والقنطرة ، ومنشآت القناة ، الواقعة بين الاسماعيلية وبورسعيد وازدياد حركة المرور في القناة البحرية .

المادة السادسة : لا تتمتع الحكومة ، بأن تلحق بخدماتها العمال الذين تستخدمهم الشركة حالياً ، والمخصصين لصيانة ترعة العباسية ، غير أنه يجوز للحكومة أن تعطيهم الأفضلية للدخول في خدماتها ، حسب النظام والأجور المعمول بها لديها ، في حالة ما إذا رغبوا دخول خدماتها .

المادة السابعة : تستمر الحكومة المصرية ، على العمل بالعقود المبرمة بين الشركة والمقاولين محمود سهمود ، وسليمان على سرحان ، لصيانة ترعة العباسية والمزارع الكائنة على ضفافها ، وهي عقود تنتهي في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ .

ثانياً — المحاجر

رخص للشركة في فرماني ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وفي اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، أن تستخرج الأحجار اللازمة لأعمال القناة ، وصيانتها دون أن تدفع عن ذلك أية إتاوة .

وفي سنة ١٨٨٠ صدرت لائحة منظمة لاستغلال محاجر الحكومة المصرية ، وهي تعد من الأملاك العامة .

واستثناء من هذه اللائحة عقدت الشركة اتفاقات بشأن محاجر جبل عتاقة ، مع الحكومة المصرية ، في ٣١ يناير سنة ١٩٠٦ ، وفي ٦ يناير سنة ١٩١٥ ، وتجددت هذه الاتفاقات بعد ذلك ، وهي لا تعدو أن تكون رخصاً بالاستغلال ، تخضع لقوانين البلاد ولوائحها ، من حيث المبدأ ، وتملك الجهة مانحة الترخيص أن تسجبه ، في أي وقت ، مراعاة لاعتبارات عامة .

لا يزيد أن نرجع للاتفاقات السابقة ، فهي كثيرة ، وقد أصبحت غير ذات موضوع ، ونكتفي بأن نورد هنا ، ما جاء باتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .

جاء في المذكرة التي رفعها وزير التجارة والصناعة إلى مجلس الوزراء ، توطئة للاتفاق المشار إليه ، ما نصه :

« كانت شركة القناة تشغل الأرض اللازمة لها لاستغلال محاجر جبل عتاقة بإيجار يقل عن الفئات المقررة .

» وقد قبلت الشركة أن تتنازل عن هذا الامتياز ، وأن تستمر في شغل هذه الأرض ، بالرسوم والفئات المقررة ، بصفة عامة .

وجاء في المادة ١٨ ، من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ما نصه :

« تمد الاتفاقات الخاصة باستغلال الشركة لمحجرها بجبل عتاقة (١) ، بالقرب من السويس ، والتي انتهت مدتها في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٤٤ ، لفترة جديدة تنتهي بانتهاء امتياز الشركة ، أي لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وذلك بالشروط المبينة بالملحق (ط) المرافق لهذا الاتفاق » .

الشروط الواردة بالملحق المذكور

المادة الأولى : إن التصريح السابق إعطاؤه للشركة بموجب الاتفاق المؤرخ ١١ يونيو سنة ١٩٣٦ باستغلال محجر عتاقة لمدة ١٠ سنوات تنتهي في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٤٤ على مسافة طولها ٥٠٠ متر حسب التخطيط الأحمر المبين على الرسم المرافق لهذا الموقع عليه من الطرفين أن هذا التصريح يمد لمدة جديدة من ١٧ نوفمبر سنة ١٩٤٤ لغاية نهاية مدة امتياز الشركة أي لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ . وذلك في حالة ما إذا احتاجت الشركة إلى الاستمرار لغاية هذا التاريخ في استخراج الأحجار من عتاقة لاستخدامها في أشغال القناة البحرية والموانئ التابعة لها .

وهذا التصريح ممنوح مجاناً غير أن على الشركة أن تدفع مصاريف التحضير والمصاريف البسيطة الأخرى إذا لزم الأمر .

وفي حالة توقف استغلال المحجر المذكور مدة ثمانية عشر شهراً متتالية يصبح هذا التصريح لاغياً ولا أثر له .

(١) التعبير بمحجرها « أي محجر الشركة » خاطيء ، فهو محجر الحكومة .

المادة الثانية : تتعهد الشركة بأن تورد للحكومة سنويا موادا محجورية
من الأصناف الآتية :

دبش وأحجار صغيرة الحجم وكسر الأحجار وزلط خرسانة وبودرة
الدبش بكمية لا تزيد على ٧٠٠٠ طن متري في السنة .

وعلى الحكومة أن تخطر الشركة قبل الفترة التي ينبغي فيها البدء
في استخراج المواد المطلوبة بشهرين عن كمية الأحجار من مختلف الأنواع
التي تحتاج إليها وعن المهلة التي ينبغي تسليمها فيها .

وتتعهد الحكومة بأن تتسلم المواد التي طلبت توريدها . وفي حالة عدم
وجود اتفاق تدفع ثمنها على أساس تعريفة الشركة مضافا إليها ٢٠٪ . ويطبق
هذا السعر على المواد محملة على صنادل أو مهمات الحكومة عند أرصفة
أو أسكلة المهاجر .

وللشركة أن تورد أيضا كتلا طبيعية . ولكن لما كان توريد هذه
المهمات يترتب عليه تعديلات في الاستغلال العادي للمحجر فانه ينبغي في كل
مرة توضيح الشروط مقدما .

السكك الحديدية والمنشآت المختلفة

المادة الثالثة : لقد رخص أيضا للشركة بأن تمد لمدة جديدة ابتداء
من ١٧ نوفمبر سنة ١٩٤٤ لغاية تاريخ انتهاء الامتياز سكة حديد ذات خط
عادي يبلغ حاليا طولها الاجمالي - بما فيه جميع خطوط التخزين والتفرعات -
١٠١٤٢ مترا طويا وكذلك سكة حديد ذات خط ضيق يبلغ حاليا طولها
الاجمالي - بما فيه خطوط التخزين والتفرعات - ٥٧٦٠ مترا طويا وهذان
الخطان مخصصان لنقل الأحجار من محجر جبل عتاقة إلى شاطئ خليج
السويس (جوة عتاقة) حيث تقع - وفقا للتخطيطات الميمنة بالرسم سالف
الذكر - الأرصفة والأسكلة التي بنتها الشركة مكان حاجز بحري تابع للحكومة.

المادة الرابعة : لا يمنع هذا الترخيص الأفراد من عبور الخطوط الحديدية في أحوال المرور العادية وفي حالة انشاء طريق أو سكة حديدية أخرى مصرح بها لا يمنع هذا الترخيص من تقاطعهما بالخطوط المذكورة على ألا يترتب على هذا التقاطع مصروفات تتحملها الشركة .

المادة الخامسة : يرخص للشركة بأن تستخدم مجاناً المكان المقام عليه حاجز الحكومة البحري المشار إليه في المادة الثالثة لمقتضيات استغلال محجرها المصرح به لها .

إلا أنه إذا حدث في المستقبل — على أثر فتح محاجر جديدة مصرح بها أو لأي سبب آخر أن أصبح ازدياد حركة مرور الأفراد الحالية بالأرصفة والأسكلة التي أقامتها الشركة على موقع الحاجز المذكور من شأنه أن يعرقل عرقله فعلية نقل أحجار الشركة جاز لها أن تطلب وتحصل على ترخيص بأن تنشئ على نفقتها حاجزاً آخر يستخدمه الأفراد في مكان مجاور توافق عليه وزارة التجارة والصناعة ولهذا الغرض تخطر الوزارة المذكورة الشركة مقدماً بالتصاريح التي تنوى منحها باستغلال محاجر أخرى في المنطقة نفسها من جبل عتاقة .

والحاجز الجديد الذي قد بنى على هذا النحو يكون ملكاً للحكومة .

المادة السادسة : تقوم الشركة على نفقتها بتطهير المواقع المجاورة للأرصفة والأسكلة المشار إليها في المادة الثالثة في فترات دورية لتفادي ما يعوق شحن المواد المستخرجة من المحجر وتفرغها .

وتحتفظ مصلحة الموانئ والمنائر بحق أخذ جسات — في المواقع التي تم تطهيرها — بواسطة موظفيها وعلى نفقتها . وعلى الأخص عندما تتوقع المصلحة المذكورة شحن المواد على عائماتها .

وإذا أظهر الجس وجود قاع مرتفع خطر على مهمات مصلحة الموانئ والمنائر تقوم شركة القنال على نفقتها بإزالة المواد التي سببت هذا الارتفاع .

المادة السابعة : تدفع الشركة مقدماً في كل سنة إلى مصلحة المناجم

والمحاجر الرسوم المنصوص عليها في القوانين واللوائح المعمول بها والمستحقة
عن الخطين الحديديين المصرح بهما حاليا .

وتحتسب قيمة هذه الرسوم بناء على التعريفات المعمول بها عن مدة معينة
على أساس المتر الطولي من الخطوط الحديدية . ومن المفهوم أن هذه القيمة
ستزداد أو تنقص . نسبيا تبعا لزيادة أو نقص أطوال الخطوط الحديدية
المذكورة ذاتها .

المادة الثامنة : ومن جهة أخرى يرخص للشركة بأن تقيم المنشآت
والمباني اللازمة لاستغلال المحجر على الأراضي المملوكة للدولة لنفس المدة
الموضحة في المادتين ١ و ٣ وذلك مقابل أن تدفع مقدما لمصلحة المناجم
والمحاجر الرسوم السنوية المنصوص عليها في القوانين واللوائح المعمول بها
على أساس المتر المربع أو المتر الطولي حسب الأحوال وبالشروط المبينة
في المادة ٥ من هذا الاتفاق .

وهذه المباني والمنشآت مبينة على الرسم الملحق بهذا الاتفاق وتشتمل
حاليا على :

(١) المباني والمنشآت المستخدمة حاليا

« المبينة فيما بعد — اللون الأحمر »

في معسكر المحجر :

للساحة بالمتر المربع

(١) ورشة ومخزن وعنابر للنوم ٣٨٢ و ٩٥

(٢) مخزن للقاطرات ٢٦١ و ٩٠

(٣) ورشة نجارة ٤٢ و ٣٥

(٤) ورشة حدادة ٢٥ و ٠٠

(٥) مخازن وعنابر نوم ١١٠ و ٩٠

المساحة بالمتر المربع

- (٦) مسكن غربي ٢٢٥ و ٠٠
(٧) مسكن قبلي شرقي ٢٠٠ و ٠٠
(٨) مسكن قبلي غربي ٢٠٠ و ٠٠
(٩) مسكن بحري شرقي ٢٠٠ و ٠٠
(١٠) مسكن بحري غربي ٢٠٠ و ٠٠
(١١) مغسل الملابس ٣٥ و ٦٤
(١٢) مراحيض وحمام (دوش) ومطبخ ٣٥ و ٠٠
(١٣) مراحيض صغير ٤ و ٠٠

بالمحجر :

- (١٤) مسكن لمستخدمي الحجر ١٠٥ و ٠٠
(١٥) مسكن » » ٥٥٠ و ٠٠
(١٦) مسكن » » ١١٥ و ٠٠
(١٧) مأوى لمستخدمي الحجر ٦٤ و ٠٠
(١٨) مأوى للقاطرات ٩٠ و ١٢
(١٩) مأوى لجرارة الكسارات ٥٨ و ٦٧
(٢٠) مأوى لمحرك الهراسة دراجون ٣٥ و ٤٢
(٢١) مصهبة بالأسمت المسلح للهراسة دراجون ١٣٥ و ٠٠
(ب) أراضي مشغولة وغير مبنية .

التظليل الرماني

المساحة مقرا مربعا

- (٢٢) حوش للمهمات ١٦٨ و ٧٠

المساحة مترا مربعا

١٧٠ و ٠٠

(٢٣) حوش للفحم

٣١٧ و ٠٠

(٢٤) حديقة المسكن الغربي

١١٠٠ و ٠٠

(٢٥) حديقة المسكن القبلي الشرقي

١١٧٠ و ٠٠

(٢٦) حديقة المسكن البحري الشرقي

٢٨٢٢ و ٠٠

(٢٧) حديقة المسكن القبلي الغربي

٣٤٦٧ و ٠٠

(٢٨) حديقة المسكن البحري الغربي

١٣ و ٦٣

(٢٩) موقع المهراسة (دياموند)

(ج) أرض مزروعة أشجارا تتولى الشركة صيانتها

التظليل البني

(د) خطوط تليفونية هوائية ملك الشركة ومتصلة بتليفون الحكومة.

التخطيط الأرضي

طولها الاجمالي ٣٢٢٨ مترا

(هـ) خطوط كهربائية ملك الشركة .

التخطيط الاسفمي

٦٢٨ مترا

خط هوائي

٣٠ مترا

خط تحت الأرض

٦٥٨ مترا

الطول الاجمالي .

ويجوز للشركة أن تزيل المباني التي قد تصبح غير صالحة للاستخدام خلال مدة استغلال الحجر .
ويجوز أيضا للشركة أن تزيل خلال مدة الاستغلال المنشآت — خلاى المباني التي يبطل استخدامها .

المادة التاسعة : إذا توقفت الشركة عن استغلال المحجر فان جميع المباني والمنشآت الأخرى المذكورة بالفقرات (ا) و (ب) و (ج) و (د) و (هـ) من المادة الثامنة والتي لم يبطل استخدامها نهائيا أو لم يسبق تسليمها للحكومة تؤول حتما للحكومة . وعلى الشركة أن تساهم في حالة جيدة دون أن يكون لها الحق في المطالبة بأى تعويض أو مقابل عن ذلك .

المادة العاشرة : من المتفق عليه أنه في نهاية مدة استغلال المحجر تبقى ملكا للشركة كافة مهمات الاستغلال مثل الخطوط الحديدية والقاطرات والعربات والجرارات وعربات الديكوفيل الخ ... وآلات الرفع (ونشات) ومهمات التكسير وملحقاتها (آلات التكسير والهراسات والسيور النقالة والغرايل الخ ... ومحركاتها) ومهمات الورش (محركات ومخارط الخ ...)

إلا أن الحكومة تحتفظ بحق شراء هذه المهمات من الشركة بقيمتها الحقيقية حسبما يتم تحديدها بالتراضي أو بناء على تقدير خبير يقبله الطرفان .

المادة الحادية عشرة : تتعهد الشركة بنقل الخطوط التليفونية والكهربائية إذا احتاجت الحكومة إلى الأراضي التي تمر بها هذه الخطوط وذلك بعد تلقي اخطار سابق بستة شهور .

٣ - أمظم عامر

المادة الثانية عشرة : على الشركة أن تخضع لكافة التعليمات الخاصة باستغلال المحاجر وأن تراعى التعليمات التي يصدرها لها مهندسو الحكومة المكلفون بتفتيش المحاجر للتحقق من استغلالها طبقا لشروط الرخصة .

المادة الثالثة عشرة : كل صعوبة بشأن تطبيق هذا الاتفاق يجب أن يبلغها موظفو الحكومة إلى وزير التجارة والصناعة وموظفو الشركة إلى الوكيل الأعلى للشركة في مصر كل من جهته ، لتسويتها بروح هذا الاتفاق .

سُغَلُ السُّلْطَاتِ العَسْكَرِيَّةِ المِصْرِيَّةِ لِمَوَاقِعِ بِلاِ سَمَاعِيَلِيَّةِ

من بواعث الدهشة ، أن تحاذت الحكومة التي أبرمت اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، فقبلت نص المادة ١٩ من الاتفاق وهو :

« تقبل الشركة ، أن تترك مؤقتا ، تحت تصرف السلطات العسكرية المصرية ، مبانى السكنى ، والأراضى التي تستغلها حاليا ، هذه السلطات بالاسماعيلية .

» ومن المتفق عليه ، أن يعاد بحث الموضوع ، خلال السنة التي تلى رفع الأحكام العرفية الحالية ، بقصد تجميع مذكرات الجيش المصرى بالاسماعيلية ، أو إيجاد أى حل آخر يلائم احتياجات الجيش .

ومن حق القوات المصرية أن تحتل ما تشاء من الأراضى ومبانى السكنى وغيرها فى منطقة القناة ، حتى ولو كانت مكاتب الشركة نفسها ، ولا يتوقف ذلك على رضا الشركة وقبولها ، فالقناة وموانئها جزء لا يتجزأ من مصر ، وللدولة أن تباشر فيها حقوق السيادة بكامل حرمتها ، وعلى ذلك فالنص المشار إليه ، يعد لغوا ، وكأنه لم يكن ، لخالفته للنظام العام .

الأعمال الكبرى لتوسيع القناة البحرية

فما يلى نص المادة ٢٠ من الاتفاق :

« لتسهيل رسو السفن ، ومرورها فى القناة ، وللوفاء بمقتضيات التجارة الدولية ، على خير وجه ، ولكي تخلف لمصر عند انتهاء مدة الامتياز قناة صالحة تماما لمواجهة حاجات التجارة ، أعدت الشركة برنامجا لتحسين القناة البحرية ومدخلها ، وافقت عليه اللجنة الاستشارية ، الدولية للأشغال ، خلال انعقادها ، فى شهر نوفمبر سنة ١٩٤٨ .

والأعمال المزمع تنفيذها ، والتي تبلغ تكاليفها حوالى أربعة ملايين ونصف
من الجنيهات تتضمن :

- (أ) التعميق العام للقناة بمقدار ٥٠ سنتيمترا .
- (ب) التوسع فى وسائل رسو السفن ببورسعيد .
- (ح) إنشاء منطقة لتقاطع القوافل البحرية بين الكيلو ٥٠ والكيلو ٦٢ ،
وذلك بحفر قناة فرعية .
- (د) تعميق محطة سفن البترين ببحيرة التمساح .
- والاجراءات التى يقتضيها تنفيذ هذه الأعمال ، وردت بالملحق (ى)
المرفق لهذا الاتفاق .

الملحق (ى) المرفق لهذا الاتفاق

المادة الأولى : « إن تعميق القناة بمقدار ٥٠ سم يجب إتمامه ، بتطوير
مروحة الخروج ، من السويس ، بعد شحندورات الكيلو ٠٠ و ١٦٢ من
القناة ، وبالرغم من أن الأمر يتعلق بمنطقة واقعة خارج حدود منطقة
الامتياز ، فان الشركة ستتحمل زيادة المصاريف المترتبة على ذلك ، وتبلغ
حوالى ٠٠٠ و ٢٠٠ جنيها تقريبا » .

المادة الثانية : إن أعمال توسيع المنطقة التى تستطيع السفن أن ترسو
فيها ، ببورسعيد تستلزم نقل عدد من المنشآت التى نص بوضوح منذ البداية
على أن لها صفة غير مستقرة ، ومن ضمن هذه المنشآت ، ورشة مصلحة
الموانى والمنائر ، التى ستقوم الحكومة بنقلها على نفقاتها .

« ومن جهة أخرى ، طبقا لأحكام المادة ١٢ ، من اتفاق أول فبراير
سنة ١٩٠٢ ، تنقل نحو الشرق ، الحدود الحالية للمنطقة الحرة ، على الضفة
الآسيوية من الميناء ، حسب تخطيط يحدد بالاتفاق بين الشركة والحكومة ،
مراعاة للتوسع المزمع إجراؤه ، فى حوض حسين » .

« المادة الثالثة : بقصد حفر القناة الفرعية ، تضم إلى امتياز الشركة ،
الأراضي البالغة مساحتها ستة ملايين متر مربع تقريبا ، المبنية باللون الأحمر ،
على الرسم الموقع عليه من الطرفين والملحق بهذا الاتفاق » .
« المادة الرابعة : ستعاد إلى الحكومة أراضي امتياز الشركة ، المبنية ،
فيما بعد :

(أ) من الكيلو متر ٥ إلى الكيلو ٤٧ من القناة البحرية ، أرض مساحتها
حوالي ٠٠٠ و ٠٠٠ و ٨ متر مربع ، واقعة بين الحد الغربي للناحية المنخفضة
من طريق الشركة (بورسعيد — القنطرة) ، والحد الغربي الحالي لمنطقة
الامتياز (وهذه المساحة ، لا تشمل الحرم الحالي للسكة الحديد ، أو الأراضي
المحبوسة التي تحتفظ بها الشركة ، في بعض محطات القناة البحرية) .

(ب) من الكيلو ٧٠٠ و ٦٢ للكيلو متر ٦٥٥ و ٧٢ من القناة البحرية ،
أراض مساحتها حوالي ٠٠ و ٠٠٠ و ٥ متر مربع تقع بين الحد الغربي للحرم
الحالي للسكة الحديد ، والحد الغربي الحالي لمنطقة امتياز الشركة .

(ج) شرقي بحيرة التمساح المنطقة المعروفة بهضبة الضباع وتشتمل على
أراضي مساحتها ٧٠٠٠٠٠ متر مربع تقريبا .

والأراضي المبنية بالفقرات (أ) و (ب) و (ج) ملونة باللون الأصفر ،
على الرسم الموقع عليه من الطرفين والملحق بالاتفاق الحالي .

« المادة الخامسة : الأراضي التي تضاف إلى امتياز الشركة تطبيقا للمادة ٣
المشار إليها بعاليه ، والأراضي التي تعيدها الشركة ، تطبيقا للمادة الرابعة
المشار إليها بعاليه ، تحدد بعلامات توضع بمعرفة الشركة بحضور مندوب
الحكومة » .

« المادة السادسة : تستمر الشركة — بالاتفاق مع الحكومة — في التمتع
بحقها ، في أن تلتقي عند الاقتضاء . ناتج تطهير القناة البحرية ، خارج حدود

منطقة الامتياز ، على الضفة الصحراوية الآسيوية ، من القناة البحرية ، بين
بور سعيد والسويس .

وطبقا للشروط المتقدمة ، أنشأت الشركة القناة الفرعية ، التي أطلقت
عليها اسم قناة « فاروق » (١) ، والشركة هي التي استفادت بالقناة
المذكورة ، إذ رفعت إيرادها ، ونشطت حركة الملاحة بالقناة .

وإذا كان لنا أن نبدي ملاحظة على المادة ٢٠ وملحقها ، فذلك أنها
تكلمت عن أراضي الامتياز ، ولا يوجد شيء اسمه أرض الامتياز ، كما سبق
أن أوضحنا .



(١) هكذا كانت الشركة تناق الملك السابق ، لتتظن منه بفنائم كثيرة !

الفصل الثامن

مخالفات الشركة

في نظامها الإداري والفضي

مسائل المستثمرين والعمال

في

اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩

حينما نتناول مسائل الموظفين والعمال في شركة قناة السويس ، أرى لزاما على أن أقرر مبدأ ، كنت ومازلت أردد ، وهو أنه في مشكلات لها من الخطورة ، ما يبيناه في هذا الجزء من مؤاننا ، وفي الأجزاء السابقة عليه ، ليس من المعقول ، أن نجعل من المسائل المختلف عليها بين مصر وبين شركة قناة السويس ، مرتبات تمنحها الشركة لعدد من الموظفين أو العمال ، أو مزايا يتمتع بها هؤلاء . إن الأمر أكبر من ذلك بكثير ، وإذا كانت البلاد ، قد عنت في السنوات الأخيرة بإيجاد متنفس لأبنائها موظفين وعمالا في المؤسسات التجارية والصناعية ، وسنت قوانين اجتماعية وغيرها لعلاج مشكلات العمل ، وفرضت حدودا دنيا لنسبة المستخدمين والعمال في المؤسسات الأجنبية ، ولعدد المصريين في مجالس إدارة الشركات ، وإذا كان هذا كله ، حقا تباشره الدولة ، حيال من يقومون بنشاط تجارى أو صناعي في ديارها ، فلسنا نعالج القضية من هذه الزاوية ، وإنما توجد ناحية أخطر بكثير من توفير العمل لعدد من أبناء البلاد ، ألا وهي ناحية الرقابة والاشراف على مرفق ، تتوقف على سياسة القائمين عليه ، وعلى تصرفاتهم

حياة الوطن ومستقبله . وقناة السويس شريان شديد الحساسية ، في حياة العالم كله ، وهو أشد حساسية في حياة مصر بالذات ، وهو كما بينا من قبل موضوع أسرار استراتيجية وغيرها ، وقد كلفت قناة السويس ، منذ أن كانت مشروعا على الورق تاريخ مصر السياسي ، ووجهته الوجهة التي اختارها الاستعمار الأثيم ، وقد أقننا الأدلة والبراهين على أن القناة ، هي مصدر شقاء مصر ، ومثار متاعبها السياسية ، ومن الممكن أن تكون مفتاح سعادتها ، وأداة قوة وعزة تتطلع إليها في الحياة الدولية . هذا مالا يمكن أن يجادل فيه ، إلا ظالم أو مستعمر أو خائن أو جهول . وما دام الأمر كذلك ، فكيف يطاق أن تكون اليد التي تدير القناة ، وتهيمن على الحركة فيها ، وتتحكم في حظ مصر ، وفي مصيرها يدا أجنبية ، أو يدا تعمل بتوجيه دولة معادية أو دولة طامعة ، أو سلطة أجنبية أيا كانت . لا يستطيع الضمير العالمي ، أن يطالب من مصر التساهل في هذه المسألة ، فهما تبلى هذا الضمير ، أو أصابه ، من الشيطان ، توجد حدود ، ينتهي عندها الجور والتبجح ، ولا تفلح فيها المغالطات . إن وجود أجنبي واحد ، مهما حسنت نواياه ، في أى عمل إدارى أو فنى ، متصل بإدارة الملاحة في قناة السويس ، لا يعد فقط وصمة عار لهذه البلاد وبنيتها ، وإنما يعد خطرا دائما يهددها ، ويفجعها في أعز أمانيها ، ولا يوجد بلد أوروبى أو أمريكى ، يقبل أن يكل مسائل كبيرة من مسائله لغير أبنائه ، ومهما تكلموا عن روح التضامن والتعاون بين الشعوب ، توجد في شئون كل بلد مستقل أمور دقيقة لا يعهد بها إلا لأبنائه الخالصين . ولو أن هذه القناة ، كانت تجرى في أرض فرنسية ، وأثر على حاضر فرنسا ومستقبلها ، بمثل ما أثر على بلادنا قناة السويس ، فهل كانت فرنسا لتقبل أن تناط إدارة القناة ، باخلاط من الانجليز والأمريكيين والباطاليين واليونانيين وغيرهم ؟ !

هل تقبل انجلترا أن تسلم ميناء دوفر لإدارة أجنبية ، أو تقبل فرنسا ذلك في ميناء كاليف ، أو تقبل الولايات المتحدة الأمريكية ، خليفة ممن

هب ودب لادارة قناة بنها ؟ ليسألوا تركيا نفسها ، وهي تجرى في فلك
حلف الاطلنطى ، إن كانت تقبل أن تسلم المضائق لادارة أجنبية !!

إن جهاز شركة قناة السويس الادارى والفنى ، أخطر على مصر من
القاعدة التي يفتصبها القراصنة الانجليز في منطقة القناة ، بل أن من أهم
أغراض هذه القاعدة، الابقاء على تلك الادارة الأجنبية المشرفة على مداخل
القناة ، وعلى حركة الملاحة فيها ، وقد أثبتنا باتفاق ١٥ يناير سنة ١٨٨٤
بين جرانفيل ، ودى لسبس ، أنها إدارة تابعة لحكومة إنجلترا مباشرة ،
وفي هذه الادارة تركز الاستعمار وتبلور وتنكر في ثياب مدنية ، انقلبت
إلى ثياب عسكرية ، في الحربين العالميتين الأولى والثانية .

واجب كل مصرى ، نحو وطنه ، ومستقبل بنيه ، ألا ينام ، ولا تغمض
له عين ، ولا يهدأ له بال ، ولا يستقر له قرار ، قبل أن يرى خروج آخر
أجنبي من الادارة المشرفة على قناة السويس !!

من هذه الزاوية أعالج القضية ، ولست أحفل بالمسائل الثانوية ، كعدد
من الوظائف أو قسط من المرتبات أو المكافآت لمصريين في مجلس إدارة
الشركة ، أو غير ذلك ، مما تحاول الشركة أن توجهنا إليه ، لنترك لب القضية
وجوهها .

وفي نطاق المبدأ ، الذى بينته في كثير من الصراحة والوضوح ، نريد
أن نعرف أولا ، من هم الذين يديرون قناة السويس ، والذين تتألف منهم
شركة قناة السويس المصرية المساهمة !!

نريد أن نعرفهم بأسمائهم ، فهذا حق لا ننازع فيه ، لأن القناة من مصر ،
هى الخلقوم من الجسد ، بل هى القلب الحزين ، ومن حق كل مواطن أن
يعرف أسماء القابضين على الخلقوم ، المتسلطين على وريد الحياة والموت ،
في جسم مصر العزيزة !!

وبعد أن نعرض أسماءهم ، ووظائفهم ، وفروع أعمالهم الفنية والادارية ،
لنكشف عن مأساة رهيبه ومرعبة ، سذبن ماذا فعلت الحكومات ، في العهد

الماضى ، وكيف عالجوا القضية في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، فاذا ما اتضح الموقف ، يبقى علينا أن نبحث عن العلاج ، ولكل داء دواء .

* * *

مجلس الإدارة

١ — يجلس على عرش شركة قناة السويس ، خليفة دى لسبس ومريده « فرانسوا شارل رو » ، وهو فرنسى عجوز ، كان له أب يقال له « شارل رو » ، وكان الأب في نهاية القرن الماضى ، نائبا لرئيس مجلس إدارة الشركة ، وأما الابن ، فقد تربى في أحضان السلك الدبلوماسى الفرنسى ، وكان في أوائل سنوات الحرب الماضية سكرتيرا عاما لوزارة خارجية فرنسا ، ثم فصله المارشال بيتان ، لأنه مولع بالصدافة الانجليزية الفرنسية ، والولد سر أبيه ، فكما صنف « شارل رو » الأول مؤلفات عن مصر وقناة السويس ، وشوه تاريخ مصر المعاصر ، واعتدى عليه ، أشد عدوان ، وكان يذكر المصريين بألفاظ التحقير والازدراء التى تواضع على استعمالها المستعمرون اللثام مثل كلمات Arabes و Indigenes ، كذلك ألف « شارل رو » الثانى وصنف ، فلم يمدح إلا محمد على ومحمد سعيد ، وأما الشعب المصرى فقد ناصبه العداة وأوجه ، بسمه الزعاف ، وكان أشد غلوا من أبيه ، فى التغنى بالاستعمار ، والتظاهر بعداوة العرب والمسلمين . وهذا الرأسمالى الجحود له مصالح كبيرة فى شركات فرنسية استعمارية بشمال أفريقيا ، وله هناك نشاط ملحوظ ، وهو فى الوقت نفسه ، رئيس شركة قناة السويس .

ومع ذلك ، كان يجب ألا يعين لإمبرسوم بوقعه رئيس الدولة المصرية ، كما جاء بفرمانات محمد سعيد نفسها ، ولكن جرى العمل ، على مخالفة النصوص ، وترك الحبل على الغارب (١) .

(١) اجتمع مؤتمر برمودا ، فى ديسمبر سنة ١٩٥٣ ، الذى ضم أيزنهاور وتشرشل ، ورئيس حكومة فرنسا ، وتيل ان فرانسوا شارل رو ، كان مشتركاً فيه ، بوصفه رئيس مجلس شركة قناة السويس للمصرية المساهمة !

وللرئيس ثلاثة من النواب ، أولهم وأقدمهم انجليزي مستعمر ، وهذا طبقا للاتفاق بين الشركة وحكومة إنجلترا المحتملة لقناة السويس .

٢ — نائب الرئيس الانجليزي ، هو رجل متواضع ، لا يميلاً الدنيا ضجيجاً كشارل المذكور ، ولكنه أطول مده باعاً وأقوى شوكة ، بحكم تبعية الشركة لبريطانيا ، هذا الرئيس ، أو النائب رئيس الانجليزي ، خادم الامبراطورية ، اسمه « سير هاريسون هيوجز » Sir Harisson Hughes (من سنة ١٩١٩ حتى الآن) ، أى أنه يحتل مقعده منذ خمسة وثلاثين عاماً .

٣ — وللشركة نائب رئيس من رجال البحرية الفرنسية ، وهو « الفيس أميرال » ديوران فيل « Durand Viel » ، ونائب رئيس فرنسي ثان ، اسمه « ماكس باهون » (١) MAX BAHON .

٤ — الأعضاء الانجليز : عددهم عشرة ، أى ثلث عدد أعضاء المجلس تقريباً ، وتختارهم الحكومة البريطانية دائماً من غلاة المستعمرين ، وأعداء مصر الألداء ، وحسبنا أن نذكر من بين الأعضاء الحاليين ، « السير الكسندر كادوجان » ، خصم مصر في مجلس الأمن في سنة ١٩٤٧ ، و « اللورد هانكي » ، وهو من كبار المشرفين على لجان الحصر البحري ، في وزارة الخارجية البريطانية .

وقد ورد في تقرير مجلس إدارة الشركة ، للجمعية العمومية للمساهمين ، في اجتماعها الذي انعقد في باريس في ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ ، ما نصه :

« في اجتماعكم بتاريخ ١٢ يونيو سنة ١٩٥١ ، أحطناكم علماً باستقالة « اللورد كرومر » في أواخر سنة ١٩٥٠ ، وكان يمثل حكومة صاحبة الجلالة البريطانية في مجلس الإدارة ، منذ سنة ١٩٢٦ . وفي ١٣ مايو الماضي ، مات اللورد كرومر ، فاعترانا حزن عميق لفقدته . وإنا لنحني اليوم ذكري زميل قديم لنا ، بتأثر شديد ، ولا شك أنكم تشاطروننا الشعور نحو الراحل . »

(١) اسم ماكس من الأسماء الشائعة عند اليهود .

تلك هي بريطانيا الاستعمارية في شركة قناة السويس ، أو الشركة المصرية
المساهمة التي وضعت بريطانيا يدها عليها ، واتخذت منها خنجراً أعمدته
في قلب مصر .

٤ — وبعد الحرب العالمية الثانية ، رأت الشركة أن الولايات المتحدة
الأمريكية ، أصبحت صاحبة كلمة مسموعة في الشرق الأوسط ، فأختارت
أحد رجال الدبلوماسية الأمريكية ، ليمثل حكومة بلاده في مجلس إدارة
الشركة ، وهو المستر « بنكني توك » Pinkney Tuck ، الذي كان سفيراً
أمريكياً بالقاهرة ، وقد عين بمجلس إدارة شركة قناة السويس ، ومدة
عضويته من سنة ١٩٤٨ إلى سنة ١٩٥٧ .

٥ — وبلاد الشمال ، مندوب واحد ، في مجلس الإدارة ، وهو

المولاندي « دلبرا » D. A. DELP RAT

٦ — وأما مصر فلها في مجلس الإدارة خمسة ، وهم أحمد عبود (١٩٥٠ -
١٩٥٨) ، وواصف بطرس غالي (١٩٥٠ - ١٩٥٦) ، ومحمود فخري
(١٩٤٥ - ١٩٥٤) ، وشريف صبرى (١٩٣٧ - ١٩٥٧) وعلى الشمسي
(١٩٥٣ - ؟) .

٧ — ويحتكر الفرنسيون أكثر من نصف مقاعد مجلس الإدارة ،
وكلمهم من رجال الدبلوماسية القدامى ، أو ضباط الجيش والبحرية المتقاعدين ،
وليس فيهم إلا مستعمر له في تاريخ إذلال الشرق صفحات قائمة .

٨ — ومع ذلك فإن مجلس الإدارة المشار إليه ، يستمد جاهه ووجوده ،
من حكومة بريطانيا التي يمثلها في المجلس عشرة أعضاء ، وهؤلاء الأعضاء
هم رجال مكتب الشركة بلندن ، أي القوة الفعلية المشرفة على قناة السويس .

الإدارة العامة

ولمكتب الشركة بباريس إدارة عامة ، نيظت الآن ، بأحد سفراء فرنسا
السابقين ، استعماري قديم ، يقال له « جورج بيكوت » G. Picot ، وقد حل

بيكو محل رجل يقال له « ميشيل هو مول » ، استقال في سنة ١٩٥٣ من
خدمة الشركة ، وقيل إنه أقيل .

المجابه

١ — لجنة الادارة ، وهي مؤلفة من « فرانسوا شارل رو » ، والفييس
أميرال « ديوران فيل » وماكس باهون ، والفيكونت « دي روهان »
والانجليزى « ميكلريد » ومعهم كأعضاء مساعدين : « تشارلز ريست » ،
و « جورج إدجار بونيه » و « إميل مينوست » ، والسير « فرانسيس ويلي » .

٢ — لجنة مراجعة الخزان :

الفييس أميرال ديوران فيل ، وماكس باهون ، وتشارلز ريست ، وجورج
إدجار بونيه ، وإميل مينوست ، وسير فرانسيس ويلي ، مستر ميكلريد .

٣ — لجنة السندات :

تشارلز ريست ، وهمبرت دى وندل ، وماكس باهون ، والفييس أميرال
ديوران فيل ، والفيكونت دى روهان ، والأستاذ شريف صبرى ، وجورج
فيليبس ، والفيكونت دى لسبس ، ومارسيل ليبون ، والدوق دوديفيريه
باسكييه ، وإميل مينوست ، والأستاذ محمود فخري ، وجورج ادجار بونيه ،
والبارون لوى دى بنوا ، ودلبرا ، والماركيز دى فوجيه ، وبنكتى تالك ،
والأستاذ واصف بطرس غالى ، والمهندس أحمد عبود .

٤ — لجنة مراجعة الحسابات :

وتعيينها الجمعية العمومية ، بقرار يصدر في اجتماعها العادى مرة
في كل سنة .

وأعضاءها في العادة من المحاسبين الفرنسيين بباريس .

٥ — اللجنة الاستشارية الدولية للأشغال :

وهي مشكلة من بعض كبار المهندسين الفرنسيين ، ومهندس هولاندى ،
والمهندس المصرى طراف على ، وقد أضيف إليهم أخيرا مهندس من الولايات
المتحدة الأمريكية ، وآخر بريطانى .

وعدا هذه اللجان ، يتكون مكتب الشركة بباريس من الادارة العامة ،
ويتفرع عنها مكتب الادارة Cabinet de la Direction ، ومكتب
ضابط اتصال يعمل خارج المكتب Hors Service ، ويطلقون على
وظيفة Chargé de Mission وهي مهمة مربية وغير مفهومة .
والسكرتارية ، ولها رئيس ، ونائب رئيس ، ومكتب البريد ، وله رئيس
ونائب رئيس ، والادارة العامة ، وإدارة الاحصاء والدراسات الاقتصادية ،
ومكتب يقال له Economat أى مكتب البحوث الاقتصادية وإدارة
المستخدمين ، وتنقسم إلى فروع مختلفة الموظفين ، والبحارة ، والمستخدمين
البحريين ، والملاحظين ، وفرع للعامل . وإدارة المعاشات والخدمات
الاجتماعية ، وإدارة الكانتين .

وتوجد إدارة عامة للحسابات والشئون المالية ، وإدارة مراقبة عامة
وأخرى للمحفوظات وإدارة للرسائل وإدارة الخزينة ، وإدارة هامة للقضايا
والتحرير وهكذا ، وكل تلك الادارات المختلفة مؤلفة من عناصر استثمارية
بحثة ، ويشبه مقر الشركة بباريس وزارة ضخمة كائنة بشارع « استورج »
رقم ١ بباريس ، ولا تعرف الحكومة المصرية أو الشعب المصرى شيئا
عما يجرى بداخلها ، وفي مكتب الشركة بلندن ومكتبها بباريس ومكتبها
بنيويورك تتقرر أهم مسائل مصر السياسية التى تحدث أبلغ الأثر بالنسبة
لحاضرها ومستقبلها دون أن يكون لمصر صوت يرتفع أو عين ترى ما يدبر
فى الظلام !!

إدارة الشركة بمصر

تحتل الشركة بناءا بشارع لاط أوغلى رقم ٤ بقصر الدوبارة بالقاهرة ،
وهو يعد فى نظر الشركة بمثابة سفارة لها لدى الحكومة المصرية ، ويشرف

على هذه الادارة رجل فرنسي يسمونه الرئيس الأعلى للشركة ومعه نائب
لرئيس الأعلى ، ويعاونهم سكرتارية عامة يرأسها دخيل متمصر ، محسوب
على هذه البلاد في الورق فقط ، وعماه الاتصال بالصحافة وبأولى النفوذ
اتهمه جو صالح للشركة بكافة الطرق والوسائل وتوجيه الدعاية لمصلحتها ،
وإعداد الحفلات والولائم الخاصة ونحوها من ضروب الاتصال التي تحل
المشكلات .

ويعاون هذا المتمصر بعض الكتبة والمحربين وجلهم من الأجانب
أو الدخلاء ، ومكتب صحافة واستعلامات أنشئ في السنوات الأخيرة
ورصدت له اعتمادات لا يستهان بها للتغلب على الدعاية الوطنية التي يقوم بها
كاتب هذه السطور ، وصحيفة قناة السويس ودار هذه الصحيفة ، ومن
أساليب دعاية الشركة إصدار مجلة تطبع على ورق صقيل بدار شركة
الاعلانات الشرقية ، وتغذية الصحف المحلية من حين إلى آخر بمقالات تحرر
في مكتب الشركة بالقاهرة وتذشر كاعلانات بالصحف المصرية بأجور عالية
القيمة ، وتدور كلها حول معنى واحد هو أن الشركة عمرت الصحارى
المصرية وأنشأت فيها المدائن والقصور والحدائق ، وأنها صاحبة الفضل على
هذه البلاد وأنها حسنة النية ومستعدة للجلاء عند نهاية أجل الامتياز ،
ولا داعي للاستعجال أو التدبر منذ الآن !

ولكل صحيفة أو مجلة تصدر هنا بأية لغة نصيب من الاشتراكات
يتفاوت حسب أهمية الصحيفة أو المجلة ويرصد عند إعداد الميزانية السنوية
ونشرها .

ولهذه الدعاية أخرى ماثلة تدار من مكاتب الشركة في الخارج ولكنها
تكتب في الصحف العالمية لغة غير اللغة التي تكتب بها هنا ، وتستعدى الدول
الأجنبية على هذه البلاد للضغط على مصر منذ الآن حتى تقبل مد أجل
الالتزام أو اختيار وضع آخر قريب من الوضع الحالي كقبول تعيين لجنة
دولية شبيهة بلجنة الدانوب تحل محل الشركة أو انشاء شركة أخرى

برؤوس أموال مصرية وعالمية أو أمريكية ، كي تبقى قبضة الاستعمار مهيمنة
على قناة السويس .
ويمكتب الشركة بالقاهرة أقسام وإدارات مختلفة لا يشغل أحد من
المصريين وظيفته الرئيسية بها .
ويتبع هذا المكتب إدارات تعمل بمنطقة نشاط الشركة بمدن قناة
السويس وخصوصا في مدينة الاسماعيلية وهي مقسمة إلى ثلاثة أقسام :
قسم الادارة وقسم الأشغال وقسم الملاحية ، ورئيس قسم الادارة ومعاونوه
فرنسيون وتتبعهم السكرتارية الموجودة بالاسماعيلية ورئيس هذه السكرتارية
ونائبه والمحرم الأول فرنسيون ، ويلهم قسم المستخدمين والصحة ، وهو
برئاسة فرنسي ، والمكتب الاداري للصحة وهو مؤلف من عدد من الفرنسيين
ومكتب للإشراف على شؤون المستخدمين يرأسه ويديره عدد من الفرنسيين ،
يعاونهم بعض المتمصرين ثم مكتب العمال وقد أسند إلي أحد المصريين ،
وذلك كي يتفادى الأجانب الاحتكاك بالعمال وكي يلقي في روعهم كذبا أن
المصري هو الذي يعاديهم والشركة هي الملاذ الأخير وهناك مكتب المعاشات
والاعانات مؤلف على غرار المكاتب السابقة والمكتب القضائي الذي يديره
أحد الفرنسيين ومكتب الحسابات والشؤون المالية ولا يشغل به إلا فرنسي
أو دخيل وإدارة الآلة الكاتبة ثم الخزانة والمكتب المالي ولا يسمح للعنصر
المصري بالعمل في تلك المكاتب مراعاة للسرية وهناك فروع للحسابات خاصة
بكل من بورسعيد والاسماعيلية وبور توفيق وهي الأخرى توشك أن تكون
احتكارا للأجانب أو المتمصرين ومعهم قلة من المصريين في الوظائف
الثانوية .

وعدا ماتقدم يوجد مكتب للأملاك الخاصة والمزروعات والايجارات
برئاسة أحد المهندسين الفرنسيين وباقي أعضاء المكتب من فنيين وغيرهم من
الأجانب فيما عدا وظيفتين كتابيتين للمصريين .
ولا يوجد بمستشفى سان فان سان دي بول أو الأقسام الطبية بالشركة

من المصريين إلا إثنان ببورسعيد بوظيفة مساعد طبيب وآخران بالاسماعيلية
بوظيفة مساعد طبيب كذلك وأما مديرو المستشفيات والأطباء ورؤساء
المعامل وغيرهم فكلهم من الاجانب من غير استثناء .

وقسم الترانزيت يرأسه فرنسى ويعاونه فرنسى ولهذا القسم سكرتارية
يديرها ويشغل وظائفها الرئيسية كلها فرنسيون كما أن بقسم الترانزيت إدارة
حسابات كبيرة لا يشتغل من المصريين فيها إلا كاتب من الدرجة الثانية ويليها
مراقبة القياس والاحصاء وهي مشكلة من عناصر فرنسية بحتة وأهم من كل
ما تقدم أقسام الحركة واللاسلكي ولا يشتغل بها في الوظائف الكبيرة
والصغيرة إلا الأجنبى وقسم الميناء وهو مؤلف من ضباط أجنبى فيما عدا
السيد محمد محمود نعيم ، وهو من الضباط البحريين الممتازين ولكنه نذب لعمل
آخر حتى تبقى الوظائف الرئيسية أسراراً تحتكرها الشركة .

وللشركة وكالة رئيسية ببورسعيد برئاسة فرنسى ويعاونه فرنسيان
آخران أحدهما بحرى والآخر إدارى ولهذا الوكالة سكرتارية برئاسة
فرنسى ، ويتبع تلك الوكالة مكتب تجارى وحسابات مشكل من عناصر
أجنبية ، اللهم إلا إذا قيل إن شارل فرج ويوسف مانولى مصريان وهما على
كل حال كاتبان من الدرجة الثانية ومكتب القياس ببورسعيد ، ونذكر
أسماء أعضائه على سبيل المثال تاركين للقارىء أن يتبين العنصر المصرى من
هؤلاء ، وتلك هي الأسماء مرتبة حسب الدرجات .

ريتشارد جاردير . لوى دى لامارجيه . برنارد استيه لين . جاك دوماس .
لوى كورو . شفيق حبشى . روبرت تيسيه . ريمون دى ييلجراد . توفيق
قسيم . كلود بوردون . كلود ألبيه . ميشيل باكوس . اتيين مينوست .
نصيف صابونجى . جان أجايان . البير بهار . كميل ناصر . بوغوص خزام .
محمود الشناوى . ابراهيم طولان (كاتب درجة أولى) .

وقسم الرسائل برئاسة وكيل مكتب اسمه نقولا سبشاس ، وقسم الميناء
وهو مؤلف من الضباط :

أندريه ليبنيك . أمديه أندريه فويه . جاك ليونيه . فرانسوا كايول .
جاك دوسوميه . دي فون برون . ديمتري ايميريس . وعلى غرار ما تقدم
توجد أقسام مماثلة في بور توفيق .

وفيما يلي أسماء كبار مرشدى السفن ولا يوجد بينهم مصرى واحد : —
جان ماليه . جير هاردوس ويت فوييه . هارولد بيرجهايم . أندريه
أمور . هارولد هيدلى . بول نوبل . جورج مارتان . شارل كوليمان .
بيير ميتلمان . هنرى جاليس . هنرى لانجوا . جورج فرانثون . دافيد برت .
بير دوماس . جوزيف هارنت . لويس ربنيه . جاك دي لامير . وليم
بارنت . جان لى تالك . يوهنس كيملار . روبرتو كاساراند .

وعدا ذلك توجد أقسام الأشغال والمهمات والمخازن ، وليس المصريون
أحسن حظا فيها منهم فى الأقسام الأخرى فهم قلة نادرة لا تقوم بأى عمل
رئيسى ولا تستطيع أن تقف على أى سر من أسرار العمل ، وإذا شاءت
الشركة أن تنفى ما نقرره فلتعلم أن قوائم مستخدميها جميعا ومرتباهم
ودرجاتهم موجودة لدينا وسنشرها عند الاقتضاء .

* * *

قانونه السرقات المساهمة

فى ٢٩ يوليو سنة ١٩٤٧ صدر القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ (١) بشأن
بعض الأحكام الخاصة بالسرقات المساهمة ووردت فيه النصوص الآتية : —
المادة الرابعة : « يجب أن يكون ٤٠ فى المائة على الأقل من أعضاء
مجلس إدارة أى شركة مساهمة من المصريين وإبطلت جميع قراراته فضلا
عن جواز الحكم على الشركة بغرامة لا تزيد على ألفى جنيه .

(١) منشور بالوقائع المصرية العدد رقم ٧٢ فى ٤ أغسطس سنة ١٩٤٧ .

« ومع ذلك يجوز لمجلس الوزراء أن يتجاوز عن هذا الشرط ، فيما يتعلق بالشركات - التي يكون نشاطها موجها بصفة خاصة إلى الاشتغال المالي في مؤسسات أغلبها في الخارج » .

المادة الخامسة : « يجب ألا يقل عدد المصريين المستخدمين في الشركات المساهمة عن ٧٥ في المائة من مجموع المستخدمين ، ولا يقل مجموع ما يتقاضونه من أجور ومرتبات عن ٦٥ في المائة من مجموع الأجور والمرتبات التي تدفعها الشركة .

« ويقصد بكلمة مستخدم ، كل شخص قائم بعمل إداري أو فني أو كتابي أو حسابي ، يتقاضى مرتبا أو أجرا من الشركة عن عمله .

« وكذلك لا يجوز أن يقل عدد العمال المصريين عن ٩٠ في المائة من مجموع العمال ولا أن يقل مجموع ما يتقاضونه من أجر عن ٧٠ في المائة من مجموع أجور العمال التي تدفعها الشركة .

« ويجب استيفاء هذه النسب المقررة في مدى ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ العمل بهذا القانون ، بحيث ينفذ منها الثلث على الأقل كل عام إلى أن تتم .

« ويجوز لوزير التجارة والصناعة أن يأذن باستخدام مديرين فنيين ومستشارين أخصائيين من الأجانب في حالة تعذر وجود مصريين ، وذلك في المدة التي يحددها ، ولا يدخل هؤلاء الفنيون في حسابات النسب المقررة .

« وتسمى هذه الأحكام على ما يوجد في مصر من فروع أو وكالات أو مكاتب لشركات مساهمة منشأة في الخارج .

« ويعاقب بغرامة لا تزيد عن مائة جنيه، عضو مجلس الإدارة المسئول عن إدارة الشركة ، وكذلك المسئول عن إدارة الفرع ، أو التوكيل أو المكتب بالشركة المنشأة في الخارج في كل حالة تثبت فيها مخالفته أحكام هذه المادة ، ويعفى من العقوبة ، إذا ثبت وقوع المخالفة لسبب خارج عن إرادته .

المادة السادسة : « يجب تخصيص ٥١ في المائة على الأقل من أسهم الشركة المساهمة للمصريين سواء عند تأسيس الشركة أو عند زيادة رأس المال .

« ولا يدخل في حساب هذه النسبة الأسهم التي تكتتب بها الأشخاص المعنوية .

« وإذا لم تكتتب بالنسبة المذكورة في المدة المحدد للاكتتاب على ألا تقل عن شهر جاز لوزير التجارة والصناعة مد أجل الاكتتاب لمدة أخرى لا تزيد عن شهر أو تتجاوز عن هذه النسبة كلها أو بعضها .

« ويجوز لوزير التجارة والصناعة بموافقة مجلس الوزراء أن يقرر نسبة أكبر من النسبة المقررة فيما يتعلق بالشركات التي تزاول أعمالا ذات صبغة قومية خاصة .

« وتسرى أحكام هذه المادة في حالة طرح الأسهم للاكتتاب العام أو في حالة اكتتاب المؤسسين في رأس مال الشركة .

« ولا تسرى على الشركات التي تأسست قبل صدور هذا القانون إلى أن تنتهي مدتها على أن تراعى حالة تجديدها .

المادة السابعة : « يجب التحقق دائما مما إذا كانت الحصص العينية في الشركات المساهمة قدرت تقديرا صحيحا وتعين المحكمة المختصة خبيرا أو أكثر للقيام بذلك .

« ويحظر فيما يتعلق بهذه الشركات — تداول حصص التأسيس والأسهم التي تعطى مقابل الحصص العينية ، قبل نشر حساب الأرباح والخسائر عن سنتين كاملتين على الأقل من تاريخ صدور مرسوم التأسيس .

« ويحظر كذلك فصل هذه الأسهم عن قسائمها الأصلية ، ويوضع عليها طابع يدل على نوعها ، وتاريخ تأسيس الشركة طوال هذه المدة .

المادة الثامنة: « لا يجوز فيما يتعلق بشركات المساهمة ، تداول شهادات الاكتتاب ولا الأسهم بأزيد من قيمتها الاسمية ، مضافا إليها عند الاقتضاء مقابل نفقات الاصدار ، وذلك في الفترة السابقة على صدور مرسوم تأسيس الشركة بالنسبة لشهادات الاكتتاب أو في الفترة التي تلي صدور مرسوم التأسيس إلى نشر حساب الأرباح والخسائر عن سنة مالية كاملة بالنسبة للأسهم .

المادة التاسعة: « يقع باطلا كل تعامل في الأوراق المالية مخالفا لأحكام هذا القانون ، ويجازى فاعله بغرامة لا تقل عن عشرين جنيها ولا تزيد على مائة جنية .

« وإذا كان البائع من أعضاء الشركة المؤسسين أو من أعضاء مجلس الادارة يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ستة أشهر وبغرامة لا تقل عن مائة جنية، ولا تزيد عن ألف جنية أو باحدى هاتين العقوبتين .

المادة العاشرة: « يشترط في عضو مجلس إدارة أية شركة مساهمة أن يكون مالكا لعدد من أسهم الشركة أو لجزء من خمسين من رأس مال الشركة، ضمانا لادارته . ومع ذلك يجوز أن ينص في نظام الشركة على عدم زيادة القيمة الاسمية للأسهم التي يودعها كل عضو على ألف جنية مصري وتخصص الأسهم التي يملكها عضو مجلس الادارة لضمان إدارته .

ويجب إيداعها أحد المصارف المعتمدة من وزارة المالية لهذا الغرض ، فإذا لم يقدم الضمان على الوجه المتقدم بطلت عضويته .

« ويستمر إيداع هذه الأسهم مع عدم قابليتها للتداول لحين انتهاء مدة وكالة العضو ، والتصديق على الحساب الختامي لآخر سنة مالية قام فيها بأعماله .

المادة الحادية عشر: « يكون للموظفين الذين يندبهم وزير التجارة والصناعة صفة رجال الضبطية القضائية في إثبات الجرائم التي تقع مخالفة لأحكام هذا القانون والقرارات الصادرة تنفيذا له .

ولهم كذلك في سبيل مراقبة تنفيذ أحكام هذا القانون حتى الاطلاع على السجلات والدفاتر وعلى مديري الشركات المسؤولين عن إدارتها أن يقدموا لهم البيانات التي يطلبونها لهذا الغرض .

« المادة الثانية عشر : » على وزير التجارة والصناعة والشئون الاجتماعية والمالية والعدل ، تنفيذ هذا القانون ويعمل به بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية ، ويصدر وزير التجارة والصناعة القرارات اللازمة لتنفيذه .

كان الواجب يقضى باخضاع شركة قناة السويس كغيرها من المؤسسات التي تعمل في هذه البلاد لأحكام القانون المشار إليه ، خصوصا وأنها شركة مصرية مساهمة ، تستمد كيائها من سلطان الدولة المصرية ، صاحبة القناة ، وماتحة الالتزام .

ولكن الشركة تآبى إلا أن تكون خارجة على القانون ، نائرة على النظام ، واستساع حكام مصر في ذلك الوقت هذا المنطق ، ودبرت الأمور في الظلام ، وفيما يلي نبذة من المذكرة التي رفعها الأستاذ ممدوح رياض ، وزير التجارة والصناعة ، إلى مجلس الوزراء ، وقدم بها اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ :

« وعلى أثر صدور هذا القانون (١) ، قدمت شركة قناة السويس ، مذكرة في ٢٦ أغسطس سنة ١٩٤٧ إلى وزارة المالية ، أوضحت فيها أن القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ لا ينطبق عليها ، وأنها تخضع للقانون الخاص رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ ، وطلبت في نفس الوقت معرفة الإدارة الحكومية التي تختص بعلاقتها مع الحكومة ، وهل مازالت إدارة شركات الامتياز بوزارة المالية ، أم أصبحت مراقبة شركات المساهمة ، التي أنشئت بوزارة التجارة والصناعة ، غير أنها لم تتلق ردا على مذكرتها ، إلى أن عرض مندوبوها الموضوع في أواخر يناير سنة ١٩٤٨ ، على وزارة التجارة والصناعة .

« وعندئذ قامت وزارة التجارة والصناعة ، بسؤال وزارة المالية ، عن

القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ .

رأيها في الموضوع ، فأفادت بأن مجلس الدولة ، رأى تطبيق قانون الشركات على هذه الشركة ، فبادرت هذه الوزارة ، بمطالبة الشركة ، بتقديم البيانات التي تدخل في نطاق قانون سنة ١٩٤٧ ، فأرسلت لها الشركة بعض البيانات الاجمالية التي لا تعطى التفاصيل المطلوبة مع تحفظها بعدم سرية قانون الشركات عليها ، غير أن قسم الرأي مجتمعا أفتى بجلسته المنعقدة في ١٦ يونيو سنة ١٩٤٨ ، بأن الشركة مصرية ، وأنها تخضع لجميع القوانين المصرية التي تسرى على شركات المساهمة ، وأنه لا محل للقول بأن هذه الشركة منظمة بقانون خاص ، هو القانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ ، لأن أحكام هذا القانون ، قد نسخ منها ما لا يمكن التوفيق بينه وبين أحكام القانون العام اللاحق له .

« وعندما أخذنا في بحث موقف الشركة من تنفيذ القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، طلبنا منها بيانا بالمسائل المعلقة بينها ، وبين الحكومة ، فقدمتها مبدية موافقتها على حل هذه الموضوعات ، بصفة نهائية ، إلى جانب موضوع الخلاف القائم على مدى انطباق قانون الشركات عليها »

« الخ »

« ومع تمسك كل طرف بوجهة نظره ، فيما يتعلق بانطباق قانون الشركات على الشركة أو عدم انطباقه ، رؤى إرجاء الفصل في هذا الخلاف ، حتى تدرس هذه الموضوعات كلها ، لما ينطوي عليه بعضها من أهمية لا تقل عن أهمية زيادة النسبة المصرية بين أعضاء مجالس الإدارة والموظفين والعمال ، وقد اتفق رأي ممثل الحكومة ، على أنه من المصلحة الكبرى جعل المفاوضات شاملة لشتى نواحي الخلاف بدلا من حصرها في نطاق موضوع تطبيق قانون الشركات بصفة خاصة ، وقد عقدنا سبعة اجتماعات في ١٥ و ١٩ و ٢١ سبتمبر و ١١ و ٢٣ و ٣١ أكتوبر سنة ١٩٤٨ ، قمنا خلالها ببحث هذه المواضيع مع الاتصال بالجهات المختصة » .

وجاء بالفقرة ٢٣ من المذكرة المشار إليها ما يأتي :

« وكان أول ما تناولته هيئة المفاوضات من أبحاث مدى انطباق قانون سنة ١٩٤٧ على شركة القناة ، وقد قدمت الشركة مذكرتين مدعمتين برأى استشارى لنقيه سويسرى ، هو الأستاذ «سوزير» هال ، من مدينة جنيف ، زاعمة أنه لن يتأتى إخضاعها لأحكام القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، وتستند الشركة في تأييد مزاعمها إلى حجج بعضها قانونى ، وبعضها الآخر عملى . »

وجاء في تقرير هيئة لجنى المالية والتجارة بمجلس الشيوخ ، المؤرخ فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٤٩ ، ما نصه :

« عقد اتفاق بين الشركة والحكومة ، أقره البرلمان بالقانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٣٧ ، وقد سويت به مسائل مختلفة خاصة بمياه الشرب ، وصيانة مدينة الاسماعيلية ، وتبادل بعض الأراضى ، الداخلة فى الامتياز والخارجة عنه ، والتوسع فى الاعفاءات الجركية ، وإعفاء بعض السيارات من الرسوم ، والسماح بإنشاء نفق ، شرق محطة الاسماعيلية . والتزمت الشركة إزاء هذا كله ، بأن تدفع للحكومة إتاوة قدرها ... و ٣٠٠ جنيه سنويا ، وأن تنشىء طريق السويس فى حدود ... و ٣٠٠ جنيه ، وأن تفسح مكانين لعضوين مصريين فى مجلس الادارة ، على ألا تمس كرامى الأعضاء البريطانيين ، وأن تعين شبانا مصريي المولد (١) ، فى سلك مستخدمى الشركة بمصر تدريجيا إلى أن تصل نسبتهم إلى ٣٣٪ من مجموع المستخدمين فى سنة ١٩٥٨ ، على أن يعين مصرى فى كل ثلاثة خلوات . »

« وبلاحظ أن هذه أول مرة ، تفتح فيها الشركة الباب لأعضاء مجلس الادارة والموظفين المصريين ، على الرغم من أن قرارات مجلس الوزراء ، السابقة والخاصة بالشركات المساهمة ، صريحة فى ضرورة تمثيل المصريين فى إدارتها ، والتزام نسبة معينة من المصريين بين مستخدميها وعمالها ، فلم يطبق شىء من ذلك على شركة القناة ، مع أنها شركة مساهمة مصرية . »

(١) مصرى المولد تشمل الفرنسى والانجلىزى والايطالى للولودين فى مصر !!

ثم صدور القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، الخاص بالشركات المساهمة ، وهو يقضى بتمصير هذه الشركات ، على النحو الآتي :

(أ) أن يمثل المصريون بنسبة ٤٠ ٪ من أعضاء مجلس الإدارة في كل شركة مساهمة .

(ب) أن يمصر المستخدمون ، فلا يقل عددهم عن ٧٥ ٪ من المجموع ، ومرتباتهم عن ٦٥ ٪ ، كما يمصر العمال أيضا ، فلا يقل عددهم عن ٩٠ ٪ ، وأجورهم عن ٨٠ ٪ ، على أن يتم ذلك في ثلاث سنوات ، بحيث ينفذ الثلث كل عام ، وتستكمل النسبة في سنة ١٩٥٠ .

موقف شركة القناة

« وبمجرد صدور هذا القانون ، استمسكت الشركة بأن لها وضعا خاصا ، وأن قانون سنة ١٩٣٧ هو الذي يحكمها ، ولا محل لتطبيق قانون الشركات المساهمة الأخير عليها . ولكن وزارة التجارة — متفقة مع مجلس الدولة — ردت عليها بأنها ، وهي شركة مصرية ، لا بد أن تخضع لهذا القانون ، وإن كانت لا تتردد في نظر الصعوبات العملية ، التي يمكن أن تصادفها عند تطبيقه » ! !

ويستفاد من الفقرة المتقدمة أنه لا جدال في خضوع شركة قناة السويس لقوانين البلاد ، ومنها القوانين المنظمة للشركات المساهمة ، وذلك بغير تمييز أو استثناء ، بينها وبين أية مؤسسة مصرية أخرى .

ولكن خلافا لهذا المبدأ ، ومن باب المحاباة للشركة ، لا أكثر ، روعى ما ادعت الشركة أنه صعوبات عملية ، تصادفها أثناء تطبيق القانون ، وهذه مسألة وقتية ، يمكن أن تزول بزوال الصعوبات ، ويكون حكم القانون ، هو الواجب الأخذ به .

وانتفيد مزاعم الشركة ، ننقل فيما يلي نص القانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٣٧ ،

الذي زعمت أنه دون غيره ينظم العلاقة بينها وبين الحكومة المصرية ، وأنها لا تخضع للقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، وسيوضح للقارىء بطلان ما زعمته الشركة ، وصحة ما رأته هيئة الرأى بمجلس الدولة مجتمعة .

فى ٣١ يوليو سنة ١٩٣٧ ، صدر القانون رقم ٧٢ المشار إليه ، وهذا نصه :

« وافق على الاتفاقات المبرمة بين الحكومة المصرية ، والشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، مع ما أدخل عليها من التعديلات — كما جاء فى المكاتبات التى تبودلت بينهما بتاريخ ٢٧ و ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٦ و ٤ مايو سنة ١٩٣٦ و ٢٤ مايو سنة ١٩٣٧ و ١١ و ١٤ يونيو سنة ١٩٣٧ ، وفى الاتفاقية الموقع عليها بتاريخ ٤ مايو سنة ١٩٣٧ ، الملحقه نصوصها بهذا القانون » .

ترجمة الخطابات المتبادلة

باريس فى ٢٧ — ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٧

حضرة صاحب الدولة رئيس مجلس الوزراء
القاهرة

أبلغ وكيل شركتنا فى مصر الادارة العامة فى باريس نص المرسوم بقانون الخاص بالحد الأعلى لرسوم المرور فى قناة السويس والذي تزمعون دولةكم رفعه إلى الاعتاب الملكية .

وأتشرف بأن أقدم لدولتكم أسنى تشكرات مجلس إدارة الشركة للاجراءات التى رأت الحكومة المصرية اتخاذها لتؤيد — فى حدود قانون العملة المصرى — الحقوق التى تستمددها الشركة من فرومانات امتيازها ويرد مجلس الادارة أن يرى فى هذه الاجراءات دليلا على اهتمام الحكومة بشؤون الشركة .

ويسرنى جدا أن أبلغ دولتكم أن المجلس كما يدل من جهته على رغبته المتواصلة فى زيادة توثيق الروابط القائمة بين الشركة ومصر وتلبية فى الوقت

نفسه للرغبة التي أيدتتمرها دولتكم قد قرر أن يفسح مجالا كبيرا في سلك
موظفي الشركة للشهينة المصرية .

بناء على ذلك ستعمل منذ الآن الترتيبات اللازمة لتعيين شباب مصري
الولادة في سلك مستخدمي الشركة في مصر بصفة تدريجية بحيث تصل نسبتهم
في سنة ١٩٥٨ إلى ٢٥٪ من مجموع هؤلاء المستخدمين مع ملاحظة أنه
سوف لا يقل عدد المصريين الذين يعينون عن واحد لكل ثلاثة خلوات .
وقد رأى مجلس الإدارة كذلك أن اتفاقا مشبعا بروح الصداقة والتعاون
كهذا لا يكون كاملا ما لم يعزز باشتراك مصر في إدارة الشركة نفسها .

لذلك أتشرف بأن أبلغ دولتكم أن مجلس الإدارة تحقيقا لهذه الغاية
سيقترح على الجمعية العمومية للمساهمين تعيين :

عضو مصري يشغل الكرسي الخالي الآن في المجلس .
عضو ثان مصري يشغل أول كرسي يخلو بعد الكرسي الشاغر الآن .
على أن ينظر مفعوما أن الخلوات التي قد تحصل في الكراسي التي يشغلها
الأعضاء البريطانيون تكون مستثناة من هذا الحكم .

هذا وفيما لو رأت الجمعية العمومية للمساهمين في المستقبل أن تزيد عدد
أعضاء مجلس الإدارة ، حينئذ يعرض عليها أن تحتفظ بأحد الكراسي
الجديدة لمصرى .

ومن البديهي أن مجلس الإدارة سيحتفظ بكامل حريته فيما يختص
باختيار الأعضاء المصريين الذين سيعينون على أن رئيس مجلس الإدارة سوف
لا يتدخل عن المباحثة مقدما مع الحكومة المصرية في شأن هذا الاختيار .

وأخيرا قد رأى المجلس من المناسب في هذه الفرصة أن تستأنف الفكرة
التي خطرت منذ البداية لمسيو دي لسبس وهي اشتراك الحكومة المصرية ماليا
في مشروعنا الخطير بواسطة إتاحة سنوية .

ومن دواعي الاغباط لى أن أخبر دولتكم أنه قد تقرر أن تدفع الشركة إلى الحكومة المصرية عن كل مدة اثني عشر شهرا ابتداء من أول مايو المقبل وعلى أربعة أقساط متساوية مبلغا جملته ٠٠٠ و ٢٠٠ ج ٢٠٠ .

وتفضلوا دولتكم بقبول عظيم تقديري .

الرئيس

إمضاء (مركيز دى فوجويه)

القاهرة ٢٤ مايو سنة ١٩٣٦

جناب رئيس مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

باريس

أتشرف بإبلاغكم أنى تسامت خطابكم المؤرخ ٢٧ - ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٦ وبه تفضلتم بإخطارى أن مجلس إدارة شركة قناة السويس البحرية رغبة منه فى توثيق الروابط التى تربطه بمصر قد قبل بناء على الرغبة التى أبدتها الحكومة المصرية أن يعين تدريجيا فى سلك مستخدميه فى مصر شبانا مصريى المولد بحيث تصل نسبتهم فى سنة ١٩٥٨ إلى ٢٥ ٪ من مجموع مستخدمي الشركة مع ملاحظة أنه سوف لا يقل عدد المصريين الذين يعينون عن واحد لكل ثلاثة خلوات .

ويسرنى أيضا أن أعلم أن مجلس إدارة شركتكم سيقترح على الجمعية العمومية للمساهمين تعيين عضوين مصريين يشغل أحدهما الكرسي الخالى الآن فى المجلس ويشغل الثانى أول كرسي يتخلو بعد الكرسي الشاغر حالا .

ومن المتفق عليه أن الخلوات التى قد تحصل فى الكراسى التى يشغلها أعضاء بريطانيون لا يتناولها هذا الحكم وأنه فى حالة زيادة عدد أعضاء مجلس الإدارة سيحتفظ بأحد الكراسى الجديدة لمصرى .

هذا وقد أخذت علما بأن مجلس الإدارة مع احتفاظه بكامل حرته

فيا يتعلق بتعيين الأعضاء المصريين لن يتخلف عن مباحثة الحكومة المصرية
مقدما في شأن هذا التعيين .

هذا وأسجل مع الارتياح التام أن الشركة قررت اشتراك الحكومة
المصرية ماليا في عملية القناة وذلك بنقدها سنويا ابتداء من أول مايو من كل
سنة وعلى أربعة أقساط متساوية مبلغا جملته ٠٠٠ و ٢٠٠ ج م .

ومن جهتي أبلغكم مع السرور أن المرسوم بتعيين الحد الأعلى لرسوم
المرور في قناة السويس قد صدر في ٢٨ أبريل سنة ١٩٣٦ .

وفي نفس هذا التاريخ صدر قرار وزاري بتحديد الرسم الأعلى للمرور
المنصوص عليه في المادة ١٧ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ بمبلغ ٦٣ قرشا .
والمرسوم والقرار الوزاري المشار إليهما قد نشر في الوقائع المصرية
رقم ٤٨ بتاريخ ٢ مايو ١٩٣٦ .

وإني أتهنئ هذه الفرصة لأعبر لكم وللمجلس الادارة عن خالص شكر
الحكومة المصرية على المعونة الصادقة التي قدمها المجلس وإني على يقين من
أن الروابط الودية القائمة بين الحكومة المصرية والشركة ستزداد بهذه
المناسبة توثقا في المستقبل .

وتفضل يا جناب الرئيس بقبول فائق احترامي .

رئيس مجلس الوزراء

(على ماهر)

باريس في ٢٤ مايو سنة ١٩٣٧

إلى حضرة صاحب المعالي مكرم عبيد باشا وزير المالية المصرية
إلخافا للمحادثات التي دارت بيننا أخيرا يسرني أن أبلغكم أن مجلس إدارة
شركة قناة السويس رأى أن يفتنر الفرصة لاظهار رغبته الصادقة في إرضاء
الحكومة المصرية التي أتيح لها بفضل جهودها أن تفتتح عهدا جديدا في تاريخ
الأمة المصرية فقرر أن يرفع من مائتي ألف جنيه إلى ثلاثمائة ألف جنيه المبلغ

السنوى الذى نص على دفعه للحكومة المصرية فى الاتفاقية المبرمة فى السنة الماضية بين الحكومة والشركة .

وقد أحيط المجلس علما بأنكم والحالة هذه ستفضلون بتقديم الاتفاقية برمتها إلى مجلس الوزراء مع تأييدكم لها ليأذن بعرض الأمر على البرلمان خلال الشهر المقبل للتصديق على المرسوم المشار إليه فى كتابى المؤرخ ٢٧ أبريل سنة ١٩٣٦ .

وإنى واثق من أن الحكومة المصرية ستجد فى هذا القرار تأييدا لشعور الثقة والصداقة الذى ما فتئت تشعر به الشركة نحو الحكومة وإنى فى الوقت نفسه أعبر عن اعتقادنا التام بأن الشركة ستلقى لدى حكومتكم المساعدة التى هى فى حاجة إليها حتى يمكنها النهوض بالمهمة الملقاة على عاتقها .
وتفضلوا معاليكم بقبول عظيم تقديرى .

الرئيس

(فوجويه)

القاهرة فى ١١ يونيه سنة ١٩٣٧

إلى حضرة صاحب المعالي وزير المالية

وفقا لما أخطرت معاليكم به أمس بالتليفون أشرف بأن أؤيد لمعاليكم أن مجلس إدارة الشركة قرر بجلسته المنعقدة فى ٧ يونيه الجارى الموافقة على التعديلات التى أدخلت فى الاتفاقية المبرمة فى السنة الماضية بين الحكومة المصرية والشركة وهذه التعديلات هى :

- ١ — ترفع الاناوة السنوية المنصوص على دفعها للحكومة المصرية من ٢٠٠ و ٣٠٠ ج م إلى ٣٠٠ و ٤٠٠ ج م .
- ٢ — تأخذ الشركة على عاتقها إنشاء طريق فى خليج السويس بالشروط الواردة فى المعاهدة المصرية الانجليزية وذلك فى حدود مبلغ ٣٠٠ و ٤٠٠ ج م .
- ٣ — ترفع نسبة الموظفين المصريين المشار إليها فى خطاب رئيس مجلس

إدارة الشركة إلى رئيس مجلس وزراء الحكومة المصرية بتاريخ ٢٧ - ٣٠
أبريل سنة ١٩٣٦ من ٢٥٪ إلى ٣٣٪ حدا أقصى .

وإني لمغتبط أن أبلغ معاليكم هذا القرار وأن أرى الاتفاق بين الحكومة
والشركة يتم على هذه النتيجة المرضية وأرجو أن تتقبلوا عظيم تقديري .

(دى بنوا)

القاهرة في ١٤ يونيه سنة ١٩٣٧

إلى جناب المحترم مندوب الشركة العالمية لقناة السويس البحرية
في القاهرة .

أشرف بإبلاغكم أني تسلمت خطابكم رقم ٥٣٤ المؤرخ ١١ يونيه
سنة ١٩٣٧ الذي تؤيدون به إشارتكم التليفونية في اليوم السابق إذ أخبرتموني
أن مجلس إدارة شركة قناة السويس قد أقر بجلسة ٧ يونيه الجاري
التعديلات التي أدخلت في الاتفاقية المبرمة في السنة الماضية بين الحكومة
المصرية والشركة وهذه التعديلات هي :

١ - ترفع الاناوة السنوية المنصوص على دفعها للحكومة المصرية
من ٢٠٠ و ٢٠٠ ج م إلى ٣٠٠ و ٣٠٠ ج م .

٢ - تأخذ الشركة على عاتقها إنشاء طريق في خليج السويس بالشروط
الواردة في المعاهدة المصرية الانجليزية وذلك في حدود مبلغ ٣٠٠ و ٣٠٠ ج م .

٣ - ترفع نسبة الموظفين المصريين المشار إليها في خطاب رئيس مجلس
إدارة الشركة إلى رئيس مجلس وزراء الحكومة المصرية بتاريخ ٢٧ / ٣٠
أبريل سنة ١٩٣٦ من ٢٥٪ إلى ٣٣٪ حدا أقصى .

ويعرني كل السرور أن أسجل قرار مجلس الادارة وإني أعتبط معكم
بأن الاتفاق بين الحكومة والشركة قد تم عند النتيجة المرضية .

وهذه المناسبة أود بصفة خاصة وباسم الحكومة المصرية أن أشيد بذكر
روح التعاون والثقة التي سادت مفاوضاتنا في باريس مع جناب الماركيز

دى فوجيه رئيس مجلس إدارة الشركة وحضرات أعضاء المجلس الذين
اشتركوا في تلك المفاوضات كما أتى أكد لجنابكم عظيم تقديري للجهود التي
بذلتموها شخصيا والتي ساعدت كثيرا في تحقيق الاتفاق .
وتفضلوا يا جناب المندوب بقبول فائق احترامي .

وزير المالية
(مكرم عبيد)

التصوير

لم يحقق اتفاق سنة ١٩٣٧ تمصير الشركة المزعوم ، ولا أدل على السخرية
من جانب الشركة والتخاذل من جانب الوزارات المصرية التي فاوضتها من أن
تستخدم الشركة عددا من الأجانب المولودين بمصر ، ويقال إنهم مصريون
بالمولد ! !

وفي تقرير هيئة لجنى المالية والتجارة ، بمجلس الشيوخ ، وهو التقرير
الذي تقدمت الإشارة إليه ، فصل عنوانه « تمصير الشركة » ، وقد جاء فيه
إن التمصير ينصب على أعضاء مجلس الإدارة ، والموظفين والعمال ،
وبيان ذلك :

« أعضاء مجلس الإدارة : اتفق على أن يزداد عدد المصريين منهم خمسة
آخرون ، غير الاثنين الحاليين ، على أن يعين اثنان فورا في الحلين الحاليين ،
من بين العدد المخصص للفرنسيين ، وثالث في أول خلو بالاستقالة أو الوفاة ،
بين الأعضاء البريطانيين ، ويعين الرابع والخامس في سنتي ١٩٥٩ و ١٩٦٤
بالتالي » .

« الموظفون : لوحظ أن عددهم لغاية ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ يبلغ ٦٤٠

موظفا ، بين فنيين وإداريين وبحريين ، وغير بحريين . وليس من بينهم مصريون إلا ١٥٩ موظفا ، أى بنسبة ٨ و ٢٤ ٪ ، على أن من يعدون مصريين بينهم في الواقع متمصرون ، ومعظمهم إنما يشغل الدرجات الدنيا ، فليس من بينهم في وظائف خارج الدرجة - وحتى أرقى الوظائف إلا أربعة ، وهم جميعا متمصرون ، ويقتصرون على الوظائف الادارية ، ولا واحد من المصريين في وظائف الدرجة الأولى وإذا كانت نسبة المصريين في الوظائف الفنية والادارية تصعد إلى ٥ و ٣١ ٪ ، فانها في الوظائف البحرية تهبط إلى ٧ ٪ تقريبا ، وقد اتفق على معالجة الموقف على النحو الآتي :

(١) يبدأ فعلا بتعيين خمسين مصريا في مدة لا تتجاوز أول يناير سنة ١٩٥٠ ، منهم ١٨ في الدرجات العليا - ٣ في الأولى موزعين على أقسام الشركة الثلاثة ، و ٦ في الثانية ، و ٩ في الثالثة ، ويقسم الباقي مناصفة بين الدرجتين الرابعة والخامسة . وحددت مؤهلات كل درجة من الشهادات المتوسطة والعالية ، المصرية والأجنبية .

« كل تعيين آخر في وظائف خالية أو مستجدة بعد توقيع هذا الاتفاق ، يكون بنسبة ٩ مصريين إلى أجنبي واحد في الوظائف الادارية ، و ٤ مصريين إلى أجنبي واحد في الوظائف الفنية . ولا تخرج عن هذه النسبة أية وظيفة مهما سمت ، اللهم إلا وظائف خارجة عن الدرجة للمستشارين المختصين والفنيين والمؤهلين والأطباء .

(ب) القباطنة والمرشدون :

« يبلغ عددهم الآن ١٤٩ ، وليس فيهم مصريون إلا ٦ ذو مؤهلات و ٤ بدون مؤهلات ، وجل الباقي من الفرنسيين والبريطانيين .

« وقد اتفق على أن يبدأ بتعيين ٣٠ مرشدا مصريا من ذوى المؤهلات إن أمكن ، وفي التعيينات المستقبلية يؤخذ مرشد مصرى ، في مقابل مرشد أجنبي إلا إن تعذر ذلك .

(ج) موظفو الهيئة البحرية :

« وهم مستخدمو القاطرات البحرية غير المرشدين ، وعددهم ٢٨ ، منهم ٣ مصريون فقط .

« ورؤى أن يعين فوراً أربعة مصريون آخرون ، على أن يؤخذ في التعيينات المستقبلية مصري ، مقابل أجنبي .

العمال :

وهم بدورهم طبقات ، فمنهم رؤساء ، ومنهم عمال . والآخرون موزعون بين درجات خمس متلاحقة . ويقدر ما يكثر المصريون في الدرجات العليا ، فليس لهم في رؤساء العمال إلا واحد من ٣٦ أى بنسبة ٣٪ . ونسبتهم في عمال الدرجة الأولى ٨٪ ، وفي عمال الدرجة الثانية ٤٨٪ ، أما عمال الدرجتين الثالثة والرابعة ، فنسبة المصريين فيهم تقترب من النسبة التي فرضها قانون الشركات ، وعمال الدرجات الخامسة مصريون جميعا .

« وقد تقرر أن تشغل الوظائف التي تجرد أو تخلو من رؤساء الأعمال

والعمال ، منذ الآن بمصريين ، ما عدا بعض الأعمال التي تتطلب تخصصا عاليا فيرقى لها من العمال الموجودين في الشركة الآن ، أو يعين فيها عمال ورؤساء

عمال أجانب . وقد حددت هذه الأعمال بمقدار ٢١٠ وظائف ورد بيانها في هذا الاتفاق . ولوزير التجارة أن يعيد النظر فيها مع الشركة ، ونزولا عند بعض الاعتبارات الانسانية ، ومراعاة لأبناء رؤساء الأعمال ، والعمال الباقين يجوز للشركة أيضا أن تعين واحدا غير مصري من كل خمسة أجانب يتركون الخدمة .

« وإذا جدت أعمال ، تستدعي زيادة عدد العمال ، ورؤساء الأعمال ، فإنه لا يجوز أن تزيد نسبة الأجانب عن ٥٪ ، ممن تعينهم الشركة للوظاه بحاجاتها المستجدة .

وتراجع الحكومة عدد العمال ، ورؤساء الأعمال ، كل ثلاث سنوات ،
لتعيين مدى احترام هذه الأوضاع ، وتشرف على احترام نسب المصريين بينهم
ومدى نمو هذه النسبة .

* * *

هذا هو التمهير الذي يرمى إليه الاتفاق ، ويبدو منه - فيما يتعلق بأعضاء
مجلس الإدارة - أنه سيكون المصريين منهم ٧ في سنة ١٩٦٤ ، في حين أن
قانون الشركة يقضى بتعيين ١٣ عضوا فورا .

أما فيما يتعلق بالموظفين والعمال ، فإنه من المنتظر أن تحصر الشركة ، وفقا
لنسب قانون الشركات قبل انتهاء مدة الامتياز ، فيما عدا القباطنة ، وموظفي
الهيئة البحرية . ومن الممكن أن تصعد النسبة في هؤلاء أيضا ، صعودا كبيرا
إذا أعددتنا العدة لذلك منذ الآن .

« وواضح أن هذا التمهير يعتمد على تدرج أطول زمنا ، مما قصد إليه
قانون الشركات ، تفاديا لأية قلقلة أو تباطؤ في سير العمل بالقناة ، ورغبة في
أن يتم الانتقال من الأيدي الأجنبية إلى الأيدي المصرية في يسر وهودة »

« وإذا كان قد فاتنا شيء فيما يتعلق بأعضاء مجلس الإدارة ، فإنه قصد فيما
يتعلق بالموظفين أن يكون التمهير حقيقيا ومجديا ، لاصوريا عديم القيمة في
المستقبل . ففتح أمام المصريين ، باب وظائف الشركة كلها ، صغيرها وكبيرها
في كل قسم من أقسامها ، ونص على اشتراك مندوب من الحكومة مع لجنة
الشركة في استعراض المرشحين للوظائف والمفاضلة بينهم ، ووضعت قيود
دقيقة في تحديد الجنسية المصرية .

وكانما أريد بالاتفاق المعروف أن يطبق قانون الشركات المساهمة على
شركة القناة ، تطبيقا أتم وأمكن وإن كان في مدى أبعد وأطول » .

* * *

وقبل أن نبدي ملاحظتنا على ما جاء بذلك التقرير ، نعرض فيما يلي
النصوص التي وردت في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، خاصة بما سموه بتصميرا
للشركة ، ثم نبين عيوب هذا الاتفاق ، واتجاهات الشركة ومراميها ، من
واقع التقرير الذي عرضت به الاتفاق على الجمعية العمومية للمساهمين في سنة
١٩٤٩ ، والمخالفات التي ارتكبت في مجال التطبيق .

النصوص التي وردت في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩

الباب الأول

هيئة المستخدمين

مادة ١ — تطبق أحكام هذا الباب على مستخدمي أقسام الشركة في مصر
وهم يخضعون للوائح الشركة ويقسمون من حيث الكادر إلى خمس فئات هي :

(١) الموظفون والمستخدمون . (٢) القباطنة المرشدون .
(٣) موظفو الهيئة البحرية . (٤) رؤساء الأعمال .
(٥) العمال .

وتطبق القواعد الآتية في اختيار أفراد هذه الفئات ويعمل بها ابتداء
من تاريخ التوقيع على هذا الاتفاق :

ومن المسلم به أن الشركة لا تقيم أى تمييز بين مستخدميها بسبب الجنسية
من حيث المراتب وشروط الترقية ، والميزات الوحيدة التي يجوز منحها
للمستخدمين غير المصريين هي الآتية :

(أ) بدل التوطن الأول عند وصول المستخدم — المعين من الخارج
إلى مصر .

(ب) بدل عودة هذا المستخدم إلى وطنه عند انتهاء مدة خدمته .

(ج) زيادة طفيفة في البدل الممنوح عن المصروفات المدرسية لثمكين أولاد المستخدم من متابعة دراساتهم في بلدهم الأصلي .

(د) سلف عقارية بقصد تملك عقار في بلد الأصل للإقامة فيه بعد انتهاء مدة الخدمة .

(هـ) بدل اغتراب لصالح الموظف المعين مباشرة من الخارج بحيث لا يزيد على ٢٥٪ من المرتب .

(١) الموظفون والمستخدمون

مادة ٢ :

(١) تشمل وظائف الموظفين والمستخدمين :

وظائف خارج نظام الدرجات . وظائف إدارية . وظائف فنية .
والوظائف الادارية والفنية موزعة على الدرجات الخمس لهيئة المستخدمين .

(ب) فيما يتعلق بالوظائف الادارية والوظائف الفنية تطبق النسب الآتية في التعيينات التي تدعو الحاجة إليها على أثر انتهاء الخدمة أو بسبب إنشاء وظائف .

تسعة مصريين لكل عشر وظائف إدارية .

أربعة مصريين لكل خمس وظائف فنية .

وقد حدد كشف الوظائف الفنية بانفاق الطرفين « بنظر الملحق (١) »

وتحدد النسبة الواجبة التطبيق بنوع الوظيفة الشاغرة أصلاً ويبدأ تطبيق هذه النسب من تاريخ التوقيع على هذا الانفاق .

(ج) ولكي تدعم منذ الآن ، بعناصر مصرية ، الوظائف المتوسطة

والعليا في سلك المستخدمين تمهد الشركة بأن ترقى أو تعين بصفة

استثنائية ١٨ مصريا ، يدخلون في تطبيق النسب المبينة بماليه ،
ويكون توزيعهم على الوجه الآتي :

(١) ثلاثة في الدرجة الأولى (واحد في كل من قسم الملاحه
وقسم الأشغال والقسم الادارى) خلال ستة شهور من تاريخ
العمل بهذا الاتفاق .

(٢) ستة في الدرجة الثانية في خلال مدة أقصاها أول يناير
سنة ١٩٥٠ .

(٣) تسعة في الدرجة الثالثة خلال مدة أقصاها أول يناير
سنة ١٩٥٠ .

ويوزع الموظفون المشار إليهم في (٢) و (٣) بين الأقسام
الثلاثة حسب الحاجة .

(د) علاوة على ذلك ، ومع احتساب تعيينات المصريين التي أجريت
ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٩ ، تؤكد الشركة نيتها في أن ترفع
إلى ١٦ مجموع تعيينات المصريين عن سنة ١٩٤٩ في كل من
الدرجتين الرابعة والخامسة .

(هـ) فيما يخص الوظائف الخارجة عن نظام الدرجات .

في الواقع وظائف مديرين فنيين ومستشارين متخصصين وفنيين
مؤهلين تأهيلا عاليا ، يجوز للشركة بصفة استثنائية أن تعين من
الخارج الموظفين اللازمين ليشغلوا مباشرة المراكز التي تخلو من
هذه الوظائف بسبب انتهاء الخدمة أو بسبب إنشاء وظائف
جديدة ، وذلك في حدود ست وظائف في الأقسام الثلاثة وأربع
وظائف لأطباء لغاية انتهاء مدة الامتياز وبصرف النظر عن النسب
المبينة في الفقرة (ب) .

وإذا لم تباشر الشركة حقها المبيين بماليه وشغلت هذه الوظائف بترقية
موظفين موجودين بالخدمة أو باجراء تعيينات من مصر فيما يتعلق بالأطباء

فان من يحلون عدديا محل الذين تنتهى خدمتهم من الموظفين أو من المستخدمين الخارجين عن نظام الدرجات يدخلون في النسبة الخاصة بشغل الوظائف الفنية والموضحة في الفقرة (ب) بعاليه .

(ب) الشهادات — الامتحانات

مادة ٣ :

(١) يكون تعيين الموظفين المصريين في الوظائف الادارية من الدرجة الخامسة من بين المرشحين الحاصلين على الدبلومات أو الشهادات المذكورة في الملحق (ب) .

ويجوز أيضا قبول المرشحين المصريين غير الحاصلين على شهادات في الدرجة الخامسة ، ولكن بمرتب أساسى دون الحد الأدنى للمرتب الأساسى المعمول به حاليا لهذه الدرجة . ولايجوز ترقيةهم إلى الدرجة الرابعة حسب حاجة العمل إلا بعد مضى ست سنوات في خدمة الشركة بما فيها فترة التمرين — يكون عملهم خلالها مرضيا .

وتشغل الشركة الخلوات التي تحدث في الوظائف الادارية من الدرجة الرابعة ، عن طريق الترقية من بين موظفى الدرجة الخامسة أو عن طريق التعيين المباشر — في حدود مقتضيات العمل — من الحاصلين على دبلومات عليا « انظر الملحق ج » .

(٢) ويجوز للشركة أن تشغل الخلوات التي تحدث في الوظائف الفنية من الدرجة الثالثة ، عن طريق الترقية من بين موظفى الدرجة الرابعة أو عن طريق التعيين المباشر — في حدود مقتضيات العمل — من الحاصلين على دبلومات عليا « انظر الملحق د » .

(٣) تضم اللجنة المشكلة بمعرفة الشركة — لفحص ترشيحات المصريين ووضع كشف المرشحين الذين تنتخب منهم إدارة الشركة من يقع عليهم

اختيارها — شخصية مؤهلة تختارها الحكومة . وتمتحن اللجنة المرشحين من حاملي الدبلومات العليا والمرشحين من حاملي الشهادات والدبلومات المتوسطة والمرشحين ممن لا يحملون شهادات كل فئة على حدة .

(ج) القباطنة والمرشرون وضباط الميناء وضباط المهمات

مادة ٤ :

(ا) تعين الشركة — حسب القواعد المعمول بها « انظر الملحق ه » بالأولوية وعلى قدر احتياجاتها ٢٠ مرشدا مصريا جديدا ، غير أنه إذا لم تجد الشركة في الوقت المناسب العناصر المصرية الحاصلة على المؤهلات اللازمة فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية من أصحاب المؤهلات ، بالقدر الذي تدعو إليه حاجة العمل .

(ب) بعد تعيين العشرين مرشدا مصريا الجدد ، تختار الشركة مرشدا مصرية مؤهلا عن كل وظيفتين تشغلان . غير أنه إذا لم تجد الشركة في الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر مؤهلة غير مصرية بالقدر الذي تدعو إليه حاجة العمل . ومن المتفق عليه أن نسبة الواحد على اثنين المستحقة عن التعيينات التي تمت بعمل على تحقيقها في التعيينات اللاحقة .

(ج) تعيينات ضباط الميناء وضباط المهمات التي تم وفقا لنفس القواعد الواردة في الملحق (ه) تحتسب في تطبيق النسب الموضحة في الفقرتين السابقتين .

(د) موظفو الرئيس الجمهورية

مادة ٥ :

(ا) ترفع الشركة — طبقا للقواعد المعمول بها — عدد المصريين

في هيئة الموظفين البحريين إلى سبعة ، وذلك في خلال شهرين من تاريخ التوقيع على هذا الاتفاق .

(ب) وبعد بلوغ هذا العدد تعين الشركة — حسب القواعد المعمول بها — مصريا مؤهلا عن كل وظيفتين تشغلان . غير أنه إذا لم تجد الشركة في الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية مؤهلة بالقدر الذي تدعو إليه حاجة العمل . ومن المتفق عليه أن نسبة الواحد على اثنين المستحقة عن التعيينات التي تمت يعمل على تحقيقها في التعيينات اللاحقة .

(هـ) المؤهلات:

مادة ٦ — يجب أن يكون المرشح المصري مولودا لأب يعد مصريا بالتطبيق للمواد من ١ إلى ٥ والمادة ٦ (فقرة ١ و ٢) من المرسوم بقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٢٩ أو النصوص المعادلة من أي تشريع جديد في هذا الشأن .

(و) رؤساء الأعمال والعمال

(١) الموجود منهم في الخدمة في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٨

مادة ٧ — تشغل الوظائف التي تخلو بين رؤساء الأعمال والعمال — عدديا وبقدر الحاجة — بتعيين رؤساء أعمال وعمال مصريين على أن تراعى في ذلك الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين (١) ، (ب) من هذه المادة .

(١) يجوز للشركة — عند شغل ما يخلو من الوظائف التي تتطلب أشخاصا متخصصين تخصصا عاليا — أن تختار من بين الموجودين في خدمتها من يشغلون الوظائف الشاغرة أو أن تعين دون قيد

رؤساء أعمال أو عمالا مصريين أو غير مصريين بعدد يعادل عدد الوظائف التي أصبحت خالية .

وقد حدد العدد الحالى للوظائف التي تتطلب أشخاصا متخصصين تخصصها عاليا باتفاق الطرفين بـ ٢١٠ وظيفة . وورد بيان هذه الوظائف بالكشف (ملحق و) الذي يجوز إعادة النظر فيه بالاتفاق مع وزير التجارة والصناعة بإضافة وظائف مؤقتة أو دائمة قد يقتضيها تنفيذ أشغال جديدة أو استخدام آلات أو مهمات أو معدات جديدة .

(ب) لشغل الوظائف التي تخلو بين رؤساء الأعمال والعمال الآخرين غير المصريين ، ولمراعاة بعض الاعتبارات الانسانية على الأخص لصالح أبناء رؤساء أعمال أو عمال الشركة السابقين ، ويجوز للشركة أن تعين رئيس أعمال أو عاملا غير مصرى عن كل خمسة رؤساء أو عمال غير مصريين يتركون الخدمة .

ويجوز تعيين رؤساء الأعمال والعمال المعينين وفقا للفقرتين (١) و (ب) إما في الدرجة التي خلت فيها الوظيفة وإما في الدرجات الأدنى منها .

(٢) زيادة العدد

مادة ٨ — إذا اقتضى تنفيذ أشغال جديدة أو استخدام آلات أو معدات أو مهمات جديدة زيادة عدد هذه الفئة فان نسبة غير المصريين لا يجوز أن تزيد على ٥ ٪ ممن تعينهم الشركة للوفاء بحاجاتها المستجدة .

مادة ٩ — يجمع عدد العناصر المصرية الداخلة — وفقا لحكم المادتين ٧ و ٨ — في هيئة رؤساء الأعمال والعمال ، ويرحل المجموع من سنة إلى سنة لكي يؤخذ في الاعتبار اجمالا عند المراجعة التي يجوز للحكومة إجراؤها كل ثلاث سنوات .

(ز) الرجوع إلى مصر والدوام والعمل فيها

مادة ١٠ — التصاريح والمستندات (من تراخيص وبطاقات وتأشيرات الخ...) اللازمة لدخول مستخدمي الشركة — المعينين طبقاً للقواعد الموضحة بهذا الاتفاق إلى مصر والاقامة فيها والعمل في خدمة الشركة ، تمنح بناء على طلب الشركة لأصحاب الشأن ولأزواجهم ولمن يعولون من أولاد. إلا إذا كان الأمر يخص أشخاصاً غير مرغوب فيهم طبقاً لقوانين ولوائح بوليس الآداب والبوليس الصحي أو لأسباب تتعلق بالأمن العام أو بأمن الدولة في الخارج .

ويراعى ما تقدم عند تجديد التصاريح والمستندات الخاصة بهؤلاء المستخدمين وكذلك بمن هم الآن في خدمة الشركة .

وإذا كانت القوانين واللوائح ، التي تحد من بعض أوجه النشاط ، تتعارض حالاً أو مستقبلاً مع منح هذه التصاريح والمستندات فانها لا تطبق على المستخدمين الذين تعينهم الشركة إلا بالقدر الذي لا يترتب عليه أى تقييد لعملهم في خدمة الشركة دون سواها .

(ح) تطبيق القواعد السابقة

مادة ١١ — يخطر وزير التجارة والصناعة الشركة بأسماء الموظفين المكلفين بالتحقق من تطبيق القواعد المنصوص عليها في الباب الأول من هذا الاتفاق .

الباب الحادى عشر

مسائل العمل

مادة ٢٢ — فيما يتعلق بقرار لجنة توفيق بورسعيد المتخذ بتاريخ ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ المصدق عليه من وزير الشؤون الاجتماعية في أول أبريل ١٩٤٨

ولتسوية الخلاف القائم بين الشركة وعمالها بسبب هذا القرار تسوية نهائية
قد تم الاتفاق على ما يأتي :

(١) ينطبق هذا القرار على العمال غير المقيدين « المندمجين » الذين كانوا
في خدمة الشركة في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ دون سواهم .

(٢) سنوات الخدمة التي قضاها هؤلاء العمال في خدمة الشركة بأي صفة
كانت قبل هذا التاريخ ، تدخل في احتساب معاشاتهم بالقدر الذي تمت فيه
مساواتهم بالعمال المقيدين من قبل .

(٣) يمنح كل من العمال المذكورين مبلغا سنويا مساويا للفرق بين كسبه
الشهرى القديم وكسبه الشهرى الذى تقرر له ابتداء من ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨
مضروبا في عدد سنوات خدمته المحتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير
سنة ١٩٤٨ .

(٤) يمنح علاوة على ذلك لمن كانوا من هؤلاء العمال في خدمة الشركة
في أول يناير سنة ١٩٤٠ مبلغا مساويا لثلث كسبهم الشهرى الجديد عن كل
سنة خدمة محتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير سنة ١٩٤٠ .

(٥) لن تتحمل الشركة نحو عمالها أى التزام آخر ناتج عن هذا القرار .

الباب الثانى عشر

أحكام ختامية

مادة ٢٣ — تبقى الاتفاقات التى سبق عقدها بين الحكومة المصرية وشركة
قناة السويس نافذة في كل ما لا يخالف الأحكام المبينة به عليه .

تمحرر من نسختين بالقاهرة في ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .

رئيس مجلس إدارة

وزير

الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

التجارة والصناعة

امضاء (ف . شارل رو)

امضاء (ممدوح رياض)

النصوص الملحقة بالبنود المتقررة

ملحق ١ « مادة ٢ »

الوظائف المعتمدة فنيين

- وكلاء الوكلاء الرئيسيين لقسم الملاحة . المهندسون والمعماريون والرسامون . رؤساء الحسابات ووكلائهم ومن إليهم .
- رؤساء المكاتب المحاسبون ووكلائهم . الرؤساء المحاسبون والمحاسبون .
- الصرافون الرئيسيون والصرافون . موظفو قسم القياس .
- موظفو قسم الحركة . موظفو الاشارات واللاسلكي .
- الكتابة الفنيون . الصيادلة وغيرهم من أخصائي القسم الطبي . غير الأطباء .

ملحق ب « مادة ٣ »

الشهادات والبرامج المطاوعة للقبول في الرتبة الخامسة

- شهادة اتمام الدراسة الثانوية المصرية « بكالوريا » « السنة التوجيهية » .
- شهادة اتمام الدراسة الثانوية الفرنسية « بكالوريا بقسمها » .
- شهادة التجارة المتوسطة والمحاسبة التي تمنحها وزارة المعارف العمومية .
- الشهادة العليا للدراسات التجارية « من البعثة العلمانية ومن مدرسة سان مارك بالاسكندرية » .
- شهادة الدراسات التجارية (مدرسة القديس يوسف بالخرنقش) .
- شهادة المركز الاجتماعي بمدرسة الحقوق الفرنسية بالقاهرة .
- شهادات المدارس التجارية العليا بفرنسا .

ملحق ج « مادة ٣ »

الشهادات العليا المطلوبة لقبول مباشرة
في الوظائف الادارية من الدرجة الرابعة

(١) شهادات مصرية أو فرنسية :

- الليسانس في الآداب .
- الليسانس في الحقوق .
- الليسانس في التجارة — أو بكالوريوس في التجارة .
- الليسانس في العلوم .
- دبلوم مدرسة الدراسات التجارية العليا بباريس .
- دبلوم مدرسة العلوم السياسية بباريس .

(٢) شهادات انجليزية أو أمريكية :

- شهادة بكالوريوس في الآداب (من الجامعات الانجليزية والأمريكية) .
- شهادة بكالوريوس في العلوم (من الجامعات الانجليزية والأمريكية) .

ملحق د « مادة ٣ »

الدبلومات التي تخول لحاملها الالتحاق
مباشرة بالوظائف الفنية من الدرجة الثالثة

١ — دبلومات مصرية :

كلية الهندسة .

مدرسة الفنون الجميلة العليا (العمارة) .

مدرسة الفنون الجميلة العليا .

مدرسة الفنون التطبيقية العليا .

المعهد العالى للعلوم الهندسية .

٢ — دبلومات فرنسية :

مدرسة الهندسة .

مدرسة السترال للفنون والصناعات .

- مدرسة الطرق والكبارى . مدرسة المناجم العليا .
 مدرسة الهندسة البحرية . مدرسة الطيران العليا .
 مدرسة الفنون الجميلة الأهلية . مدرسة الكهرباء العليا .
 مدرسة المناجم بسان اتين . مدرسة الفنون والصناعات الأهلية .
 المعهد الكاثوليكي للفنون والصناعات بليل . المعاهد الكهربائية بالكليات .
 مدرسة العمارة . المدرسة المتخصصة للأشغال العمومية .
 مدرسة السنترال بليون .
 مدارس الكهرباء والميكانيكا بباريس ومرسيليا .

٣ — دبلومات أجنبية أخرى :

الدبلومات الفنية من جامعات أو مدارس عليا أجنبية المعادلة لدبلومات
 الفئتين ١ و ٢ .

ملحق هـ « مادة ٤ » :

على المرشحين لوظائف القباطنة المرشدين ووظائف ضباط الميناء أو ضباط
 المهمات أن يقدموا المستندات المنصوص عليها في اللائحة وأن تتوفر فيهم
 المؤهلات الآتية :

- (١) أن تقل سنهم عن ٣٥ سنة .
 (ب) أن يكونوا حاصلين على شهادة ربان لأعلى البحار .
 (ج) أن يكونوا قد قضوا ١٠ سنوات على الأقل في الملاحة في أعلى
 البحار منها سنتان على الأقل بعد تاريخ الحصول على شهادة ربان
 لأعلى البحار .
 (د) أن تتوفر فيهم الصفات المهنية والخلقية على أحسن وجه .
 (هـ) أن يجتازوا كسفا طبيا مرضيا أمام الأطباء المعتمدين من الشركة
 وأن يقدموا شهادة حدة نظر من طبيب اخصائى معتمد .

(و) أن يجيدوا التكلم بالفرنسية أو الانجليزية .

ملحق و « مادة ٧ » :

الوظائف التي يلزم لشغلها موظفون متخصصون تخصصا عاليا والتي يكون للشركة الحق في أن تعين فيها دون قيد وفي الدرجة التي تراها ملائمة — رؤساء أعمال وعمالا ممن يقع عليهم اختيارها بصرف النظر عن جنسيتهم .

قسم الماهرة :	
٣	كهربائي ممتاز
	برادون كهربائيون
٦	كهربائيو القاطرات البحرية
٣	ملاحظو الأرصفة
	رؤساء وحدات بحرية صغيرة
	درجة أولى
١٣	رؤساء طواقم القاطرات البحرية الكبرى
المجموع ١٠٤	
القسم الإداري :	
	رئيس ممرضين ومكلف بالعمل
١	على جهاز فحص القلب بالكهرباء
٢	رئيس ممرضين ومساعد التخدير
	عامل مكلف بأجهزة التصوير بالأشعة
١	ميكانيكي كهربائي للجهازات
١	المستشفى وجناح الجراحة الجديد
١	ملاحظ الحوادث ومنسقها
١	ملاحظ تربية الزهور
المجموع ٧	

٧	المحطات الرئيسية
٤	إحصائيون برادون
٤	عمال تركيبات كهربائية ورشة النجارة الضخمة :
	إحصائيون لرفع السفن على
٢	القزانات
١	نجارون بحريون للنجارة الضخمة
	المعديات الديلز الكهربائية بميناء بورسعيد :
٣	رؤساء أولون
٦	ميكانيكيون كهربائيون أولون
٥	ميكانيكيون كهربائيون ثانون
	الكراكات والإشراف على
٢٣	التطهيرات وعمال الآلات
٩	ورش الأقسام
٣	قسم المياه
٩٩	المجموع
	الخلاصة :
١٠٤	قسم الملاحظة
٩٩	قسم الأشغال
٧	القسم الإداري
٢١٠	المجموع

قسم الأشغال :

	ورشة البرادة :
٢	خراطون
٢	عمال آلات
١	عمال ميكانيكا دقيقة جدا
٣	برادون خراطون على القرينة
	عمال محركات للإصلاحات والضبط
٢	ورشة السباكة :
٢	سباكون — عمال نماذج صب
١	عامل قوالب الصب
	ورشة النحاس :
٢	نحاس للقرانات
٢	نحاسون للفرم (الأشكال)
٢	نحاسون في الإنشاءات البحرية
٢	لحامون
٢	لحامون وعمال قطع تحت الماء
	ورشة الحدادة :
٢	حدادون إحصائيون
	ورشة التركيبات :
٥	عمال تركيبات
٢	إحصائيون مناورات آلات الرفع
	ورشة الكهرباء :

عرض الاتفاق على الجمعية العمومية للمساهمين

المنعقدة بباريس في ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩

اعترافات خطيرة بلسان شارل رو

حرصت الشركة على أن تكون مساوية في القوة للدولة صاحبة السيادة على القناة وعليها ، من الناحية القانونية على الأقل ، وذلك بغض النظر عن الواقع المرير ، وأبت الشركة إلا أن تغلب هذا الواقع وتتعامل مع الحكومة المصرية كدولة لا كشركة ، وكما أن الحكومة عرضت اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ على مجلسي البرلمان علقت الشركة من ناحيتها نفاذ الاتفاق على مصادقة الجمعية العمومية التي تنعقد بمقرها غير الشرعي في باريس .

وبجلسة هذه الجمعية في الاجتماع الحادى والتسعين لها ، في يوم ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩ ، ألقى «شارل رو» رئيس مجلس إدارة الشركة بيانا وتناول فيه موضوع اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، فقال : « في ٢٩ يوليو سنة ١٩٤٧ ، صدر في مصر قانون ، يتجتم بمقتضاه أن تصبح نسبة أعضاء مجلس الإدارة المصريين في الشركات المساهمة المصرية أربعين في المائة على الأقل » وذلك في مدى ثلاثة أشهر من تاريخ صدور ذلك القانون ، وهذه النسبة « تبلغ في شركتنا ١٢ أو ١٣ مقعدا من مقاعد مجلس الإدارة ، ونص القانون أيضا على أنه في خلال ثلاثة أشهر ، يصير عدد الموظفين المصريين « الذين تستخدمهم الشركة بنسبة ٧٥ ٪ يتقاضون مرتبات بنسبة ٦٥ ٪ من مجموع ما تدفعه الشركة لموظفيها ، وأما العمال فترتفع نسبتهم إلى ٩٠ ٪ من مجموع العمال .

« إن شركتنا مصرية مساهمة ، وهي لم تنازع قط في ذلك ولا تنازع الآن فيما نحن بصدده . ومع ذلك رأينا حال صدور قانون سنة ١٩٤٧ أنه ، لا يسرى علينا . ومن حقكم أن تعلموا كيف تكيف الشركة مركزها

« القانوني ولماذا اعتبرت قانون سنة ١٩٤٧ غير واجب التطبيق بالنسبة لها .
« إليكم الأسباب : إن شركتنا الحالية ، على الرغم من أنها شركة مصرية ،
« فانها ذات صفة خاصة استثنائية ، ولا تشبهها في ذلك أية شركة أخرى ،
« وهذا مستفاد من نظمها الأساسية ومعترف به في بعض الأحكام التي صدرت
« من الجهات القضائية المصرية المختصة ولو ضد الشركة ، والسبب الثاني هو
« أن الالتزام الذي تتمتع به الشركة قد طعم بارتفاق دولي ، وكان هذا
« العمل مدعاة لعقد مؤتمرات دبلوماسية لأنه يحقق مصلحة دولية لانزاع فيها
« ثم إن المرفق العام الذي تقوم به الشركة والذي حصلت عليه من الدولة
« مانحة الالتزام ، وهي تركيا سابقا ومصر الآن ، هذا المرفق العام يجعل
« الشركة تتحمل مسؤوليات قبل جماعة الشعوب ، وأخيرا فقد عاشت الشركة
« في ظل وضع اتفاق ، وهذا الوضع له ما يبرره من تلك الخاصية الاستثنائية ،
« وقد أبرمت الشركة اتفقا مع الحكومة المصرية في سنة ١٩٣٦ ، وهذا
« الاتفاق قد صدر به قانون في سنة ١٩٣٧ ، ويبقى هذا القانون نافذ المفعول
« إلى أن يحل محله قانون آخر . »

« بينا رأينا للحكومة المصرية في صراحة تامة ، مقررين أننا مع ذلك
« مستعدون لأن نندارس معها في موضوع تعديل اتفاننا القائم ، وكنا
« في ذلك راغبين ، بنية صادقة وخالصة ، وإني أكرر ما قلته لكم في العام
« الماضي بأن الشركة قوية الشعور بواجبها نحو مصر ، وهذا الشعور هو
« الذي يحدونا لأن نتطلب حلا وديا لمشكلتنا مع الحكومة المصرية وهذا هو
« الاتجاه الذي حرصنا عليه باستمرار . »

« وفي أول الأمر ، أهملت الحكومة المصرية الرد علينا ، ولكن هذا
« الالهام لم يضايقنا ذلك لأن عدم الاجابة معناها الموافقة . ولكن في شهر
« سبتمبر الماضي عرضت لنا بعض مسائل ، حملتنا على الاعتقاد بأن الحكومة

« تنوى أن تخضعنا لقانون ١٩٤٧ وقد ظهر هذا الاتجاه وتأييد بتصريح شبه
رسمى منسوب للوزارة المختصة وهي وزارة التجارة والصناعة ، ومفاد هذا
التصريح أنه طبقاً لرأى مجلس الدولة يعتبر قانون سنة ١٩٤٧ سارياً علينا .
« وقد عارضنا هذا الرأى أشد المعارضة ، متمسكين برأينا ، وذلك دون
« أن نعدل عما قررناه من قبل عن استعدادنا لمفاوضة الحكومة المصرية
« للوصول إلى اتفاق جديد على أسس جديدة . تلكم هي ملاسات وظروف
« المفاوضات التي دارت في القاهرة في شهر ديسمبر سنة ١٩٤٨ واستمرت ثلاثة
« أشهر . وكل واحد من طرفي المفاوضة تمسك بموقفه ووجهة نظره من
« حيث المبدأ ، وقد تقرر بموافقة الطرفين أن نطرح جانبا الاختلاف
« القانوني في وجهات النظر لكي نصل معا ، إلى اتفاق ، وتكون شروط
« هذا الاتفاق الجديد مشربة بروح واقعية نعالج بها علاجاً عملياً المسائل
« المعلقة ونستبعد المتاعب الاحتمالية التي قد تنشأ بين الحكومة المصرية وبين
« الشركة وهذا ما وصلنا إليه بالفعل ، فان الاتفاق الذي وقع في ٧ مارس
« الماضى والذي بلغ إليكم في التقرير يخولنا فرصة الابقاء على هذا النظام
« الاتفاقى الذى نتمسك به باعتباره مما لا يستغنى عنه للاحتفاظ للشركة
« بشخصيتها الخاصة ، تلك الشخصية الضرورية لقيامها برسالتها الهامة .

« إن مضمون الاتفاق ، وديباجته ، والمفاوضات التي تمخض عنها ذلك
« الاتفاق تلك المفاوضات التي طالت ، ولكنها كانت مشربة دائماً بروح
« المودة والاخلاص وروح التسامح وحب التفاهم ، كل ذلك يؤكد تلك
« الخاصية الاستثنائية التي تتمتع بها الشركة خاصة ليس مبعثها شعور بكبرياء
« في غير محله ولكنها أضحت من طبائع الأشياء ، ولا يمكن انكارها من
« غير التعرض لأضرار .

« ونحن نعلق أهمية خاصة كبيرة ، لا من الناحية المعنوية فقط ولكن
« من الناحية العملية على تلك الخاصية الأولى المميزة لاتفاق ٧ مارس .

« وهناك شيء آخر ، ليس أقل اتصالا بشغاف قلوبنا وهو يتلخص
« في أننا نجربنا إجراء تعديل جوهرى وعاجل في تكوين جهاز الشركة
« وعدده ومجالاته .

« ولكى لا تتأثر سلامة المرفق ووظيفته وهى من الدقة بمكان ، تلك
« الوظيفة التى تؤدىها وتعد جوهرية بالنسبة للاقتصاد العالمى ، فان التعديلات
« التى أدخلت لتغيير إدارتنا أو موظفينا تلك التعديلات قد أقيمت فى حدود
« رسمها الوعى وضبطت بأجال ملائمة . ومع ذلك ، وعلى ضوء خبرتنا
« وكفائتنا ، أردنا أن نلائم بين هذا الشرط الأساسى لاستمرار المرفق
« وبين رغبات الحكومة المصرية ، فى الحدود الممكنة ومع مراعاة البواعث
« والأسباب التى أدت لتلك الرغبات ونحن نعتقد أن الحلول التى تضمنها
« الاتفاق والخاصة بمسائل الإدارة والموظفين هى صلح أريده به التفاهم
« والملاءمة التى حدثتكم عنها .

« وبقول مفعمة بالرضا والارتياح العام نقدم إليكم ، رجاء الحصول
« على موافقتكم ، القرار الخاص باختيار عضوين مصريين جديدين فى مجلس
« الإدارة فى الفترات المعينة فى تقرير مجلس الإدارة الذى سمعتموه ولسنا
« نشك قط فى الفائدة العظيمة التى ستحققها الشركة على أيديهم ، فمن هذه
« الناحية دلطنا التجربة مع سابقهما على ضمان الفائدة وأنه ليطيب لى أن
« أشكرها أطيب الشكر هنا على الخدمات الجليلة التى أديهاها للشركة وبوجه
« خاص على المساعى التى بذلهاها بصفة شبه رسمية . وأرانى محلا بواجباتى
« إذا كنت بعد الذى ذكرته عن الجانب المصرى الذى فإوضته لأغفل
« التنويه بروح العدالة والانصاف وحب التفاهم والفهم وسنستفيد أعظم
« فائدة إذ يقف معنا إلى جانبنا قوميسير الحكومة ، القوميسير المحترم
« للحكومة المصرية ، الشمسى « باشا » ووظيفته أنه واسطة خير معين بين
« الشركة والحكومة المصرية .

هَذَا كَلَامُ خَطِيرٍ لِمُفْرَاةٍ

لا نستطيع أن نسترسل ، في ترجمة ذلك الخطاب الذي ألقاه الاستعماري الماكر ، شارل رو ، في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين وإنما نرانا مضطرين للوقوف عند ذلك الحد الذي عرضناه ، وابداء ملاحظتنا على أمور خطيرة تضمنها ذلك الكلام وهذا قبل أن نعرض الجزء التفصيلي الذي ورد في الخطاب خاصا بالموظفين والعمال . نعم إنه كلام خطير وقد سقط القناع الذي كان يغطى وجوه أولئك الأشقياء ، وألقوا القفاز في باريس معتقدين أن أحدا من المصريين لن يراهم ولن يسمعهم ، ولكن الله من وراءهم محيط .

فيما يلي ملاحظتنا التي نوجه إليها أنظار مواطنينا مؤكدين أن رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس المشار إليه قد كشف عن نوايا العصابة الاستعمارية وأثبت أننا في مخاوفنا من ناحيتهم لسنا واهمين ، وما علينا إلا أن نأخذ حذرنا ونستعد لهم من الآن .

أولا — الكلام المتقدم لا يقيد مصر : إن البيان الذي ألقاه شارل رو ، وقد انطوى على كثير من القحة والتبجح ، والبيانات التي من هذا القبيل ، مما يلقي في الجمعية العمومية للمساهمين ، أو يصدر على لسان الشركة ، وفي أوراقها ومطبوعاتها ، تلك البيانات ليست حجة علينا فهي لا نقيدنا ، وإنما هي حجة على شركة قناة السويس لأنها صادرة عنها ، وهي تكشف عن نواياها ومآربها ، ولا يعد السكوت عليها قبولا لما تضمنته .

ونحن نقدم ملاحظتنا بهذا التذية حتى يطمئن مواطنونا إلى أن قضيتنا عادلة ولم تتأثر بذلك التهريج .

ثانيا — الثورة والخروج على القانون : اعترف شارل رو في تقديمه

للاتفاق صراحة بالقانون المنظم للشركات المساهمة في مصر والذي صدر في سنة ١٩٤٧ ، ولكنه اعترف أيضا بأن الشركة التي يرأسها وهي شركة

مصرية مساهمة ومنصوص في العقود المبرمة بينها وبين الحكومة المصرية ،
وخصوصا اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بأنها تخضع للقوانين التي تصدر
في مصر ، قال شارل رو إن الشركة قد تحدث الحكومة وأعلنت أنها لن
تخضع لذلك القانون وقررت أن تتجاهله ، ومع ذلك فاوضت الحكومة
لما صدرت تصريحات شبه رسمية تنبئ عن نية الحكومة وقتئذ في إخضاع
الشركة للقانون .

وأعلن رو أنه صرح الحكومة بأن الشركة لن تنفذ القانون ، واعترفت
الحكومة وقتئذ بأنها وقفت على اتجاه الشركة .

هذه سابقة كانت على جانب كبير من الخطورة ، فإذا يحدث غدا
إذا صدرت قوانين في هذه الديار وقررت الشركة أنها لن تخضع لها لسبب
أو آخر وكلما أريد إخضاعها قالت وهي متفضلة ، هيا بنا نتباحث
ونفاوض ؟! أهدأ وضع شركة مصرية مساهمة ، وهل يمكن الاطمئنان
إلى استمرار هذا الوضع بأية حال ؟!

إني أحمل حكومة ابراهيم عبد الهادي التي فاوضت تلك الشركة ، مسئولية
كبيرة أمام الله وأمام التاريخ لأنها صبغت من شركة قناة السويس وقبلت
الصفحة التي هوت على البلاد ، على عزتها وكرامتها واستقلالها وسيادتها
التشريعية ، واستباحته بعد ذلك أن تفاوض وأن يتباحث متنازلة عن المبدأ
وهو سيادة الدولة لكي ترضى بفتات الموائد أي بضعة وظائف ، يمكن أن
تملأ بالأقرباء والمحاسيب . قلت في مقدمة هذا الفصل إن المسألة بالنسبة لي
ومن وجهة نظري ليست وظائف ولا مرتبات ، وبهذا المنظار نفسه كان
شارل رو والعصابة التي تعمل معه في إدارة شركة قناة السويس ، ينظرون
للمبدأ ويريدون الانتصار في المبدأ ، ألا وهو حمل الحكومة على التسليم
بخروج الشركة على القانون ولو في مقابل بضعة وظائف وبضعة مرتبات
ومبلغا من المال !

وقد يقول قائل ، وماذا كنت تصنع أنت لو أنك كنت الرجل المسئول ،
أو بماذا كنت ترضى ؟! والجواب عندي لا يحتاج إلى التواء ، حكم القانون

واضح غاية الوضوح ، خروج الشركة على القانون جريمة تستوجب العقاب وتستوجب التصفية والاجهاز عليها اجهازا كاملا ووضع اليد على منشآتها وموجوداتها وتجنيد رجالها وإدارتها بأوامر عسكرية ربما يفصل القضاء المصرى وهو جهة الاختصاص الوحيدة فى مصيرها ومسئوليتها عن مخالفة القانون ، ولو أن حكومة ذلك الوقت وقفت من الشركة ذلك الموقف الجدى وتحملت بالرجولة لوضعوا أنف العصاة فى الرغام ولجاء شارل رو إلى باب وزارة التجارة والصناعة يحمو ويلتمس العطف والاحسان ولكن ما كان هذا ممكنا على أيدي وزراء ضعاف كانوا يسرون فى ركاب ابراهيم عبدالمهادى وما كنا نرجو ذلك من وزير من أمثال ممدوح رياض وله فى تاريخ شركة قناة السويس نسب قديم يرجع إلى عصر إسماعيل وإلى عصر الاحتلال .

ثالثا — المبررات التى ساقها شارل رو لا أساس لها من الصحة ونحن

نفندها فيما يأتى :

١ — للشركة خاصية تجعلها تنفرد بوضع لبس له مثيل فى أوضاع الشركات الأخرى .

هذا هو الكلام الذى قاله شارل رو والمدهش أنه ادعى بأنه مستمد من نظام الشركة الأساسى ومعترف به فى بعض الأحكام الصادرة من المحاكم المصرية المختصة .

لا يوجد فى أنظمة الشركات المساهمة فى أى بلد من بلاد العالم شىء اسمه خاصية استثنائية أو وضع خاص لشركة بحيث لا تكون شبيهة بسائر الشركات ونحن نتجدد أن باتونا بشركة فرنسية مساهمة لها ذلك الوضع الخاص بالنسبة لقانون الشركات المساهمة فى فرنسا ونتجدد أن باتونا بشركة مساهمة انجليزية أو أمريكية وغيرها لها ذلك الوضع الذى يجعلها تنفرد عن سائر الشركات بميزة تسمح لها بأن تقول للدولة أنا لست خاضعة للقانون .

هذا شىء لا يوجد فى البلاد المتقدمة ولا يوجد فى نظام الشركة الأساسى شىء اسمه وضع خاص، والشركة فيما يزعمه شارل رو قد حصلت على الالتزام

قديمًا من الدولة العثمانية وحلت مصر محلها في فرمان ، فهو يعني بهذا فرمان الصادر من السلطان العثماني في ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ ، وهذا فرمان هو كتاب صدر من السلطان ووجهه إلى إسماعيل مخطرا إياه بموافقة على العقد المبرم بين إسماعيل ودي لسبس في ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، وقد جعل هذا العقد جزءًا لا يتجزأ من فرمان (١) .

فلنرجع إذن إلى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ علنا نجد فيه شيئًا خاصًا يخول للشركة وضعًا خاصًا أو يسمح لها بالخروج على القانون ؟ !
إننا نجد العكس تمامًا ، فقيا يلي نص البند السادس عشر من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذي صادق عليه فرمان العثماني : —
« بما أن شركة قناة السويس البحرية هي شركة مصرية ، فهي خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها .

أين إذن ذلك الوضع الخاص في نظام الشركة وقد فرض عليها أن تخضع ليس فقط للقوانين المعمول بها في البلاد بل لعادات البلاد وعوائدها وجعل الولاية عليها للمحاكم المصرية ، أما ما تسميه الشركة أحكامًا فقيا نعم لم يصدر حكم من محكمة وطنية مصرية يقول أن لها وضعًا خاصًا وقد تكون هناك أحكام صدرت من محاكم مختلطة ، والمحاكم المختلطة لم تكن إلا حرجًا آخر في ذلك البناء الاستعماري الذي ترمز له الآن شركة قناة السويس ولا يمكن أن يكون الخصم خصمًا وحكمًا .

فيا تقدم حكم القانون الذي يستنكر أشد الاستنكار أن يتمشدد شارل رو بما يسميه وضعًا خاصًا أو نظامًا استثنائيًا لشركة قناة السويس .

على أن ذلك المثلب العجوز كان يخفي في جوفه وبين فكيه السموم التي لم يتقياها في تلك الجلسة وكان يحدث المستعمرين من أمثاله حاملي الأسهم ، تلميحًا لا تصريحًا والوضع الخاص الذي يعنيه شارل رو هو ذلك

(١) تراجع الجزء الأول من كتابنا صيغة ٣٥١ .

الوضع المستمد من اتفاق شركته مع وزارة الخارجية البريطانية ، ذلك الاتفاق الذي أبرمه دى لسبس مع جرانفيل في ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ والذي تقدمت الاشارة إليه ، ذلك الوضع الخاص هو الوضع المستفاد من الشذوذ القائم الآن وهو احتلال انجلترا لمنطقة قناة السويس ، وكون انجلترا قد وضعت يدها مبكرا على تلك الشركة وجعلتها فرعا من الجهاز الاستعماري البريطاني

ولكن هذا الوضع الخاص ليس إلا ضربا من ضروب القرصنة والجريمة مهما طال عليها الزمن لا يمكن أن تصير شيئا مباحا ، والاغتصاب في حياة الأمم والشعوب لا يمكن أن يكون سندا لحق فالكلام عن وضع خاص كلام لا يقبله مصري ولا تقبله محكمة مصرية ، ولا يقره إلا أناس تجردوا من ضمائرهم وآدميتهم واستباحوا حلول الفوضى محل القانون .

٢ — الكلام عن ارتفاق دولي ، إجرام يستوجب محاكمة قائله .

بلغت الجرأة المتناهية بذلك المستعمر اللئيم ، وقد أقام الدنيا وأقعدها من أجل نسبة المصريين في الشركات المساهمة ، نقول لقد بلغت به الجرأة أن يحاول في كلامه تقييد مصر كلها بفعل ثقيل أملا في أن يظفر بما تشتهي نفسه من وضع خاص تدعيه الشركة الاستعمارية التي يرأسها ، وإنا لننقل فيما يلي بالحرف الواحد كلماته كما وردت بالفرنسية (١) :

L'ouvrage dont elle est Concessionnaire est grevé de Servitude internationale, que cet ouvrage a fait l'objet de conférences diplomatiques qu'il offre un incontestable intérêt international.

ذهب هذا الفاجر في كلماته المتقدمة إلى حد الادعاء بأن الالتزام الذي منح لدى لسبس قد طعم أي امترج بارتفاق دولي ولا يوجد شيء اسمه

(١) نشرة شركة قناة السويس العدد ٢٣٣٨ الصادر في ١٥ يونيو سنة ١٩٤٩ .

ارتفاقات دولية ، فأساس القانون الدولي هو سيادة كل دولة على إقليمها
وهدف القانون الدولي منع عدوان دولة على أخرى ، ومن أسس القانون
الدولي العام كذلك مبدأ المساواة في السيادة ، وقناة السويس هي قناة
مصرية تجرى في أرض مصرية وحكمها كما قلنا هو حكم المياه الداخلية ،
فالملكية عليها هي ملكية مصر والسيادة عليها سيادة مصر دون سواها ،
ونفس إنجلترا في معاهدة سنة ١٩٣٦ الملغاة قد استهلت المادة الثامنة من
المعاهدة المذكورة بالقول إن القناة جزء لا يتجزأ من مصر فمن أين تأتي
خرافة الارتفاقات الدولية إلا أن يكون ذلك مرض استعماري خبيث ،
قد أفرخ في رؤوس نجسة تردد هذا الكلام الذي لا يقبله منطق ولا عدل
ولا قانون ، وما صلة ذلك التهريج بعقد التزام شركة قناة السويس الخاص
بإنشاء شركة تقوم نيابة عن الدولة المصرية وبتكليف منها وتحت رقابتها
التامة بإدارة الملاحة في القناة لحساب مصر أولاً وفيما تعينه مصر بالذات ،
فما صلة ذلك بالحياة الدولية وبالمؤتمرات ؟ إن شارل رو قد خرج بالشركة
بكلامه المذكور من نطاق المرفق إلى نطاق الاستعمار ، وهو بطبيعة الحال
كان يقصد بذلك التعبير الإيحائي أن يستعدي عصاة الدول الاستعمارية ضد
مصر ، ويحاول أن يوهم هذه العصاة بأن لها حقوقاً وأن مسألة الالتزام
الممنوح للشركة ليست مسألة مصرية داخلية وبذلك يهدم القواعد الأساسية
في القانون والاتفاقات التي تقدمت الإشارة إليها .

وأما الكلام عن المؤتمرات الدولية فهراء ، كان أولى بذلك العقرب ،
ألا يتورط فيه ، فأين المؤتمرات الدبلوماسية التي أضفت على شركة قناة
السويس صفة خاصة ، وما علاقة أي مؤتمر كان ، بمرفق مصري داخلي ،
لا ينبغي للعالم الخارجي أن يتدخل فيه ؟

٣ — وأقبح مما تقدم ، وأقوى في الدلالة على الخيانة والغدر ، أن
يقول ذلك الدعي « إن الشركة تتحمل مسؤوليات قبل جماعة الشعوب » ! !

Le Service Public pu'elle assure et qu'elle tient de la Puissance Concédante, la Turquie autrefois et l'Egypte aujourd'hui, ce Service Public lui fait assumer des responsabilités envers la collectivité des nations.

وهو هنا يربط بين المرفق المصرى ، وبين الجماعة الدولية ، وكأن مصر ليست شيئا مذكورا ، والقناة ليست قناتها ، وإنما هي قناة جماعة الشعوب ، التي تعد الشركة الاستعمارية نفسها مسؤولة أمامها ؟ !

أى خلاف بين هذا الكلام ، وبين ما كتبه شارل رو ، الأب ، حينما كان يتغنى بجعل القناة ملكا مشتركا للعالم الصليبي ؟ !

فات « شارل رو » في مغالطاته أن يدرك أن تلك المؤسسة المصرية ، تعتبر من الناحية القانونية مؤسسة تجارية بحتة ، فليس لها أن تخوض في السياسة والمسائل الدولية ، والكلام الذى تقدم فوق مخالفته للقانون يعد جليظة ومجافاة للذوق السليم ، ومحاولة غير موفقة لهويش مصر والضغط عليها ، وقد انتهى زمن الفوضى والبلطجة الدولية ، ومصر حريصة على استعمال حقوق سيادتها كاملة ، وتغليب القانون على الواقع ، ولا توجد قوة في الأرض تستطيع أن تفرض على مصر وضعها بنا فى استقلالها ويجرح شرفها وعزتها . والشركة قانونا مسؤولة أمام الحكومة المصرية دون سواها .

٤ — وقوله فى بيانه المتقدم « وأخيرا ، فقد عاشت الشركة فى ظل وضع اتفاقي ، وهذا الوضع الاتفاقي له ما يبرره من تلك الخاصية الاستثنائية » ، هذا القول تنويه بالاتفاقات الباطلة التي عقدت فى ظل الاحتلال ، وأملتها القوة الغاشمة ، ويحاول رئيس الشركة أن يجعل من الشذوذ وقد استشرى قاعدة قانونية تضى على الشركة لونا خاصا ، ولكن هذا الكلام الفارغ ليس له سند من القانون ، لأن المسألة متعلقة بالنظام العام ، ومهما تقدم الزمن على الأخطاء ، فانها فيما يخالف النظام العام ، لا تصححها الاجازة اللاحقة . ومن ناحية أخرى ، لم تكن الحكومة ، فى ظل الاحتلال ، تتمتع بارادة

حرة ، وكانت انجلترا دائما وأبدا تستعمل الضغط عليها ، في كل ما يتعلق
بشركة قناة السويس ، مراعاة لمصلحة بريطانيا الخاصة .

وفي جميع عقود الالتزام جرت العادة على اعتبار الحكومة هي الطرف
القوى الذى يملئ شروطه على الملتزم ، وهو الطرف الضعيف ، ولكن الأمور
سارت على عكس ذلك تماما في مسائل شركة قناة السويس .

ومن كل ما تقدم يبدو جليا أن الرأى الصحيح هو ما أفتت به هيئة الرأى
في مجلس الدولة مجتمعة ، فلا يوجد شيء اسمه صفة استثنائية أو وضع خاص
لشركة قناة السويس ، وإنما هي شركة مصرية مساهمة ، تخضع خضوعا تاما ،
ومن غير تحفظ للقوانين التى تصدر في مصر ، من حين لآخر ، وتخضع
للقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، و ابرام اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، لا يميز
الشركة ، ولا يعد سابقة ، تخولها مخالفة القانون بأية حال ، بل هي كغيرها
من سائر المؤسسات المصرية ، خاضعة للتشريع المصرى دون غيره ، ووجهة
الاختصاص في أقضيبتها هي المحاكم المصرية ، دون سواها .

* * *

ثالثا — من السخافة ، وخطل الرأى أن يقول « شارل رو » إن
سكوت الحكومة ، إذ لم ترد على الشركة ، حينما أبدت وجهة نظر مخالفة ،
يعد قبولا ضمنيا ، وهذه هي عبارته « ولصكن هذا الالهال لم يضابقنا ،
ذلك لأن عدم الاجابة معناها الموافقة » ولسنا ندرى في شرع من يكون
السكوت دائما موافقة ويكون قبولا ، حتى وإن خالف النظام العام ؟ !

هذا القول ، على أى حال ، يعد تحذيرا للحكومة ، فعليها ألا تسكت قط ،
على مخالقات شركة قناة السويس ، وأن تلقمها أحجارا ، كلما جنت للغش
والمغالطة .

خامسا — وجه شارل رو ، اتهامه خطيرا للحكومة ابراهيم عبد الهادى ،
ولتلك الفئة الضالة التى فاوضته فقال « وكل واحد من طرفى المفاوضات تمسك
بوجهة نظره ، وقد تقرر بموافقة الطرفين ، أن نطرح جانبا الاختلاف

القانوني ، في جهات النظر ، لكي نصل معا إلى اتفاق . . . الخ » ولسنا ندري
بأى حق يستطيع شخص معنوي أن يقول للدولة التي هو من رعاياها ،
أنا متمسك بعدم خضوعي للقانون ، وتقبل الدولة منه ذلك مكتفية بالتمسك
بأنه مخالفة ، وترضى أن تدع المسألة القانونية وهي اللب والجوهر لتحصل
منه على فتات الموائد ؟ !

كان الواجب يقضى على حكومة عبد الهادي أن تتحلى بالرجولة ، وتقول
للشركة إن المخالفة تستتبع العقاب ، والعقوبة هي حلك وتصفيتك ، ولو فعلت
ذلك لجثت شركة قناة السويس تحت أقدام الدولة ، وكان الواجب ألا تنتقل
الحكومة لبحث التفاصيل قبل حمل الشركة على الخضوع للقانون ، فالتسليم
بمخروجها على القانون تفريط في حقوق البلاد ، يرقى إلى درجة الغدر
والخيانة ، وتلك الظروف ، كما عرضها « شارل رو » تنادي بضرورة إلغاء
اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ بجمرة قلم ، ولا معقب على الحكومة ، إذا أرادت
أن تمحو وصمة فظيعة ، تولى « شارل رو » بنفسه شرح ملبساتها .

سادسا — ومما يحملنا على الالحاح في المطالبة بإلغاء الاتفاق المشار إليه ،
قول « شارل رو » إن الميزة الأولى للاتفاق ، من وجهة نظر شركة قناة
السويس ، هي جعل الصفة الاستثنائية للشركة ، ويعني عدم خضوعها للتشريع
المصري ، من طبائع الأشياء ، وقوله « ولا يمكن إنكارها ، أي إنكار شذوذ
الشركة ، من غير التعرض لأضرار » وهذا تهديد صريح للدولة المصرية ،
وعدوان صارخ على سيادتها وشرفها ، فان جاز السكوت في العهد البائد ،
فلن يمكن السكوت الآن ، لأن الثورة المصرية المباركة قد قامت لمحو لوثات
العهود الماضية ، واستخلاص استقلال البلاد وسمعتها .

سابعا — وتهكم « شارل رو » وأثبت أن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ،
لم يحدث تغييرا جوهريا في أوضاع الشركة الشاذة ، مما يدل على أن ممدوح
رياض وعبد الهادي ، وبرلمان ذلك العهد ، قد فرطوا في حق الوطن ،
في مقابل أوهام ، ودقوا الطبول قائلين إنهم مصرروا الشركة ، وكان ذلك

محض هراء ، ودليلنا كلام شارل رو نفسه « وهناك ، شيء آخر ، ليس
أقل اتصالا ، بشعاف قلوبنا ، وهو يتلخص في أننا نتجنبنا إجراء تعديل
جرهري ، وعاجل في تكوين جهاز الشركة وعدده ومجلائه » .

وهذا معناه أن الصفة الأجنبية التي اتسمت بها الشركة قناة السويس ،
قد بقيت كما هي ، وهذا تحد عنيف ، يكذب الدعايات الجوفاء ، التي تنشرها
الشركة في الصحف من حين لآخر ، ويحاول شارل رو أن يجد مسوغات
لهذا العدوان ، فيقول « ولكي لا تتأثر سلامة المرفق ووظيفته » ويعني
الوظيفة التي تؤديها القناة ، ولا ندري كيف تتأثر باشتراك المصريين في إدارة
القناة ؟ !

أفليست هذه إهانة موجّهة لكل مصري ، وصفعات هوت علينا من ذلك
المستعمر الفاجر ، في محفل عالمي ، ووقفت حكومة عبد الهادي منه جامدة
دون أن تتحجج ، وهو أضعف الايمان ؟ ! ثم كيف يستقيم هذا الكلام مع
قولهم إن الشركة حسنة النية ، وستسلم القناة عند نهاية الامتياز ، دون أن
تثير مشكلات ؟ !

إنهم في سنة ١٩٤٩ قد أنكروا على المصريين أن يأخذوا نصيبا عمليا
في إدارة القناة ، فإذا يقولون حينما يطلب منهم أن يخرجوا جملة ويتركوا
هذه الادارة للمصريين وحدهم في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ؟ !

إنني أنبه وأحذر ، وقد نج صوتي في التنبيه والتحذير ، وها هي النية
واضحة ، ولا تخني على أحد ! !

وقال شارل رو « تلك الوظيفة التي تؤديها ، وتعد جوهرية بالنسبة
للاقتصاد العالمي » ونريد أن نعرف ، ما شأن الاقتصاد العالمي بقناة مصرية
تجرى في أرض مصر ؟ ! أفلا ينبغي أن ننظر لهذه القناة أولا من زاوية
الاقتصاد المصري والسيادة المصرية ، ثم نتكلم عن الاقتصاد العالمي ، وهو
أمر لا يعنيننا إلا بقدر ما يستفيد الاقتصاد المصري ؟ !

وتساءل أيضا ما شأن الاقتصاد العالمى ، بعدد من الوظائف الرئيسية
فى شركة قناة السويس ، تبقى احتكارا فى يد الأجانب ؟! إن التنويه
بالاقتصاد العالمى ليس إلا إهانة استعمارية تستخدم للضغط على مصر ، وهذه
اللغة تشبه تماما قول تشرشل إنه يتمسك بقاعدة القناة دفاعا عن مصالح
العالم الحر ؟!

ويقول « شارل رو » عن التعديلات الطفيفة التى أدخلت ، إنها قد
« أقيمت فى حدود رسمها الوعى ، وضبطت بأجل ملاممة » والمعانى الخبيثة
الكامنة بين السطور ، لا تخفى على ذوى العقول ! !

ثامنا — وبعد أن عبر ذلك الاستعمارى عن المغام التى حصل عليها ، نوه
بخدمات المستضعفين من باشوات ووزراء العهد البائد ، الذين خدموا شركة
قناة السويس ، ورضوا بتلك المهانة ، وهؤلاء كما جاء فى خطابه هم :

١ — العضوان المصريين فى مجلس إدارة الشركة ، وكانا وقتئذ الأستاذ
محمود نجرى ، زوج أخت الملك السابق ، وشريف صبرى ، خال الملك السابق
وقد اعترف شارل رو علانية بمساعيهما لصالح شركة القناة ، فقال « دلتنا
التجربة مع سابقيهما على ضمان الفائدة ، وإياه ليطيب لى أن أشكرهما أطيب
الشكر هنا على الخدمات الجليلة التى أديهاها للشركة ، وبوجه خاص على المساعى
التي بذلهاها بصفة غير رسمية »

وبعد أن نقرأ هذا الكلام ، وقد قيل فى حضور العضوين المصريين المشار
إليهما ، هل يبقى شك فى أن مكافأة العضوية هى مقابل تلك الخدمات والمساعى
وأنها استخدمتا جاههما لدى الدولة ولدى قريبهما الملك الخلوع فى التمكين
لشركة قناة السويس ؟! .

وقد تمنى « شارل رو » أن يسير العضوان الجديان ، على غرار الأستاذين
محمود نجرى ، وشريف صبرى (١) .

(١) العضوان الجديان هما الأستاذ واصف بطرس غالى ، والهندس أحمد عبود !؟

٢ — الرجال الذين فاوضوا شارل رو وأبرموا الاتفاق ، ممدوح رياض وعبد الهادي ، وحكومة وبرلمان إبراهيم عبد الهادي ، وبطانة الملك السابق وفيهم قال شارل الآنف الذ ذكر عن الجانب المصري الذي فاوضه أنه ينوه « بروح العدالة والانصاف ، وحب التفاهم والفهم » !

٣ — مندوب الحكومة لدى الشركة ، الأستاذ على الشمسي ، وقتئذ ، وقد قال عنه « شارل رو » : « وسنستفيد أعظم الفائدة إذ يقف معنا إلى جانبنا قومسير الحكومة ، القومسير المحترم ، الشمسي باشا الخ »

ولكن أغلب الظن أن « شارل رو » أراد أن يورط الأستاذ على الشمسي إذ نثر الزهور والرياحين فوق رأسه ، ولكن على الشمسي ، هو الابن البار للخالد الذ ذكر أمين الشمسي ، صاحب الموقف الرائع من شركة قناة السويس في سنة ١٩١٠ ، ولسنا نشك في وطنية وإخلاص ونزاهة الأستاذ على الشمسي . وكل ما هنالك هو أنه كان مغلوباً على أمره ، وقد نحى بعد ذلك الاتفاق ، وحل محله سمسار الملك السابق في مؤاد القمار ، واسمه « الياس اندراوس » لأن على الشمسي لم يكن ممتعاً برضا المستعمر وبطانة الملك السابق (١) .

في مجلس الشيوخ

عرض هذا الاتفاق على مجلسي البرلمان ، وقد استهدف في مجلس الشيوخ لمعارضة حادة ، بلسان زعيم المعارضة وقتئذ ، فؤاد سراج الدين ، الذي انقلب إلى النقيض ، فيما بعد ، حينما وصل الوفد إلى الحكم ، فأغض عينيه عما سجله

(١) وردت في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ مسائل أخرى ، تناولها « شارل رو » في خطابه ، وتضمنها تقرير مجلس الإدارة كسألة الاتاوة وقدرها ٧ ٪ من الدخل العام ، ومسألة إعفاء السنن المصرية التي لا تزيد حولتها عن ٣٠٠ طن من رسوم المرور . وقد أرجأنا الكلام عن ذلك للباب الثاني الخاص بالاستقلال ، كما أرجأنا الكلام عن مسائل الموظفين والعمال وخصوصاً المادة ٢٢ لل"بواب الثانية .

في مضابط البرلمان ، وقد رأينا من باب تسجيل ماجرى أن ننوه بما قيل في
جلسة ٥ يوليو سنة ١٩٤٩ ، وبتلخص فيما يأتي :

١ — الاحتجاج الشديد ، واستنكار استثناء شركة قناة السويس ، من
قانون ١٩٤٧ ، والقول إن المزايا الطفيفة التي حصلت عليها مصر ، لا تساوي
الكارثة التي تحيق بها ، إذا استثنيت شركة قناة السويس من تشريع قائم ،
وهذه سابقة غاية في الخطورة .

ب — الكلام عن تمصير الشركة أ كذوبة مفضوحة فقد بقيت الوظائف
الرئيسية في أيدي الأجانب ، ولم يخرج منهم واحد ، ولا يوجد في الاتفاق ،
ما يمنع الشركة من أن تمتد عقود استخدامهم . ثم إن من يقال عنهم إنهم
مصريون ، قد كسبوا الجنسية المصرية وكلهم أجنبي متمصرين ودخلاء ،
ولا يوجد من المصريين الصميمين في شركة قناة السويس ، إلا عشرين أو
ثلاثين !!

ج — قالت المعارضة إن قانون سنة ١٩٤٧ كان فرصة ذهبية نادرة للتخلص
من وضع شاذ غاية الشذوذ .

وقد تصدى عبد الهادي للرد على المعارضة ، فقرر أن الشركة من حيث
المبدأ خاضعة للتشريع المصري ، بدليل أن قوانين الضرائب وتشريعات العمل
سارية عليها ، ولكن كان سخيفا إذ قال إنه لا يمكن حجة تعريضها لهزة
بتمصير وظائفها ، وكان رئيس الحكومة وقتئذ يفتاه يردد كلام «شارل رو»
دون تفكير أو وعى أو تبصر بالعواقب (١) .

وقد انتهت المناقشات في ٢٠ يوليو سنة ١٩٤٩ ، وعارض الاتفاق ١٤
شيخ ، ووافق عليه واحد وستون . ومما هو جدير بالذكر أن البرلمان كان
خالي الذهن من مشكلات القناة ومسائل شركة قناة السويس ، وكذلك كانت

(١) مضابط مجلس الشيوخ جلسات ٥ و ٩ يوليو سنة ١٩٤٩ ، دور الانعقاد العادي
الرابع والعشرين .

الحكومة تجهل هذه المسائل ، ولم تضع في متناول البرلمان وثيقة واحدة ،
فعلجت المسألة في جو من الاستخفاف وعدم الجد ، مما يحمل المسؤولين وقتئذ
بذنب لا يفتقر .

ملاحظاتنا على البند الخاص بالمرطفين والمستخرجين

أولا — لم تفرض نسب معينة للمصريين في الوظائف الادارية والفنية ،
بل تركت المسألة مائعة ، ووضعت نصوص لولاية جعلت الأمر تحت رحمة
الشركة ، فمثلا جاء في الفقرة (ب) من المادة ٢ ، مانصه :
« فيما يتعلق بالوظائف الادارية والفنية ، تطبق النسب الآتية في التعيينات ،
التي تدعو الحاجة إليها ، علي أثر انتهاء الخدمة ، أو بسبب إنشاء وظائف » .

ومعنى ذلك :

(١) إذا لم تنزه الخدمة ، خصوصا وأن الشركة شحنت وظائفها الرئيسية
قبيل الانفاق ، بأجانب شبان ، أو لم تنشأ وظائف جديدة ، فليس ثمة تمصير
ولا حاجة لتطبيق النسب التي اتفق عليها ، فكأن الاتفاق ، قد استرد بالشمال
مأعطاه باليمين !!

٢ — إذا ألغت الشركة بعض الوظائف بانتهاء مدة خدمة شاغليها ، وهذا
مانفعله الآن عامدة ، فان النص المتقدم يكون من ضروب العبث والمغور .

ثانيا — الاستثناء الوارد في الفقرة (هـ) جدخطير ، ولم يكن له مايرره
بأية حال ، وهو « فيما يخص الوظائف الخارجة عن نظام الدرجات ، ،
وظائف مديرين فنيين ، ومستشارين متخصصين ، وفنيين مؤهلين تأهيلا
عاليا ، يجوز للشركة بصفة استثنائية ، أن تعين من الخارج الموظفين اللازمين
ليشغلوا مباشرة المراكز التي تخلو من هذه الوظائف الخ »

كنا نفهم العذر بالنسبة للموجودين فعلا وصعوبة التخلص منهم ، ولكننا

لا تفهم أن تظل العلة مستمرة إلى غير غاية ، ودون رقابة من الدولة ، فهذه الفقرة هدمت فكرة التخصيص من أساسها .

ثالثا — البند الخاص بالقباطنة المرشدين ، وضباط المهمات ، وهو أخطر جانب في نشاط الشركة ، قد ترك ثغرة جعلت الشركة تستمر في تعيين أجنبي مستجدين وتهمل العنصر المصرى ، متذرعة بشتى الأعداء . وفيما يلي نص المادة الرابعة :

« (١) تعيين الشركة ، حسب القواعد المعمول بها بالألوية ، وعلى قدر احتياجاتها . ٢٠ مرشدا مصرياً جديداً ، غير أنه إذا لم تجد الشركة في الوقت المناسب العناصر المصرية الحاصلة ، على المؤهلات اللازمة ، فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية من أصحاب المؤهلات ، بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل » .

(ب) بعد تعيين العشرين مرشداً مصرياً الجدد ، تختار الشركة مرشداً مصرياً مؤهلاً عن كل وظيفتين تشغلان . غير أنه إذا لم تجد الشركة في الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر مؤهلة غير مصرية بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل » .

وتلك الذبذبة في الصيغ أبحاث للشركة حتى الآن اختياراً بجانب مستجدين لشغل أهم الوظائف التى تحلو ، والقضاء قضاءً تاماً على فكرة التخصيص .

رابعا — وهذا الاستثناء بعينه ورد في المادة الخامسة الخاصة بموظفى الهيئة البحرية ، ففي صلب الفقرة (ب) من المادة المذكورة ، وردت هذه العبارة « غير أنه إذا لم تجد الشركة في الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية مؤهلة بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل » وحتى لو وجدت العنصر المصرى الصالح ، يكفى أن تقول الشركة إنها لم تجد هذا العنصر في الوقت المناسب ، لتتخلص من قيد النسبة المقررة !

خامسا — ورد الاستثناء بعينه في وظائف رؤساء الأعمال والعمال .
اتفق على أن عددا من وظائف العمال قدره ٢١٠ وظيفة يتطلب أشخاصا
متخصصين تخصيصا عاليا ، وهذا مدعاة للضحك ، فأكثر شاغلي هذه الوظائف
أجانب وقع الاختيار عليهم في مصر من أبناء الخدمات اللائى يشتغلن في بيوت
كبار رجال الشركة ، ومن فئة الجرسونات والحلاقين وغيرهم ، وقيل زورا
وبهتاناً إنهم متخصصون تخصيصا عاليا لتمييزهم على المصريين .
وقد حرصت الشركة على تحريم هذه المراكز العمالية على المصريين ،
لتبعدم عن الوقوف على أسرار الحركة في القناة ، وأسرار نشاطها الخبيث ،
فجاء النص المانع الذى قبلته حكومة عابثة في سنة ١٩٤٩ ، كالآتى :

(١) « يجوز للشركة — عند شغل ما يتخلو من الوظائف التى تتطلب
أشخاصا متخصصين تخصيصا عاليا — أن تختار من بين الموجودين في خدماتها
من يشغلون الوظائف الشاغرة أو أن تعين دون قيد رؤساء أعمال أو عمالا
مصريين أو غير مصريين بعدد يعادل عدد الوظائف التى أصبحت خالية » .
وفي مجال التطبيق عينت الشركة عمالا أجانب في تلك الوظائف ، ولم تعين
مصريين ! !

ولم تكتف الشركة بهذا فظفرت باستثناء آخر ورد في الفقرة (ب) من
المادة السابعة المشار إليها وهو :

« لشغل الوظائف التى يتخلو بين رؤساء الأعمال والعمال الآخرين غير
المصريين ، ولمراعاة بعض الاعتبارات الانسانية ، على الأخص ، لصالح أبناء
رؤساء أعمال أو عمال الشركة السابقين ، يجوز للشركة أن تعين رئيس أعمال
أو عاملا غير مصرى عن كل خمسة رؤساء أعمال أو عمال غير مصريين
يتكون الخدمة » .

ويجوز تعيين رؤساء الأعمال والعمال المعينين وفقا للفقرتين (١) و (ب)
إما في الدرجة التى خلت فيها الوظيفة ، وإما في الدرجات الأدنى منها » .

معنى ذلك أن وظائف رؤساء العمال وراثية بالنسبة للأجانب فقط ،
أعنى أن الشركة مزرعة الأجانب ، وهذا النص خاص بالأجانب دون
المصريين ، أى أن المصرى فى شركة قناة السويس غريب فى بلاده ، وبعد
هذا يقولون إنهم مصرىوا الشركة !!

سادسا — وثمة استثناء آخر من القوانين المعمول بها فى البلاد ، وقد
ورد فى المادة العاشرة تحت عنوان « الدخول إلى مصر والاقامة والعمل
فيها » فقد نص فى تلك المادة على أن التصاريح والمستندات اللازمة لدخول
مستخدمى الشركة — المعينين طبقا للقواعد الموضحة بهذا الاتفاق إلى مصر
والاقامة فيها والعمل فى خدمة الشركة ، بناء على طلب الشركة ، لأصحاب

الشأن ولأزواجهم ، ولمن يهولون من أولاد ، إلا إذا كان الأمر يخص
أشخاصا غير مرغوب فيهم طبقا لقوانين ولوائح بوليس الآداب والبوليس
الصحي ، أو لأسباب تتعلق بالأمن العام ، أو بأمن الدولة فى الخارج .

وجاء استثناء فظيع وهدام للسيادة فى الفقرة الثالثة من المادة العاشرة ،
وهذا نصه :

« وإذا كانت القوانين واللوائح ، التى تحد من بعض أوجه النشاط ، أو

تعارض حالا أو مستقبلا مع منح هذه التصاريح والمستندات ، فإنها لا تطبق

على المستخدمين الذين تعينهم الشركة ، إلا بالقدر الذى لا يترتب عليه أى تقييم

لعملهم فى خدمة الشركة دون سواها »

وهكذا جازت الغفلة ، ودست النصوص على حكومة مصر فى سنة ١٩٤٩

وفرحت الشركة وهلت بالكسب الذى حصلت عليه ، ولذلك جاء فى تقرير

مجلس إدارة الشركة الذى قدم به الاتفاق للجمعية العمومية للمساهمين فى ٢١

يونيو سنة ١٩٤٩ ما نصه :

« فيما يتعلق بالموظفين الذين تستخدمهم الشركة ، لم تحدد نسبة إجمالية

معيّنة في فترة محددة ، بمعنى أنه لم يحدث أدنى مساس بمراكز من هم في الخدمة الآن . ولكن الشركة منذ الآن ، ستعين في الوظائف الفنية التي تخلو (لا الوظائف الموجودة) أربعة مصريين لكل خمسة مراكز تخلو ، وتسعة من عشرة مصريين فيما قد يخلو من الوظائف الادارية الخ »

« وبالنسبة للوظائف ذات المسؤولية الادارية والفنية ، أباح الاتفاق ، أن تدخل إلى مصر ، مع تجاوز النسبة المثوية عناصر أوروبية لازمة ، وهذا اعتراف بأن سلامة العمل Parfaite efficacité لا تسمح اليوم بتغيير نظام أثبت جدارته طوال ثمانين عاما » وهذا الكلام معناه أن تعيين العناصر المصرى في الوظائف ذات المسؤولية يعد إخلالا بهذا النظام ، وسيقولون لنا هذا الكلام عند نهاية أجل الالتزام ويتهمون المصرى بالعجز والفساد وعدم الجدارة ، فكيف يطاق هذا المنطق !؟

واسترسل التقرير فنوه بالترخيصات التي تمنح للأوروبيين الذين يدخلون مصر للعمل في الشركة والاقامة في مصر كما نبه بوجه خاص إلى أن الشركة بالنسبة للعمال تستطيع أن تعين المتخصصين منهم بغض النظر عن الجنسية ، وهذه هي عبارة التقرير :

Quelle que soit leur nationalité,tous les specialistes dont elle aura besoin et même recruter,pour les emplois ordinaires, une certaine proportion d'Européens,ce qui lui permattra d'acceuillir comme par le passé quelques candidatures de fils d'anciens ouvriers.

الخلاصة :

يستخلص من كل ما تقدم ، أن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، قد عجز عجزا تاما عن اتخاذ الأهبة لتمصير الشركة ، باعتبار المدة الباقية من الالتزام بمثابة فترة انتقال ، تصبح الادارة بعدها مصرية حكومية صميمة .

وليس ثمة قيد تشريعي ، يمنع الدولة من أن تلغى ذلك الاتفاق بحبرة قلم وقد بينا في مستهل هذا الفصل ، أن اليد المهيمنة على شركة قناة السويس ، أي على إدارة الحركة في القناة يد أجنبية استعمارية . وترك الحالة على ما هي عليه معناه استحالة انتهاء هذه الفوضى ، وتعذر أولولة القناة لمصر عند انقضاء الفترة المتبقية من الالتزام .

وسنزيد هذا الأمر وضوحا عند ما نبث العلاقة بين الشركة والحكومة المصرية في الباب الثالث من هذا الكتاب ، وسنبين مدى انطباق القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن بعض الأحكام الخاصة بشركات المساهمة وغيرها على شركة قناة السويس ، كما سنبين فيها بعد الحلول العملية لهذه المشكلة .

خُلَاصَةُ الْمَشْكَلَةِ

على ضوء ما قدمنا من التفاصيل والبيانات المستقاة من أوثق المصادر ، يهمننا أن نضع النقط فوق الحروف ، ونحصر المشكلة المترتبة على إدارة قناة السويس بمعرفة الشركة الملتزمة ، فنوجه النظر للمسائل الآتية :

أولا — قناة السويس ، شريان مصرى ، شديد الحساسية ، وهي جزء لا يتجزأ من مصر ، بل هي أخطر وأدق جزء من أجزاء الاقليم المصرى ، من الناحية الاستراتيجية ، ولها أثرها الذى لا ينكر على أمن الدولة وسلامتها من الداخل والخارج ، كما أنها وثيقة الصلة بعلاقات مصر مع مختلف الدول الملاحية ، ولا يمكن بأية حال أن تكون القناة فى حياة مصر بمعزل عن سياستها الداخلية والخارجية ، وإدارة الحركة الملاحية فى القناة لها جوانب سياسية تتأثر بها حياة مصر فى المعترك الدولى ، فى الحرب والسلام على السواء . هذه بديهيات لا تقبل الجدل ، وما دام الأمر كذلك ، فانه مما يتعارض مع استقلال مصر ومصالحها السياسية والاقتصادية ، وأمنها الداخلى والخارجى ومما يتنافى مع مبادئ القانون الادارى الخاصة بالمرافق العامة ، أن تدار

الملاحه في القناة ، بمعرفة شركة أيا كانت ، ولو كانت شركة وطنية صميمه لأن ذلك يؤدي إلى خلق دولة أخرى ، في جسم الدولة المصرية ، تقوم بأهم وظائف الدولة ، وهذا وضع ليس له مثيل في حياة أية دولة في العالم ، فلا مندوحة عن تصفية الوضع الحالي ، وإدارة القناة بمعرفة الحكومة مباشرة ، في كثير من السرية والحيطه المتناهيه . والوضع القائم الآن ، لا يختلف في شيء عن تسليم مرفق الدفاع والبوليس لشركة خاصة ، ولا يوجد مبدأ قانوني في تشريع أى بلد متمدن ، يسوغ هذا الشذوذ . وإذا كان محمد سعيد ، لم يفتن لهذا الخطر ، في منتصف القرن الماضى ، أى منذ مائة عام تقريبا ، فلا يعقل أن تستمر الغفلة إلى غير غاية ، ولا بد من إنهاء هذه الحالة الصارخة ، في أقرب فرصة . وتبعاً لذلك ، لا يجوز قط أن ينصرف التفكير ، لحظة واحدة إلى إيجاد شركة أخرى ، ولو برهوس أموال مصرية ، أو مساهمة أى رأس مال ، مع الدولة ، في إدارة هذا المرفق .

ثانياً — لا تقتصر إدارة الشركة الحالية ، على الحركة الملاحية في قناة السويس ، بل تتناول ميناء بورسعيد ، وهو أخطر ميناء ، من موانئ البحر الأبيض المتوسط ، إن لم يكن أخطر موانئ العالم ، على الاطلاق ، فنحن إذا اعتبرنا القناة ، بمثابة العنق الذى يصل الشرق بالغرب ، فالميناء هو القم ، ولا يمكن أن يترك لإدارة خاصة ، كما أن الشركة تهيمن على ميناء السويس من الجنوب ، أى تقبض على متنفسى مصر إلى البحرين الأبيض والأحمر ، وتحتل المثلث الممتد من الاسماعيلية إلى بورسعيد ، ومن الاسماعيلية إلى السويس ، وتسيطر على أهم المرافق فيه ، بما فى ذلك عمليات المياه ، والانارة ، وأدق الشؤون البلدية ، وقد صار امتيازها بالاتفاقات المختلفة التى أبرمتها فى ظل الاحتلال امتيازات مركبة ، وهذه فوضى يجب أن تجتث من جذورها ، بإزالة شركة قناة السويس ، ولا يوجد حل آخر .

ثالثاً — نهبت الشركة أراضى الدولة المصرية ، وابتدعت فى ظل الاحتلال ، ما يسمى بـ لجنة الأملاك المشتركة ، وراحت تتصرف فى تلك

الأراضي ، حسب هواها ، وهي مسائل جدية بالمراجعة والمحاسبة . وقيدت سلطة الدولة وشلت حركتها ونشاطها في أمور كثيرة ، ولا أدل على ذلك من أن تدعى حتى الآن ، أنها مالكة لمرفق السكة الحديد ، في منطقة القناة ، استنادا إلى اتفاق ٢ فبراير سنة ١٩٠٢ .

واتساع نشاط الشركة على هذا النحو يسقط هيبة الدولة ، ويوحى للعالم المتعلمين ، بأن مصر ، ليست دولة مستقلة ذات سيادة .

ومن ناحية أخرى تبلور الاقتصاد والتعامل في أهم بقعة تجارية من مصر لصالح الأجانب والمؤسسات الأجنبية التي زحفت على البلاد ، منذ القرن الماضي تحت معطف دى لسبس ، وكخطوة أولى لتحرير الاقتصاد المصري ، يتحتم الخلاص من شركة قناة السويس .

رابعا — الشركة من الناحية القانونية مصرية مساهمة ، ولكنها تأمرت ضد مصر ، مع دولة أجنبية هي بريطانيا ، التي تهيمن على الشركة هيمنة تامة ، حتى جعلتها فرعا من حكومة إنجلترا ، طبقا لاتفاقات أبرمتها معها ، وأخطرها ، وأشدّها وطأة اتفاق ، جرانفيل - دى لسبس في ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ .

خامسا — تقرر في اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذي صدر به الفرمان العثماني في ١٥ مارس سنة ١٨٦٦ ، أن يكون مراكز الشركة الرئيسة في الاسكندرية ، ولكن مكتبها الإداري في باريس ، ابتلع المركز الرئيسة ، فلم يفتح بعد . ومن الخطر البين أن تدار أهم شؤون الدولة المصرية ويتقرر مصيرها في مكاتب الشركة بباريس ولندن ونيويورك ، وتبقى أوراقها وأعمالها بمنأى عن رقابة الدولة المصرية .

سادسا — في ظل الاحتلال ، وكان يتعاقد مع نفسه ، أبرمت اتفاقات عدة بين الشركة والحكومة المصرية ، وكانت تلك الحكومة في الماضي ، مسلوبة الإرادة ، وتنطوي الاتفاقات ، على محاباة ظاهرة لشركة قناة السويس ، وافتئات خطيرة على حقوق مصر المالية والقانونية ، وكذلك ارتكبت

الشركة مخالفات خطيرة ، وكل تلك المسائل ينبغي حصرها وإعادة النظر فيها ، لتقويم المعوج وتصحيح الخطأ ، ودفع الضرر عن مصر ، والقضاء المصري هو جهة الاختصاص الوحيدة التي تستطيع أن تضع الأمور في نصابها .

سابعاً — كان اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، لظمة شديدة لمصر ، ولم يحدث أن نصرت الشركة أو وضعت أسس للتمصير كقائمة للخلاص منها . وباعتراف الشركة نفسها ، لا تزال الأعمال الفنية والادارية ذات المسؤولية ، في أيدي الأجانب ، والعنصر المصري ، لا يمكن قط من الوقوف على أسرار الشركة ، وبقاء الوضع الحالي معناه استحالة الخلاص من الشركة عند انتهاء الالتزام في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ . ولا تزال الشركة تعين أجانب مستجدين في أعمالها الرئيسية ، حتى في الوظائف العمالية .

ولا بد من إلغاء هذا الاتفاق لبطلانه وعدم صلاحيته والاستعاضة عنه ، بنظام من شأنه أن تكون الفترة المتبقية من الالتزام ، وهي قصيرة جداً ، فترة انتقال ، ينقلب الوضع الحالي بعدها إلى إدارة مصرية حكومية ، دون هزة أو اضطراب أو مباغتة ، ويجب أن تتخذ الخطوات العملية على الفور ، وتدخل الحكومة في الإدارة منذ الآن .

ثامناً — فرضت قيود ثقيلة على مصر ، تعرقل الخلاص من الشركة ، وأخطرها القيد الخاص بأثمان المنشآت والآلات والمهمات ، التي تدفعها الحكومة عند انتهاء الالتزام .

ويجب وقف التوسع في المنشآت الجديدة ، وإعادة النظر في الاتفاقات الحالية ، وإن كان ولا بد من دفع مال للشركة ، فعلياً أن نتدبر ونعد لذلك منذ الآن .

تاسعاً — لا يمكن القول إن الشركة حسنة النية ، ولا أدل على ذلك من أنها تدعى لنفسها أنها ذات صفة خاصة ، وتمهد بالضغط الدولي مدعية كذبا أنها مسؤولة أمام الجماعة الدولية ، بيد أنها مسؤولة أمام الحكومة المصرية دون سواها .

ولا يجوز أن يرخص لها بالكلام عن التزامات دولية أو غير ذلك ،
فهذا خروج صريح على عقد الالتزام يستوجب اتخاذ أشد الاجراءات حيال
تلك الشركة .

وسنبين هذا كله ، على التفصيل في القسم الثاني من الكتاب ، وهو
الذي أفردناه ، للكلام عن الوزارة المقترحة التي تحمل محل الشركة في إدارة
القناة .



الباب الثاني الاستغلال

نتناول في هذا الباب الجانب الاقتصادي والمالي ، في المشكلة المترتبة على وجود شركة قناة السويس ، وهذا بحث يتألف من شقين :

الشق الأول : خاص بالقناة نفسها ، كمرفق يدر مالا ، وكان المفروض أن يعود هذا المال على الدولة التي رخصت بشق القناة في أراضيها ، وأذنت بتحصيل الرسوم من السفن المارة في قناتها بما لها من سيادة على القناة ، وملكية لها .

ولكن حرمت الدولة من ينوع اقتصادي له قيمته الكبرى ، واحتفظ به المستعمر ، يستمره ، ويعطى أصحاب الحق فتات الموائد .

ويحت هذه الناحية يقتضينا أن نستعرض الحركة الملاحية في القناة ، لا من ناحية القانون الدولي العام ، فقد أفردنا لهذا الموضوع الجزء الثالث من هذا الكتاب ، ولكننا ندرس الناحية الاقتصادية ، في تلك الحركة الضخمة ، مستعينين بالأرقام والاحصاءات الدقيقة . ومنها يتضح أن تلك الحركة تمثل جانبا خطيرا في الاقتصاد العالمي ، بل الجانب الأكبر فيه ، ولولا أن مصر قد نجحت من أول الأمر عن إدارة حركة الملاحة في القناة ، لكانت جميع العمليات البحرية والتجارية في القناة وموانئها احتكارا لها ، ولعادت عليها باليمن والبركة ، ولكفلت لأبنائها مستوى من المعيشة عاليا ، ولكن حرموها من كل شيء ، وأعطوا الطيبات كلها للمستعمر وللدخيل .

ولما كانت رسوم المرور ، موردا رئيسيا من الموارد المترتبة على تلك الحركة ، فقد بحثناها من جميع نواحيها ، مبينين أنها لا تفرض في مقابل

خدمات تؤديها الشركة ، بل تفرض بما للدولة صاحبة القناة من سيادة على إقليمها ، وهذا يبعد تماما الفكرة القائلة بأنه حينما ينتهي الالتزام ، وتذهب الشركة الاستعمارية ، إلى غير رجعة ، تكسب الدولة بتحصيل رسوم متواضعة . هذا منطق سخيف ، لا يقول به إلا الذين أكل الحقد قلوبهم لمجرد تصورهم أن مصر ستنفرد بإيراد القناة ، وإنما الرسوم ، في الحقيقة ونفس الأمر ، لا تختلف في شيء عن الرسوم الجمركية . والشركة لا تؤدى خدمات ملاحية فقط ، وإنما تباشر سلطة ، ما كان ينبغي أن تباشرها إلا الدولة ، وسندين ذلك من واقع نصوص لوائح الملاحة التي تنفرد بوضعها وفرضها على السفن المارة بالقناة .

والشق الثاني : الخاص باستغلال الشركة نفسها للقناة ، وهذا يضطرنا لأن نبحث بناءها الاقتصادي ، فتكلم عن رأسمالها ، وعن أسهمها وسنداتنا ، والمخالفات التي ارتكبت في هذا الصدد ، وكيف نهبت من مصر حصتها في الأسهم ، والأرباح الجنونية التي حققتها الشركة ، وتحققها ، بدرجة ليس لها مثيل في تاريخ أية مؤسسة في العالم .

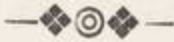
ونبحث مختلف أبواب إيراد الشركة وكيف تتصرف فيه ، من واقع ميزانياتها السنوية .

ولايقتونا أن نعالج النواحي المالية ، في علاقة الشركة بالحكومة المصرية ، ويدخل في ذلك عدة مسائل ذات أهمية كبيرة ، منها :

- ١ — الاتاوة السنوية ، قديما وحديثا .
- ٢ — العشرة في المائة التي تعطى خطأ لمن يسمون مؤسسين .
- ٣ — الضرائب التي تدفعها الشركة لمصر ، وتلك التي تدفعها خطأ لحكومة فرنسا .

وقد راجعنا ميزانيات الشركة ، والأرقام التي أعلنتها ، منذ مولدها حتى الآن ، لتبين أنها نهبت بحارا من الذهب ، ولكن الشركة لم تنشر أرقاما عن

مواردها ، وقت الحرب ، رغما عن الخدمات الكبرى ، التي أدتها للإمبرالية
البريطانية ، وإذا جاز للشركة أن تفض الطرف عن هذا ، فإن ذلك لا يجوز ،
بالنسبة لمصر صاحب المصلحة ، ويجب أن يماط اللثام عن هذه الحلقة الهامة .
وبالجملة حرصنا ، جهد الطاقة ، على أن نتناول مختلف المسائل الاقتصادية
والمالية ، في موضوع تلك الشركة . ولعل الحقائق المريرة التي يكشف عنها
هذا البحث ، والأرقام الخطيرة ، التي تبرز للعيان ، كل ذلك يكون كفيلا
بشحن المهمة ، ومضاعفة الجهد ، للخلاص من تلك الشركة ، في أقصر فترة
ممكنة .



الفصل الأول

حركة المرور في القناة

أحدثت القناة ثورة في حركة التجارة العالمية ، فقبل افتتاحها للملاحة كانت تمر هذه التجارة من طريق الشرق الطويل ، عبر رأس الرجاء الصالح ، إلى الهند ، وبلاد الشرق الأقصى وأستراليا . وهو طريق طويل جدا ، ولم يكن في القرن الماضي ، مأمون العواقب ، لصعوبة تغذية السفن بالوقود وغيره ، فكان المسافرون يجمعون عن ارتياد هذا الطريق ، ويسافرون بحرا إلى الاسكندرية ، ومنها بطريق البر إلى السويس ، ومن السويس إلى الشرق عبر البحر الأحمر . ولذلك ، كان يوجد ، قبل سنة ١٨٦٠ ، تاريخ انتهاء خط سكة حديد الاسكندرية — القاهرة — السويس ، طريق بريد الهند ، وكانت تسير فيه عربات تجرها الجياد ، وكانت تقف في محطات أعدت لراحة المسافرين ، وكان هذا الطريق من القاهرة إلى السويس ، امتيازاً في يد شركة انجليزية .

ويجب ، ألا يغيب عن البال ، أنه في الوقت الذي حصل دى لسبس ، من وإلى مصر ، على امتياز تأسيس شركة لخفر القناة ، كانت السفن البخارية قليلة العدد ، وكان الشراع ، غالبا في البحر ، ففي سنة ١٨٤٦ ، بلغ الأسطول التجاري العالمي ١١١٢٧ سفينة ، منها ١٠٢ سفينة تسير بالبخار ، والباقي كان يسير بالشراع أى أن نسبة السفن البخارية إلى الشراعية كانت ٩ و .٪ ، وارتفع عدد السفن البخارية في سنة ١٨٥٥ إلى ٣٩١ باخرة أى بنسبة ٣٥ و .٪ وكانت الرحلات عبر طريق الكاب ، ذات آماذ ، لا يمكن معرفتها مقدما ، بل كانت رحلات محفوفة بالقناة في جوف المحيط . وإليك بعض الأرقام :

في سنة ١٨٤٠ ، كانت تستغرق المسافة من لندن إلى بومباي من ١٢٠ إلى ١٥٠ يوما .

وأول باخرة اجتازت الأطلنطي ، هي « سافانا » Savannah في سنة ١٨١٩ ، ولكن يلاحظ أن شركة « مساجيري ماريتيم » وهي من أقدم شركات الملاحة ، لم تبني أول باخرة في أسطولها واسمها « بركليز » إلا في سنة ١٨٥٢ ، وكانت البواخر لا تستخدم إلا في نقل المسافرين أو البضائع النفيسة ومن هنا ندرك الثورة التي أحدثتها قناة السويس بالنسبة لمواصلات العالم وتجارة العالم . فبقناة السويس أخذ الشراعي يختفي من العالم شيئا فشيئا ، خصوصا وأن البحر الأحمر ، كان من أبغض البحار دائما ، في نظر أصحاب السفن الشراعية ، بسبب ضعف الريح فيه ، وتعرض السفن للزوابع والتيارات المختلفة .

ومن أجل ذلك ، ظن البعض أن عملية شركة القناة ، لن تكون عملية رابحة ، لأن السفن لن تترك بسهولة ، الطريق الذي ألفتته ، على الرغم من طوله وعناء السفر فيه ، إلى طريق جديد مجهول ، ولم يحسب أصحاب هذا الرأي حسابا لتقدم البخار . ولكن بمجرد افتتاح القناة ، بذل العلم جهدا فذا في تحويل الأساطيل التجارية من الشراع إلى البخار ، وشجعه على ذلك تقصير المسافة ، وإمكان إيجاد محطات وموان تغذي البواخر بالفحم ، في سهولة ويسر .

ومع ذلك تردد الكثيرون من أصحاب السفن في استخدام الطريق الجديد في أول أمره ، والجدول التالي ، يعطينا فكرة عن تطور الحركة الملاحية في القناة .

عدد المسافرين	الجولة بالطن	عدد السفن	السنة
٢٦١٧٥٨	٤٣٦٠٦٠٩	٤٨٦	١٨٧٠
١٠١٠٥٥١	٣٠٥٧٠٤٢٢	٢٠٢٦	١٨٨٠
١٦١٠٣٥٣	٦٠٨٩٠٠٩٤	٣٠٣٨٩	١٨٩٠
٢٨٢٠٥١١	٩٠٧٣٨٠١٥٢	٣٠٤٤١	١٩٠٠
٢٣٤٠٣٢٠	١٦٠٥٨١٠٨٩٨	٤٠٥٣٣	١٩١٠
٥٠٠٠١٤٧	١٧٠٥٧٤٠٦٥٧	٤٠٠٠٩	١٩٢٠
٣٠٥٠٢٠٢	٣١٠٦٦٨٠٧٥٩	٥٠٧٦١	١٩٣٠
٢٧٠٠٦٥٧	٣٠٠٠٢٧٠٩٦٦	٥٠٣٦٦	١٩٣١
٢٦١٠٧٧٤	٢٨٠٣٤٠٠٢٩٠	٥٠٠٣٢	١٩٣٢
٢٥٣٠٤٩٠	٣٠٠٦٧٦٠٦٧٢	٥٠٤٢٣	١٩٣٣
٢٦٢٠١٢٢	٣١٠٧٥٠٠٨٠٢	٥٠٦٦٣	١٩٣٤
٦٢٥٠٤٦٥	٣٢٠٨١٠٠٩٦٨	٥٠٩٩٢	١٩٣٥
٧٨١٠٩٢٩	٣٢٠٣٧٨٠٨٨٣	٥٠٨٧٧	١٩٣٦
٦٩٧٠٨٠٠	٣٦٠٤٩١٠٣٣٢	٦٠٦٣٥	١٩٣٧
٤٧٩٠٨٠٢	٣٤٠٤١٨٠١٨٧	٦٠١٧١	١٩٣٨
٤١٠٠٥٢٣	٢٩٠٥٧٣٠٣٩٤	٥٠٢٧٧	١٩٣٩
١٦٧٠٨٠٥	١٣٠٥٣٥٠٧١٢	٢٠٥٨٩	١٩٤٠
١٤٠١٢٤	٨٠٢٦٢٠٨٤١	١٠٨٠٣	١٩٤١
٥٩٠	٧٠٠٢٧٠٧٦٣	١٠٦٤٦	١٩٤٢
٥٠٦٥٨	١١٠٢٧٣٠٨٠٢	٢٠٢٦٢	١٩٤٣
١٦٠٤٦٠	١٨٠١٢٤٠٩٥٢	٣٠٣٢٠	١٩٤٤
٤١١٠٥٩٣	٢٥٠٠٦٤٠٩٦٦	٤٠٢٠٦	١٩٤٥
٩٣٢٠٠٧	٣٢٠٧٣٢٠٠٠	٥٠٠٥٧	١٩٤٦
٥٨٧٠١٣٥	٣٦٠٥٧٦٠٥٨١	٥٠٩٧٢	١٩٤٧
٤٥٤٠٨٦٤	٥٥٠٠٨١٠٠٥٦	٨٠٦٨٦	١٩٤٨
٦١٠٠٩٥١	٦٨٠٨٦١٠٥٤٨	١٠٠٤٢٠	١٩٤٩
٦٦٤٠٢٨٤	٨١٠٧٩٥٠٥٢٣	١١٠٧٥١	١٩٥٠
٥٨٨٠٩٤٧	٨٠٠٣٥٦٠٣٣٨	١١٠٦٩٤	١٩٥١
٥٧١٠٤١٦	٨٦٠١٣٧٠٣٧	١٢٠١٦٨	١٩٥٢

ومن الأرقام المتقدمة ، يتضح أن قناة السويس ، تعد بمثابة بارومتر يبين سير الفلك العالمى ، فى السياسة والاقتصاد ، وفى الحرب والسلام ، وقد تفاقمت حركة الملاحة فى القناة ، ووصلت فى السنوات الأخيرة إلى درجة ، لم تصل إليها فى أى وقت مضى ، ونمو الحركة الاستعمارية فى آسيا وأفريقيا أثرها البالغ فى زيادة الحركة ، وكذلك ساعدت أعمال التحسين ، وتعميق القناة على اشتداد الحركة الملاحية فيها ، ومهما تحملت الشركة ، فى سبيل ذلك من نفقات ، فإن هذه النفقات لا تعد شيئا مذكورا ، بجانب الدخل العام الذى تصيبه ، حتى أنها لا تعرف الآن ، أين تضع الأموال الطائلة التى تحصل عليها ، وماذا تصنع بهذه الأموال ، إلى حد أنها تخفض رسوم المرور ، دون أن تحصل على إذن الحكومة المصرية ، كما يقضى عقد الالتزام ، ومنذ سنة ١٩٥١ ، أعفت المسافرين إطلاقا من رسوم المرور ! !

عمل مصر فى القناة

قبل بيان عناصر الحركة الملاحية فى قناة السويس ، يهمنى أن ننبه إلى أن أصحاب السفن التى تمر بالقناة ، حربية كانت أم تجارية ، دولاً أم شركات أم أفراداً ، ليسوا إلا عملاء الحكومة المصرية فى القناة ، شأنهم تماما شأن المسافرين على خطوط السكك الحديدية ، فليست لهم حقوق أكثر مما للمسافر أو صاحب البضاعة ، الذى يستخدم طريقا آخر من طرق مواصلات الدولة ، ولا عبرة ، فى نظر القانون ، بذلك التهويش ، الذى يثار حول مصالح عالمية ، أو تجارة عالمية ، أو ملاحية عالمية ، أو غير ذلك من المصطلحات الجوفاء .

ونحن إذ نعرض ، عناصر الحركة الملاحية فى القناة ، إنما نبين حالة اليسر والرخاء فى هذا المرفق ، ونعين الذين يعتمد عليهم ، هذا المرفق المصرى ، فى يسره ورخائه ، وهذا البيان ، فى الوقت نفسه ، يلقى ضوءا ، على حركة التجارة ، والتعامل بين الشرق والغرب .

عناصر هذه الحركة الملاحية

بمناسبة ، قياس حمولة السفن ، وحصر ركابها ، لمعرفة رسوم المرور ، استطاعت شركة قناة السويس ، أن تحصر بقدر الامكان ، عناصر هذه الحركة الملاحية منذ افتتاح القناة ، حتى الآن .

ويظهر من مراجعة ميزانيات الشركة ، أن عناصر هذه الحركة ثلاثة ، وهذه العناصر الثلاثة ، التي يتألف منها دخل الشركة من الملاحة في القناة نفسها ، فيما عدا أبواب الإيراد والاستغلال الأخرى هي :

البواخر ، والركاب ، والمراكب الصغيرة .

والمراد بالمراكب الصغيرة ، تلك التي تقل حمولتها عن خمسمائة طن ، وتستطيع أن تجتاز القناة ، دون حاجة لأن يكون على ظهرها أحد المرشدين الذين يعملون في الشركة .

وقد كانت نسبة الدخل من هذه الناقلات الصغيرة ، حتى قيام الحرب العالمية الثانية بمعدل ١٨ و ٠٪ ، ولكن ، ارتفعت هذه النسبة في أثناء الحرب ، بسبب استخدامها بمعرفة القوات البريطانية ، بدلا من السفن الكبيرة التي تستهدف للفرق ، حتى وصلت فيما بين سنتي ١٩٤٠ و ١٩٤٥ إلى ٤ و ٠٪ . ثم هبطت النسبة من سنة ١٩٤٥ إلى ٣ و ١٪ ، وتدرج الهبوط ، في أوقات السلم .

وسنعود للكلام عن تلك العناصر الثلاثة ، حينما نشرح دخل الشركة ومواردها .

وإنما هناك ظواهر ، في حركة الملاحة بالقناة ، نبادر فنوجه النظر إليها . وأول هذه الظواهر ، تطور الحركة ، وحمولة السفن التي تجتاز القناة ، بتطور بناء السفن في العالم . فحتى سنة ١٩٠٠ ، كانت لا تزيد حمولة ، أية سفينة ، فيما يزيد عن نصف السفن التي تجتاز القناة ، على أربعة آلاف طن ،

وفي المدة من ذلك التاريخ إلى سنة ١٩٢٠ بلغت نسبة السفن التي تتراوح حولتها بين أربعة آلاف وستة آلاف طن ، ٤٠ ٪ من السفن التي اجتازت القناة ، ويتراوح متوسط حمولة السفينة المعتادة التي تجتاز القناة الآن ، بين ستة آلاف وثمانية آلاف طن ، ومن المنتظر أن تزيد هذه الحمولة في السنوات المقبلة ، بزيادة عمق القناة .

والظاهرة الثانية ، هي أنه علاوة على اختفاء الشراع ، في الطرق البحرية ، بافتتاح قناة السويس ، ساعدت الحركة الملاحية في القناة على مضاعفة الاهتمام العالمي بآلات البواخر نفسها ، حتى حل المازوت محل الفحم ، في إدارة محركات السفن ، وأدى ذلك بالتالي ، لزيادة الحركة الملاحية العالمية ، وارتفاعها في القناة ، بوجه خاص . والمازوت بدوره يفسح السبيل الآن ، لغيره من مواد الاحتراق الأخرى . وأول باخرة اجتازت القناة ، وكانت من ذات المحركات ، اجتازتها في سنة ١٩١٢ ، فما أن حلت سنة ١٩٣٣ ، حتى أصبح أكثر من نصف السفن المارة بقناة السويس ، يدار بالزيت بدلا من المازوت . وفي سنة ١٩٣٩ ، كانت السفن التي تدار بالفحم من مجموع السفن المارة بقناة السويس ، بنسبة ٣٧ ٪ ، والتي تدار بالمازوت بنسبة ٢٩ ٪ ، والسفن ذات المحركات بنسبة ٣٣ ٪ ، وبمقارنة هذه الأرقام ، بمثيلاتها في الأساطيل العالمية ، في نفس المدة ، نجد أن نسبة السفن ذات المحركات ، في العالم ، كانت في سنة ١٩٣٩ نحو ٢٤ ٪ ، وهذا يدل على أن الملاحة في القناة ، تحتل المكان الأول ، في العالم ، من حيث التقدم والأهمية .

وأخيرا ، تمر ناقلات البترول بقناة السويس ، بنسبة أكبر منها في أي ممر آخر من ممرات العالم ، والسر في ذلك ، هو زيادة ما يستخرج من البترول ، من منطقة الشرق الأوسط .

توزيع الحركة حسب أسماء الدول

ولبيان الحركة الملاحية ، طبقا لأسماء الدول ، التي تحمل السفن المارة بقناة السويس أعلامها ، وهي مسألة تنغير ، طبقا لتطورات سياسية واقتصادية ،

أهمية خاصة ، في الكشف عن التيارات السياسية والعالمية التي تعتور مصر ،
وقناة السويس ، كما أنها تلقي ضوءاً على الدوافع التي تحمل إنجلترا ، على
التشبث بمركزها الاستثنائي في قناة السويس ، وسيطرتها على شركة قناة
السويس بالذات .

ما زالت إنجلترا ، حتى الآن ، تحتل المكان الأول ، بين الدول الملاحية
التي تستخدم قناة السويس . وترجع هذه الظاهرة لسببين :

أولاً — على الرغم ، من خروج إنجلترا ، من الهند ، ما زالت مصالحها
التجارية ، مكفولة في تلك البلاد ، وهي على اتصال مستمر بأسواق الشرق
الأقصى ، وفي الوقت نفسه ضاعفت إنجلترا ، من عنايتها بإنشاء امبراطوريتها
الأفريقية ، وتدعيمها ، وهي تنهب حاصلات أفريقيا ، على أوسع نطاق ،
ولذلك فإن جانباً كبيراً ، بل الجانب الأكبر ، من حركتها الملاحية ، متصل
بقناة السويس ، وهذا هو سر عنادها ، في مشكلة الجلاء عن القناة ،
ومحاولاتها التي تبذلها لتوطيد مركزها في عدن ومجيات البحر الأحمر .

ثانياً — تملك إنجلترا أسطولاً تجارياً ضخماً ، وتؤجر سفنها لغيرها من
الدول الغربية ، ورعايا تلك الدول ، الذين يتعاملون مع الشرق الأقصى ،
وشرق أفريقيا وأستراليا ، وعملية تأجير السفن ، مورد رزق هائل للإنجليز ،
ولذلك يتشبثون بأعم طريق ، تمر فيه ناقلاتهم وأساطيلهم .
والأرقام ، هي التي تثبت عكس ، ما يراه البعض من أن قناة السويس ،
قد فقدت أهميتها الملاحية ، بالنسبة للإنجليز .

كانت إنجلترا في سنة ١٨٩٠ ، تملك ٤٨٥٠٠٪ من حمولة السفن
في العالم ، وهبطت هذه النسبة في سنة ١٩٣٩ ، فوصلت إلى ٢٥٠٪
من حمولة الأسطول التجاري العالمي ، ومع ذلك ظلت إنجلترا محتفظة بمكانها
الأول ، بين الدول الملاحية التي تستخدم قناة السويس .

وفيما يلي جدول ، يبين نسب السفن المارة بقناة السويس ، حسب
جنسيتها ، ومنها تظهر نسبة السفن البريطانية ، التي تحتل المكان الأول ،
بما يزيد على ٦٠٪ من مجموع الحركة في القناة وذلك حتى سنة ١٩٤٦ .

السويد	النرويج	هولندا	اليابان	إيطاليا	اليونان	فرنسا	الدانيمرك	أمريكا	ألمانيا	بريطانيا	السنوات
٠ر١	٠ر٤	٤ر١	—	٢ر٧	—	٨ر٣	٠ر٤	٠ر١	١ر٢	٧٦ر١	١٨٨٠—١٨٧٠
—	٠ر٥	٣ر٨	٠ر١	٢ر٧	—	٧	—	—	٣ر٦	٧٧ر٨	١٨٩٠—١٨٨١
—	١	٤ر٣	١	١ر٩	—	٦ر٣	٠ر٢	٠ر٢	٩ر٥	٧٠	١٩٠٠—١٨٩١
٠ر٢	٠ر٦	٤ر٧	١ر٦	١ر٤	٠ر١	٦	٠ر٦	٠ر٣	١٥ر٦	٦٧ر٣	١٩١٠—١٩٠١
١ر٣	١	٨ر١	٩ر١	٣ر٥	٠ر٧	٤ر٤	١ر٣	—	—	٦١ر٧	١٩٢٠
١ر١	٣	١٠ر٥	٣	٤ر٧	٠ر٣	٦ر٣	١ر٤	٢ر١	١٠ر٧	٥٥ر٦	١٩٣٠
١ر٣	٢ر٥	٩ر٥	٣ر٨	٤ر٧	٠ر٢	٦ر٩	١ر٢	٢ر١	١١	٥٥ر٤	١٩٣١
١ر٥	٣	٨ر٣	٥ر١	٥ر٧	٠ر٣	٧ر٢	١ر٥	١ر٩	٨ر٨	٥٥ر٥	١٩٣٢
١ر٧	٤ر٧	٧ر٨	٤ر٥	٥ر٧	٠ر٩	٦ر٨	١ر٤	١ر٦	٩	٥٤ر٦	١٩٣٣
٤ر٤	٤ر٩	٨ر١	٣ر٩	٦ر٦	١ر٨	٦ر٢	١ر٣	١ر٧	٩ر٤	٥٤ر٣	١٩٣٤
١ر٢	٤ر٢	٧ر١	٢ر٥	١٨ر٥	١ر٤	٥ر٤	١ر٣	١ر٦	٨ر٢	٤٨	١٩٣٥
٠ر٩	٣ر٩	٧	٢ر٦	٢٠ر٢	١ر٨	٥ر١	١ر٣	١ر٥	٨ر٩	٤٦ر٥	١٩٣٦
٠ر٩	٤ر٥	٧ر٧	٢ر٦	١٦ر١	٢ر٤	٥	١ر٨	١ر٥	٩ر١	٤٧ر٣	١٩٣٧
٠ر٩	٤ر٣	٧ر٨	٢	١٣ر٤	٢ر٣	٥ر١	١ر٤	١ر١	٩ر١	٥٠ر٤	١٩٣٨
٠ر٨	٤ر٣	٨ر٣	١ر٨	١٤ر٤	١ر٩	٥ر٥	١ر٦	١ر٥	٧	٥١ر٤	١٩٣٩
—	—	—	—	—	—	—	—	٢٢ر٢	—	٦٣ر٤	١٩٤٥
—	٥ر٢	٦ر١	—	—	—	٢ر٧	—	١٨ر٢	—	٦٢ر٦	١٩٤٦

في السنوات الأخيرة

في الحركة الملاحية بالقناة سنة ١٩٤٨

صافي الحمولة بالطن	عدد السفن	الجنسية
٢٠٠٧٢٦٠٢٤٦	٣٣٩٤	بريطانية
٨٣٠٢٢٩٦	١٠٦٦	أمريكية
٥١٥٣٢٩٨	٧٥٩	بنما
٥١٤٣٨٨٨	٧٩٢	نرويجية
٤٠٤٠٩٥١	٧٢٤	إيطالية
٣٤٦٤٣٦٤	٤٩٠	فرنسية
٣١٩١٣٢٤	٤٧٣	هولندية
١٣٣٥٣٤٤	٢٠٨	سويدية
١٠٦٠٢٤٩	٢٠١	يونانية
٩٧٣٢٢٣	١٦٣	دانمركية
٥٨٠٦٢٨	١٤٦	أسبانية
١٨٧٥١٥	٧٢	مصرية
١٥٤٩٢٣	٢٥	برتغالية
١٤٠٦٣٤	٣١	تركية
١٤٠٥٠٢	٢٩	روسية
٨٩٠١١	١٧	هندية
٧٦٩٠٧	١٢	بلجيكية
٧١٥٤٥	١٤	فنلندية
٦٥٢٦٠	١٢	يوغسلافية
٥٦٥٩١	١٣	سويسرية
٤٣٩٢٧	١٩	صينية
٣١٠٦٠	٥	هندوراس
٢٠١٩٤	٤	بولندية

صافي الجولة بالطن	عدد السفن	الجنسية
١٥٢٤٤	٣	شريفية (مراكش)
١٥٠١٣	٣	يوغسلافية
١٣٨٧٥	١٠	برازيلية
٥٨٢٠	١	ارجنتينية
٥٢٠٨	١٣	سورية
٥١٩٦	٨	عربية سعودية
٣٤٢٢	٧	اندونيسية
١٦٤٢	٥	لبنانية
٨٣٠	٢	مجرية
٥٣٧	١	إسنلدية
<hr/>	<hr/>	<hr/>
٨٠٣٥٦٣٣٨	١١٦٩٤	المجموع
طنا		

في سنة ١٩٥٢

صافي الجولة بالطن	عدد السفن	الجنسية
٢٨٦٤٣١٨٦	٤٢١٢	بريطانية
١٣٥٤٧٩١٤	١٦٦٣	نرويجية
٧٧٣٧٨٦٤	١٠١٨	فرنسية
٦٨٠٤٣٧٧	٨٧٢	بنما
٤٢٥٧٦١٣	٨٣١	امريكية
٤٦٥٤٨٠٧	٨٧٥	إيطالية
٣٠٥١٥٤٠	٢٦٤	هولندية
٢٦٠٨٠٦٨	٣٧٤	سويدية
٢٤٥١٩٥٦	٣٥٩	دانمركية
١٢٢٧٧١٠	٩٥	هندوراس
١٠٦٤٢٩٣	٢٢٥	يونانية

ساقى الجمولة بالطن	عدد السفن	الجنسية
٦٩٨٩٥٦	١٢٥	ألمانية
٥٢٧٠٥٧	٩٦	هندية
٤٩٣٥٦٩	٨٢	بولندية
٤٩٠٢٣٩	٦٨	برتغالية
٣٢٣٨٢٥	٥٤	تركية
٣٢٣٨٢٥	٨٤	روسية
٢٦٤٦٤٥	٤٠	بلجيكية
٢١٧٧٨٥	٣٣	يابانية
١٨٧٨١٦	٣٦	اسبانية
١٣٧٧٠٦	٢٦	فنلندية
١٢٢٥٣٥	٥٥	مصرية
٨٦٠٩٨	٣٥	كوستاريكية
٨٦٠٢٩	١٣	سويسرية
٥٧١٦٦	١١	صينية
٥٠٥٥٤	٦	برازيلية
٣٥٢٤١	١٨	باكستانية
٢٠١٠٨	٤	يوغسلافية
١٥٥٩٣	١٣	أندونيسية
١٠٩٦٤	٢	شريفية
٦١٧٩	٢	رومانية
٥٩٦٧	٢	كوريا الجنوبية
٥٩٢٢	٢	فلبين
٥٧٨٦	٢	بلغارية
٥٧٢٩٠	١	ايرلندية
٤٠٧٧	١	تشيكوسلوفاكية
١٦٤٨	٤	سورية
١٥٠٦	٢	مجرية
١٣١٣	٣	يمنية
١٠٧١	١	بورما

الجنسية	عدد السفن	صافي الحمولة بالطن
العربية السعودية	٢	٩١٤
لبنانية	٢	٦١٨
إيرانية	١	٤٢١
المجموع	١٢٠١٦٨	٨٦٠١٣٧٠٠٣٧ طنا

المتوسط في شهر واحد من سنة ١٩٥٤

الفرق	فبراير سنة ١٩٥٣	فبراير سنة ١٩٥٤	الفرق
بريطانيا	١٠٠٠٠٠٠٠	١٠٠٠٠٠٠٠	٠
فرنسا	٨٥٤٠٠٠٠	٨٠١٠٠٠٠	٥٣٠٠٠٠ -
الولايات المتحدة	٤١١٠٠٠٠	٥١٦٠٠٠٠	١٠٥٠٠٠٠ +
هولندا	٣٠٤٠٠٠٠	٤١٤٠٠٠٠	١١٠٠٠٠٠ +
إيطاليا	٢٥٩٠٠٠٠	٣٦٦٠٠٠٠	١٠٧٠٠٠٠ +
بلجيكا	١٩٧٠٠٠٠	١١٨٠٠٠٠	٧٩٠٠٠٠ -
مناطق أخرى	٢٤٢٠٠٠٠	٣٥٩٠٠٠٠	١١٧٠٠٠٠ +
المجموع	٣٠٣٣٢٠٠٠٠	٤٠١٦٤٠٠٠٠	٨٣٢٠٠٠٠ +

ما الزى يستفاد من الجراول المتقرمة ؟

ومما تقدم نستطيع أن نستخلص الحقائق الآتية : —

- (١) ظلت إنجلترا ، منذ افتتاح القناة محتفظة بالمكان الأول ، في حركتها الملاحية ، بتفاوت في النسب المئوية ، ويبدو أن تقلص مركزها السياسي في بلاد الهند ، لم يؤثر كثيرا على نشاطها الملاحي في قناة السويس .
- (٢) ظل نشاط الولايات المتحدة الأمريكية حتى سنة ١٩٤٥ ، في قناة السويس شيئا لا يذكر ، ثم ظهرت فجأة في سنة ١٩٤٥ بنسبة ٢٢ ٪ ، وكان

ترتيبها في سنة ١٩٥١ الثالثة ، بعد بريطانيا والنرويج ، وكونها الخامسة في الترتيب في سنة ١٩٥٢ ، لا ينفى أهميتها ، لأن أكثر السفن الأمريكية مسجلة تحت أعلام بنا ، وهندوراس مثلا ، كما أنها ذات نفوذ في ليبيريا والفلبين أيضا . بمعنى أن الولايات المتحدة الأمريكية ، أضحت عنصرا هاما في الحركة الملاحية في قناة السويس ، وذلك نتيجة زحفها السياسي والاستراتيجي والاستغلالي والبترولي على الشرق الأوسط .

(٣) ظهرت دولة بحرية ، لم تكن معروفة من قبل ، فإيطاليا مثلا ، قد أدلت بدلوها ، وكانت في أوج عهدها القاشي تنازع إنجلترا في البحر الأبيض المتوسط ، حتى بلغت نسبتها في قناة السويس في سنة ١٩٣٦ حدا لم يتصله من قبل وهو ٢٠٪ . وذلك نتيجة انتصارها في الحبشة . وعلى الرغم من هزيمة إيطاليا ، لا تزال بحريتها التجارية تحتل مكانا هاما في القناة ، وهي تتجرع مع الصومال واريتريا ، ومع بلاد اليمن ، ولها رعايا ، كما لها أطماع في اليمن ، وفي شرق أفريقيا .

(٤) استفادت هولندا فأندة كبيرة بقناة السويس ، وكانت تستعمر مساحة هائلة في الشرق الأقصى ، فاستطاعت أن تعترضها ، ومع ذلك ، وعلى الرغم من طردها من أندونيسيا ، لا تزال هولندا تمثل عنصرا هاما ، في حركة الملاحة بقناة السويس .

الرورة الاستعمارية في القناة

قناة السويس ، تعد أكبر منظار عالمي ، يكشف عن النشاط الاستعماري ، ويترجمه بالأرقام ، فهي تسجل المواد الخام ، والجهات التي تنقل منها ، والمواد المصنوعة ، والدول التي تصدرها إلى الشرق ، لتبيعها في أسواقه ، وما الاستعمار إلا خامات وأسواق ، وعمليات مصرفية تسير مع هذه الحركة جنبنا إلى جنب . ومن إحصائيات الحركة الملاحية في القناة ، نتعرف الحالة الصناعية في العالم ، والبلاد التي تصنعت حديثا ، ولكي نضرب لذلك مثلا ، نورد

فيما يلي جدولاً يبين هذه الحركة ، في المرحلة السابقة للحرب العالمية الأولى ، في سنة ١٩١٣ ، وفي المرحلة السابقة لقيام الحرب العالمية الثانية ، في سنة ١٩٣٨ ، وبعد هذه المقارنة ، ندرس هذا الاحصاء في السنوات التالية للحرب فنقف على المؤثرات السياسية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها ، مما تدل عليه هذه الأرقام .

١٩٣٨		١٩١٣		المناطق
النسبة المئوية من الوزن السابق والوحدة ألف طن	النسبة المئوية من مجموع الحركة	النسبة المئوية من مجموع الحركة الملاحية	الوزن السابق والوحدة ألف طن	
٢٥٨٤ / %	٨٧٣٤	٤٥٨٤ / %	٩٠٩٩	الهند
٢٠٨٤ / %	٧٠٣٣	٢٢٨٢ / %	٤٤٤٢	الصين، اليابان، سيريا، الفلبين
١٠٨٩ / %	٣٧٤٣	٩٨١ / %	١٨٣٠	جزر سوند والملايو
٦٦ / %	٢٢٦٨	٩٨٩ / %	١٩٨٨	استراليا ونيوزيلندا
٦٩ / %	٢٣٥٩	٥٨٢ / %	١٠٣٨	أفريقيا الشرقية
٧٦ / %	٢٦٣٢	١٨٤ / %	٢٧٣	البحر الأحمر وخليج عدن
١٦٨٧ / %	٥٧٣٣	١٨٥ / %	٢٩٦	الخليج الفارسي
٤٦ / %	١٥٧١	٣٨٢ / %	٦٣٩	الهند الصينية وسيام

ظلت القارة الهندية ، ينبوع الأول الذي يغذي الحركة الملاحية في القناة مدة طويلة ، فنه كانت تحصل انجلترا على الحبوب ، وخصوصاً القمح والأرز ، وعلى المواد الأولية اللازمة للغزل والنسيج ، ولا سيما الجوت والقطن ، وفي سوق الهند ، كانت انجلترا تبيع الأقمشة والمنسوجات والآلات والمصنوعات المعدنية ، وكانت حركة الصادرات والواردات بين انجلترا وبلاد الهند ، في المدة من سنة ١٨٩٠ إلى سنة ١٨٩٥ تمثل ٥٤ / % من مجموع حركة الملاحة العالمية ، في قناة السويس ، وهذا الاستعمار البريطاني ببلاد الهند

مر بقناة السويس . ثم وقف استغلال الانجليز للهند ، عند حد يبد أن النشاط الاستعماري قد تفاقم بسرعة ، في جهات أخرى بالشرق الأقصى . وفي المدة من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ لم تعد حركة السفن التي تحمل الخيامات من الهند وتلك التي تنقل إليها مواد مصنوعة إلا بنسبة تتراوح بين ٢٥٪ و ٢٨٪ من مجموع الحركة الملاحية في القناة .

وفي سنة ١٩٣٢ ، تركت الهند المحل الأول ، في القناة لبلاد أخرى في أقصى آسيا . كالصين واليابان وسيريا ، والفيليبين ، ثم استعادت الهند المحل الأول في سنة ١٩٣٦ ، وظلت تشغله إلى أن قامت الحرب العالمية الثانية .

وهذا التغير في الأرقام ، يرجع إلى عوامل اقتصادية واجتماعية في بلاد الهند ، فالمحاصيل الزراعية ، قد قل تصديرها بسبب رداءة الغلة من ناحية ، وزيادة عدد السكان وحاجتهم إلى استهلاك نسبة أكبر من تلك المحاصيل من ناحية أخرى ، وقد ارتفع مستوى المعيشة في بلاد الهند نوعا ما ، في السنوات الأخيرة . وهناك عامل أهم من ذلك كله ، وهو حركة العصيان المدني والمقاطعة التي أدار دفتها المهاتما غاندي ، وقال للانجليز : « اخرجوا من الهند » ، وقد أثرت تأثيرا محسوسا على حركة التعامل بين بريطانيا والهند ، وبالتالي على نصيب الهند ، في الحركة الملاحية بقناة السويس .

وفي المدة من سنة ١٩٣٢ إلى سنة ١٩٣٦ ، احتلت البلاد الواقعة في أقصى آسيا المكان الأول في حركة قناة السويس . وقد بدأ النشاط الاستعماري في تلك البلاد منذ نهاية القرن الماضي ، ففي سنتي ١٨٩٨ و ١٨٩٩ حصلت بعض الدول الغربية على امتيازات إنشاء خطوط حديدية في بلاد الصين ، كما افتتحت هوان جديدة في الصين ، واحتكر الأوروبيون التجارة في مدنها الهامة . والصين تعد بحق ، أكبر مستودع عالمي للمواد الأولية ، ولذلك كانت فريسة لدول أوروبا الصناعية ، التي انهالت عليها كالطيور الجارحة ، ولذلك تضاعفت تجارتها الخارجية في المدة من سنة ١٨٩١ إلى سنة ١٨٩٩ .

ومن عوامل نشاط حركة التعامل مع الشرق الأقصى في المدة ما بين سنتي

١٩٣٢ و ١٩٣٤ بيع الغريين للأسمدة الكيماوية والملح في أسواق الشرق الأقصى ، وكان الملح يصدر إلى اليابان بصفة خاصة .

وقد حدث توسع اليابان التجارى ، ومضايقتها للغرب في الأسواق العالمية ، ونشطت البضائع اليابانية في قناة السويس ، في فترة من الفترات ، ولكن إنجلترا ، قد استطاعت بما كانت تتمتع به من نفوذ في مصر وغيرها أن تطرد الصناعة اليابانية من قناة السويس بالرسوم الجمركية المرتفعة والحواجز التي أقيمت ضد البضائع اليابانية . وأخذت روسيا بنصيب ، في الحركة الملاحية بالقناة ، فكانت تصدر الحبوب والبتروول والصناعات المعدنية ، ثم هبط هذا النشاط فجأة ، ابتداءا من سنة ١٩٣٧ .

على أن الحركة الاستغلالية في أقصى آسيا ، قد تأثرت بالأزمات السياسية ، في بلاد الصين ، وبالحرب بين الصين واليابان ، وكذلك تأثرت بالأحداث السياسية في أوروبا .

وتعد استراليا من البلاد التي أخذت بنصيبها في الحركة الملاحية بقناة السويس ، ولكن يحد نشاطها في هذه الناحية ، موقعها الجغرافى ، ولذلك تسير تجارتها في طريق الكاب ، كما تسير في قناة السويس ، إذ فرق المسافة ، بالنسبة لبعض البلاد التي تتعامل معها ، لا يعد كبيرا ، وقد بلغ نصيب استراليا في سنة ١٩٣٥ من مجموع الحركة نسبة ٦٩ ٪ ، وهبطت هذه النسبة في السنة التالية إلى ٦١ ٪ ، وأهم الصادرات الاسترالية التي تجتاز القناة ، القمح والصوف . ولكن كميات كبيرة من صوف استراليا ، ومن السكر المصنوع من القصب ، تنقل إلى إنجلترا عن طريق رأس الرجاء الصالح .

ومن الجهات التي تأخذ بنصيب ملحوظ ، في حركة القناة الملاحية ، أفريقيا الشرقية . فمنها يأخذ المستعمرون الحبوب والسكر ، والبن والمعادن ، وبعض المواد البترولية ، ولا ينبغي أن نغفل الهند الصينية وسيام ، فالهند الصينية ، كانت تعطى فرنسا الأرز والذرة والمطاط ، ومواد أخرى ، ثم لعبت حركة الاستغلال الاستعماري في الخليج الفارسى ، دورا هاما في القناة ، وفيما يلي بعض الأرقام :

سنة ١٩١٠	٢٢٦٠٠٠٠ طن
سنة ١٩١٣	» ٢٩٦٠٠٠٠
سنة ١٩٢١	» ١٠٢٥٣٠٠٠٠
سنة ١٩٢٩	» ٤١٩٠٠٠٠٠
سنة ١٩٣٧	» ٦٠٥٢٠٠٠٠٠
سنة ١٩٤٦	» ٩٠٤٠٠٠٠٠٠

كانت نسبة الخليج الفارسي في حركة الملاحة بقناة السويس في سنة ١٩١٣ ١٠٪. وارتفعت في سنة ١٩٣٩ إلى ١٨ ٪. ، والبترول هو أهم المواد التي تصدر من الخليج الفارسي ، وفيها عدا البترول يصدر القمح والشعير

ولا يفوتنا أن نقرر أن الأرقام التي تحصل عليها شركة قناة السويس ، وتضمنها نشراتها ، تعد تقريبية ، لأنه لا يمكن في كل الأحوال ، معرفة مصادر البضاعة ، فمثلا تستخدم بلجيكا وألمانيا وهولندا ، ميناء «انفرس» في شحن بضائعها الصادرة إلى الشرق ، وتقف السفن بموان مختلفة في الطريق ، وتشحن بضائع وتفرغ بضائع ، قبل أو بعد مرورها من قناة السويس ، كما أن فرنسا مثلا ، كانت تبيع بعض خامات الهند الصينية ، وتصدرها إلى اليابان أو أمريكا مثلا ، من غير أن تمر هذه البضاعة بقناة السويس . ومع ذلك يمكن الوقوف على فكرة واضحة ، عن النشاط الاستعماري والاستغلالي بتتبع أرقام البضائع التي تنقل عبر القناة .

في سنوات ما بعد الحرب

نستطيع أن نقف على تطورات الحركة الملاحية في القناة ، بمطالعة تقارير مجلس إدارة شركة قناة السويس ، التي يتقدم بها إلى الجمعية العمومية للمساهمين في اجتماعها السنوي .

في سنة ١٩٤٩ ، ورد في تقرير مجلس إدارة الشركة المذكورة (١) ،
مترجمته :

« في توزيع حركة البضائع ، بين المناطق الواقعة ، بعد قناة السويس ،
« تحتل البلاد المتاخمة للخليج الفارسي ، مكانا أهم ، مما كان عليه الحال في أي
« وقت مضى بنسبة ٦٠ ٪ من المجموع . وقد تضاعف التبادل مع تلك البلاد
« بين سنة وأخرى ، ووصلت أرقام بضائعها إلى ٣٠ مليون طن ، وذلك بسبب
« البترول ، الذي بلغ ما نقل منه (في سنة ١٩٤٨ - ١٩٤٩) أربعة عشر مليونا
« ونصف من الأطنان ، وكذلك بسبب زيادة نقل العتاد الصناعي ، لتلك
« المناطق .

« وتأتى الهند وباكستان ، في المحل الثاني ، ولكن ارتفعت حركة بضائعهما
« المارة بقناة السويس ، بنسبة ١٠ ٪ فقط ، ولا يزيد نصيبهما في المجموع
« عن ١١ ٪ ، وهذا الرقم لا يعد شيئا مذكورا ، بالنسبة لما كانت عليه
« تجارة الهند في الماضي .

« وبالعكس ذلك تماما ، ارتفعت تجارة استراليا إلى ٣٢٠٠٠٠٠ طن ،
« بما يزيد عن ٩١ ٪ مما كانت عليه في سنة ١٩٤٧ ، وبزيادة قدرها ١٢ ٪
« عن أقصى حد بلغه نصيبها في حركة قناة السويس ، قبل الحرب الأخيرة .
« وهذا التطور يرجع إلى كونها وجدت سوقا ملائمة لفائضها من الصوف
« والسكر والحبوب .

وأشار التقرير إلى الزيادة التي أصابت بلادا ، قال إنها عانت من الحرب
الماضية ، وفي مقدمتها الهند الصينية ، وقدر هذه الزيادة بنسبة ٨٠ ٪ .

وفيا يتعلق بالتبادل بين القارات ، سجل التقرير ارتفاعا في التبادل بين
تلك المناطق والولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٦٠ ٪ ، ومع بلاد شمال

(١) الاجتماع الحادي والتسعين للجمعية العمومية للمساهمين ، في ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩
نشرة الشركة رقم ٢٢٣٨ في ١٥ / ٢٥ يونيو سنة ١٩٤٩ ، صفحة ٩٢٨٧ .

أفريقيا بنسبة ٥٠٪ ، وزادت الأرقام سن هذه الناحية ما بين ثلاثة وخمس مرات ، عما كانت عليه في سنة ١٩٣٩ .

وأما حركة التجارة الأوروبية في قناة السويس ، فعلى الرغم من ارتفاعها عن العام السابق بنسبة ٨٠٪ ، إلا أنها لم تصل إلى أكثر من ٦٠٪ مما كانت عليه في سنة ١٩٣٧ ، وهذا مع استثناء البترول .

واستخلص التقرير ، من حركة الملاحة في سنة ١٩٤٨ ، نتائج ثلاث :
أولا — هبطت حركة الأساطيل الحربية ، وعادت إلى ما كانت عليه ، قبل الحرب .

ثانيا — ظهرت آثار إعادة بناء أوروبا الاقتصادي ، ولكن نشاطها التجاري مع الشرق الأقصى ، يتعثر ، ولا بد من وقت طويل ، حتى تعود حالة نقل المواد الأولية من الشرق الأقصى إلى ما كانت عليه قبل الحرب .

ثالثا — ظهرت تيارات جديدة ، وينابيع حركة جديدة ، وأشار التقرير بوجه خاص إلى أفريقيا الشرقية ، التي استغلت ، على نطاق أوسع ، مما كان عليه الحال ، من قبل ، وأشار التقرير إلى احتمال زيادة البترول ، الناتج من الشرق الأوسط ، ولكن قيل أن حركة البترول ، قد تضعف ، بتحسّن استنباط البترول في الولايات المتحدة الأمريكية مما قد يقلل من حاجتها لاستيراد بترول الشرق الأوسط ، وكذلك قد يهبط البترول بقناة السويس ، باستئناف العمل في معامل التكرير « بحيفا » . ولكنه قرر أنه مع التحفظ فيما يختص بالظروف غير المتوقعة ، فإن حصيلة الشركة ستزيد في العام التالي .

حركة الركنور مصرو وأثرها

نستطيع أن نلمس الأثر البعيد المدى ، الذي أحدثته ، حركة تأمين الزيت الايراني ، التي قام بها الزعيم العظيم الدكتور محمد مصدق ، مما جاء في تقرير مجلس إدارة شركة قناة السويس ، للجمعية العمومية للمساهمين ، في اجتماعها الرابع والتسعين ، في ١٠ يونيو سنة ١٩٥٢ ، عن نشاط الشركة في سنة ١٩٥١

وفيما يلي خلاصة ، لما جاء بهذا التقرير ، في باب الاستغلال :

« هناك عنصران ، كان من الممكن ، أن يؤديا إلى هبوط مقدار البضاعة المارة بالقناة : استخدام أنابيب البترول في الجزيرة العربية ، فقد حرمت القناة من أربعة عشر مليون طن من البترول الخام ، وتوقف آبار البترول الإيرانية ، وإغلاق معامل تكرير البترول في عبادان . ولكن استيعاض

عن هذين العنصرين بإنتاج البترول الخام ، من بلاد أخرى غير إيران ، واقعة على الخليج الفارسي ، وتصدير كميات كبيرة من البترول ، المكرر في أوروبا إلى موان ، تؤدي إليها قناة السويس ، وذلك للاستعاضة عن المقادير التي كانت تكرر من قبل في عبادان . ومن ناحية أخرى ، ارتفعت كمية البضائع التي نقلت ، من جهتي القناة ، بدرجة « محسوسة » .

وبسبب هذه العوامل ، بلغت كمية الوزن الصافي للبضائع المارة بقناة السويس ، في سنة ١٩٥١ ما مقداره ٣٥٦٠٠٠ ر ٨٠ طنا ، وهبطت عن العام السابق بنسبة ١٨ ر ١٪ ، وهذا النقص يساوي ١٩٤٤٠٠٠ ر ١ طن ، ويرجع إلى هبوط في حمولة ناقلات البترول بنسبة ١٠ ر ٣٪ ، في حين أن حمولة السفن الأخرى قد ارتفعت بنسبة ٢ ر ١٣٪ ، وعلى ذلك فقد هبط نصيب ناقلات البترول في مجموع الحركة في سنة ١٩٥١ عما كان عليه الحال في سنة ١٩٥٠ من ٦٣ ر ٧٪ إلى ٥٨ ر ٢٪ .

وقد ارتفعت نسبة البضائع المنقولة من الشمال إلى الجنوب بما مقداره ٤٢٠ ر ١٧ و هو ارتفاع عن العام السابق بنسبة ٤٣ ر ٥٪ .

وبسبب إغلاق معامل التكرير في عبادان ، اضطرت الدول الغربية ، لأن تنقل عبر قناة السويس ، من البترول المكرر ، واللازم لتغذية الأساطيل ، بوجه خاص ١٩٣١ ر ١ طن . وكانت حصصة إنجلترا من هذا القدر ٣٣٪ وحصصة الولايات المتحدة الأمريكية ٢٣٪ ، وحصصة فرنسا ١٦٪ .

وأما الحبوب ، وقد هبطت في سنة ١٩٥٠ ، فقد ارتفعت في سنة ١٩٥١ ، ذلك لأن الولايات المتحدة الأمريكية ، أرسلت شحنات منها إلى الهند ، في باب المساعدة الأمريكية .

وأما البضاعة التي مرت بالقناة سنتخذ من الجنوب إلى الشمال ، فقد بلغت ٥٩٣٣٣٣٠٠٠ طن بنقص عن العام السابق ، قدره ١٣٥٠٠٠ ر ١٣٥٠٠٠ أي بنسبة ١٩٩ /٠ ، وكان أغلب هذه البضائع حبوبا ومواد معدنية وفخومات . وأهم المعادن المنجنير والحديد ، وهما عماد الصناعة المعدنية في أوروبا .

وقد هبط البترول ومستخرجاته بنسبة ١٠ /٠ ، وذلك على الرغم ، من النشاط الظاهر في استنباط بترول الكويت ، فقد صدرت عبر قناة السويس ٢٥٣٣٠٠٠ ر ٢٥٣٣٠٠٠ طنا أي بنسبة ٥٩ /٠ من مجموع البترول المار بالقناة ، في تلك السنة ، وكانت قد صدرت في سنة ١٩٥٠ كمية قدرها ١٥٧٧٠٠٠ ر ١٥٧٧٠٠٠ طنا ، وبلغ نصيب إنجلترا وفرنسا من بترول الكويت في سنة ١٩٥١ ، ٥٦ /٠ بدلا من ٤١ /٠ في السنة السابقة ، في حين أن نصيب الولايات المتحدة الأمريكية من هذا البترول قد هبط في سنة ١٩٥١ إلى أقل من ٨ /٠ بدلا من ١٦ /٠ في سنة ١٩٥٠ ، ذلك لأن الولايات المتحدة الأمريكية غارقة في البترول السعودي .

وبسبب توقف معامل البترول في عبادان بلغت كمية مستخرجات البترول المارة بقناة السويس في سنة ١٩٥١ ٦٨٩٣٣٠٠٠ ر ٦٨٩٣٣٠٠٠ طنا بدلا من ١٢٤٨٤٦٠٠٠ ر ١٢٤٨٤٦٠٠٠ في سنة ١٩٥٠ .

وبعد أن كان الغرب يستورد مستخرجات البترول عبر قناة السويس من الجنوب إلى الشمال اضطر إلى إرهاب معامل التكرير الأوروبية ، وتصدير تلك المستخرجات من الشمال إلى الجنوب .

ولولا الكويت ، والمملكة العربية السعودية ، لماتت بريطانيا تحت وطأة الحركة الوطنية ، التي قادها البطل ، الدكتور محمد مصدق ، ولوقعت الأساطيل الغربية في الباسفيك في حيرة شديدة ، وقد استطاعت العصابة الاستعمارية أن تستنبط من البترول الخام في الخليج الفارسي في سنة ١٩٥١ ثمانين مليوناً من لأطنان ، بنفس المستوى الذي كان في سنة ١٩٥٠ ، وهذا هو السر في أنها استطاعت أن تصير على الحركة المصدقية .

وفيا عدا البترول زادت نسبة حركة البضائع المارة بقناة السويس زيادة محسوسة بمقدار ١٢ ٪ بالنسبة لأوروبا ، عما كان عليه الحال ، في سنة ١٩٥٠ في حين أن الولايات المتحدة الأمريكية خفضت بضائعها عبر القناة من ٨١٨٠٥٠٠٠ إلى ٨٩٤٢٠٠٠ طنا .

وقد ارتفع نصيب الهند وباكستان وبورما وسيلان ، بسبب استيراد القمح الأمريكي ، وتصدير الهند للقمح والمعادن الأخرى ، وأما اليابان فيصدرون إليها الملح عبر قناة السويس .

ويجب ألا ننسى بترول العراق ، وهو ينقل بالأنايب إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط ، ويمر بهذه الأنايب سنويا ، أربعة عشر مليوناً من الأطنان .

المركبة في القناة سنة ١٩٥٢ (١)

بلغ عدد المسافرين عبر القناة ، في تلك السنة ١٢١٦٨ ، وصافي وزن البضاعة المارة بالقناة ٨٦١٣٧٠٠٠ طنا ، بارتفاع قدره ٧٢ ٪ عن العام السابق .

وقد عللوا هذه الزيادة ، باستمرار توقف معامل التكرير في عبادان ، واضطرارهم للاستعاضة عنه ، فأضطرت العصابة الاستعمارية لأن تنقل عبر القناة من الشمال إلى الجنوب من البترول المكرر ٣٧٩٢٠٠٠ لتغذية الأساطيل ، وسد حاجاتهم لاستهلاك البترول ، في مناطق الاستغلال والنفوذ في الشرق ، وكذلك زاد عدد ناقلات البترول الخفيفة ، المارة من الجنوب إلى الشمال ، وبلغت حمولتها ٤٠١٠٠٠ طنا .

(١) تقرير مجلس إدارة شركة قناة السويس ، الاجتماع الخامس والتسعين للجمعية العمومية للمساهمين في ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ - التقرير مطبوع باللغة الفرنسية .

وفي حركة المرور سنة ١٩٥٢ احتفظت بريطانيا بالمحل الأول ، وبلغت حمولة السفن البريطانية المارة بالقناة ٠٠٠ ر٦٤٣ ٢٨٨ طنا بنسبة ٣٣٪ من المجموع ، واحتفظت الزويج بالمحل الثاني ، بحمولة قدرها ٠٠٠ ر١٣٥٤٨٠ طنا بنسبة ١٥ ر٧ ٪ ، وانتقلت فرنسا من الدرجة الرابعة إلى الدرجة الثالثة ، بحمولة قدرها ٠٠٠ ر٧٣٣٨٠ طنا بنسبة ٩٪ من المجموع .

ويلى هؤلاء في المرتبة بنا ٩ ر٧ ٪ والولايات المتحدة الأمريكية ٣ ر٧ ٪ وإيطاليا ٤ ر٥ ٪ وهولندا ٥ ر٤ ٪ ، وهذا مع ملاحظة أن الولايات المتحدة الأمريكية تستعمل رايات غيرها كبنما وليبيريا .

وبلغت حركة المرور من الشمال إلى الجنوب ٢٢ مليون طن بزيادة قدرها ٠٠٠ ر٨٦١٠ طن .

وقد خسر الغرب خسارة بالغة باستمرار توقف معامل عبدان ، واضطر لأن يستعاض عن ذلك بنقل ٠٠٠ ر٦٤١٥٥ طن من مستخرجات البترول ، ومن هذه الكمية صدرت أوروبا الثلاثين ، والباقي صدرته أمريكا ، وكان القدر الأكبر من المازوت ، مصدرا إلى ميناء عدن . وإذا نجح الانقلاب الذى أحدثوه ضد الدكتور مصدق ، فى إعادة استخدامهم لعبدان ، فسوف يستغنون عن نقل تلك المقادير .

وفى عدا البترول ، ارتفعت مقادير البضائع الأخرى ، بدرجة طفيفة ، وإن يكن قد حدث هبوط فجائى ، أثناء السنة ، بما مقداره مليونى طن ، بسبب توقف الولايات المتحدة الأمريكية عن إرسال شحنات القمح إلى الهند ، وكذلك هبط مقدار الآلات والمواد المصنوعة ، ولعكن صدرت إنجلترا الأسمدة إلى الشرق الأقصى ، وكذلك ارتفعت نسبة الصادرات من الأسمدة .

وأما حركة المرور من الجنوب إلى الشمال ، فقد وصلت إلى رقم قياسي ، وهو ٠٠٠ ر٦١٤٤٧٧ طنا بارتفاع عن العام السابق قدره ٣٦ ر٠ ٪ . وبلغ نصيب البترول ومستهزجاته فى حركة سنة ١٩٥٢ ٠٠٠ ر٩٣٣ ٤٥ طنا بارتفاع قدره ٧ ٪ عن سنة ١٩٥١ ، ولكنه كان أقل مما بلغه فى سنة ١٩٥٠ . وقد

لوحظ هبوط في كميات البترول الخام التي أرسلت عبر قناة السويس من المملكة العربية السعودية ومن الكويت ، ويعلمون ذلك بافتتاح أنابيب البترول بين « كير كوك » و « وبنياس » في شهر أبريل سنة ١٩٥٢ ، وكذلك توقفت وكالة المعونة المتبادلة Agency of mutual securiry عن فتح اعتمادات لمشتري بترول الشرق الأوسط .

وتحتل الكويت المكان الأول في تصدير البترول الخام ، عبر القناة ، بنسبة ٦٣ ٪ من الكمية الكلية ، وهذا لا يمنع من ظهور البترول العراقي في مياة قناة السويس ، والبلاد التي تستورد هذا البترول هي بريطانيا بنسبة ٢٧ ٪ والولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٨ ٪ .

ولكن الولايات المتحدة الأمريكية حصلت على كميات لا يستهان بها ، من المعادن الأخرى ، التي مررت بالقناة ، وخصوصا المنجنيز والحديد .

وقد هبطت مقادير الحبوب بسبب رداءة المحصول الاسترالي . ولكن احتفظت الزيوت النباتية بمكانتها . ولوحظ أن وزن المواد المصنوعة التي مررت بالقناة ، لم يتجاوز ثلث المواد الخام التي استخدمت في الصناعة .

ومما سجلته الأرقام عموما ظهر ارتفاع في معاملات أوروبا ، عبر القناة ، مع الشرق ، بنسبة ٩ ٪ . بيد أن هذا الارتفاع يبلغ بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية ٢٤ ٪ . وهذه الظاهرة نشعرنا بأسباب اهتمام أمريكا الخاص بمشكلات قناة السويس ، ومؤازرتها لبريطانيا سرا ، في مركزها الاستثنائي في القناة .

مركز البضائع

لا تستطيع شركة قناة السويس ، أن تدعى دقة الأرقام التي تنشرها . فأوزان السفن ، نفسها بعيدة عن المظنة ، لأنها مسجلة ، وثابتة في أوراق كل سفينة ، ولكن ليس الأمر كذلك ، بالنسبة للبضائع ، والشركة تعول كثيرا ،

على البيانات التي يدلى بها إليها ربان كل سفينة ، ولكن ما هي القوة الملزمة للربان ، بأن يقول الحق ، ويتوخى الدقة ، ولا يخفى شيئا ؟ !

إن عملية قياس حمولة السفن ، ليست من العمليات السهلة ، وخصوصا حينما تحمل السفن أنواعا مختلفة من البضائع ، وفي القياس ، ينفصح المجال للغش والتلاعب ، ولانظن أن السفن الانجليزية والفرنسية والأمريكية ، لا تتمتع بمحاباة ظاهرة تميزها على غيرها .

والشركة تسجل الأوزان المارة بالقناة منذ سنة ١٨٧٠ ، ولكنها لم تسجل حركة البضائع إلا من سنة ١٩١٠ ، ثم توقف هذا التسجيل لما هيمنت الامبرالية البريطانية هيمنة تامة على الشركة وعلى القناة من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٦ ، وعادت إلى تسجيل الأرقام بعد ذلك .

ويجب التمييز ، في دراسة هذه الحركة ، بين تيارين : تيار البضائع المنقولة من الشمال إلى الجنوب ، وهي مواد مصنوعة ترسل إلى أسواق الشرق ، وآلات للبلاد التي بدأت تصنع في الشرق كالهند ، وتيار البضائع المنقولة من الجنوب إلى الشمال ، وهي مواد خام ، وأغذية وأقوات لاطعام الشعوب الأوروبية ، التي لا تستطيع أن تعول على تربتها .

والمواد المصنوعة التي تنقل من الشمال إلى الشمال ، هي ما خف وزنه ، وغلائمة ، بالنسبة لما ينقل من الجنوب إلى الشمال ، وهو في العادة مال منهوب ، وصيد حرام ، وسرقات استعمارية ، لا يعاقب عليها القانون ! !

ومما لا شك فيه ، أن أرقام الحركة من الجنوب إلى الشمال ، وقد بلغت في سنة ١٩٣٨ ، من مجموع الحركة ، ٧٣٪ ، ستهبط أو هي آخذة في الهبوط تدريجيا ، وذلك تحت وطأة حركات التحرير الراحنة من الشرق الأقصى ، وزيادة عدد سكان تلك البلاد ، وبدء حركة التصنيع في آسيا ، مما يستدعي استهلاك كثير من المواد التي كانت تصدر إلى الغرب ، في الاحتياجات المحلية . وقد يكون مفيدا ، في استقرار ، بعض الظواهر الاقتصادية والسياسية ، أن نحمل تيارى الحركة ، من الشمال إلى الجنوب ، ومن الجنوب إلى الشمال .

من الشمال إلى الجنوب :

١٩١٣	١٩١٠	
٪ ١٠٠٥	٪ ١٢	الفحم الحجري
٪ ٤	٪ ٤٤	الملح
٪ ٤٥	٪ ٣٣	المواد البترولية
٪ ٣٩	٪ ١٣	الأسمنت
٪ ١٧	٪ ٩	السكر المكرر
٪ ٥	٪ ٤	الأسمدة الكيماوية

وكانت إنجلترا تصدر تسعة أعشار الفحم الحجري المشار إليه ، وفيما عدا الأصناف المتقدمة ، كانت إنجلترا ومن ورائها بعض بلاد أوروبا الصناعية تصدر إلى الهند والشرق الأقصى قضباناً حديدية وقاطرات ، وكان الغرض من تصدير الفحم ، تغذية البواخر والأساطيل بالوقود ، من مستودعات الفحم ، الواقعة على طول الطريق بين الشرق والغرب .

وفي سنة ١٩٣٨ ، وهي آخر سنة من سنوات الاستقرار ، قبل الحرب العالمية الثانية ، كانت النسب المئوية للأصناف المارة بالقناة من الشمال إلى الجنوب كالآتي :

٢٨٤	معادن وآلات وعتاد سكة حديد
٨١٠	أسمدة كيميائية
٧٢	أسمنت
٥	ورق ، وعجينة الخشب
٤٥	ملح
٣٦	مواد بترولية
٢٧	فحم حجري
١٩	سكر نقي
١٦	منسوجات

ومن الأرقام المتقدمة ، يتضح أن المعادن المصنوعة والآلات ومواد السكة الحديد تأتي في الدرجة الأولى من الأهمية ، في حين أضحى الفحم الحجري ، قبل قيام الحرب العالمية الثانية بضاعة ثانوية في حركة المرور من الشمال إلى الجنوب ، وقد نشأت صناعات في الشرق ، واحتاجت لاستيراد بعض أدوات التصنيع من أوروبا .

ومما قلل الحاجة إلى الفحم الحجري ، استخدام المازوت والوقود السائل عموماً في إدارة الآلات والأساطيل ، وهناك عوامل أخرى قضت على تجارة إنجلترا الخارجية في الفحم الحجري ، ومنها اضراب عمال مناجم الفحم في السنوات ١٩٢١ و١٩٢٢ و١٩٢٦ . وقد هبط الفحم الحجري الانجليزي المار بقناة السويس هبوطاً واضحاً من ١٦٦٣٠٠٠ طن في سنة ١٩٢٢ إلى ٥٨٩ طن في سنة ١٩٢٣ ، ولن يسترد الفحم الانجليزي مكانته إلى الأبد ، وخصوصاً إذا لاحظنا أن الفحم "يستخرج" في أستراليا ، والهند الصينية وأفريقيا الجنوبية وفي بلاد الهند ، وقد صدرت هذه البلاد فحمها إلى أوروبا نفسها .

وأما حركة الأسمتت المستفاد من إحصاء سنة ١٩٣٨ المتقدم ، فدل على التصنيع في الشرق ، واشتداد حركة بناء المصانع والمدن العمالية .

وقد توقف نشاط الحركة من الشمال إلى الجنوب ، في سنوات الحرب ، ثم استؤنف في سنة ١٩٤٥ ، وبلغ في سنة ١٩٤٦ سبعة أعشار ما كان عليه قبل الحرب ، وذلك بسبب إرسال شحنات هائلة من القمح المصدر من الولايات المتحدة وكندا لمغااة المجاعة في الشرق الأقصى ، فبلغ رقم الحبوب المارة بالقناة ، من الشمال إلى الجنوب في سنة ١٩٤٦ ١٢٠٠٠٠٠ طن .

وبمراجعة الاحصاءات الأخيرة ، يكفي أن نورد فيما يلي ، على سبيل المثال ، بيان الحركة من الشمال إلى الجنوب ، في شهر فبراير سنة ١٩٥٤ :

الوهرة مفررة بالائف طن

فبرار سنة ١٩٥٣ فبرار سنة ١٩٥٤ الفرق

مستخرجات البترول :

٨٨ +	٢٤١	١٥٣	مازوت
٢٣ -	١٤١	١٦٤	بنزين
٦٣ +	١٠٣	٤٠	كيروسين
٥ +	٦٢	٥٧	زيت الغاز وزيت الديزل
١ +	٣	٢	مواد أخرى
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
١٣٤ +	٥٥٠	٤١٦	المجموع
٥٢ +	٢١٣	١٦١	أسمدة
٢٢ +	١٤٨	١٢٦	معادن مشغولة
١٠ -	٧٩	٨٩	آلات وقطع غيار
٥٢ -	٩٣	١٤٥	أسمت
٣٥ +	٦٤	٢٩	سكر
٤٤ -	٦٠	١٠٤	حبوب
١٢ -	٥٥	٥٧	ورق وعجينة خشب
٩ +	٣٧	٢٨	منتجات كيميائية
٢٣ +	٣٤	١١	ملح
١٢ +	٣٠	١٨	مواد سكة حديد
٢ +	١٧	١٥	زيوت
٦ +	١٤	٨	مواد الغزل
٥ +	١١	٦	زجاج
٨ -	٥	١٣	خشب
٤ -	٤	٨	فحم
١٠ -	٢٩٥	٣٠٥	مواد مختلفة
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
١٦٠ +	١٦٩٩	١٥٣٩	المجموع

حركة الملامح من الجنوب إلى الشمال

وهي أكثر أهمية من سابقتها ، فهي حركة المواد الأولية والأغذية التي ترسل إلى أوروبا ، وفيما يلي جدول للمقارنة ، بين سنتي ١٩١٠ و ١٩١٣ ، وسنة ١٩٣٨ ، وهي سنة الاستقرار السابقة على قيام الحرب العالمية الثانية :

السنة	١٩١٠ سنة	١٩١٣ سنة	١٩٣٨ سنة	المواد
٢٣ر٤	٢٧ر٥	١٥ر٣	١٨ر٦	الخبوب
٢١ر٨	١٨ر٤	٧ر٦	٦ر٥	المواد الدهنية
٨ر٥	١٠ر٨	٢٤ر٨	٢٤ر٨	معادن
١٣ر٢	١٢	٢٤ر٨	٢٤ر٨	منسوجات
٧	٢	٢٤ر٨	٢٤ر٨	زيوت معدنية

ومن الجدول المتقدم ، نستطيع أن نستخلص النتائج الآتية :

١ — كانت الخبوب في سنة ١٩١٣ في المحل الأول ، وانتقلت إلى المحل الثالث ، وذلك لأنها تستهلك في آسيا محلياً ، وقد تصنعت بعض البلاد التي كانت منصرفه لزراعة الخبوب .

٢ — زادت نسبة الصادرات من المنسوجات ، بسبب تقدم صناعة النسيج في اليابان والصين وبلاد الهند .

٣ — احتفظت المعادن والمواد الدهنية بأهميتها .

٤ — ارتفعت نسبة الزيوت المعدنية من ٢٪ إلى ٢٤ر٨٪ .

ولبيان حالة الحركة من الجنوب إلى الشمال ، في السنوات الأخيرة ، نتخذ شهر فبراير سنة ١٩٥٣ ، وشهر فبراير من سنة ١٩٥٤ ، مقياساً ، ونعرض الكميات ، وكل وحدة تمثل ألف طن :

١ - البترول ومستخرجاته :

المواد	فبراير سنة ١٩٥٣	فبراير سنة ١٩٤٥ الفرق
البترول الخام	٣١٧٧	٤٠١٠ + ٨٣٣
المازوت	٨٤	٦١ - ٢٣
زيت الغاز وزيت الديزل	٢٦	٤٧ + ٢١
الكيروسين	١٥	٢٠ + ٥
البزيرين	٢٣	— - ٢٣
مواد بترولية أخرى	٧	٢٦ + ١٩
<u>المجموع</u>	<u>٣٣٣٢</u>	<u>٤١٦٤ + ٨٣٢</u>

ب - معادن :

منجنيز	١٠٥	١٠٠ - ٥
حديد	١١٩	٨٩ - ٣٠
تيتان	١٦	٣٤ + ١٨
نحاس	١٠	٢٠ + ١٠
زنك	٢٥	١٤ - ١١
كروم	٨	١٢ + ٤
رصاص	٢	١١ + ٩
قصدير	٧	٧
مواد حديدية أخرى	١٠	٢٠ + ١٠
<u>المجموع</u>	<u>١٥٣</u>	<u>١٦٩ + ١٦</u>

ج - المواد الزيتية والدهنية ١٥٣

د - مواد الغزل :

١٤٧ (جوت - قطن - صوف... الخ) ١٣٩ ٨ -

١٥٨ ١٢٧ ٣١ - هـ - حبوب

و - مواد أخرى :

٥٢٣ (سكر - مطاط - الخ) ٥٥٦ ٣٣ +

المجموع ٤٦١٥ ٥٤٧ + ٥٤٦٢

ومن الجدول المتقدم ، يتضح أن المواد البترولية ، تأتي في المثل الأول ، وقد بلغ ما نقل منها من الجنوب إلى الشمال في فبراير سنة ١٩٥٤ ١٩٥٤ر٠٠٠ ٤١٦٤ر٠٠٠ طن بزيادة قدرها ٨٣٢ر٠٠٠ طن عن فبراير من سنة ١٩٥٣ ، ويقدر متوسط ما ينقل في اليوم الواحد من البترول عبر قناة السويس من الجنوب إلى الشمال بنحو ١٤٨٧٠٠ طنا ، وكان هذا المتوسط في شهر يوليو سنة ١٩٥٣ قد بلغ في اليوم ١٤٨٨٠٠ طنا .

وقد شحن من البترول الخام من الكويت وحدها في شهر فبراير سنة ١٩٥٤ ما مقداره ٣٠٧٦ر٠٠٠ طن بزيادة قدرها ٢١٪ عن القدر الذي نقل من الكويت عبر قناة السويس في فبراير سنة ١٩٥٣ .

ونظرا للأهمية الخاصة التي للبترول ، في حركة الملاحة بقناة السويس ، من الجنوب إلى الشمال ، نورد الجدول الآتي ، مبينا البلاد التي صدر منها البترول ، في شهر واحد ، وهو فبراير سنة ١٩٥٤ ، مع مقارنة بما نقل في شهر فبراير سنة ١٩٥٣ ، وهذا الجدول ، ليس إلا مثلا يعطينا فكرة واضحة .

الجهة	شهر فبراير سنة ١٩٥٣	شهر فبراير سنة ١٩٥٤	الفرق
الكويت	٢٥٥١ر٠٠٠ طن	٣٠٧٦ر٠٠٠ طن	+ ٥٢٥ر٠٠٠ طن
المملكة العربية السعودية	٢٢٠ر٠٠٠ »	٣٧٧ر٠٠٠ »	+ ١٥٧ر٠٠٠ »
قطر	٢٨٠ر٠٠٠ »	٣٥٦ر٠٠٠ »	+ ١٥٧ر٠٠٠ »
العراق (فاو)	١٩٢ر٠٠٠ »	١٨٣ر٠٠٠ »	- ٩ر٠٠٠ »
جزر البحرين	٤٣ر٠٠٠ »	٩٢ر٠٠٠ »	+ ٤٩ر٠٠٠ »
جزيرة سوند	١١ر٠٠٠ »	٥٨ر٠٠٠ »	+ ٤٧ر٠٠٠ »
الملايو	—	١٢ر٠٠٠ »	+ ١٢ر٠٠٠ »
إيران (عبدان)	٥ر٠٠٠ »	١٠ر٠٠٠ »	+ ٥ر٠٠٠ »
مصر	٣٠ر٠٠٠ »	—	- ٣٠ر٠٠٠ »
المجموع	٣٣٣٢ر٠٠٠ طن	٤١٦٤ر٠٠٠ طن	+ ٨٣٢ر٠٠٠ طن

أما الجهات التي وصل إليها ذلك البترول ، فهي مرتبة كالاتي :

الجهة	فبراير سنة ١٩٥٣	فبراير سنة ١٩٥٤	الفرق
بريطانيا	١٠٠٠.٠٠٠ ر.طن	١٠٠٠.٠٠٠ ر.طن	+ ٥٢٥٠.٠٠٠ طن
فرنسا	٨٥٤٠.٠٠٠ »	٨٠١٠.٠٠٠ »	- ٥٣٠.٠٠٠ »
الولايات المتحدة	٤١١٠.٠٠٠ »	٥١٦٠.٠٠٠ »	+ ١٠٥٠.٠٠٠ »
هولندا	٣٠٤٠.٠٠٠ »	٤١٤٠.٠٠٠ »	+ ١١٠٠.٠٠٠ »
إيطاليا	٢٥٩٠.٠٠٠ »	٣٦٦٠.٠٠٠ »	+ ١٠٧٠.٠٠٠ »
بلجيكا	١٩٧٠.٠٠٠ »	١١٨٠.٠٠٠ »	- ٧٩٠.٠٠٠ »
دول أخرى	٢٤٢٠.٠٠٠ »	٣٥٩٠.٠٠٠ »	+ ١١٧٠.٠٠٠ »
المجموع	٣٦٩٣٣٢.٠٠٠	٤١٦٤٠.٠٠٠	+ ٨٣٢٠.٠٠٠ طن

وبلغت كمية المواد غير البترولية في شهر فبراير سنة ١٩٥٤ ١٢٢٩٨.٠٠٠ طن بنقص قدره ١٦٪ عن متوسط ما نقل في شهر فبراير سنة ١٩٥٣ .
وأهم هذه المواد المعادن ، وقد بلغ رقمها في فبراير سنة ١٩٥٤ ٣٠٧.٠٠٠ طن . وقد لوحظ نقص واضح في كمية الحديد المصدر من الهند إلى القارة الأوروبية ، في حين أنه قد تضاعف النحاس الذي استخرج من القارة الأفريقية .

آهر إحصاء لسنة ١٩٥٤

انعقدت الجمعية العمومية للمساهمين في باريس في أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، وتلى التقرير السنوي لمجلس الإدارة ، وقد جاء فيه أن عدد السفن التي مرت بالقناة قد بلغ ١٢٧٣١ سفينة مجموع حمولتها ٩٢ مليوناً و ٩٠٠ ألف طن ، وخمسة آلاف ، أي زيادة قدرها ٧٩٪ على رقم العام الماضي ، وترجع هذه الزيادة إلى كثرة عدد ناقلات البترول التي مرت بالقناة ، وقد بلغت نسبة البترول الخام الناتج من الكويت ، والذي نقل عبر القناة ٨١٪ .

أما السفن المارة بالقناة ، فكان توزيعها ، كما يلي : —

٣٣٣٧٪ بريطانية ، و١٥٪ نرويجية و ٩١٪ فرنسية ، وتلى هذه السفن التابعة لبنا وليبريا ، وإيطاليا وهولندا والولايات المتحدة .
وبحث التقرير الموقف منذ ثماني سنوات ، أى منذ انتهاء الحرب العالمية الثانية ، ومنه يتضح أن السفن المارة بالقناة ، من الجنوب إلى الشمال ، زادت بنسبة ٢٢٠٪ ، وأما المارة من الشمال ، إلى الجنوب ، فزادت بنسبة ١١٥٪ . وترجع الزيادة الكبيرة إلى حركة نقل البترول التي نشطت منذ عام ١٩٣٧ .

المخرصة

ضمنا هذا الفصل ، إحصاءات ، وجداول ، لتبين الدور الخطير الذي تلعبه قناة السويس ، في حركة التجارة الاستعمارية ، ومدى انتفاع الدول الاستعمارية بهذه القناة ، وصلة القناة الوثيقة بمختلف التيارات والأزمات السياسية التي تمر بالعالم .

وهذه الحركة الضخمة ، التي تهيمن على أعصاب الكرة الأرضية ، وتدق عليها دقا ، تدار بمعرفة شركة اسمها ، شركة قناة السويس ، وقد أوضحنا في الباب الأول ، من هذا الكتاب ، مدى سلطان الحكومة البريطانية على هذه الشركة ، ومن هنا تتمتع إنجلترا بنفوذ أدبي هائل في السياسة العالمية ، وفي الاقتصاد العالمي .

وهل يستقيم هذا الوضع ، مع منطبق القانون الإداري ، الذي لا يسمح بأن يدار مرفق عام ، متصل بسيادة الحكومة وكيانها بمعرفة مؤسسة خاصة ، ولو كان أصحاب هذه المؤسسة هم أبناء البلاد ؟ !

نحن نطالب بزوال شركة قناة السويس ، على الفور ، لكي تنتقل المكانة الأدبية في السياسة والاقتصاد إلى مصر ، صاحبة القناة ، وكي نمحو إهانة فظيعة لاصقة بنا ، فكل سفينة تجتاز القناة ، وتتعامل مع شركة قناة السويس ، لا مع سلطات الحكومة المصرية ، لا نفهم إلا أن هذه البلاد ، ما زالت تعيش في ربة الاستعمار ، وتكاد هذه المسألة تصبح في نظر الغرب ، من طبائع الأشياء !!

الفصل الثاني

كيف تدير الشركة

حركة المرور في القناة

عملية استغلال القناة ، في إدارة تلك الحركة الضخمة ، التي تقدم الكلام عنها ، في الفصل السابق ، ليست ، من العمليات السهلة ، ومهما كان إصرارنا على المطالبة بجلاء الشركة ، فاننا نطالب بسرعة الاستعداد ، والتجهيز ، وتوفير العدد الكافي من المتخصصين ، منذ الآن ، للحلول محل الشركة ، ولا ينبغي أن نضيع وقتا . ولكي ، نعطي للقارئ فكرة إجمالية ، تبين دقة هذه العملية ، اكتفينا بعرض بيانات عامة في هذا الفصل ، دون أن نتطرق لبحث التفاصيل الفنية .

واجتياز القناة ، مسألة محفوفة بالمتاعب ، وخصوصا بالنسبة للسفن الكبيرة الحجم ؛ ذلك لأن القناة ليست متسعة بدرجة كبيرة ، كما أنها قليلة الغور ، ولذلك لاغناء عن الاستعانة بالمرشدين ، المدربين تدريباً عالياً . ونحن أشد ما نكون حاجة ، لتوفير أكبر عدد من هؤلاء . وقد تهب على القناة رياح ، تزيد المشكلة تعقيدا .

وحيثما تدخل السفينة في مياه القناة ، تحدث ذبذبة ، فوق سطح الماء ، بقوة الآلات المتحركة التي تبحر السفينة ، وتندفع المياه إلى مؤخرتها ، لسد الفراغ الذي يحدث ، كلما مضت السفينة إلى الأمام ، فيهبط مستوى الماء في القناة ، ويميل الجزء الخلفي من السفينة إلى التهور ، بعمق قدره ثلاثة أقدام (٩١ سم) . وتظهر موجة خلف السفينة ، تلاحقها ، طوال سيرها ، وتمر السفينة ، فوق مياه تنتقل ، في اتجاه مضاد لها ، وتكون السفينة أشبه

بأنبوبة ماصة ، فتضطر للسير ببطء ، ولا تتمتع بحريتها في السرعة .
وعليها أن تحافظ على توازنها ، وإلا جنحت ، خصوصا وأن القناة غير
منتظمة ، وأبعادها متفاوتة ، وفي جوفها صخور ، وجوانبها ليست بارتفاع
واحد ، ولا بد أن يحسب حساب للتيارات ، التي تأتي من الجنوب ، بصفة
خاصة . ولذلك وضعت الشركة ، علامات عائمة ، بامتداد القناة ، للملاحظة
التيارات . وهناك تفاوت طفيف بين مستوى البحرين ، الأبيض والأحمر .
وقد تحدث اضطرابات موسمية ، كالضباب ، الذي يعوق الملاحة تماما .

وعلى الرغم من خبرة الشركة الطويلة ، تقع حوادث للسفن ، بين حين
وآخر ، وتقوم الشركة بأسعافها بوسائلها الفنية المختلفة .

ولهذا كله ، تعزى حركة المرور في القناة مشكلتان :

الأولى : ضمان سير السفينة ، واجتيازها للقناة ، في أحسن حال .

الثانية : سلامة وسرعة الملاحة ، وتمكين أكبر عدد من السفن من
اجتياز القناة .

ولهذا الغرض ، تفرض الشركة ، على كل سفينة ، تزيد حمولتها على
خمسمائة طن ، أن تستعين في مرورها بأحد مرشدي الشركة ، وهو الذي
يوجه السفينة طوال خط سيرها ، إلى أن يصل بها إلى الاسماعيلية ، ويسلمها
لزميل له ، يسير بها من الاسماعيلية إلى بورسعيد ، أو إلى السويس ، حسب
اتجاه كل سفينة . وباستثناء بحيرة التمساح ، لا تزيد سرعة أية سفينة في القناة
على ١٤ كيلومترا .

لوائح المرور

من أقبح النصوص ، التي وردت ، في فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، الذي
صدر من محمد سعيد ، نص البند الرابع عشر من فرمان ، إذ أشار إلى أن
الشركة ، تضع لوائح تلزم السفن بتنفيذها ، وهذا هو النص المشار إليه :

« نقرر رسمياً عن أنفسنا ، وعن خلفائنا ، وبعد أن يصدق على ذلك ،
« حضرة صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان ، بأن القناة البحرية العظيمة ،
« من السويس إلى الفرما ، والموانئ التابعة لها ، ستفتح دائماً كطريق محايد ،
« لجميع السفن التجارية ، التي تعبر القناة ، من بحر إلى بحر ، وذلك بدون أى
« تمييز ، أو تخصيص ، أو تفضيل للأشخاص ، أو الجنسيات ، نظير دفع
« الرسوم ، وتنفيذ اللوائح التي تضعها الشركة العالمية الملتزمة ، لاستخدام هذه
« القناة وتوابعها » (١) .

وقد أغفل إسماعيل هذه المسألة ، في اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، فما كان
ينبغي أن يسمح للشركة بأن تضع لوائح لمرور السفن التي تجتاز القناة ، لأن
ذلك من أعمال السيادة التي تباشرها الدولة في موانئها ، وفي مياهها ، ولكن
النص في البند السادس عشر من الاتفاق المشار إليه ، على إخضاع الشركة
لقوانين البلاد وعاداتها ، يستفاد منه ضمناً إلغاء إباحة وضع اللوائح ، كما جاء
في فرمان محمد سعيد ، ويؤكد هذا النظر ما جاء في البند التاسع من الاتفاق :
« تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها ، خاضعة لرقابة البوليس المصرى ،
« التي تباشر فيها بكامل الحرية ، على ما تجرى هذه الرقابة ، في سائر أنحاء
« البلاد ، بحيث يضمن النظام ، والأمن العام ، ونفاذ قوانين الدولة
« ولوائحها . . . الخ » .

كان من الجائز أن يسمح للشركة بإبداء الرأى في وضع لوائح المرور ،
أما السماح لها بأن تضع اللوائح وتطبقها ، فمخالفة صارخة للنظام العام ، خلقت
دولة في داخل الدولة ، ولا سيما أن الشركة لا ترجع للحكومة في وضع
اللوائح ، ولا تحصل على موافقتها ، ولا تتدخل الحكومة ، في تطبيق لوائح
المرور من قريب أو بعيد ، بل إن السفن التي تحمل علم الحكومة المصرية
نفسها ، تخضع كغيرها لهذه اللوائح وتعامل بمقتضاها ، وهذه الفوضى التي

(١) الجزء الأول ، من هذا الكتاب ، ص ١٩٩ .

خلفتها عهود الظلمات ، يجب أن يقضى عليها في الحال ، فالدولة لا تستطيع أن تنازل عن سيادتها ، وتسمح بقيام سلطة أخرى ، فوق إقليمها .

وضعت الشركة أولى لوائحها في أكتوبر سنة ١٨٩٩ ، ودرجت على تعديل هذه اللوائح ، تعديلات ليست جوهرية ، ويعاد طبع اللوائح ، مرة في كل عام ، وهي تطبعها باللغتين الإنجليزية والفرنسية ، وتوزعها على ربان السفن المارة بالقناة ، وهناك لأئحة عادية ، وأخرى خاصة ، بالمواد الخطرة ، كالوقود والمفرقات .

وقد رجعنا للأئحة سنة ١٩٥٣ ، فألتميناها قد استهلت بتعليمات للربان خاصة بدخول الميناء ، والأضواء والاشارات ، وما يجب اتباعه ، في المسير ، في حالة رداة الجو ، ثم أوردت فقرة خاصة بـ « كراكة الشركة الماصة » « بول سولنت » التي تشتعل في القناة ليل نهار ، وذلك عند مدخل القناة ، في بورسعيد ، والغرض من هذه البيانات تيسير الملاحة ، ومفاداة الاصطدام بالكراكة ، والشركة تحاول مقدما أن تخلى مسؤوليتها عن الحوادث .

وهذه البيانات مطبوعة ، قبل نصوص اللائحة ، ثم تبدأ اللائحة بالمصحفة ١٤ ، وهي تتألف من واحد وثلاثين مادة ، وكل مادة تتكون من فقرات متعددة ، وقد استهلت بشروط عمومية ، فالمادة الأولى نصها كالاتي :

« القناة مفتوحة للملاحة للسفن من جميع الجنسيات ، بشرط أن تخضع للشروط المبينة فيما يلي :

« على أن الشركة ، تحتفظ بحق رفض دخول القناة ، وحق الأمر ببحر ،

« وحراسة ، السفن التي تعدها خطرة على الملاحة ، بوجه عام » .

ونحن نعجب لاستهلال اللائحة ، بهذه الصيغة ، إذ نرى الشركة قد أغفلت ذكر الحكومة المصرية ، صاحبة السلطة على القناة ، والجهة الوحيدة التي تملك أن تأذن بدخول القناة ، وعدم الدخول فيها ، وتكلمت عن نفسها هي ، أي الشركة ، كسلطة صاحبة تصرف مطلق في القناة ، فكيف يستباح هذا العدوان ، والامتهان للبلد صاحب القناة .

حقيقة إن الملاحة حرة في القناة ، لجميع السفن أيا كانت الأعلام التي تحملها ، ولكن البلد صاحب القناة ، هو الذي قرر هذه القاعدة ، وهي بديهية مسلم بها ، ومنصوص عليها في معاهدة القسطنطينية ، في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ ، وإذا كان ولا بد من النص عليها في لائحة الملاحة ، فما كان أقل من إسناد المبدأ إلى الحكومة صاحبة الشأن ، كأن يقال « بناء على تعليقات الحكومة المصرية » أو تنفيذاً لهذه التعليقات ، أو طبقاً لما قرره حكومة مصر ، أو غير ذلك من الصيغ ، تفصح القناة للسفن من مختلف الجنسيات . أما أن يصدر الترخيص من الشركة لسفن العالم ، فهذا مالا يستسيغه منطق ، ولا قانون !!

ومما يزيد الطين بلة ، أن الشركة تخضع السفن لسلطانها بالذات ، فتمنع دخولها القناة ، أو تفرض عليها بعض القيود ، إذا وجدت ، أنها خطيرة على الملاحة ، والمسألة متروكة لمزاجها ، ولحوض تقديرها ، وهذه هي سلطة الدولة سيدها القناة ، وليست سلطة الشركة أو اختصاصها ، ومما يدهش ويفزع أن الدول الملاحية ، قد تظاهرت ضد حكومة مصر ، وذهبت إنجلترا وإسرائيل بعدها إلى مجلس الأمن في سنة ١٩٥١ ، وفي سنة ١٩٥٤ ، لأن مصر تفتش بعض السفن المشتبه فيها ، كي تمنع وصول المدد إلى إسرائيل ، ولكن أية دولة لم تعترض على شركة القناة ، حينما نصت في المادة الأولى من اللائحة أنها تستطيع أن تمنع السفن التي تعتبرها خطيرة على الملاحة من دخول القناة ، ذلك لأن شركة القناة هي حكومة بريطانيا أو الجهة التي تأتمر بأمرها ، ولهذا يتضاهل القانون ويحني الرأس أمام جبروت السياسة العاشمة !!

لا تثريب على حكومة مصر إذا هي منعت ما ترى منعه من السفن ، من دخول القناة ، لاعتبارات تقدرها الدولة ، أما الشركة ، فهي خادم الحكومة المصرية المكلف بإدارة المرفق لقاء أتعاب جنونية ، ولا شأن لها بهذه المسألة التي تتصل بصميم السيادة .

وهذه الملاحظات تؤكد ما قلناه ، في الباب الأول ، من أنه مما يتنافر مع القواعد الأساسية في القانون العام ، أن تدار الملاحة في القناة ، بمعرفة

شركة أيا كانت ، لأن هذه الإدارة من خصائص الدولة ، ومن أكثر
الوظائف التصاقا بذاتية الدولة ، وهي عمل ممتزج بالسيادة ، ولا يمكن أن
يجرد منه .

ويلحق بالنص المتقدم ، الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من اللائحة ، التي
خولت لموظفي الشركة ، إصدار أوامر لبعض السفن التي بها عطب أو التي
تحمل حمولات خطيرة ، بأن يجرها رفاص من رفاصات الشركة ، لقاء أجر
مقرر في جدول ملحق باللائحة .

وتنص الفقرة الثانية من اللائحة ، على تعهد أصحاب السفن المارة بالقناة ،
ومداخلها ، بقبول شروط اللائحة ، التي يقررون أنهم اطلعوا عليها مقدما ،
واتباع شروطها جملة وتفصيلا ، والتزام قانون المرور الخاص بالشركة ،
والاشارات ، وما إلى ذلك ، فنستطيع أن نكيف اللائحة بأنها عقد إذعان ،
يرتضيه أصحاب السفن مقدما ، والنصوص عامة بالنسبة للسفن الحربية
والتجارية على السواء ، ومفادها أن السفينة ، أيا كان نوعها ، تكون منذ
وصولها إلى أبواب القناة حتى تخرج منها ، في مياه مصرية داخلية ، فلا يباشر
ربانها نفوذه ، وإنما تنتقل اختصاصاته ، في توجيه السفينة إلى سلطات الدولة
التي توجد في مياهها ، ومن عجب أن تحمل شركة قناة السويس ، محل الدولة
المصرية ، في مباشرة هذه السلطات ، بوساطة موظفيها ! !

وجاء في الفقرة الثالثة نص خاص بمسئولية كل سفينة ، تمر بمياه مصر
في القناة ، عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي تتعرض لها الشركة ،
وليس لمالك السفينة أن يدعى أنه فقد الهيمنة عليها .

كما أن مالك السفينة ، يكون مسئولا قبل الشركة ، عن التعويضات التي
يقتضيها الغير من الشركة ، بسبب أضرار سببتها السفينة للغير .

ولكن مالك السفينة يتنازل عن مطالبة الشركة بأي تعويض ، فيما إذا
تعرضت السفينة لأضرار من الغير ، أثناء تواجدها بالقناة .

وهذه النصوص ، ليست ملزمة ، إلا في نطاق قواعد المسئولية المدنية

وأحكام القانون البحري ، وبقدر ما يكون للشروط الخاصة في العقود من قوة الالزام ، ولكن الوضع يختلف تماما فيما إذا كانت اللائحة صادرة من جهات الاختصاص المصرية، فينبغي أن تكون بمثابة تشريع واجب الاحترام ، وملزم للكافة .

وحيثما تكون السفينة محملة ، بمواد خطيرة أو ببتترول ، فانها تلتزم ، طبقا للفقرة الرابعة من المادة الأولى ، بأحكام هذه اللائحة ، وبنصوص لائحة ملحقه خاصة بالمواد الخطرة ، المشار إليها .

وعينت المادة الثانية من اللائحة ، السفن المرخص لها باجتياز القناة ، وهي التي لا تتجاوز في سحبه المياه عشرة أمتر وستة وثلاثين سنتيمترا (أربعة وثلاثين قدما) . والسفن التي تتجاوز هذا الحد ، أولا تكون في حالة صلاحية الملاحة في القناة ، لا يرخص لها بالدخول فيها .

وطبقا للمادة الثالثة ، يتحتم على كل سفينة ، تزيد حمولتها ، على خمسمائة طن ، أن تستعين في دخولها أو خروجها من موانئ القناة ، ببور سعيد وبور توفيق ، وكذا في اجتيازها للقناة (١) بأحد مرشدي الشركة ، الذي يزود السفينة ، بكل البيانات عن الطريق الذي تسير فيه . والمرشد ، لا يقوم إلا باسداء النصائح لتسيير السفينة ، ويضع تجاربه وخبرته تحت تصرف ربانها ، ولكن بما أنه يجهل عيوب السفينة الخفية ، وآلاتها ، فان المسؤولية عن سير السفينة تقع على كاهل ربانها ، وعلى ذلك يتلقى الربان معلومات ونصائح المرشد ، ثم يصدر أوامره لرجاله ، وإذا رأى الربان ، أن من معه اية سفينة ترك إصدار الأوامر لمرشد الشركة ، فانه يفترض أن الربان هو الذي أصدر الأوامر ، ويحمل المسؤولية وحده . وهو وحده الذي يسأل عن الحوادث التي تقع ليلا أو نهارا (٢) .

(١) احتفظت الشركة بالنسبة للسفن التي تقل عن ٨٠٠ طن ، بتزويدها بربان رخص ، أو سائق ، بدلا من مرشد السفينة .

(٢) عينت المادة ٢٨ رسوم الارشاد ، وحالات دفعها والاعفاء منها .

ووضعت اللائحة نصا خاصا ، لسفن البريد ، في المادة الرابعة ، وهي السفن التي تقوم بخدمة منتظمة لحساب أية حكومة ، بنقل البريد ، وذلك في مواعيد ثابتة ، وتشترط الشركة علي سفن البريد هذه ، أن تقدم إليها العقود المبرمة ، مع الحكومات لأداء هذه الخدمة .

والفصل الثاني من اللائحة ، وهو يشمل المواد من ٧ إلى ١٣ ، خاص بتنظيم حركة السفن ، فالمادة السابعة تفرض على السفينة ، أن تخطر الشركة عند وصولها المياه المصرية ، بوساطة جهاز اللاسلكي ، عن اسمها وجنسيته ، وعمّا إذا كانت ترغب في قضاء بعض الوقت بالميناء ، وعن ساعة الوصول ، وفترة البقاء ، وما إذا كانت تحمل مواد خطيرة . واتصال الشركة بالسفن ، باللاسلكي ، للحصول على هذه البيانات أمر لا بد منه ، ولكن هذا الاتصال يعد ثغرة ، تستطيع الشركة أن تنفذ منها ، وتعطى أسراراً عن الدولة باللاسلكي ، دون أن تخضع لرقابة الحكومة ، وفي هذا مجال للتجسس ، ولذلك فالحل العملي ، هو أن تدار القناة بمعرفة الدولة ، ولا يؤذن للشركة أو غيرها من المؤسسات الخاصة بإدارة هذا المرفق ، بأية صورة .

وعند وصول السفينة مياه بورسعيد ، وقبل دخول القناة ، تعطى إشارة مقررّة في نظام الشركة ، تطلب بها المرشد ، فيصعد المرشد إلى السفينة ويسلم لربانها نسخة من اللائحة ، وفسيمّة الارشاد، التي يسجل فيها الربان ، البيانات التي يحتاج إليها ، حال إرسائه . وعلى الربان ، أن يطلع المرشد ، وقت دخوله على الرقم التجاري الدولي لسفينته ، والعلامة المميزة للسفينة (سفينة بترول أو ناقلة بترول أو مفرقات) وعلم الكورنتينة إذا لزم الأمر (المادة الثامنة من اللائحة) .

وهناك اشتراطات فنية أخرى وردت في الفقرتين ٣ و٤ من المادة المشار إليها .

ونص في المادة التاسعة ، على ما يجب اتباعه ، حال تقابل سفينة بأخرى ، ثم نظمت المادة العاشرة مسألة البقاء في الميناء ، مع أن هذه عملية تدخل

في اختصاص مصلحة الموانئ والمناظر ، وما كان ينبغي بأية حال ، أن يؤذن لشركة القناة بالتعرض لهذه المسألة ، لأن إدارة الميناء أخص ما يدخل في وظائف الدولة ، خصوصا وأن الموانئ تعد مواقع استراتيجية خطيرة . وقد بلغت القجة بالشركة ، أن تتحدى سلطان الدولة ، فتنص في الفقرة الرابعة ، من المادة المشار إليها ، على أن الربان يتبعون النصائح التي يعطيهم إياها قبطان الميناء ، بدلا من أن تقول أوامر رجال الحكومة المصرية في الميناء ، وهذه هي الصياغة الفرنسية الفاجرة :

Les capitaines se conformeront aux conseils que jugera bon de leur donner le capitaine de port ... pour les amarres pendant le séjour de leur navire dans le port.

ولكن هذا النص لا ينبغي أن يلتفت إليه ومعلوم أن قبطان الميناء المشار إليه ، موظف بالشركة ، ويجب على رجال الميناء الحكوميين مباشرة سلطاتهم بلا قيد ، ومن العيب أن يكون للشركة قباطنة في الميناء ، واللائحة ليست إلا عقدا خاصا ، والعقود الخاصة ، لا تمنع الدولة من مباشرة سلطتها على مياها وأراضيها ، ولا يمكن أن تعطل حكم القانون .

ومن النصوص الهامة ، ما جاء بالفقرة التاسعة من المادة ، من أن السفينة ، لا تستطيع وهي في الميناء أن توقف محرركاتها بقصد الزيارة ، أو فك المحركات أو إصلاحها ، إلا بعد إخطار شركة القناة ، وذلك لتفادي ما قد تتعرض له السفينة ، إذا ما ساءت الأحوال الجوية . ونص في الفقرة العاشرة ، على ضرورة استعداد كل سفينة ، بوسائل إطفاء الحريق ، وكذا بأدوات تسرب المياه ، مما قد يؤدي إلى الغرق .

والشركة تفقد السفن ، بوساطة قباطنتها التي عينتهم في الميناء ، أو من ينوبون عنهم من موظفيها ، لتستوثق من تنفيذ كل سفينة للوائح ، ومن صلاحيتها للملاحة في القناة وأنها لا تحمل موادا خطيرة (الفقرة ١١ من المادة ١٠) ، ومهما كانت البواعث والمبررات ، فإن سلطة تفتيش ومراقبة

السفن التي تحمل أعلام الدول ، يجب أن تقوم بها دولة ، والشركة ليست دولة ، وتلك مظاهر سيادة فاقعة !!

وتخضع السفن التي ترسو في ميناء بور توفيق لنفس القيود والاجراءات ، وكان القناة ملك للشركة ، ولا شأن للحكومة المصرية بها .

وقبطان الشركة في الميناء ، هو الذي يخطر من السفينة ، حينما تريد تغيير مكان رسوها ويحدد لها الوقت لذلك ، كما يحدد المكان ، وهو الذي يقدر ما إذا كانت السفينة محتاجة إلى رفاص ، فأين رجال الموانى التابعين للحكومة المصرية ، بل أين الدولة المصرية ، في أهم موانى البلاد ومدخلها ؟!

ومن الاجراءات البوليسية التي تباشرها الشركة ، مانص عليه في المادتين ١١ و ١٢ بخصوص ما يجب اتخاذه عندما تشب الحرائق في السفن .

وتناولت المادة ١٣ في أربع فقرات ، ما يجب على ربان السفن اتباعه ، حينما ترحل سفنهم الراسية في موانى القناة إلى البحر ، في حين أن هذه المسائل تختص بسطات الموانى التابعة للحكومة المصرية ، ولا شأن بها لشركة القناة .

وفي اللائحة باب خاص بشروط المرور ، تضمنته المواد من ١٤ إلى ١٩ .
والمادة ١٤ تنص على أن الربان ، يجب عليه بمجرد الرسو ، أن يسدد رسم المرور ، وما عساه أن يكون مطلوباً من السفينة ، رسوما للرفاص أو للرسو في الميناء .

وعليه أن يعطى للشركة البيانات الآتية :

اسم وجنس السفينة ، ويقدم ورقة الجنسية — اسم الربان — أسماء ملاك السفينة والمستأجرين — الميناء التي خرجت منها — ميناء الوصول — قوة جر المياه — طول السفينة وعرضها — عدد المسافرين مع تقديم القائمة الخاصة بهم — أسماء رجال السفينة ووظائفهم — حمولة السفينة ، ومعها الشهادة الخاصة بالحمولة في القناة .

وأخيراً وردت في ذيل تلك المادة إشارة إلى الحكومة المصرية بطريقة تجافي الذوق والأصول الواجبة الاتباع ، فبدلاً من القول : « وتخضع السفينة

لقوانين البلاد المصرية وعاداتها « جاء في آخر المادة : « وعلى السفينة أن تسوى أمورها مع مصالح الحكومة المصرية » .

Le navire doit ,en outre,se mettre en règle avec les Services du Gouvernement Egyptien.

وتستوفينا المادة ١٦ الخاصة بأجهزة اللاسلكى ، واشترط وضع محطات وأجهزة اللاسلكى الموجودة بالسفينة ، تحت تصرف الشركة . ولا تعيننا التفاصيل الخاصة باستعمال هذه الأجهزة لأغراض الملاحة ، وإنما الذى يعيننا هو المبدأ ، أى السلطة التى انتزعتها لنفسها شركة قناة السويس ، وكان أولى وأكرم أن تقوم الدولة صاحبة القناة بمباشرة هذه السلطة .

وطبقا للمادتين ١٧ و ١٨ ، يفهم أن السفينة خاضعة طوال سيرها فى القناة لأشراف الشركة وهيمنتها التامة . والمرعة المقررة فى المادة ١٨ يجب ألا تزيد على ١٤ كيلو مترا (سبعة أميال ونصف) فى الساعة .

ومنعت المادة ١٩ ملاحاة السفن الشراعية ليلا ، ويبت ما يجب اتباعه بخصوص الأضواء والاشارات وغيرها بالنسبة للسفن المرخص لها بالسير ليلا .

ونصت المادة ٢٠ على حظر مسائل كثيرة أثناء الملاحة ، كتنظيم استعمال صفارات الاشارات ، وحظر إطلاق النيران ، ومنع إلقاء أشياء فى الموانى أو فى القناة ، أو ترك البترول أو مستخرجاته تتساقط فوق مياه القناة ، أو التقاط الأشياء التى تسقط من السفن ، وهذه كلها شروط فنية ، لا نعترض عليها . كما أننا لا نعترض على النصوص الواردة فى المادة ٢١ والخاصة ، بما يقع للسفن من حوادث .

وأما بقية بنود اللائحة الخاصة بالحمولة ، وتحصيل الرسوم ، وستتناول هذه المسألة ، فى الفصل التالى .

والخلاصة :

إن مسألة إدارة الحركة الملاحية في القناة ، هي أخطر شيء في موضوع هذه الشركة الاستعمارية .

ويتضح بما لا يقبل الشك أن الأعمال التي تباشرها الشركة في القناة وموانئها ، والتي فصلتها اللائحة التي تقدم بيانها ، كلها أعمال سيادة ، لا تقوم بها إلا الدولة في العادة ، ولذلك لا تعتبر الدولة المصرية سيادة على القناة ، بتركها أعمال السيادة المشار إليها لشركة أيا كانت جنسيتها ، وأيا كان أشخاص المساهمين فيها أو القائمين بإدارتها ، حتى وإن كانوا جميعا من أبناء البلاد ، فإن ذلك معناه قيام دولة أخرى بجانب الدولة .

ولذلك ، فقد كان من نتيجة الوضع الحالي ، وما فيه من شذوذ مثير ، أنه خيل للعالم الخارجي أن قناة السويس ملك خاص لشركة قناة السويس ، ولو اقتصر هذا الكلام على العوام وقصار النظر أو صدر من أبقاق الدعاية الاستعمارية وحدها ، لجاز ألا نقيم له وزنا كبيرا .

ولكن هذا المعنى العجيب ، بل هذا الخطأ الفظيع المفزع ، يتردد في أهم وأحدث المراجع العالمية ، وحسبي أن أنه إلى كتاب ظهر أخيرا باللغة الإنجليزية ، وترجم إلى اللغة الفرنسية وغيرها من اللغات الحية ، وموضوع الكتاب « القانون الدولي للبحار » *Le Droit International de la Mer* وهو مطبوع بالفرنسية في سنة ١٩٥٢ ، وأما المؤلف فهو عالم في القانون الدولي ، لا يشق له غبار ، وهو الأستاذ « جون كولمبس » *C. John Colombos* وهذه هي ألقابه العالمية .

- (1) Conseiller de la Reine au barreau anglais.
- (2) Professeur à l'Academie de Droit International de La Haye.
- (3) Président de la section « Amiraute et Droit des Prises. » de l'International Bar Association.
- (4) Associé de l'Institut de Droit International.

أندرى ماذا يقول هذا العلامة ، بالحرف الواحد ! ?

يقول في الصحيفة ١٣٦ من مؤلفه الفرنسى :

« إن قناة السويس ملك لشركة » ، وهو يعنى شركة القناة ! !

Le Canal de Suez est la propriété d'une compagnie.
ومثل هذا الافك مدون فى كثير من المؤلفات ، ولكن عذر هؤلاء هو
أن شركة قناة السويس ما زالت موجودة بهذه البلاد .

حكم القانون بوجه عام (١)

وتأكيدا للرأى المتقدم ، رأينا أن نسترشد ، بما يقول به فقهاء القانون
البحرى ، وما هو متبع فى تشريعات مختلف البلاد بالنسبة للسفن التى ترسو
فى مياهها (٢) .

يقول الأستاذ « جوفردى لابراديل » ، أستاذ القانون الدولى بجامعة
باريس ، « ومدير معهد الدراسات الدولية العليا » بالجامعة المذكورة ،
فى الدرس العاشر من سلسلة دروسه ، بقسم الدكتوراه ، بكلية الحقوق ،

(١) تراجع ما كتبناه فى الجزء الثالث من هذا الكتاب ، عن حقوق الدولة فى وائها
ومياهها وآراء علماء القانون الدولى فى هذا الشأن .

(٢) هذه أسماء بعض المراجع الفقهية التى استعنا بها :

مؤلف العميد « جورج ريبير » فى القانون البحرى - باريس الطبعة الرابعة سنة ١٩٥٠

Mangon de La Lande : Police de la navigation 2e
ed 1906.

Martin. Traité de Droit maritime commercial et
Police de la navigation, 1924

Korn Probst, Le régime juridique et administratif
de la marine marchande (juris classeur commercial
1949)

في باريس ، في سنة ١٩٣٤ ، إن هناك جزءا من البحر ملاصق لأرض الدولة ، وسماه «البحر الوطني» Mer National ، وهو البحر الذي ترسو فيه السفينة ، أو تعلق فيه بمراسيها ، أيا كانت الأسباب التي تدعو لذلك .

وفي هذا البحر تباشر الدولة صاحبة الاقليم المتاخم له سيادتها التامة كما تباشرها على أراضيها ، ولا يكون ثمة دخل من أية ناحية للجماعة الدولية ، بل لا تقوم إلى جانب الدولة المتاخمة للبحر سلطة أخرى أيا كانت ، فإذا كان الأمر كذلك بالنسبة لهذا الجزء من البحر ، الذي سماه «لابراديل» بحرا وطنيا ، فالمسألة أقوى من حيث سيادة الدولة حينما يكون البحر بجزرها ويكون مخترقا بصميم أراضيها .

وقد طرحت مسألة البحر الاقليمي للبحث في معهد القانون الدولي بباريس في سنة ١٨٩٤ ، فقرر أن الدولة تتمتع بمطلق السيادة في بجزرها الاقليمي ، وأكد هذا المعنى بالنسبة للموانئ والمياه الساحلية في سنة ١٨٩٨ وهناك إجماع بين علماء القانون الدولي على الرأي القائل بأن الدولة تتمتع بمطلق السيادة في موانئها وشواطئها وخليجاتها ، فتباشر سلطاتها القضائية والتشريعية والتنفيذية دون مشاركة من أية سلطة أخرى ، ولا ترد ثمة قيود على هذه السلطات إلا إذا كانت الدولة ناقصة السيادة .

ولا يتعارض مع مباشرة حق السيادة في شيء ، مبدأ حرية الملاحة العالمية ، فحق المرور أو الرسو في مياه الدولة شيء ، واستعمال الدولة لسيادتها في مياهها وموانئها شيء آخر . ومع ذلك بحثوا قديما في فرنسا ، فيما إذا كانت الدولة ملزمة بأن تأذن لأية سفينة بأن تعلق بمراسيها في بجزرها الوطني وأجابوا على ذلك بمضمون الأمر الصادر في فرنسا في سنة ١٦٨١ الذي ينص صراحة على أنه لا يحق لأية سفينة أن تعلق بمراسيها إلا إذا حصلت على إذن بذلك من الدولة ، والدولة حرة في أن ترخص لها بذلك أو تمنعها . وقد استمرت هذه النظرية سائدة طيلة القرن السابع عشر ، وكانت تطبق بالنسبة للسفن الحربية والتجارية من غير استثناء . وفي القرن الثامن عشر تعدلت النظرية

بدافع التفكير في مصالح الدولة التجارية وظلت المسألة حائرة بالنسبة للسفن الحربية ، وأما بالنسبة للسفن التجارية فقد أتيح للسفن الأجنبية أن ترسو في مياه الدولة لتجلب لها الطيبات وتدفع لها المكوس ، وذلك لم يكن معناه أن الدولة قد حدثت من سيادتها على مياهها أو تنازلت عنها ، ومما يؤكد أن هذه الحرية التي منحت للسفن التجارية الأجنبية لم تكن قيودا ورد على السيادة ما قرره معهد القانون الدولي العام في فرنسا في سنة ١٨٩٨ من أن الدولة تستطيع أن تمنع دخول سفينة ما إلى موانئها دون أن تكون مطالبة بإبداء الأسباب . وقد رأت بعض هيئات التحكيم الدولية رأيا آخر ، لا يمس في شيء حقوق السيادة التي للدولة على مياهها ، وذلك في بعض المنازعات ومنها نزاع بين فرنسا وإنجلترا في سنة ١٨٩٣ ، وآخر خاص بميناء « بونس ايرس » بين الأرجنتين وبريطانيا في سنة ١٨٧٠ ، وقد قضى بالتعويض على أساس أن الدولة التي أغلقت مياهها دون السفينة كان يجب عليها أن تخطر بها بهذا الاجراء قبل وصول السفينة إلى مياه الدولة التي اتخذته بوقت كاف فالتعويض كان في مقابل الضرر المترتب عن المباغته ولم يكن على أساس قيد دولي يرد على السيادة (١) ، وقد ورد صراحة في تقرير رئيس جمهورية شيلي الذي وقع عليه الاختيار حكما في قضية « بونس ايرس » سنة ١٨٧٠ قوله : « تستطيع الدولة الساحلية أن ترفض دخول السفينة إلى موانئها » . وقد تطورت النظرية فيما بعد ، طبقا لاعتبارات حربية أو اقتصادية ، وذلك فيما يتعلق بحرية الملاحة العالمية أو حق الجماعة الدولية ، وقد بحثنا هذه المسألة على التفصيل ، في الجزء الثالث من هذا الكتاب ، فلننا الآن في مقام عرضها ، ولكن مهما أتيح مرور السفن الأجنبية أو رسوها بمياه الدولة ومهما كانت أسباب هذه الاباحة ، فان ذلك لا يقيد سلطات الدولة التي تباشرها في مياهها وموانئها .

وكل دولة ، تضع الآن هذه المسألة في المحل الأول من اهتمامها ، وذلك

(١) مجموعة بوليتس ولبراديل لأحكام التحكيم الدولي .

مراعاة لسيادتها ولحاجاتها الاقتصادية ومن المبادئ العامة ، التي لا خلاف عليها ، أنه لا يجوز لأية سفينة أن تدخل مياه الدولة أو تخرج منها ، دون أن تبرز لسلطات الدولة الأوراق المثبتة لشخصيتها وجنسيتها والبيانات التي تطلب منها عن بحارتها وحمولتها وركابها والجهة التي أتت منها السفينة والجهة التي تذهب إليها والبيانات الخاصة بعمارتها وآلاتها وتسليحها والحالة الصحية لركابها وما إلى ذلك ، ولا تستطيع كبدأ عام أن تمتنع عن تقديم أى بيان يطلب منها ، ويجب أن تكون السفينة مستعدة في كل وقت لتفتيش وزيارة رجال الحكومة في البلد الذي ترسو فيه ، أو تدخل مياهه والالتزامات المفروضة على ربان السفينة حيال بوليس الدولة وسلطاتها الرسمية لا تحصى ولا تعد .

وهناك تشريع إدارى كامل خاص بمعاملة السفن التي ترسو في مياه الدولة وقد وضعت فرنسا تشريعا من هذا القبيل في سنة ١٨٦٧ ، وهذا التشريع قد تناولته الاضافة والتعديل أكثر من مرة ، وهو يضاف إلى تشريع الدولة الجبركى .

وأساس مباشرة الدولة لسلطاتها البوليسية في موانئها ومياهها الوطنية ومياهها الإقليمية ، هو حق السيادة مضافا إليه حقها في رعاية الأمن والنظام والصحة وما إلى ذلك فوق إقليمها . وهذه الحقوق تخول للدولة ، كسلطة عامة مراقبة السفن ، بغض النظر عن الرأى القائل بأن كل سفينة تعد قطعة متحركة من البلد الذى تحمل علمه ، وهذه الرقابة تمتد إلى آماد بعيدة ، ولسهولة تحقيقها لا تستطيع سفينة أن تسير في البحار دون أن تحمل أوراقها التي تقدمها للسلطات .

وكل سفينة تجرى في البحر يجب أن تكون مسجلة في بلادها أو في البلد الذي تختاره لذلك وتحصل على رخصة بالملاحة طبقا لقوانين ذلك البلد بعد التأكيد عادة من صلاحيتها للملاحة ، كما تحمل شهادة صحية بأنها استوفت الاجراءات التي تقتضيها الصحة العامة ، ويجب أن تخضع كذلك لهذه الاجراءات التي ينص عليها في القوانين واللوائح والأوامر الادارية التي

تصدر في البلد الذي ترسو أو تمر بمياهه ، كما أنها تراعى القواعد الخاصة
بالاعلان عن وصولها وذلك عدا مراعاتها لاجراءات وتعليمات البوليس
في ذلك البلد .

وكل بلد يستهدف بقوانينه البحرية وإجراءاته وقيوده التي يفرضها على
السفن مصالح رعاياه ودخله القومي وتجارتها واقتصادياته وعلاقاته الخارجية
وما إلى ذلك .

وهذا كله ، لا يمكن أن تباشره إلا الدولة صاحبة الاقليم ولا تستطيع
أن تكف يدها وتسلمه لشركة أيا كانت ، فالوضع الذي فرض في القرن
التاسع عشر بالنسبة لشركة قناة السويس مهدر لسيادة الدولة المصرية وهو
وضع شاذ لا وجود له في أي بلد في العالم ، ونحن حينما نطالب بتصفية هذه
الشركة وإدارة قناة السويس وموانئها بمعرفة الدولة إنما نطالب بالاستقلال
الصحيح وبتقرير سيادة الدولة المصرية على أهم جزء من إقليمها وعلى
أخطر موانئها .

الفصل الثالث رسوم الممر

نبادر فننبه إلى أن رسوم الملاحة ، التي تحصلها شركة قناة السويس من السفن ، بترخيص من الحكومة المصرية ، ليست هي المقابل للخدمات التي تؤديها الشركة للملاحة ، ولكن أساسها القانوني هو سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها ، فهي لا تختلف من هذه الناحية عن الرسوم الجمركية التي تحصلها الدولة وغيرها من الرسوم التي تفرضها على السفن التي تقف بموانئها أو تجتاز مياهها .

وقد تناولنا هذه المسألة في الجزء الثاني من هذا الكتاب ، في نطاق ما أثارته ، من ملاسبات وظروف عاصرت النزاع المصري البريطاني ، ولكننا نعالجها في هذا الجزء ، لنبين طبيعتها القانونية أولاً ، ثم نستعرض المناقشات والمراحل المختلفة التي مرت بها هذه المسألة وما أبرم بشأنها من اتفاقات ، منها الصحيح ومنها الباطل ، وما اتخذته الشركة من قرارات بشأنها وقيمة هذه القرارات من الناحية القانونية ، وعلى الجملة تناولنا هذه المسألة في هذا الباب باعتبارها من أهم مسائل استغلال الحركة الملاحية في القناة .

المبارىء العامة

هناك قاعدة عامة مقررة في مختلف التشريعات البحرية ، وهي أن أصحاب السفن تجار ، وهم بهذه الصفة مطالبون بسداد ما يفرض عليهم من الرسوم أو المكوس أو غير ذلك .

والدول ، في مباشرة حقوق السيادة على مياهها تفرض رسوما مختلفة
جركية وغيرها ، كباب من أبواب إيراد الدولة و كعملية بحرية تباشرها ،
وكلون من ألوان الحماية لتجارها وبضائعها وغير ذلك من الدوافع التي
حدث بالدول من زمن طويل لتقرير تلك الرسوم .

وبعض هذه الرسوم ، تكون وثيقة الصلة بالتنظيم الإداري وهناك
رسوم أخرى تفرض لقاء الخدمات التي تؤدي للملاحة وللسفن ، وتفرض
هذه الخدمات فرضا ولا تستطيع السفينة أن ترفضها فالأساس في جباية هذه
الرسوم يتنوع ويتعدد وهناك بلاد ترهق السفن الأجنبية بالرسوم من باب
التشجيع والمعونة لسفنها وبحريتها الوطنية .

وهناك رسوم الأرصفة وقد صدر بها قانون في فرنسا في ٣٠ يناير
سنة ١٨٧٢ واعتبر بابا من أبواب الإيراد التي تعتمد عليها ميزانية الدولة
وقد فرضت رسما على كل سفينة ترسو في مياه الدولة حسب حمولتها فارغة
أم مشحونة فالسفينة التي كانت تقف في ميناء فرنسي لتكمل حمولتها أو لتخفف
من هذه الحمولة كي تتمكن كانت تدفع رسوما مرتفعة لانقل عن الرسوم
التي تدفعها سفينة تحمل أو تفرع حمولة كاملة وكانوا يعلون ذلك بأنهم
يريدون حماية الأعمال البحرية الوطنية وقد وضعوا نظاما من هذا القبيل
لموانى الجزائر في ٢٠ مارس سنة ١٨٧٥ ، ثم صدر قانون منظم لهذا النوع
من الرسوم في ٢٨ يوليو سنة ١٨٨١ وقضى بتحصيل رسم الرصيف طبقا
لوزن السفينة والكمية البضاعة، وصدرت قوانين تالية في سنة ١٨٩٧ وفي سنة
١٨٩٨ وفي ٢٨ مارس و ١٢ نوفمبر سنة ١٩٢٨ ، وتدخل هذه الرسوم
في عداد الرسوم الجركية ، وتخضع لما تخضع له من القواعد والمبادئ
القانونية ، من حيث التحصيل والجزاءات التي توقع على المخالفين .

ويتألف رسم الأرصفة في فرنسا من ثلاثة عناصر : رسم يفرض على
السفينة نفسها ، ورسم يفرض على البضائع ، ورسم ثالث على المسافرين .
وعدا ماتقدم هناك رسوم فرضت على النقل بين الموانى الفرنسية وغيرها ،

بمقتضى القانون الصادر في ٣ أغسطس سنة ١٩٢٦ . ونص القانون المالى الصادر في ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٢٧ على تحصيل رسم آخر من المسافرين ، الداخلين فى الموانى الفرنسية والذين يخرجون منها ، وذلك لصالح إعانة صندوق مشوهى الحرب .

وفرضت الرسوم الصحية المختلفة على جميع السفن المارة بالموانى الفرنسية بقوانين صدرت فى ٣ مارس سنة ١٨٨٢ و ٨ أكتوبر سنة ١٩٢٧ .

وفى عدا الرسوم المتقدمة ، هناك أنواع من رسوم المرور ، يلتزمها اصطلاح واحد ، فتسمى Droits de péages ، وتتنوع قيمتها بتنوع البلاد ، وتحصل بمجرد دخول السفينة مياه البلاد ، وتحصل لهذا السبب وحده ، ذلك لأن الموانى تتبع الدومين العام البحرى للدولة ، وللدولة لهذا السبب أن تفرض على السفن التى تدخلها ما تشاء من الرسوم . وهذا مايقول به العلامة « ريبير » Ripert ، وهو أحد عمداء كلية حقوق باريس السابقين (١) .

وهذه الرسوم مفروضة ومقررة فى فرنسا من زمن بعيد جدا ، وقد نظمتها بتشريع فى مناسبات وفترات مختلفة ، وأخيرا بسطها القانون الجمركى الصادر فى ٨ ديسمبر سنة ١٩٤٨ (المواد ٢٨٠ إلى ٢٨٣) .

ويستفاد من هذا القانون أن هذه الرسوم على أنواع ، وهى :

١ — رسوم على السفن والبضائع والمسافرين .

٢ — رسوم تجبى عن السمك الذى يفرغ فى الميناء .

٣ — رسوم عن الرسو .

(١) C. Ripert : Droit Maritime, Tome I, 1950, page 225

Le port depend du domaine public maritime et il est classé dans la grande voirie, on peut donc imposer le paiement d'une taxe à ceux qui en usent.

ويحدد كل رسم بقرارات وزارية ، ويكون مستحق السداد ، وواجب التحصيل ، بعد انقضاء ثلاثين يوما من نشر أى قرار فى الجريدة الرسمية .
ويعتبرها الأستاذ جورج « ريبير » من قبيل الرسوم الجمركية ، وتقوم بتحصيلها هناك مصلحة الجمارك (١) .

وهى مفروضة أصلا على ملاك السفن ، أو مستأجريها إذا كان هناك اتفاق بين المالك والمستأجر ، على تحمل هذا الأخير بالتزام مالك السفينة بهذا الخصوص .

ولهذه الرسوم أسماء تتنوع وتتعدد ، فمنها رسوم الوزن tonnage ورسوم المرور pe'age ورسوم الميناء port ، ورسوم البلد ville ورسوم إلقاء المرسى ancorage ، ورسوم العدد outillage ، ورسوم النجاة sauvetage ، ورسوم الرسو والبقاء séjour ، ورسوم المسافرين .

وصدر فى فرنسا قانون فى ١٠ مايو سنة ١٨٦٦ يقضى بأنه لايجوز أن تكون فئة هذه الرسوم على السفن الأجنبية أكبر مما يفرض منها على السفن الوطنية .

وتنص المعاهدات أحيانا على مثل هذه المسائل ، ويسرى غالبا مبدأ المعاملة بالمثل .

ومما لا يقبل الشك ، أن رسوم المرور التى تحصل بمعرفة شركة قناة السويس ، تدخل فى عداد هذه الرسوم التى تقرها الدول ، والرسوم لا تقر إلا بقوانين تصدرها الدولة صاحبة الشأن ، وهى مصر .

وقد أورد ريبير فى مؤلفه الذى تقدمت الإشارة إليه ، الفقرة رقم ٢٤٩ ، من الجزء الأول ، وتكلم فيها عن رسوم المرور فى القنوات ، وألحقها بتلك الفصيلة من الرسوم .

(١) « ريبير » المرجع السابق ص ٢٢٦ .

وتفرض الدول البحرية رسوما أخرى ، عن الخدمات التي تؤدي في مياهها بمعرفة سلطات الموانئ ، وهذه الرسوم لها طبيعة خاصة ، تختلف عن طبيعة الرسوم التي تقدم الكلام عنها ، فهي هنا تقابل الخدمات ، وقد لا تحصل حينما تؤدي أو تطلب هذه الخدمات ، وحينما تحصل يكون ذلك طبقا للتعريف التي تقرها الدولة أو البلدية أو غرفة التجارة ، ومن قبيل تلك الرسوم رسوم اللانشات التي تجر السفن ، ورسوم الأوناش ، ورسوم المياه التي تغذى بها السفن ، ورسوم خدمات الميناء ، ورسوم كدس الأرصفة .

وهناك رسوم تقرر عن خدمات تفرض على السفن فرضا ، ولا يمكن أن تمتنع عن سدادها بدعوى أنها لا تطلب هذه الخدمات ، ومن ذلك رسوم إرشاد السفن .

ففي فرنسا نص المرسوم الصادر في ١٢ ديسمبر سنة ١٨٠٦ ، وقانون ٢٨ مارس سنة ١٩٢٨ ، على إجبار كل سفينة تدخل المياه الفرنسية أو تخرج منها ، على طلب مرشد الميناء ، وقد لا تكون السفينة بحاجة إلى خدمات المرشد ، وقد تدخل الميناء أو تخرج معتمدة على وسائلها ، ومع ذلك تدفع رسم الإرشاد ، وهي ضريبة مقررة ، وتختلف هناك باختلاف جنسية السفينة ، ونوعها وجولتها ، ومصدرها ، والمسافة التي قطعها تحت إشراف مرشد الميناء ، وانتظام أو عدم انتظام خط سيرها والموسم وساعة الدخول والخروج وهكذا .

واقترضاء تلك الرسوم وسيلة من الوسائل التي تلجأ إليها الدول البحرية لفرض ضرائب مقنعة ، وفي فرنسا ، نوع من الرسوم اسمه رسوم السمسة وقد تقرر في ١٤ سبتمبر سنة ١٩٢١ .

ويخلص مما تقدم أن رسوم المرور ، في قناة السويس ، لا تختلف في سببها وطبيعتها عن الرسوم الجمركية ، وشتى الرسوم التي تفرضها الدول على السفن التي تستخدم مياهها وموانئها ، ولذلك من العبث والتهرج أن يقول قائل إنها تجبي لقاء خدمات ، وستخفف حينما ينتهي أجل التزام شركة قناة السويس !!

وقد عنيت الدول المطلية على البحار من قديم الزمن ، باستغلال المياه المتاخمة لها ، واختلف الشراح في تبرير هذا الاستغلال ، فقال فريق منهم إن كل دولة تملك ملكية تامة الجزء من البحر الذى يلاصق سواحلها ، وقال آخرون إن لها عليه حقوق السيادة . وقد بحثنا هذه المسألة ، فى الجزء الثالث من هذا الكتاب ، والذى يعيننا هنا ، هو إقامة الدليل على أن كل مايجب من رسوم وغيرها فى موانئ القناة ، يعد فى الأصل حقا خالصا للدولة المصرية ، ولا يفرض إلا بما تصدره من قوانين وقرارات . وفيما بلى موجز ، لما هو متبع فى البلاد البحرية بالنسبة للمنطقة الجمركية ، التى تفرض فيها الرسوم .

فى إنجلترا ، صدر أول قانون من هذا القبيل ، واسمه Hovering Act فى سنة ١٧٣٦ ، يخول رجال الدولة ، زيارة السفن التى تحمل الشاى ، على مسافة فرسخين من الشاطئ ، وتعديل القانون فى سنة ١٧٨٤ ، وفى سنة ١٨٠٢ ، وهذا الأخير ضاعف المنطقة الجمركية ورفعها إلى ثمانية فراسخ .

وفرضت أسبانيا الجمارك فى سنة ١٧٧٥ ، وحددت فرنسا المنطقة الجمركية فى سنة ١٧٩٤ ، وفى سنة ١٨١٧ ، وجعلت ألمانيا منطقتها ثلاثة أميال بحرية بقانون ١٦ فبراير سنة ١٩٠٦ ، وحذت حذوها إنجلترا فى ٢٤ يوليو سنة ١٨٧٦ ، وقررت أسبانيا اعتبار منطقتها الجمركية المتاخمة لشواطئها ستة أميال ، ورفعتها كولومبيا إلى ١٢ ميلا بحريا ، وهى فى تركيا خمسة أميال بحرية ، وفى السويد خط جغرافى معين ، وفى لتوانيا وفلندا واليونان والبرتغال ستة أميال بحرية من الشاطئ ، وفى النرويج عشرة أميال بحرية ، وفى كوبا والولايات المتحدة الأمريكية وروسيا إثني عشر ميلا بحريا .

وقررت الأرجنتين وشيلي واكواتور وسلفادور جعل الحد الذى تجبى فيه الرسوم المالية والجمركية من السفن أربعة فراسخ من شواطئها ، وهو فيما قدرته بلجيكا وإيطاليا عشرة كيلومترات ، فالمسألة محل خلاف بالنسبة للمسافة ، ولكن المسلم به أن كل دولة تضع تشريعها الجمركى والمالى وتفرضه فى المنطقة الملاصقة لشواطئها ، فما بالنسبة بالبحر الوطنى ، وبقناة السويس ، وهى مياه مصرية داخلية !

النص على هذه الرسوم في فرمانه الالتزام

كان يمكن أن ينص في فرمان ، على منح أتعاب مقررة لشركة قناة السويس ، إن كان ولا بد أن تقوم لمدة الالتزام بالخدمات التي تؤديها ، باعتبار أن الدولة هي التي تفرض الرسوم على السفن ، وتقوم بجبايتها ، بمعرفة إدارتها المختلفة .

ولكن الغفلة التي كانت متسلطة على محمد سعيد ، أوقعت البلاد في متاعب ، وأدت إلى شذوذ ، لم يكن له ما يبرره . وقد وقع محمد سعيد فرمانات ، كما قدمها إليه شيطانه الرجيم ، الأفق العالمي « فرديناند دي لسبس » ، فجاء نص البند السادس من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، كما يأتي :

« توضع تعريفات رسوم المرور ، في قناة السويس دائماً بالاتفاق بين الشركة ووالي مصر ، وتحصل هذه التعريفات بمعرفة عمال الشركة ، على أساس المساواة ، في المعاملة بالنسبة لجميع الأجناس ، من غير تمييز لأحد على الآخر » .

وكان ذلك من ضروب العبث والامتهان لهذه البلاد ، لأن الرسوم لا تقرر إلا بقوانين ، وهي من أعمال السيادة ، ولا ينبغي أن تتدخل الشركة بأية حال .

ومع ذلك لم ترع الشركة هذه القاعدة ، فهي التي راحت تفرض الرسوم وتعديل فيها وتبديل ، دون أن ترجع إلى الحكومة المصرية ، مخالفة النص المتقدم ، ومخالفة نص البند الحادي عشر من فرمان ، وهو :

« تعرض علينا ، فيما بعد ، لوائح الشركة ، بمعرفة مديرها ، ويجب أن تحوز موافقتنا . أما التغييرات التي يرى إدخالها ، عليها في المستقبل ، فيجب أن تنال تصديقنا مقدماً »

ويلاحظ أن النص السابق ، لم يشر من قريب أو بعيد إلى نفقات

أو غير ذلك ، مما تتحمله الشركة ، ولكن دى لسبس ، بعد أن آنس دفئا ، كان قد ذهب إلي باريس ، وأعد بالاشتراك مع رجال وزارة الخارجية الفرنسية فرمانا أشد قبجا ، وهو فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، ودرسه على عميد سعيد ، وهذا نص البند السابع عشر من فرمان :

« لأجل تعويض الشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال ، التي نص فرمان الحالى ، على أن تكون على عاتقها وحدها ، سمحنا لها منذ الآن ، وطوال مدة استغلالها المبينة في الفقرتين ١ و ٣ من البند السابق ، أن تفرض رسوما ، وتحصلها ، على الملاحة ، وعلى إرشاد السفن ، ووسجها وجرها ، ووقوفها عند مرورها بالقنوات والموانئ التابعة لها ، وذلك على أساس تعريفه بكون للشركة حق تعديلها في كل وقت ، على شرط .

« أولا : أن تحصل تلك الرسوم ، من جميع السفن ، بدون أى استثناء أو تفضيل ، وأن تؤخذ في ظروف متشابهة .

« ثانيا : أن تعلن هذه التعريفه ، قبل تطبيقها بثلاثة أشهر ، في عواصم البلاد التي يهمها الأمر ، وفي أهم موانئها التجارية .

« ثالثا : ألا تعدى — فيما يتعلق برسم الملاحة الخاص — حداً أقصى ، هو عشرة فرنكات (ذهب) عن كل طن بحرى ، من حمولة السفن ، وعن كل فرد من الركاب .

« وللشركة أيضا ، أن تحصل عن كل مأخذ للمياه ، تصرح به للأفراد الذين يطلبون ذلك ، طبقا للبند ٨ ، السابق رسما نسبيا بقدر كمية المياه المأخوذة ، ومساحة الأراضي المروية ؛ على أن يكون هذا الرسم طبقا لتعريفه تحددها الشركة » .

ومن بواعث الأسف ، أن إسماعيل ، حينما وفق إلي تغيير وتبديل الكثير من نصوص فرمانى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وأبرم

اتفاقات تالية ، وأهمها اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، الذي صدر به الفرمان العثماني ، لم يفطن لبشاعة النص الخاص برسوم الملاحة ، ومخالفته لأسس التشريع ، وتنافره مع حق سيادة الدولة على إقليمها ، فراحت الشركة تشرع وتحصل كما يحلو لها ، دون أن ترجع للحكومة المصرية في ذلك قط .

نزهة الأجنبيز وبمحت المسألة

في مؤتمر بالقسطنطينية

على الرغم من الأموال الطائلة التي ابتزها دي لسبس من مصر كتعويض أو غير ذلك ، كان مركز الشركة المالي في سنة ١٨٧٠ سيئا للغاية ، واستمرت أزمته مستحكمة ، حتى رأت في سنة ١٨٧٢ أن تتغلب عليها برفع الرسوم أو تدبير موارد أخرى ، وإلا أفلست ، وذهبت إلى الحضيض ، وقد شكل دي لسبس لجنة فنية لتضع طريقة قياس حمولة السفن ، وقدرت اللجنة في نوفمبر من تلك السنة أن الطن المتري الانجليزي هو القاعدة المثلى للقياس ، وأنه إلى أن توضع قاعدة للقياس ، يجب على الشركة أن تعول على البيانات الواردة في أوراق كل سفينة .

ورأت الشركة أن هذه المقترحات تعرضها لخسارة مالية ، فشككت لجنة دولية لبحث المسألة ، بدلا من أن ترجع للدولة صاحبة الشأن وأوصت اللجنة بعدم فرض قاعدة بطريقة علمية قبل إجراء تجربة ، وما على الشركة إلا أن تتحمل الخسارة بصفة مؤقتة لتعميم الفائدة من القناة . وما كان من الشركة إلا أن طلبت من الحكومة الفرنسية الدخول في مفاوضات مع الدول لتسوية هذه المسألة ، بدلا من أن تترك هذا الأمر للباب العالي (١) .

(١) سير آر نولد ولسن : قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها ، أكسفورد ،

سنة ١٩٣٩ ص ٦٠ .

ولكن قامت الحرب بين روسيا وفرنسا ، فلم تفعل الحكومة الفرنسية شيئا .
وشكل دى لسبس لجنة أخرى ، وأوصت هذه اللجنة باستعمال الطريقة
الانجليزية المسماة « طريقة مورسوم » وإن كانت هذه الطريقة ضارة من

حيث كونها تترك حيزا كبيرا من السفينة للفحم والآلات بلا قياس ، فيجب
أن يضاف إلى الوزن الاجمالي ٣٠ ٪ ، ثم يخصم ٢٥ ٪ للحصول على الوزن
الصافي . وصدر قرار باتباع هذه القاعدة في ١٨ مارس سنة ١٨٧٢ ، ولم يلق
القرار معارضة من الفرنسيين أو الانجليز . ولكن مالبت الانجليز أن هاجوا
وماجو ، وقدمت شركات الملاحة الانجليزية عدة شكاوى إلى وزارة التجارة
البريطانية ، وكان القناة قناة بريطانيا وليست قناة مصر !! واختصمت
شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية ، شركة قناة السويس أمام محاكم
باريس ، وكسبت دعواها ضد شركة قناة السويس .

و « مورسوم » المشار إليه ، هو ضابط من ضباط البحرية البريطانية ،
وقد وضع طريقته في سنة ١٨٥٤ ، وبنهاها علي قانون « نيوتون » للجاذبية ،
وطبقت طريقته في بريطانيا بالنسبة للسفن البريطانية منذ سنة ١٨٥٤ ،
وتلخص في أخذ الوزن الكلي المسجل للسفينة ، ويخصم منه الفارغ ، وكذا
المسافة التي تشغلها الآلات والوقود ، والباقي هو الحيز المستعمل في الحمولة ،
فاذا قسم علي مائة تكون النتيجة هي الوزن المسجل ، وقال « مورسوم » إن
هذه هي الطريقة الوحيدة لمعرفة حمولة السفينة ، وقد طبقتها بعض البلاد ،
وتمسكت بلاد أخرى بطرائقها الخاصة ، وكل بلد كان يلجأ للاحتيال
لانقاذ سفنه من قدر من الرسوم التي تفرض عليها في الموانئ الأجنبية ،
وكان الفرنسيون يطبقون قاعدة علمية وضعوها منذ أيام « كولبير » واسمها
طريقة « كولبير » ، ومفادها أن هناك طنا متريا فرنسيا يساوي ١٤٤
مترا مربعا ، أي ٥١ قدما انجليزية مربعا .

وكانت نظرية دى لسبس أن عقد الالتزام مكتوب بالفرنسية ، وهذا
يفيد أن الوالي قصد أن يطبق المقياس الفرنسي ، ولذلك فإن الشركة تفرض

عشرة فرنكات رسم مرور علي كل طن من الوزن الاجمالي وأراد دي لسبس أن يحصل علي تأييد الباب العالي ، فقرر السلطان العثماني أن المسألة لا تخص شركة قناة السويس ، ويجب علي الشركة أن تسحب من النزاع ، ليتخذ هو القرار النهائي وطلب من الدول البحرية الكبيرة أن توفد مندوبين إلى مؤتمر يعقد في القسطنطينية لبحث مسألة الوزن . واجتمعت في القسطنطينية لجنة مشكلة من مندوبي اثني عشرة دولة ، وذلك في ١٨ ديسمبر سنة ١٨٧٢ واتخذت قرارها بأغلبية ١١ إلى ٣ ، وقدمت للجنة عدة توصيات ، منها تقرير رسم إضافي قدره ٣ أو ٤ فرنكات ، وذلك مراعاة لحالة الشركة المالية ، ويلغى هذا الرسم الاضافي ، حينما تبلغ الحمولة السنوية المارة بالقناة ٢٦٠٠٠٠٠ طن .

ويهمنا أن نوجه النظر هنا إلى مسألة علي جانب كبير من الأهمية .

المرسوم العثماني هو المعول عليه

لاتوصيات اللجنة الدولية بالقسطنطينية في سنة ١٨٧٣

ورد في الصحيفة ٨٢ من لأئحة الشركة المطبوعة سنة ١٩٥٣ بيان بعنوان مستخرج من قواعد قياس الحمولة ، حسب توصيات اللجنة الدولية للحمولة المتعقدة بالقسطنطينية في سنة ١٨٧٣ .

ولكن الشركة أخفت مسألة هامة ، وهي أن تلك التوصيات لم تكن لتقدم أو تؤخر لولا أنها رفعت إلى السلطان العثماني ووافق عليها وأصدر مرسومًا مبرمًا طوريا باعتمادها، ومن هذا المرسوم استمدت قوتها وقيمتها القانونية. وتبعاً لذلك يجب أن نلاحظ أن مسألة الوزن والحمولة وكل ما يتعلق برسوم المرور وغيرها من الرسوم مسائل مصرية داخلية تنظمها الدولة مالكة القناة وصاحبة السيادة عليها وهي مصر بقوانين داخلية ولا شأن البتة بها للأخريين من المنتفعين بالقناة في الملاحة .

وإذا كان السلطان العثماني قد عقد لجنة دولية فذلك لأنه أراد الاسترشاد بخبرة أناس متخصصين وتابعين لدول مختلفة وليس ثمة التزام أو قيد من القانون الدولي يفرض الالتجاء إلى هؤلاء في مسألة يكون القول الفصل فيها للتشريع المصري الداخلي .

وطبقا لما جاء بتلك التوصيات التي رفعتها لجنة القسطنطينية الدولية وأصدر بها السلطان مرسومه ، يعتبر الوزن الاجمالي أو الحمولة الكلية للسفن ، عبارة عن القياس الحقيقي لكل المساحات بغير استثناء شيء ، وهي تلك المساحات الواقعة تحت الكوبري الأعلى للسفينة ، وتشمل كل الأبنية الثابتة للسفن تحت ذلك الكوبري أعنى أنها تشمل كل فراغ موجود في السفينة ويمكن أن توضع فيه بضائع أو يقيم فيه مسافرون أو موظفون بالسفينة ، ووجود فتحات أيا كانت لا يمنع من احتساب ذلك الفراغ ولكن الفراغ الموجود بالسفينة في أجزاء غير مرتبطة بجسم السفينة حتى وإن أمكن شغله ببضاعة ، والذي يكون معرضا بصفة مستديمة للطقس وللبحر ، هذا الفراغ لا يدخل في الوزن الكلي .

ومما أوردته اللائحة خاصا بالحيز الذي يوضع فيه الفحم الحجري ، الاشارة إلى القاعدة التي قررتها اللجنة الأوروبية للدانوب في سنة ١٨٧١ والعمل بمقتضاها .

وقد وضعت اللجنة الدولية المشار إليها ، ضمن قراراتها التي صدر بها المرسوم العثماني قواعد لقياس حمولة السفن المشحونة وقواعد لاستئصال أوزان من الوزن الكلي تختلف باختلاف ما إذا كانت السفينة شرعية أم بخارية وهذه كلها تفاصيل فنية يمكن الرجوع إليها بسهولة .

وفي لائحة الشركة بالصحيفة ٩٦ جدول حالات متعددة للخصم من القياس وهي منح من الشركة لأصحاب السفن ولستأجرها ولا يوجد الزام يقيد الدولة ويفرض عليها اتباع كل تلك القواعد فالمسألة متروكة لمحض تقديرها

حينما تؤول إليها القناة والعملية لا تعد وأن تكون عملية عرض وطلب
وأبواب إيراد الدولة تدبرها كما تريد .

ولكن دى لسبس ، لم يكن قد أبدى ارتياحه لقرارات اللجنة الدولية
والتمس الترخيص للشركة باستبقاء الرسم الاضافى وقدره ثلاثة فرنكات ربما
يحصل المساهمون على الحقوق المتأخرة لهم وحينما يبلغ الربح الصافي $\frac{8}{10}$
يلغى الرسم الاضافى المشار إليه ولكن السلطان العثماني أنذر دى لسبس
وحذره وأفاد بأنه إذا لم يطبق المرسوم الذى أصدره تطبيقاً حرفياً في مدى
ثلاثة أشهر فان السلطان سيعيد النظر في الرسم الأصيل وقدره عشرة فرنكات
وهذا يؤكده ما قلناه من أن المسألة داخلية ولا شأن للشركة بها كما أنه
لا شأن للملاحين ولا للدول بها .

وقد لجأ دى لسبس إلى التهويش ، وقال إنه يعتبر الباب العالى مسئولاً
عن خسارة تتحملها الشركة وقدرها سبعمائة ألف فرنكا في الشهر ، فلم يحفل
الباب العالى بذلك التهويش ، وأبرق دى لسبس إلى الباب العالى قائلاً إنه
سيعترض على مرسومه وأنه يمثل ، كموطن فرنسي ، أربعين ألف مساهم من
الفرنسيين ، فما كان من الباب العالى إلا أن أصدر تعليماته إلى إسماعيل
الذى أرسل في ٢٩ أبريل سنة ١٨٧٤ إلى منطقة القناة قوة مؤلفة من
عشرة آلاف جندي كما أرسل فرقاطة إلى بورسعيد لحمل الشركة على
تنفيذ ما قضى به المرسوم العثماني من حيث قياس الحمولة ، ولجأ دى لسبس
إلى حكومة فرنسا فنصحته بالاذعان ولم يستطع أن يفعل شيئاً أمام القوة
التي أوقفته عند حده وحملته على احترام القانون ، ومع ذلك كان يوالى
احتجاجاته ويصف قرارات اللجنة الدولية بأنها « سرقة دولية » ، كما أنه
كان يأمر رجال الشركة المختصين بالقياس بالتلاعب في الوزن مما حدا ببريطانيا
نفسها إلى الاحتجاج لدى السلطان العثماني بواسطة سفيرها بالقسطنطينية ،
وأمر دى لسبس في عناده حتى أرسل إلى الباب العالى في طلب التعويض ،
وكانت كل سفينة تمر تسلم احتجاجاً يدون به الوزن طبقاً للنظام القديم

ولكنها كانت تدفع التعريفة حسب النظام الجديد ، ولما كانت للانجليز مصلحة وقتئذ في خفض الرسوم والأخذ بالقياس الذي يلائمهم ، أيدوا بحجرات النظرية القائلة بأن الدولة صاحبة السيادة على القناة هي التي تقرر الرسوم وتفعل ما يظيب لها . وفي هذا يقول سير « آرنولد ولسون » بالحرف الواحد (١) : —

« إن دى لسبس لم يكن إلا وكيلا قبل أن يكون ملتزما وليس له أدنى حق في أن يفسر النظام الأساسى للشركة وإنما تختص المحاكم المختلطة بتفسير عقود الشركة وقد استخدم السلطان العثماني حق السيادة في إعطاء التفسير الذى يراه *ex aequo et Bono* لذلك النظام . وقد استعان بمشورة ممثلى الدول البحرية وجعل توصياتهم ملزمة للشركة ، وليس ثمة سبب يدعو إلى الحد من سلطة ملك مصر ، إذا أراد في الوقت المناسب أن يتبع نفس الاجراءات ، ويقسر النظام *mutatis mutandis* باعتباره الوارث للحقوق الشرعية التى كانت للسلطان العثماني في بلاده . »

وقد دخلت المسألة في مرحلة جدل طويل بين دى لسبس والحكومة البريطانية وتحملت ملامسات شرحناها تفصيلا في الجزء الثانى من هذا الكتاب بمناسبة الكلام عن النزاع المصرى البريطانى .

النصوص الواردة في لائحة المرور

وقد وردت نصوص خاصة بالمحولة والرسوم في المادة ٢٢ وما بعدها من نصوص اللائحة التى تطبقها شركة قناة السويس والتي اعتبرناها عقدا بينها وبين السفن المارة بالقناة .

وجاء في الفقرة الأولى من المادة ٢٢ أن الوزن الذى يتخذ قاعدة لتقدير الرسوم المستحقة على السفينة طبقا لهذه اللائحة، يكون طبقا للقواعد التى وردت

(١) آرنولد ولسون - المرجع السابق صفحة ٦٣ .

في قرارات اللجنة الدولية للقسطنطينية في سنة ١٨٧٣ ، والمكتوبة في جميع الشهادات الخاصة التي تمنحها السلطات المختصة في كل دولة .

وللانتفاع بالاعفاء المقررة ، يجب ألا تكون هناك بضائع أو مؤن ، من أى نوع ، في الفضاء الذي يتمتع بالاعفاء .

ويكفي أن تقوم السفينة ، ولو مرة واحدة ، بنقل ركاب أو بضاعة أو غم للاستهلاك أو مؤن ، مهما كانت طبيعتها أو مقاديرها ، في ذلك الجزء من السفينة الذي ينتفع بالاعفاء ، فتحرم من الاعفاء بعد ذلك ، في جميع رحلاتها .
ولكن الحمولة التي توضع فوق سطح السفينة ، لا تدخل في القياس . والسفن التي لا تحمل أوراقا تبين حمولتها ، تقاس بمعرفة مستخدمي الشركة المختصين بالقياس ، وذلك طبقا لقواعد لجنة القسطنطينية ، الآتية الذكر .

والتعريف المقررة الآن ، والمنوّه عنها في المادة ٢٤ من اللائحة ، هي ٣٦٥ قرشا للطن ، بالنسبة للسفن المشحونة .

وأما السفن التي تجتاز القناة بين الاسماعيلية وبورسعيد فقط ، فتدفع رسوما قدرها ١٢٥ قرشا عن الطن الواحد .

وعدا رسوم الملاحة تحصل الشركة رسم رسو من السفن التي تقف في بور سعيد أو الاسماعيلية أو في أحواض الشركة ببور توفيق وذلك على أساس ١٢٥ و من القرش المصرى ، عن كل طن ، في اليوم ، على ألا تحتسب الأربعة وعشرين ساعة الأولى . ويسدد هذا الرسم كل عشرة أيام .

وقد نص على رسوم الارشاد في المادة ٢٨ من اللائحة ، ورسوم تغيير مرسى السفينة في المادة ٢٩ ، ورسوم الجر بالرافعات ، في المادة ٣٠ ، وعينت المادة ٣١ طريقة دفع الرسوم المختلفة ، فرسوم الملاحة تدفع مقدما ، وتقبل الشركة الرسوم في مكاتبها بباريس ولندن ، وإذا كانت المبالغ المدفوعة في الخارج ، لاتفى بالرسوم ، فعلى السفينة أن تدفع الباقي لمكاتب الشركة بالقناة وذلك قبل سفرها .

والمهم هو أن نعرف الجهة التي تنتهى إليها تلك الأموال ، وهي فيما نعلم

تتمنى إلى لندن أو باريس ، وهذا يخالف أحكام القوانين المالية في مصر ،
ويعد تهريبا ، فالشركة تباشر نشاطها في هذه البلاد ، ويجب أن تدخل إلى
مصر جميع إيراداتها ، لتنتفع الخزانة العامة ، بالعملات المختلفة ، وإن كانت
العملة المصرية هي أساس المحاسبة ، ومن العيب أن تترك هذه الأموال ، وهي
لا تقل حاليا عن ثلاثين مليوناً من الجنيهات ، تهرب إلى الخارج .

ويهمنا أيضا أن نذبح إلى أن الشركة ، قد أعفت المسافرين من رسوم
المرور ، منذ سنة ١٩٥١ ، دون أن تحصل على ترخيص بذلك من الحكومة
المصرية ، وهذا قدر لا يستهان به ، وقد بلغ عدد المسافرين في سنة ١٩٥١
٥٨٨٩٤٧ مسافرا ، وفي سنة ١٩٥٢ بلغوا ٥٧١٢٤١٦ مسافرا ، منهم
٣٣٤٩٦٨٧ مدنيين و ٢٣٦٩٧٢٩ عسكريين ويبدو أن هذا الاعفاء قد
روعت فيه مصالح الدول الاستعمارية كفرنسا التي تنقل قوات محاربة شعب
الهند الصينية المطالب بحريته واستقلاله .

وأخيرا خفضت الشركة رسم المرور بالنسبة للبضائع ، وبلغت بها الجراًة
أن تقول في تقرير مجلس الإدارة للجمعية العمومية العادية للمساهمين ، التي
انعقدت في باريس في أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، إن هذا التخفيض قد تم مراعاة
لبرامج التسليح البحري ، ولسنا ندرى ما شأن مصر بالتسليح البحري ،
وما شأن شركة قناة السويس المصرية المساهمة بمسألة كهذه !!

نحن لا نجد سبيلا لوقف الشركة عند حدها ، والضرب على يدها ، وهي
تستخف كل يوم بالبلد صاحب القناة ، والوسيلة الوحيدة فيما نرى ، هي تصفية
الشركة نهائيا .

ويوم تقوم الدولة بإدارة قناتها ، لن يكون ثمة قيد يمنعها من فرض
ما ترى فرضه من الرسوم ، وبالقدر الذي يلائمها ، مراعية قانون العرض
والطلب .



الفصل الرابع أسهم الشركة وسنداتها

فتح الاكتتاب في أسهم شركة قناة السويس ، في باريس ، في ٥ نوفمبر سنة ١٨٥٨ ، برأسمال قدره مائتي مليون من الفرنكات ، قسم إلى أربعمائة ألف سهم ، وقيمة كل سهم خمسمائة فرنك . وأغلق الاكتتاب في ٣٠ نوفمبر من تلك السنة .

وكان محمد سعيد ، قد اشترط على دي لسبس ، ألا يزيد عدد المكتتبين ، من الفرنسيين عن النصف ، واستوجب دي لسبس من محمد سعيد ، كما جاء بالفرمانات ، أن تشتري الحكومة المصرية ، الأسهم التي يعجز دي لسبس ، عن بيعها في السوق العالمية . وقد تم الاكتتاب في جميع الأسهم ، فيما عدا ٨٥٠٠٠ سهم ، احتفظ بها لتباع في إنجلترا والنمسا وروسيا ، والولايات المتحدة الأمريكية ، وكان سكان هذه البلاد قد أحجموا عن الاكتتاب ، في رأسمال الشركة .

أما طريقة بيع الأسهم في البلاد المختلفة ، حسب الاتفاق الذي تم بين دي لسبس ، ووالي مصر ، فكانت كالآتي (١) :

فرنسا ٢٠٧١١١ سهم والامبراطورية العثمانية (اكتتاب مصر)
٩٦٥١٧ سهم وأسبانيا ٤٠٤٦ سهم وهولندا ٢٦١٥ سهم ، وتونس
١٧١٤ سهم وييمونت ١٣٥٣ سهم وسويسر ٤٦٠ سهم وبلجيكا ٣٢٤
سهما وتوسكانيا ١٧٦ سهم وناپولي ٩٧ سهم وروما ٥٤ سهم وبروسيا ١٥

(١) Sir Ian Malcolm, The National Review, may 1921

سهما والدانيمرك ٧ أسهم والبرتغال ٥ أسهم . ويضاف إلى ذلك ٨٥٠٠٠ سهم للبلاد التي تقدمت الاشارة إليها .

وقد بلغ عدد الأسهم التي اشترتها الحكومة المصرية ١٧٧٦٤٢ سهما . ولولا أن مجد سعيد ، قد ضمن مشتري الأسهم التي تبور ، لما تأسست شركة قناة السويس ، ولما تم فكرتها وهي في المهد ، وقد أبرم اتفاقان بشأن هذه الأسهم وسداد قيمتها ، بين دي لسبس ووالى مصر ، في ٦ أغسطس سنة ١٨٦٠ وفي ٢٠ مارس سنة ١٨٦٣ ، وكانت التزامات حكومة مصر بهذا الخصوص ، من أسباب الخراب المالى ، الذى تجلى فى أواخر عهد اسماعيل .

ولم تكن الشركة ، من حيث المكتتبين فيها عالمية ، كما يدعون ، فكلمة عالمية ، كما شرحنا من قبل ، ليست إلا علامة الشركة التجارية ، وإنما اشترت الحكومة المصرية ٤٤ ٪ من الأسهم ، واكتتب فى فرنسا ، بمعرفة أفراد ينتمون إلى حرف ، وطوائف مختلفة ، بنسبة ٥٣ ٪ ، ويبيع ٣ ٪ من الأسهم فى باقى أنحاء العالم .

وإذا كانت الحكومة المصرية ، قد أبدت كثيرا من التساهل فى الاتفاقات التى أبرمتها مع الشركة إلى نوفمبر سنة ١٨٧٥ ، فلا شك أنها كانت تحت تأثير الاعتقاد ، بأنها تملك ما يقرب من نصف أسهم الشركة ، وأنها بهذه الصفة ، مضافا إلى مالها من حقوق السيادة ، تستطيع أن تهيمن على الشركة هيمنة تامة .

ولكن انقلب الوضع واضطربت الأمور ، حينما اغتصبت حكومة إنجلترا بالدهاء وسعة الخيلة أسهم مصر فى الشركة ، فى نوفمبر سنة ١٨٧٥ ، وقد شرحنا الملابسات ، التى عاصرت هذه المسألة ، فى الجزء الأول ، من هذا الكتاب .

* * *

بيع مصر مصرها

قبل أن تنتهي الحفلات الصاخبة ، التي أقيمت بمناسبة افتتاح القناة ، وكلفت خزانة مصر ملايين الجنيهات ، التي حصلت عليها قروضا من المرابين الأجانب ، بنوائذ فاحشة ، وعلى الرغم من التعويض الضخم الذي دفعته مصر للشركة ، خضوعا لقرار التحكيم ، الذي صدر من نابليون الثالث ، في سنة ١٨٦٤ فقد ترنحت الشركة ماليا . ولم يكن من السهل مراقبة الشياطين الذين جمعوا ملايين الجنيهات من مصر ، ومن المساهمين ، وعلى رأسهم فرديناند دي لسبس ، الذي كان معترزا بجاه الامبراطور نابليون الثالث ، ومؤازرة العالم الصليبي ، ولم يقدم حسابا .

وكان مقدرا أن تتكلف أعمال الانشاء جميعها ما لا يزيد على مائتي مليون من الفرنكات ، وقد ادعى دي لسبس أن الأكلاف قد تجاوزت ضعف هذا المبلغ ، وقدرت في ميزانية ٣١ ديسمبر سنة ١٨٦٩ بمبلغ ٤٥٣٣٤٥٠٠٠ من الفرنكات أي ما يساوق عشرة ملايين من الجنيهات الانجليزية (١) .

ومن مجموع ما اكتتبت به الحكومة المصرية وبقية المساهمين ، وهو يقدر بمبلغ ١٨٠٠٠٠٠٠ من الجنيهات الانجليزية تقريبا ، لم يبق كراستمال

(١) واليك المذردات ، كما جاءت في تلك الميزانية :

تكاليف الانشاء .	من الفرنكات	٢٩١٣٣٠
فائدة الأسهم لمدة ١١ سنة ، من سنة ١٨٥٩ الى سنة ١٨٦٩ .	»	٦٦٨٤٩
أموال غارقة في السندات .	»	١٤٦٢٨
مصاريف ادارية .	»	١٤١٨٢
نفقات مرور وصحة وتلغراف الخ .	»	١٣٣٣٨
اصدار أسهم وسندات .	»	١٥٤٧٢
يضاف الى ذلك ١٧٠٠٩ من آلات وأملاك ثابتة ، ومدفوعات نقدية وديون ٢٠٨٣٧ = ٤٥٣٣٤٥ فرنكا .		٤١٥٧٩٩

لإدارة العملية الضخمة سوى مبلغ ٨٢٦ر٠٠٠ من الجنيهات الإنجليزية .
وكانت الشركة قد حصلت من مصادر متعددة على مبلغ ٣٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠
فرنكا، ورأت أن ترفع رأس المال بمقدار ١٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ من الفرنكات،
وذلك بطرح سندات في الاكتاب عددها ٣٣٣ر٣٣٣ سندا، وقيمة السند
٥٠٠ فرنك، بفائدة قدرها ٥٪، وتستهلك في مدى خمسة عشر عاما. وبارت
هذه السندات، إلى أن تدخلت الحكومة الفرنسية، وأيدت العملية .

وقد عجزت الشركة، في سنة ١٨٧٠ عن سداد أرباح للمساهمين، وحتى
الخمس في المائة، وهي الحد الأدنى الذي ضمنتها، لم تقم بالوفاء بها، ونتيجة
لذلك هبط سعر السهم في البورصة، في سنة ١٨٧١ إلى ٢٠٨ من الفرنكات .
وطلبت الشركة قرضا جديدا مقداره ١٢٠ر٠٠٠ سند، وقيمة السند مائة
فرنك، بفائدة قدرها ٨٪، واستهلاك السندات في مدى ثلاثين سنة، بسعر
أدنى ضمنه والى مصر، وقدره ١٢٥ فرنكا للسند، ورخص للشركة بتحصيل
فرنك ذهب إضافي عن كل طن من البضاعة .

وكانت الشركة تتوقع ألا تقل البضاعة التي تمر بالقناة عن مليون طن
في سنة ١٨٧٠، ولكن لم تتجاوز هذه البضاعة ٤٣٦ر٠٠٠ طنا في عام
١٨٧٠، ووصلت في سنة ١٨٧١ إلى ٧٦١ر٠٠٠ من الأطنان، وزاد المنصرف
عن الدخل في سنة ١٨٧٠ بمقدار ٩٠٥٩٠ر٠٠٠ فرنكا، وبلغت هذه الزيادة
في سنة ١٨٧١ ٢٦٥٠ر٠٠٠ فرنكا، وحملوا تلك الفووق على تكاليف
الانشاء .

ومما ضاعف من حدة هذه الأزمة، اشتعال نيران الحرب بين بروسيا
وفرنسا، وهي تلك الحرب التي قصمت ظهر فرنسا، وأطاحت بعرش نابليون
الثالث، وتعرض دى لسبس في اجتماع الجمعية العمومية للضرب من بعض
المساهمين، الذين رموه بالنصب والاحتيال، وهددوه بالويل والثبور،
ولم ينقذه إلا صديقه الإنجليزي « سير دانييل لانج » عضو مجلس إدارة
الشركة .

وحاول دى لسبس أن ينجو بجلده، وقد أوحى إليه صديقه الانجليزي، أن يلقي بنفسه ، وبشركة قناة السويس ، في أحضان حكومة إنجلترا ، وعرض على وزير خارجية إنجلترا ، لورد جرانفيل ، في أبريل سنة ١٨٧١ ، أن يقبل نقل إدارة الشركة إلى لندن ، وفي يونيو سنة ١٨٧١ ، تقدم دى لسبس بعرض أشد جرأة ، وهو أن تقبل حكومة إنجلترا ، أن تشتري هي والدول البحرية قناة السويس كلها، بما عليها من منشآت ، بمبلغ اثني عشر مليوناً من الجنيهات الانجليزية ، مع التعهد بدفع عشرة ملايين من الفرنكات سنوياً ، وذلك لمدة خمسين سنة ، للمساهمين ، وكادت هذه المؤامرة أن تتم ، خصوصاً وأنها وجدت تأييداً من لدن لورد « دربي » ، وزير خارجية إنجلترا ، فيما بعد ، لولا أن جلادستون ، ووزير خارجيته جرانفيل ، قد ترددا ، لعدم مشروعية العرض الفاجر ، الذي تقدم به دى لسبس ، وفي خلال هذه المسرحية ، اقترح لورد « فارر » Farrer ، وزير التجارة البريطاني ، وضع القناة ، تحت إدارة لجنة أوروبية ، وقال « سوف لانتهى المشكلات والمتاعب ، ما بقى هذا الطريق الكبير ، في يد شركة خاصة » .

Complications and difficulties, would be endless so long as this great highway of nations remains in the hands of a private company. (١)

وعلى الرغم من سوء نية إنجلترا ، سخرت من دى لسبس الخائن ، وأفهمته أن الباب العالي ، لن يقبل ، ولو من حيث المبدأ ، بيع القناة ، أو إنشاء إدارة دولية، في بلاده. وأن شركة قناة السويس ليست إلا شركة مصرية ، خاضعة لقوانين مصر وعاداتها ، ومادى لسبس إلا وكيل مفوض من قبل الوالي في إدارة القناة ، فليست له صفة تحوله عرض هذه الصفقة . على أن « سير آرنولد ولسون » الذي ذكر هذه التفاصيل في كتابه عن قناة السويس ، قد وجه اتهاماً خطيراً إلى الباب العالي، والخديو اسماعيل،

(١) سير آرنولد ولسون : المرجع السابق ، صفحة ٤٥ .

فادعى أنهما ، عرضا على بريطانيا أن تشتري القناة ، وذلك بواسطة قنصل إنجلترا في القاهرة ، « جنرال ستانتون » الذي ألح على حكومته ، أن تقبل الصفقة ، وآزره « دوق أرجيل » ولكن وزارة جلاستون ، قد أصممت أذنيها ، ورأت أن تلك العملية ليست إلا صفقة مالية ، وقد سافر دى لسبس إلى لندن لمفاوضة الحكومة البريطانية في الصفقة ، فرفض لورد جرانفيل مخاطبته في الموضوع .

وبضيف سير آرنولد ولسون ، الذي تولى فضيحة دى لسبس ، بتلك السطور ، قوله في جرأة وقيحة :

« في المدة من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٧٢ ، كان ممكنا أن تقوم شركة بريطانية خاصة بمشترى القناة ، كافتراح مقابل للاقتراح القائل ببيعها لجماعة دولية رسمية ، ولكن الاقتراحات ، في هذا الصدد ، ولا سيما التدبير الذي أعد لذلك بمعرفة دوق « ساذرلاند ومستر « بندر » ، لم تصادف تشجيعا من حكومة الأحرار ، وبالرغم من أن وزارة التجارة ، كانت تستعجل الرقابة الدولية ، فان شيئا من ذلك ، لم يتم . ولولا أن فرنسا قد جئت على ركبتها وأفقدتها الحرب ضد ألمانيا نفوذها وهي الحرب التي خاضت غمارها ، بعد افتتاح القناة مباشرة ، لكان ممكنا أن يكلفنا مسلك حكوماتنا المتعاقبة ، وعدم اهتمامها بالأمر ثمنا غاليا . ومع ذلك ، فطن ملاحونا بسرعة إلى أهمية الطريق الجديد . وقد رفع الأميرال ريتشاردز والجنرال « سير « أندرو كلارك » تقريرا إلى الأميرالية ، عن القوة البحرية ، وذلك في سنة ١٨٧٠ ، ونبها إلى الأخطار التي تحدث ، فيما إذا وقعت القناة في يد دولة بمفردها ، أو في يد شركة مستقلة . ولكن هذه الآراء ، التي أبدتها « خبيران بحريان ، لم تكن بذات قيمة في نظر حكومة ذلك الوقت » .

وقال « آرنولد ولسون » تفسيرا ، لعدم اقتناص إنجلترا للفرصة ، إن قحة رجال شركة قناة السويس ، وادعاءهم أن القناة قناتهم ، يفعلون بها ما يشتهون ، ومخالفتهم العلنية للأحجة قياس حمولة السفن ، وإرسال دى لسبس خطابات إلى الأميرالية البريطانية في إبريل سنة ١٨٧٤ ، يخطر بها بأنه أصدر

التعليمات المشددة لموظفي الشركة ، بتحصيل الرسوم طبقا للائحة الشركة ،
ومنع من يرفض ذلك من دخول القناة ، وما على السفن التي لا تخضع للشركة
ألا أن تسافر ، عبر رأس الرجاء الصالح ، كل ذلك كان له بالغ الأثر على
الرأى العام الانجليزي .

وكان دى لسبس فأجرا في تحديه للقوى والتظاهر بالخروج على القانون ،
فمثلا كتب لوالى مصر ، يقول ، إنه يرفض الخضوع لسلطانه ، أو الاعتراف
بالقضاء المصرى ، وإذا اتخذ الوالى ضده إجراءات قانونية ، فانه يضع نفسه
تحت حماية فرنسا .

* * *

كانت الخزانة المصرية على حافة الخراب التام ، وقد سقطت الدولة تحت
وطأة الانتهازيين والمرايين الأوربيين ، وفي تلك الظروف الرهيبة ، تغيرت
السياسة البريطانية ، إذ وثب اليهودى « بنيامين دزرائيلى » إلى كرسى
رئاسة الوزارة ، وكان وهو خارج الحكم ، يتحرق شوقا لخطف القناة من مصر ،
وهو الخبير بموقع مصر الجغرافى ، وبأهمية القناة ، فقد أقام بمصر ردحا من
الوقت فى باكورة حياته ، واتصل بمحمد على فى قصره بشبرا ، وكان يعرض
خدماته على السلطان العثمانى ، وحاول أن يكون من رعاياه ، فأخفق وسافر
إلى إنجلترا ، وهناك شيد بخبثه ودهائه وإجرامه امبراطورية فيكتوريا ،
وجعل من قناة السويس الحجر الأساسى فى تلك الامبراطورية ، الظالم أهلها .
وكانت شركة قناة السويس ، قد تغلبت شيئا فشيئا ، على أزماتها المالية ،
إذ بلغت جمولة البضائع المارة بالقناة فى سنة ١٨٧٢ ، ١٠٠.٠٠٠.٠٠٠ رطل ،
ووصل صافى أرباح الشركة إلى ٢٠.٧١٠.٠٠٠ من الفرنكات ، وارتفع
فى السنة التالية حتى أن الشركة دفعت ٥٠٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنك من حساب
كوبونات يوليو سنة ١٨٧٠ ، ودفعت فى سنة ١٨٧٤ أرباحا قدرها
١٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنكا ، وفى الوقت نفسه بدأت فرنسا تفيق من آثار الهراوة
الألمانية ، ودخلت مع روسيا فى مفاوضات ، تناولت ضمن ما تناولته
حماية مصالحها فى مصر .

وبينما كانت فرنسا تفيق من سكرتها ، كانت مصر ، عاجزة حيال الأجنبي وشياطين المرابين ، وقد بلغت ديونها ٩٨٠٠٠٠٠٠ من الجنيهات الانجليزية . ويعترف كرومر في الجزء الثاني من كتابه : مصر الحديثة ، أن قناة السويس كلفت خزانة مصر ستة عشر مليونا من الجنيهات . وكما تأزمت الأحوال في مصر ، تأزمت في القسطنطينية ، ووصل السلطان العثماني إلى حافة الافلاس في سنة ١٨٧٥ . وكان على والى مصر أن يسدد أقساط الفوائد الربوية والخرافية ، فأغرته بطانته ببيع أسهم مصر في شركة القناة إلى عصابة من المسالين الفرنسيين ، أو أن يرهن هذه الأسهم ضمانا للحصول على قرض جديد . وما كان في وسع المرابين الفرنسيين إقراضه بالفائدة التي عرض أن يتحملها وهي ١٨ ٪ ، بغير موافقة الحكومة الفرنسية ، وقد طلب إسماعيل أربعة ملايين من الجنيهات ، وبينما كانت المسألة محل أخذ ورد ، تسرب الخبر إلى صحفى انجليزى يقال له « فردريك حربنود » ، وكان محررا بمجلة « بول مول غازيت » ، وقد سمع الخبر من يهودى من المرابين الذين ظهرت أسماءهم في مأساة ديون مصر ، وهو « هنرى اربنهايم » الانجليزى ، وكان في الوقت نفسه من أصحاب جريدة « الدبلي نيوز » ، فطير « جرينوود » الخبر إلى اللورد دربي ، وزير خارجية إنجلترا ، في وزارة دزرائيلى .

وفي شهر مايو سنة ١٨٧٥ ، كان دزرائيلى قد أوفد يهوديا مثله ، « دانييل روتشلد » إلى باريس لمفاوضة دى لسبس في صفقة القناة ، التي أخفق فيها من قبل ، مع لورد جرانفيل . ولكن الوقت قد تغير ، ورفض دى لسبس ، عرض دزرائيلى ، ولذلك لما سنحت فرصة مشتري أسهم مصر في الشركة ، لم يضيع اليهودى وقتا ، فأبرق لورد دربي إلى قنصل إنجلترا بالقاهرة ، برغبة حكومة إنجلترا في مشتري الصفقة في الحال . وعرض إسماعيل أن يرهن الأسهم ، ورفض العرض ، ولعب كل من نوبار وإسماعيل صديق دورهما ، لقاء الرشوة التي حصلوا عليها ، وتمت العملية في سهولة ويسر ، وسامت الأسهم ، وحلت في سبعة صناديق مصفحة ، نقلها طراد بريطانى ، واستقبلت

في مياه إنجلترا بمظاهرة عسكرية ، ودخلت خزانتها ، حيث تبنت إلى الآن . وقد استردت إنجلترا ، أكثر من ثمن الأسهم ، إذ تعهدت حكومة مصر بأن تدفع لها ٥ ٪ من قيمتها ، لمدة عشرين سنة ، لأن إسماعيل ، كان قد تنازل عن فوائده الأسهم ، تلك المدة في مقابل امتيازات انتزعتها من شركة قناة السويس ، واستردتها الشركة في ظل الاحتلال ، بغير مقابل ، ومنها تنازلها عن الاعفاء من الرسوم الجمرية ، في اتفاق سنة ١٨٦٧ ، الذي تقدم الكلام عنه .

ولما أحصيت الأسهم ، تبين أن عددا منها قد سرق ، وأنها تبلغ ١٧٦٦٠٢ سهمًا فخصمت قيمة الـ ١٠٤٢ سهمًا من مبلغ الأربعة ملايين جنيه الذي ارتضت أن تدفعه حكومة إنجلترا ، ومع ذلك فإن القيمة المدفوعة ، لم تدخل مصر ، بل سددت للمرابين في الخارج خصما من فوائدهم .

و كنتيجة مباشرة لهذه الصفقة ، نودي بالملكة فكتوريا امبراطورة للهند ، ومنح دزرائيلي لقب لورد بيكونز فيلد ، ونال بيت روتشيلد ، سمرة قدرها مائة ألف من الجنيهات ، وكانت العملية ، خطوة حاسمة نحو احتلال إنجلترا لمصر (١) .

* * *

مضاعفة عدد الأسهم في سنة ١٩٢٤

والعجيب أنه تقرر في القرارات أن تستهلك الشركة سنويا بطريق الاقتراع ، حتى إذا ما انتهى أجل الالتزام ، في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، تكون الأسهم كلها قد استهلكت .

ولكن الأسهم التي دخلت بنك إنجلترا ، قد حبست حتى الآن ، وهذه مخالفة خطيرة ، فوق أن عملية بيع الأسهم للحكومة الانجليزية ، في الأصل ، كانت عملية مريبة ، افترت بالغش والتدليس ، والنصب والاحتيال .

(١) نجد مزيدا من التفاصيل عن هذه المسألة في الجزء الأول من هذا الكتاب .

وأخطر من كل ذلك ، أن الشركة ، استخفت بالانقادات ، واستطاعت في غفلة الزمن ، وبتأييد الاحتلال البريطاني ، وبغير موافقة الحكومة المصرية أن تضاعف عدد أسهمها ، وذلك بأن قسمت السهم سهمين ، فصار حامل السهم ، وسعره الأصلي خمسين فرنك يحمل سهمين وسعر السهم ٢٥٠ فرنك ، وهذه اللعبة كانت في غاية الخبث ولها نتائج يستطيع أن يبينها المتخصصون في مسائل الأوراق المالية ، وعلى ذلك صار عدد أسهم الشركة ثمانمائة ألف سهم بدلا من أربعمائة ألف سهم .

صحة الأسهم

لا يمكن معرفة حاملي أسهم شركة قناة السويس بسهولة ، ذلك لأن الأسهم لحامليها ، وفيما عدا القدر الذي احتفظت به الحكومة البريطانية لنفسها تحت أقبية بنك إنجلترا ، تعتبر الأسهم متداولة في سوق الأوراق المالية ، ومع ذلك فحامل كل سهم بعض عليه بالنواجذ ، والشائع هو أن الكاثوليك والقسس الفرنسيين يحملون نصيبا كبيرا من تلك الأسهم ، كما أن اليهود قد اشتروا قدرا لا يستهان به ، خصوصا بعد أن وصل سعر السهم في البورصة إلى رقم خيالي ، وليس من السهل مشتري أسهم هذه الشركة . ومعلوم أنه قبل اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، يودع المساهمون أسهمهم بخزانة الشركة ، في باريس ، ويسامون بإيصالات عنها ، ولكن لا يشترك كل المساهمين في اجتماعات الجمعية العمومية ، وعلى ذلك فليس من السهل معرفة حاملي الأسهم بسهولة ، والمعروف حتى الآن هو أن الكنيسة تحتفظ بعدد كبير من هذه الأسهم ، وقد نشط اليهود في السنوات الأخيرة في شراء كل ما يمكن أن يصل إلى أيديهم منها .

ويوجد في التداول الآن ٤٤٦٧٩٦ سهم ، من بين ٨٠٠٠٠٠ سهم ، والباقي تحتفظ به حكومة إنجلترا في خزانتها ببنك إنجلترا .

وقد نصت المادة ٦٦ من نظام الشركة الأساسى على استهلاك الأسهم ،
 بالتدرج وطوال مدة الالتزام ، والأسهم التى تستهلك ، تستبدل بأسهم تتمتع
 تعطى لحاملها . وتجرى عملية الاستهلاك ، بطريق القرعة ، بمكتب الشركة
 الإدارى بباريس ، مرة فى شهر ديسمبر من كل سنة . وفى سنة ١٩٤٠
 أوقفت هذه القرعة السنوية ، ثم استؤنفت فى ديسمبر سنة ١٩٤٦ ، وأجريت
 بالنسبة للأسهم التى كان يجب أن تستهلك من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٥ .
 وسهم التمتع يعطى لحامله كل الحقوق التى لحامل السهم الأصلى ، فيما عدا
 الفائدة المضمونة وقدرها ٥ ٪ سنويا .

السندات

عقدت شركة قناة السويس، منذ مولدها ، سلسلة من القروض ، وأولها
 فى سنة ١٨٦٧ ، وآخرها فى سنة ١٩١٨ ، وبلغت قيمتها ٤٢١٠٠٠٠٠٠٠
 من الفرنكات الذهب .

وحينما طلبت الشركة الاكتتاب فى السندات لأول مرة ، أرادت أن
 تغطى العجز فى ميزانيتها ، ذلك العجز الذى كان نتيجة حتمية لسوء الإدارة
 المالية ، وعدم معرفة أوجه الصرف ، على وجه التحقيق ، وقد استنفد
 دى لسبس الأموال التى حصل عليها من مصر، وتلك التى جمعها ممن اكتتبوا
 فى الأسهم، وكانت الشركة مهددة بأفلاس محقق ، بعد افتتاح القناة مباشرة ،
 فنجت من الخراب والدمار وفيما يلى بيان هذه السندات .

١ — سندات ١٨٦٧ — ١٨٦٨ ، قيمة السند ٥٠٠ فرنك ، بفائدة قدرها

٥ ٪ .

طرحت هذه السندات للاكتتاب ، بترخيص من الجمعية العمومية
 للمساهمين ، وذلك فى أول أغسطس سنة ١٨٦٧ ، وكانت القيمة المطلوبة
 مائة مليون من الفرنكات ، وذلك لاتمام عملية إنشاء القناة . وقد عرضت

الشركة للجمهور ، في المدة من سبتمبر سنة ١٨٦٧ إلى يوليو سنة ١٨٦٨ من هذه السندات ٣٣٣٣٣٣ ، وهي سندات لحاملها بسعر خمسمائة فرنك للسند وبفائدة قدرها ٥ ٪ . وتستهلك في مدى خمسين سنة ، بطريق الاقتراع كل ثلاثة أشهر ، وقد بيعت بسعر ٣٠٠ فرنك للسند .

وتم سدادها في سنة ١٩١٩ .

ب — سندات لمدة ثلاثين سنة :

وعقد قرض آخر قيمته عشرين مليوناً من الفرنكات ، بموجب قرار من الجمعية العمومية للمساهمين في ٢٠ يوليو سنة ١٨٧١ . وكان مركز الشركة المالي وقتئذ غاية في السوء والخطورة . إذ عجزت الشركة عن سداد فائدة الأسهم المضمونة في عقد التأسيس ، كما عجزت عن سداد فائدة القرض السالف الذكر . وقد قسم القرض الجديد ، ومدته ثلاثين سنة إلى ٢٠٠٠٠ سند ، بسعر السند ١٢٥ فرنكاً ، وبفائدة قدرها ٨ ٪ ، وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة ، ابتداء من سنة ١٨٧١ ، وقد فشلت الدعوة للاكتتاب فشلاً ذريعاً ، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات أي خمسين ألف سند ، ولكن أحد كبار مساهمي الشركة واسمه « جول ليبودي » Jules Lebaudy أنقذها من الإفلاس ، إذ اكتتب هذا الرأسمالي بمفرده في سبعين ألف سند أخرى ، واحتفظت الشركة بالثمانين ألف سند المتبقية ، وقد بارت في يدها ، وألغتها في سنة ١٨٧٩ ، حينما قررت عقد قرض جديد بفائدة قدرها ٣ ٪ .

وقد تم استهلاك سندات هذا القرض الثاني في سنة ١٩٠١ .

ج — قرض عن الكوبونات المتأخرة :

في سنة ١٨٧٤ ، أعطت الشركة لأصحاب الكوبونات المتأخرة ، والتي لم تقدر على سدادها ، سندات بمبلغ ٣٤ مليون فرنك .

د — سندات الـ ٣ ٪ ، قيمة السند ٥٠٠ فرنك من سنة ١٨٧٩ إلى

سنة ١٩١٦ وطرحت الشركة ثلاثة أنواع من السندات ، بمقدار ٥٠٠ فرنك للسند ، بفائدة قدرها ٣ ٪ ، يدفع نصفها في أول مارس والآخر في أول سبتمبر ، وبشروط متنوعة ، وذلك فيما بين سنتي ١٨٧٩ و ١٩١٤ .

النوع الأول : ٧٣٠٢٦ رندا ، تسدد في المدة من ١٨٨٥ إلى سنة

١٩٣٤ ، بطريق السحب ، بأسعار متغيرة ، ومقدار هذا القرض ٢٧ مليون فرنك ، وقد طرحت السندات للاكتتاب ، طبقا لقرارات الجمعية العمومية الصادرة في ٢٨ مايو سنة ١٨٧٩ و ٦ يونيو سنة ١٨٨٢ .

النوع الثاني : ٢٣٨٩٦٤ من السندات ، وقد عرضت بأسعار متفاوت

بين ٤٨٠ و ٤٠٥ من الفرنكات ، وذلك في المدة من سنة ١٨٨٧ إلى سنة ١٩٠٢ ، وبلغت قيمة القرض مائة مليون من الفرنكات ، وتستهلك بطريق السحب السنوي ، لمدة ٧٥ سنة ، من سنة ١٨٨٧ إلى سنة ١٩٦١ .

النوع الثالث : قرض قدره ٣٠٤٨٥٠٠٠ فرنك مقسم على سندات قيمة

السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٣ ٪ ، وقد طرحت في المدة من سنة ١٩٠٩ إلى سنة ١٩١٤ بأسعار تفاوتت بين ٣٦٠ و ٤٧٥ للسند ، على أن تستهلك في مدى ٥٣ سنة تنتهي في سنة ١٩٦١ ، واحتفظت الشركة لنفسها بالحق في استهلاكها ، قبل هذا التاريخ ، إذا رأت ذلك ، في أي وقت .

١ — سندات بخمسة فرنك بفائدة ٥ ٪ من سنة ١٩١٥ إلى سنة ١٩١٨

وثمة فرض أخير عقدته شركة قناة السويس ، وقيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٥ ٪ ، يسدد نصفها في أول فبراير ، والنصف الآخر في أول أغسطس ، ومقدار هذا القرض ١١٩٥٠٠٠٠٠ من الفرنكات ، وقد طرحت الدفعة الأولى من هذا القرض في سنة ١٩١٥ بسعر ٤٥٠ فرنكا للسند . وتنازلت الشركة عن الدفعتين التاليتين للحكومة الفرنسية اكتتابا منها في سندات الدفاع الوطني ، وطرحت للجماهير في سنة ١٩٢٢ ، وقد أصدرت

الدفعة الثانية في أغسطس سنة ١٩١٦ ومقدارها مائة مليون فرنك بسعر
٤٨٤ر٥٠ فرنكا للسند وأصدرت الدفعة الثالثة في فبراير سنة ١٩١٨ بسعر
٤٩٥ فرنكا .

واحتفظت الشركة بحق استهلاك هذه السندات بالسحب بطريق القرعة،
أو بمشتراتها من البورصة ، أو بسدادها في أي وقت ابتداء من أول يناير
سنة ١٩٣١ ، على أن يتم الاستهلاك في سنة ١٩٤٥ . وفعلا تم استهلاكها
في ١٦ يوليو سنة ١٩٤٥ .



الفصل الخامس ميزانيات الشركة

تتمتع شركة قناة السويس ، بحالة من الرخاء ، لاتضاهيها حالة أية مؤسسة في العالم ، فهي تعترف خزائن من الذهب ، بلا مقابل ، يوازي بعض ماتحصل عليه . ويهمننا أن نبين هذه الحقيقة بالأرقام ، من واقع سجلات الشركة ، والميزانيات التي نشرتها ، منذ ابتداء الاستغلال حتى الآن .

ويتألف رأسمال الشركة الآن من ثمانمائة ألف سهم ، ويقدرون قيمة السهم بمبلغ ٢٥٠ فرنك من الذهب ، أي أن رأس المال مائتي مليون فرنك من الذهب ، وهذا هو البيان الوارد في ميزانيات الشركة الأخيرة ، ويوجد من هذه الأسهم في التداول ٤٣٧.٠٠٢ سهم والباقي ومقداره ٣٦٢.٩٩٨ محبوس في خزانة بنك إنجلترا ومملوك للحكومة البريطانية .

ويتجاوز دخل الشركة الآن في العام الواحد ثلاثين مليوناً من الجنيهات المصرية ، وهي لم تصل إلى هذا المركز طفرة ، ولكنها مرت بمراحل مختلفة ، يهمننا أن نستعرضها في إيجاز ، لنلقى ضوءاً على مركزها المالي ، ولنبين إلى أي مدى امتزجت هذه الشركة بحكومة إنجلترا ، حتى لتكاد تصبح فرعاً من فروعها .

بدأ تغلب الشركة على أزماتها ، وانتعاشها المالي ، في سنة ١٨٧٥ ، إذ كان في ميزانيتها فائض من الربح ، بعد الوفاء بالتزاماتها المختلفة ، وطبقاً لنظام الشركة الأساسي ، الذي صدر به فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، تقرر أن يوزع صافي الأيراد ، بنسبة ٧٠٪ للمساهمين الأصليين ، وتنال الحكومة المصرية ١٥٪ ، وهي حصتها المقررة بنص فرمان الالتزام ، و ١٠٪ للمؤسسين ،

الذين سيأتى الكلام عنهم ، و ٣٪ تعدلت إلى ٢٪ لأعضاء مجلس الإدارة و ٢٪ لعلم الشركة وموظفيها للاعانات والمعاش ، مما سيأتى الكلام عنه .
وفي هذا البحث ، تواجهنا مشكلات أهمها :

أولاً — بيان صافي الإيراد الذي يصح أن نسميه ربحاً ، فالأعمال التي تقوم بها الشركة ليست أعمال بيع وشراء ، تستهدف لمخاطر السوق ، وتحتل الربح أو الخسارة ، ولكن إيراداتها عبارة عن رسوم تفرض وأموال تجبى ، فكيف نستطيع أن نعرف صافي الإيراد الذي نسميه الشركة ربحاً ، وما الذي يجوز لها أن تخصصه ، من الدخل العام ، وما الذي لا يجوز لها أن تستبعده من هذا الدخل ، فإن استبعده مخالفةً لنصوص القانون ، أو العقود ، تكون مسئولة أمام المستحقين وتلتزم برده إليهم ؟

ثانياً — من هم هؤلاء الذين تسميهم الشركة مؤسسين ، وتدفع لهم ولورثتهم ومن تلقوا الحقوق عنهم العشرة في المائة ، وهل هذا الدخل صحيح أم باطل ، وفي حالة البطلان ، ما هو حكم القانون ؟

ثالثاً — ما الذي جرى ، لحصة الحكومة المصرية ، وقدرها ١٥٪ من صافي الدخل ، وما نصيب الحكومة المصرية من إيراد القناة ، ونسبته بالنسبة لما تحصل عليه الشركة ، وبالنسبة لما تحصل عليه حكومة إنجلترا ، وماذا خسرت مصر ، وماذا أصابت مالياً من قناة السويس .

ولكننا نرانا بحاجة لتحليل مركز الشركة المالي وميزانياتها ، قبل أن نتناول تلك المسائل الدقيقة ، التي أفردنا لها الفصل التالي .

* * *

تتألف ميزانية الشركة ، من عنصرين :

أولاً — تكاليف القناة ، وتوابعها ، فيما تدعيه الشركة نفسها .

ثانياً — الجرد Inventaire ، مبيناً فيه الدخل والمنصرف ، وصافي الإيراد .

أما عن تكاليف القناة ، فقد فصلتها الشركة ، طبقا للمادة ٦٠ من النظام الأساسي ، على النحو الآتي :

٢١٨٦٥٦٠٠٠	فرנק ذهب	حفر وتطهير بالكرات، ونقل وردم
» » ١٤٢٠٩٠٠٠		أرصفة بورسعد (حواجز الأمواج)
» » ١٢٤٣٠٠٠		أرصفة السويس (حواجز الأمواج)
» » ٧٢٣٠٠٠		قواعد الضفتين الصخرية
» » ٦٣٨٣٠٠٠		أعمال إضافية
» » ٤٥٧٨٦٠٠٠		مصاريف عمومية
» » ٤٠٠٠٠٠٠		متنوعات

٢٩١٠٠٠٠٠٠٠ فرנק ذهب

» » ٦٧٠٠٠٠٠٠٠		أرباح للمساهمين
» » ٧٥٠٠٠٠٠٠٠		نفقات مبان وفوائد السندات وغيرها
» » ٤٣٣٠٠٠٠٠٠٠		

ونظرة عابرة للبيان المتقدم تكفي لإظهار اللعب والغش ، وإلغا معنى قولهم مصاريف عمومية ، وإضافة مبلغ يصل إلى حوالي ستة وأربعين مليوناً من الفرنكات الذهب أي بضعة ملايين من الجنيهات بغير مفردات ويسمى مصاريف عمومية ، وفيه أنفقت هذه الملايين ، وكيف يجوز أن يجهل هذا البند الضخم ، وهو يبلغ ثلاثة أضعاف ما أنفق في أرصفة مينأى بورسعيد والسويس ؟ !

وأكثر من ذلك ، يتضح تكرار هذا البند ، وإلغا الفرق بين مصاريف عمومية ، ومتنوعات ، وقد وضعوا في بند متنوعات أربعة ملايين من الفرنكات الذهب ، وهو مبلغ لا يستهان به ، وماهى تلك المتنوعات ؟ !
وبعد كل هذا أضافوا ٦٧ مليوناً من الفرنكات الذهب سموها فوائد

للمساهمين ، و ٧٥ مليوناً من الفرنكات الذهب ، قالوا إنها تكاليف مبان وفوائد سندتات ومنتجات ، والكلمة الأخيرة تحمل على مزيد من الرية (١) . ولو فحصت هذه الميزانية ، لتبين أن الشركة لم تنفق على القناة ومدخلها أكثر من ٢٥٠.٠٠٠.٠٠٠ من الفرنكات الذهب .

وقد حصلت الشركة من اسماعيل ، طبقاً لحكم نابليون الثالث على مبلغ ٣٣٦.٠٠٠ من الجنيهات المصرية ، وهو يوازي بالعملة الفرنسية ٨٤٠.٠٠٠ من الفرنكات الذهب . ومجموع ما ابتزته دي لسبس من خزانة الحكومة المصرية قد بلغ ٣٥٢.٨٢٧.٠٩٧ من الفرنكات الذهب ، أى أنه تجاوز ما أنفقته الشركة !!

وقد أضافت الشركة ، لتلك الأكلاف ، التي ادعتها ، المبالغ التي أنفقتها في أعمال التحسين ، وكانت تعيد النظر في هذه الأرقام كلما تكلفت أموالاً في هذا السبيل ، وفي ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٤ ، قدرت تكاليف القناة وتوابعها بمبلغ ٩٥١ مليون من الفرنكات الذهب ، وقالت بصدد هذا التقدير ، إن الرقم المشار إليه يتألف من ٢٠٠ مليون فرنك ذهب ، رأسمال الشركة ، ٤٢٣ مليوناً حصلت عليها في فترات مختلفة بالاقتراض وطرح السندات في الاكتاب ، و ٣٢٨ مليوناً أنفقتها مما حصلت عليه في دخلها السنوى ، وتجاهلت الشركة مئآت الملايين التي تحملتها خزانة الدولة المصرية ، ولم تذكرها قط في ميزانياتها .

وللكلام عن العنصر الثانى في الميزانيات ، وهو الذى يبين الدخل والمنصرف ، نبين ذلك في عدة مراحل ، من واقع ميزانيات الشركة :

في المرحلة الأولى من سنة ١٨٧٠ إلى نهاية سنة ١٨٨٣

أى منذ افتتاح القناة ، إلى أن تمت سيطرة الحكومة البريطانية على الشركة ، في أعقاب الاحتلال :

(١) الأرقام التي نشرناها في هذا الكتاب ، منقولة عن ميزانيات الشركة ، ومن مطبوع باللغة الفرنسية ، وضعه لحساب الشركة ، « كرسيتيان فنك برتانو » بعنوان « شركة قناة السويس » .

المنصرف (الوحدة ألف فرنك ذهب)	الدخل (الوحدة ألف فرنك ذهب)
مصاريف إدارة ١٥٢٥٤	رسوم بضاعة ٤٠٩١٤٢
(في ألف فرنك ذهب)	» ركاب ١١٤٣٥
نفقات التراخيص ٢٣٣٤٨٩	متنوعات ٣١٦٣٩
» » ٣٠٩٧٤ صيانة	المجموع ٤٥٢٢١٦
» » ١٣٣٢٠ أراض ومياه	يضاف إليه
» » ١٦١٠٨٨ فوائد سندتات	مبالغ حصلتها
» » ١٢١٥٤٧ حصص المساهمين	من مصادر أخرى
» » ٦٢٣٥ احتياطي	٢٨٠٩٠
» » ١١٨٤٨٣ ربح فائض	٤٨٠٣٠٦
» » ٤٩٠٣٩٠٠٠ المجموع	أعني ٤٨٠٣٠٦٠٠٠ من الفرنكات الذهب .

ويضاف إلى النفقات مبلغ حمل على رأس المال ، في ميزانية سنة ١٨٧٠ / ١٨٧١ وهو ١٢٢٣٢٢٠٠٠ فرنكا ذهبا ، ثم احتفظت الشركة تحت باب Fonds special بمبلغ ٢١٤٨٠٠٠ لتجعل المجموع يوازي الدخل الكلي وهو ٤٨٠٣٠٦٠٠٠ من الفرنكات الذهب .

ويجب أن يلاحظ أن البند الخاص بأرباح المساهمين الأصليين ، وهو بنسبة ٥٪ من قيمة السهم الأصلية ، هو ذلك الربح المضمون بنص عقد تأسيس الشركة ، وهو يحسب ضمن المصاريف ، في ميزانية الشركة ، وأما الربح الفائض فهو صافي الربح ، وقد بلغ في تلك المرحلة ، ١١٨٤٨٣٠٠٠ فرنكا ذهبا ، ووزع كالتالي :

المساهمون بنسبة ٧١٪ (٤٤٪) ٨٤١٢٢٢٠٠٠ فرنك ذهب
من هذا لحكومة إنجلترا

حصة الحكومة المصرية بنسبة ١٥٪ ١٧٧٧٤٠٠٠ فرنكا ذهبا
(بيعت للشركة المدنية من سنة ١٨٨٠)

» »	١١٨٤٧٠٠٠	٪ ١٠	الذين يسمونهم مؤسسين بنسبة
» »	٢٣٧٠٠٠٠	٪ ٢	مجلس الادارة بنسبة
» »	٢٣٧٠٠٠٠	٪ ٢	معاش العمال والموظفين بنسبة
» »	١١٨٤٨٣٠٠٠		المجموع

وكان نصيب السهم من الربح الفائض في سنة ١٨٧٥ وبمقدار ١٨٨ من الفرنك الذهب ، وبلغ في سنة ١٨٨٣ أى بعد الاحتلال مباشرة .
وأهم أبواب إيراد الشركة في تلك المدة ، هي حركة البضائع ، وقد بلغت في سنة ١٨٧٠ بالطن المترى ٤٣٧٠٠٠ طنا ، وفي سنة ١٨٧٢ وصل هذا الرقم إلى ١١٦١٠٠٠ طنا ، وفي سنة ١٨٨٠ بلغ ٣٠٥٧٠٠٠ طنا ، وفي سنة ١٨٨١ وصل إلى ٤١٣٧٠٠٠ طنا ، وفي سنة ١٨٨٢ ارتفع إلى ٥٠٧٥٠٠٠ طنا ، ووصل في سنة ١٨٨٣ إلى ٥٠٧٥٠٠٠ من الأطنان . وكانت نسبة البضائع الانجليزية من تلك المحولة ٦٦٤ ٪ في سنة ١٨٧٠ و ٧١٨ ٪ في سنة ١٨٧١ و ٨٢٩ في سنة ١٨٨١ و ٨١٣ ٪ في سنة ١٨٨٣ وقد نقلت إنجلترا من استراليا في تلك الفترة قدرا كبيرا بلغ ٤٦٠٠٠ طنا في سنة ١٨٧٨ و ٤٨٩٠٠٠ طنا في سنة ١٨٨٣ .

المرحلة الثانية من سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٩١٤

منذ سنة ١٨٨٤ ، لم تعد إدارة الحركة في القناة ، وفقا على شركة دى لسيس الاستعمارية ، بل دخلت تحت كنف حكومة إنجلترا المحتلة ، التي فاوضتها في تغيير جهازها الادارى ، بما يكفل الوصاية البريطانية كما فاوضتها في خفض الرسوم لحساب أصحاب شركات الملاحة البريطانية ، وادعت إنجلترا أنها تحمل النصيب الأكبر من الأسهم ، وأنها لذلك تفعل ما يحلو لها (١) .

(١) راجع الصحيفة ١١١ من كتاب سير آرنولد ولسون ، قناة السويس ، في الماضي والحاضر والمستقبل طبعة سنة ١٩٣٩ .

وفيا يلي جدول بين أرباح الأسهم ، المضمونة بنسبة ٥ ٪ مضافا إليها
الفائض ، وذلك في مدى ثلاثين سنة ، مع ملاحظة أن الأسهم ، كانت في تلك
المدة ، معفاة من أية ضريبة .

رسوم المرور عن الطن الصافي	أرباح السهم الواحد		السنة
	النسبة المئوية	بالنرثك	
١٠ر٥٠ فرنك ذهب	١٧٧٣١	٨٨٦٥٧	١٨٨٣
» » ١٠ر٠٠	١٧٧٤٥٠	٨٧٢٥٢	١٨٨٤
» » ٩ر٥٠	١٧٠٨١	٨٥٤٠٥	١٨٨٥
» » »	١٥٠٦٧	٧٥٣٣٥	١٨٨٦
» » »	١٥٠٦٦٥	٧٨٣٢٥	١٨٨٧
» » »	١٦٨٩٦	٨٤٤٧٨	١٨٨٨
» » »	١٧١٧٩	٨٥٨٩٤	١٨٨٩
» » »	١٧٣٥٠	٨٦٧٥١	١٨٩٠
» » »	١٧٤٣٠	٨٧١٥٠	١٨٩١
» » »	١٨٤٧٣	٩٢٣٦٦	١٨٩٢
» » »	١٨٠٧٥	٩٠٣٧٣	١٨٩٣
» » »	١٨٠٠٠	٩٠٠٠٠	١٨٩٤
» » »	١٨٥٠٠	٩٢٥٠٠	١٨٩٥
» » »	١٨٥٠٠	٩٢٥٠٠	١٨٩٦
» » »	١٨٠٠	٩٠٠٠٠	١٨٩٧
» » »	٢٠٠٠	١٠٠٠٠٠	١٨٩٨
» » »	٢١٦٠٠	١٠٨٠٠٠	١٨٩٩
» » »	٢١٦٠٠	١٠٨٠٠٠	١٩٠٠
» » »	٢٥٠٠	١٢٥٠٠٠	١٩٠١
» » »	٢٥٠٠	١٢٥٠٠٠	١٩٠٢
» » ٨ر٥٠	٢٥٠٠	١٢٦٠٠٠	١٩٠٣

ومن الجدول المتقدم يتبين أن السهم الواحد حقق ابتداء من سنة ١٩٠١
ربحا صافيا قدره خمسة وعشرين في المائة في السنة ، ولذلك بدأت الشركة

تطبق الاتفاق الذي أبرمته مع حكومة إنجلترا ، من وراء ظهر الحكومة المصرية ، وبغير سند قانوني ، وذلك بخفض الرسوم تدريجيا حتى تنزل إلى خمسة فرنكات ذهب للطن الواحد من البضاعة . وقد سعى رئيس مجلس إدارة الشركة وقتئذ سعيا حثيثا ، لدى الحكومة البريطانية ، لتتنازل عن شرط خفض الرسوم ، المشار إليه ، ولما سئلت اللجنة الاستشارية البريطانية ، وافقت على طلب الشركة ، واقترحت أن يوضع شرط جديد مفاده أن كل تخفيض في الرسوم ، يجب أن تسبقه زيادة في الحصص التي توزع على المساهمين » ، ويرى « سير آرنولد ولسون (١) » أن حكومة إنجلترا قد أخطأت في سنة ١٨٨٣ ، إذ لم تتمسك بالسابقة التي قررها « سير جون ستوك » في سنة ١٨٧٦ ، حينما استوجب حدا أدنى يتفق سنويا في أعمال التحسين ، وادعى ولسون أن لجنة لندن الاستشارية ، قد قبلت التعديل المشار إليه في اتفاق سنة ١٨٨٣ أملا في الصرف ، على أعمال التحسين . ويبدو من هذا أن حكومة إنجلترا ، بعد أن استقر احتلالها لمصر أصبحت تضع في المحل الأول العناية بالقناة ، التي تستخدم لصالح مواصلاتها الامبراطورية ، قبل أي اعتبار آخر .

وفيا يلي بيان ببعض مصاريف التحسين ، في بعض السنوات :

السنة	نفقات التحسين	النسبة المئوية من الدخل
١٨٨٤ — ١٨٩٣	٩٤٦٥٥٠٠٠ فرنك	٪ ٩٤٦٥
١٨٩٤ — ١٨٨٤	٣٢٦٩٧٠٠٠ »	٪ ٣٦٩٧
١٩٠٤ — ١٩١٣	٨٢٥١٥٠٠٠ »	٪ ٨٢٥٢

ومن الجدول المتقدم يتضح أن النفقات في المدة من سنة ١٩٠٤ إلى سنة ١٩١٣ ، كانت أقل منها فيما بين سنتي ١٨٨٤ و ١٨٩٣ .

وقد تدخلت غرفة الملاحاة البريطانية بلندن ، لدى الحكومة البريطانية ، مصرة على خفض الرسوم ، وقد جاء في تقرير مجلس هذه الغرفة لسنة ١٩٠٥

(١) - سير آرنولد ولسون : الرجوع السابق ، ص ١١٢ .

ما نصه : « تناول مجلسكم في تقاريره السنوية ، في الثلاثة أعوام الأخيرة ، المراحل المختلفة لما دار بينه وبين شركة قناة السويس ، في موضوعات (١) فرض رسوم مرور بقناة السويس ، على المساحات المقفلة جزئيا (٢) عدم ارتياح لطبيعة تشكيل لجنة لندن لقناة السويس (٣) الزيادة الباهظة في الأرباح التي وزعت على المساهمين ، خلافا لاتفاق لندن ، المبرم في سنة ١٨٨٣ ، بين مسيو شارل دي لسبس ، وأصحاب السفن البريطانيين . وأرسلت غرفة لندن للملاحة ، كتابا مؤرخا في ١٥ مارس سنة ١٩٠٤ إلى وزارة التجارة البريطانية ، وجاء فيه : « في سنة ١٨٨٣ ، كانت نسبة الرسوم التي تدفعها عن المرور في قناة السويس ، إلى ما ربحتنا ، من إبحار البواخر ، أقل مما هي عليه الآن . ومن الممكن أن تدفع السفينة التي تحمل حملا حجريا إلى ميناء من الموانئ الواقعة شرق القناة ، نصف دخلها ، وتنفق ربع مكافئها كرسوم مرور بالقناة ، وقد اهتم لورد « لانسداون » Lansdowne وزير خارجية إنجلترا بشكوى الغرفة المشار إليها ، واجتمع برجالها ، في ٩ فبراير سنة ١٩٠٥ ، لتدارس الموقف ، وبعث وزير خارجية إنجلترا إلى غرفة الملاحة بلندن كتابا مؤرخا في ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٥ ، وجاء فيه :

« فيما يتعلق بالملاءمة بين أرباح القناة ، ورسوم المرور ، أرجو إحاطتكم ، أن برنامج لندن في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٨٣ ، الذي لم تشارك في وضعه حكومة صاحبة الجلالة البريطانية ، يتضمن عدة عروض من جانب المسيو دي لسبس ، ويتضح من ديباجة هذا البرنامج أن الاثني عشرة نقطة ، التي يتألف منها الاتفاق ، لانعدو أن تكون وجهات نظر مطلوب تحققها لإدارة القناة مستقبلا . »

« ومهما كانت طبيعة ذلك الاتفاق ، فقد استفتى رئيس مجلس إدارة الشركة لجنة لندن في سنة ١٩٠٠ ، واتفق الرئيس واللجنة ، وهم ممثلو الطرفين الأصليين ، ورأوا بالاجماع أن البند الثامن من الاتفاق المشار إليه ، والقائل بأن كل زيادة في الربح عن ٢٥ ٪ ، تقابل تخفيضا في الرسوم ،

« إلى أن تصل إلى خمسة فرنكات للطن ، هذا الشرط شديد الوطأة ، ولا يجوز التمسك به . »

« وطبقا للحل الذى قبله أعضاء مجلس الادارة البريطانيين ، يجب أن يسبق كل تخفيض فى الرسوم زيادة فى ربح الأسهم . ولا يرى وزير خارجية إنجلترا ، أن هذا الحل يحافى المصالح البريطانية ، إذ أنه يعرئ الشركة ، « باجراء تحسينات ، يكون من شأنها زيادة المحولة المارة بالقناة ، وهو الأمر الذى لم يتضمنه الاتفاق الأصيلى » .

وتمشيا مع سياسة حكومة إنجلترا ، اضطرت غرفة الملاحة بلندن ، لأن تدعن وتسلم بأن اتفاق سنة ١٨٨٣ ، المسمى ببرناج لندن ، لم يكن إلا وعودا ، وأن الشركة لها الحق قانونا فى أن تفرض عشرة فرنكات كرسوم مرور عن الطن من البضاعة ، ومع ذلك قالت وزارة الخارجية البريطانية إن الفرمان الصادر من والى مصر بالترام الشركة ، لم يذكر ما إذا كانت العشرة فرنكات ذهبا ، أو فضة أو ورقا ، وكلمة « بشرط ألا يتجاوز » ، تفيد إبادة خفض الرسوم ، وقد درجت غرفة الملاحة البريطانية بلندن ، على معالجة الأمر مع الشركة بالطرق الدبلوماسية ، وذلك لمفاداة الأزمات الحادة ، إذا فرضت حكومة إنجلترا مشيئتها بصورة علنية ، كما حدث فى السنوات ، ١٨٧٣ ، و ١٨٨٣ و ١٩٠٤ و ١٩٣١ ، فغضب المساهمون الفرنسيون .

ويستفاد مما تقدم ، أن الحكومة البريطانية ، وباعتبار أدق ، ووزارة الخارجية البريطانية ، هى صاحبة اليد العليا فى هذه المسألة ، وأن هذه الحكومة ، تقدم مصالح الملاحين الانجليز ، الذين يكفلون بقاء سيطرتها على طبيبات الشرق ، وخيرات المستعمرات ، على نصيب الحكومة البريطانية فى أرباح الأسهم ، ونفهم أيضا أن حكومة إنجلترا قد سلمت بأن القيصلى فى الخلاف هو فرمان التزام الشركة ، وبالتالي تكون الحكومة المصرية ، هى المرجع الأخير ، فى تقرير قيمة الرسوم ، وهل تكون الفرنكات ذهبا أم فضة أم ورقا ، ولا يجوز أن تخفض الرسوم بغير موافقتها ، لأنها إذا كانت

كما يقول الانجليز ، قد أبحاث التخفيض كبداً ، إلا أنها هي التي تفصل في كل حالة ، على حدة ، وطبقاً للاعتبارات التي تراها . ومع ذلك أغفلت الشركة وجود الحكومة المصرية ، ولم ترجع إليها قط .

والجدول التالي ، يبين أرباح الأسهم ، في المدة من سنة ١٩٠٤ إلى سنة

١٩١٣ :

رسم المرور للطن الواحد بالفرنك	حصة السهم		السنة
	النسبة المئوية	بالفرنك	
٨٥٠	٢٨٢	١٤١	١٩٠٤
٨٥٠	٢٨٢	١٤١	١٩٠٥
٧٧٥	٢٨٢	١٤١	١٩٠٦
٧٧٥	٢٨٢	١٤١	١٩٠٧
٧٧٥	٢٨٢	١٤١	١٩٠٨
٧٧٥	٣٠—	١٥٠	١٩٠٩
٧٧٥	٣١٦	١٥٨	١٩١٠
٧٧٥	٣٣—	١٦٥	١٩١١
٦٧٥	٣٣—	١٦٥	١٩١٢
٦٧٥	٣٣—	١٦٥	١٩١٣

ومن تلك الأرقام ، يتبين أن ربح السهم قد ارتفع حتى بلغ ٣٣٪ من قيمته ، ولم تكن تخفض الرسوم بنفس النسبة .

* * *

في المدة من سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٩١٣ بلغت إيرادات الشركة ٢٢٢٠٠٠٠٠ فرنكاً ، ومن واقع ميزانيات الشركة ، يتبين أنها أنفقته على الوجه الآتي :

مصاريف الإدارة ٩٣٧٥٥٠٠٠ فرنكاً ، ومصاريف قسم الترانسيت ٥٣٣٤٣٠٠٠ فرنكاً ، ومصاريف الصيانة ١٠٥٩٢٩٠٠٠ فرنكاً

والأراضي والمياه الخ بلغت نفقاتها ٣٨٤٦٥٠٠٠ فرنك ، فتكون النفقات الاجمالية في تلك المدة قد بلغت ٢٩١٤٩٢٠٠٠ من الفرنكات والباقي وقدره ٢٥٧٥٣٠٠٠٠ رزاع على حاملي الأسهم والسندات واحتفظت به الشركة احتياطيا ، وبقسمة هذا المبلغ على رأسمال الشركة وقدره مائتي مليون فرنك تكون الشركة قد حققت في هذه الفترة وحدها أرباحا بلغت أضعاف

رأس المال اثني عشرة مرة .

المرحلة الثالثة من سنة ١٩١٤ - ١٩٣١

ومما لاشك فيه أن إيراد القناة ، قد هبط في سنوات الحرب العالمية الأولى من سنة ١٩١٤ إلى سنة ١٩١٨ ، كما يظهر من الجدول الآتي :

السنة	الوزن الصافي والوحدة ألف طن	السافرون والوحدة ألف سافرون	رسوم المرور والوحدة ألف فرنك	رسوم السافرون والوحدة ألف فرنك	نقطة الرسوم عن القطن الصافي	حصة السهم في الأرباح	
						النسبة المئوية	نقدا
متوسط من ١٩١١ إلى ١٩١٣	١٩٠٥٤٥	٢٧٥	١٢٨٩٨٥	٢٩٦٣٥	٦٧٥	١٦٥	٣٣٪
١٩١٤	١٠٢٤٠٩	٣٩٢	١١٧٣٠٧	٣٧٦٣٥	٦٢٥	١٢٠	٢٤٪
١٩١٥	١٥٢٦٦	٢١١	٩٠٢٨١	٢٠٠٠٥	٦٢٥	١٢٠	٢٤٪
١٩١٦	١٢٣٢٥	٢٨٣	٧٦١٢٠	٢٨٠٢	٦٧٥	٩٠	١٨٪
					(أول أبريل) ٧٢٥		
					(أول سبتمبر) ٧٧٥		
١٩١٧	٨٦٦٩	١٤٢	٦١٠٧٦	١٩٤١٥	٧٧٥	٦٥	١٣٪
					(أول يناير) ٨٥٠		
١٩١٨	٩٢٥٢	١٠٦	٧٩٣٤٠	١٠٥٠	٨٥٠	١٩٢	٢٠٪
١٩١٩	١٦٠١٤	٥٢٨	١٣٦٠٧٠	٥١٦٤	٨٥٠	١٩٢	٣٨٤٪ ورقا
							٢٨٦٪ ذهبيا

ويتضح من الجدول المتقدم أن أرباح المساهمين في سنوات الحرب ، لم تنقص عن ١٣ ٪ ، وهي أسوأ سنة ، ووصلت إلى ٣٣ ٪ في سنة ١٩١٤ وأما في سنة ١٩١٩ فقد حسبوا الفائدة بسعر الورق فبلغت ٣٨٤ ٪ وبسعر الذهب بلغت ٢٨٦ ٪ ، إذ كان سعر الفرنك الورق بالنسبة للفرنك الذهب في سنة ١٩١٩ بنسبة ٧٤٦١ ٪ ، ولم تتوقف الحركة في القناة طوال سنوات الحرب العالمية الأولى ، إلا يوما واحدا ، وقد كان جل ما تحمله السفن عتادا حريبا ، وتمويننا لجيوش حلفاء الغرب ، وقوات عسكرية . وفي سنة ١٩١٩ ارتفع عدد المسافرين بدرجة محسوسة ، وذلك بسبب عودة المحاربين إلى أوطانهم . ويلاحظ أيضا أنهم أعادوا تعريفه المرور إلى ما كانت عليه في سنة ١٩٠٣ — ١٩٠٥ ، ليكفلوا للمساهمين ربحا لا بأس به ، وقد بلغ متوسطه في المدة من ١٩١٤ إلى ١٩١٩ بنسبة ٢١٧ ٪ . بسعر الذهب ، وفيما يلي بيان بميزانية الشركة ، عن مدة الحرب :

المصروفات (بالفرنك الذهب)	الإيرادات (بالفرنك الذهب)
الوحدة ألف فرنك ذهب	الوحدة ألف فرنك ذهب
١٧٦٨٣ إدارة	٥٦١٠٩٤ رسوم بضائع
٣٢٢٥٨ ترانزيت	١٦١٧١ » مسافرين
٣٤٧٦٩ صيانة	١١٨٨٩ » أخرى
١١١١٦ أراضى ومياه ... الخ	٥٨٩١٥٤ المجموع
١١٠٦٠٥ فائدة السندات	٥٩٣٩١ فرق عملة واكتتاب وغيره
٨٤٢٧٨ حصة الأسهم	١٠٥٣ إيراد أملاك
٢٧٠٠٠ احتياطي	١٢٤٩٢ موارد أخرى
٣٥٠٤٣٣ فائض الربح	٦٥٠٠ من الاحتياطي الخاص :
٥٠٨ تابع ما قبله	٦٠ تابع ما قبله
٦٦٨٦٥٠ المجموع	٦٦٨٦٥٠ المجموع

وقد هبط الفرنك الورق بالنسبة لسعر الذهب في تلك المدة ، وكان توزيع
فائض الأرباح كالاتي :

ف	٢٤٨٨٠٨٠٠٠	المساهمون بنسبة ٧١٪ من الربح
»	٥٢٥٦٥٥٦٥٠٠٠	الشركة المدنية التي اشترت حصة مصر
		١٥٪ من الربح
»	٣٥٠٠٤٥٠٠٠	المؤسسون ١٠٪ من الربح
»	٧٠٠٠٨٠٠٠	مجلس الادارة ٢٪
»	٧٠٠٠٧٠٠٠	معاش العمال والموظفين ٢٪
»	<u>٣٥٠٠٤٣٣٠٠٠</u>	المجموع ١٠٠٪

وفي النصف الثاني من سنة ١٩١٩ ، والنصف الأول من سنة ١٩٢٠ انتعشت الحركة العالمية ، واستمر الحال كذلك ، إلى أن بدأت الأزمة الاقتصادية العالمية في خريف سنة ١٩٢٩ ، فتأثرت الحركة الملاحية في القناة ، تبعاً لذلك .

وقد بلغت حمولة السفن المارة بالقناة في سنة ١٩٣١ أكثر مما كانت عليه في سنة ١٩١٢ بنحو خمسين في المائة فقط ، وكانت في سنة ١٩٢٩ أكبر من سنة ١٩١٢ بنسبة ٦٥٪ ، وفي سنة ١٩٣٢ بلغ الانخفاض عما كانت عليه الحركة في سنة ١٩٢٩ إلى ١٥٣٪ .

وقد خفض الفرنك الفرنسي . وفيما يلي بيان عدد الفرنكات في الجنيه الاسترليني من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٢٧ :

الجنيه الاسترليني في سنة ١٩٢٠ يساوي ٥٨ ٥٢٠ ف ، وفي سنة ١٩٢١ يساوي ٥٠٩٠ ف ، وفي سنة ١٩٢٢ يساوي ٥٤٦٠ ف ، وفي سنة ١٩٢٣ يساوي ٧٥٦٦ ف ، وفي سنة ١٩٢٤ يساوي ٨٥٢٧ ف ، وفي سنة ١٩٢٥ يساوي ١٠٢٥١ ف ، وفي سنة ١٩٢٦ يساوي ١٥٢٧٦ ف ، وفي سنة ١٩٢٧ يساوي ١٢٣٨٦ ف .

وعلى ذلك نورد فيما يلي جدولاً خاصاً ، بإيراد الشركة ومصروفاتها ،
 أى ميزانيتها في المدة من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٢٧ ، مع ملاحظة أن الوحدة
 في كل خانة من خانات هذا الجدول تمثل ألفاً من الفرنكات :

١٩٢٧—١٩٢٣	١٩٢٣—١٩٢٠	المصروفات	١٩٢٧—١٩٢٣	١٩٢٣—١٩٢٠	الإيرادات
٤٧٣٦٨	٣٠٨٩١	الإدارة	٧٥٩٨٣٣	٦٢٣٦٦٣	رسوم بضائع
٥٢٢٥٥٢	٥٠٦٢٥	التراخيص	١٠٥٧٢	١٢٣٠٥	» مسافرين
٦٧٠٤٣	٦٦٠١٠	الصيانة	٦٣٥	٧٨٥٨	» أخرى
٢٥٢٨٠	٢١١٩٩	أملاك ومياه الخ			
			٧٧٦٧٢٠	٦٤٣٨٢٦	المجموع
٦٧٥٤٢	٦٩٨١٤	فوائد السندات	٨٥٢٤٨	٤٢٠٥٤	توظيف رأسمال
٤٠٣٢٤	٥٧٩١٠	حصة المساهمين	٤٤٥٤	٤٠٩٤	أملاك
٢٩٤٠٠٠	٢٠٣٠٠٠	احتياطي	٧٥١٣	٧٥٩٨	موارد أخرى
٢٠٥٤٨٧٩	٧٤٩٦٢٧	فائض الربح	١٧٧٤٤٧٠	٥٥٤٧٣٠	زيادة رأس المال
٣١٥٢	٣٧٣٥	ما قبله	٣٧٣٥	٥٠٨	ما قبله
٢٦٥٢١٤٠	١٢٥٢٨١١	المجموع	٢٦٥٢١٤٠	١٢٥٢٨١١	المجموع

ووزع فائض الربح كالتالي :

١٩٢٧ — ١٩٢٣

١٩٢٣ — ١٩٢٠

(الوحدة مقدرة بألف فرنك)

١٤٥٨٩٦٣

٥٣٢٢٣٥

المساهمون ٧١ ٪

٣٠٨٢٣١

١١٢٢٤٤٥

الحصة التي باعها الحكومة

المصرية ١٥ ٪

المقول إنهم مؤسسون ١٠٪ ٧٤٩٩٦٢

مجلس الإدارة ٢٪ ١٤٩٩٩٣

الموظفون والعمال ٢٪ ١٤٩٩٩٢

٢٠٥٤٨٨

٧٤٩٩٦٢٧

المجموع

وقد ذكرنا في صحيفة ٤٦٢ من هذا الكتاب ، أن الشركة قامت بلعبة مالية خبيثة في سنة ١٩٢٤ إذ قسمت السهم سهمين ، فصار سعر السهم ذى الخمسة فرنك مائتين وخمسين فرنكا ، وذلك على أساس سعر الذهب في سنة ١٩٢٤ .

وبعد خفض الفرنك صار الفرنك الذهب يساوى ٤٩٢٥ من الفرنكات الورق (الفرنك الجديد يساوى ٣٩١٨ سنتا ، والجنيه يساوى ١٢٤٢١٣ فرنكات جديدة) ، وابتداء من سنة ١٩٢٨ سارت حسابات الشركة على أساس الفرنك الجديد . ولكن ظلت الشركة تدفع فائدة السندات بسعر الذهب ، فقدرت بمبلغ ٦٦٢ مليون فرنكات جديدة . ودفعت الـ ٥٪ الثابتة كأرباح فى الأسهم بالفرنك الجديد حتى سنة ١٩٣١ ، وفى تلك السنة قضت المحاكم المختلطة بدفع الفائدة على أساس قاعدة الذهب ، وقد صدر بهذا الخصوص حكام فى ١٨ يونيو و ١٠ ديسمبر سنة ١٩٣١ ، وكذلك دفعت أثمان الأسهم المستهلكة بسعر الذهب .

وفى ايلي بيان ميزانية الشركة من سنة ١٩٢٨ — ١٩٣٢ :

المصروفات (الوحدة ألف فرنك جديد)	الإيرادات (الوحدة ألف فرنك جديد)
الإدارة ١٧٧٢٠٧	رسوم بضائع ٤٨٨٢٧٠٧
التراخيص ٣٥١٣٢٥	« مسافرين ٦٦٩٨٣
الصيانة ١٧٢٠٨٥	« أخرى ٣٥٥٥١
الأموال والمياه الخ ١٦٧٢٧٤	المجموع ٤٩٨٥٢٤١
فوائد السندات ٤١٥٧٢٠	توظيف رأسمال ١٧٦٩٣٧
حصص المساهمين ١٢٩٥٢٠	مكسب من فروق العملة ٢٦٧٦١
احتياطي ٤٣١٠٠٠	إيراد أملاك ٢٠٦٠٠
فائض الربح ٣٢٨٥٥٩٢	إيرادات أخرى ٥١١١٤
ما قبله ٤٥٣١	من الاحتياطي ٦١٤٤٠
	ما قبله ٣١٥٢
المجموع ٥٣٣٤٢٥٤	المجموع ٥٣٣٤٢٥٤

ووزع فائض الربح كالتالي ، والوحدة ألف فرنك ، من الفرنكات الجديدة :

للمساهمين ٢٣٣٢٧٧١ ، وللشركة المدنية ٤٩٢٨٣٩ ، ولمن يسمون مؤسسين ٣٢٨٥٥٨ وللمجلس الإدارة ٦٥٧١٢ وللموظفين والعمال ٦٥٧١٢ . ويقدر ما دفع لأعضاء مجلس الإدارة كمكافآت في خمس سنوات بمبلغ ٥٢٩٠٠٠ جنيها انجليزيا وذلك معناه أن مكافأة العضو الواحد وصلت في كل سنة إلى مبلغ ٣٣٠٠ جنيها انجليزيا .

وقد انتعشت الشركة في السنتين الأوليين من تلك الفترة ، وخفضت في سنة ١٩٢٨ خمسة وعشرين سنتيا من الرسم المقرر فصار الرسم سبعة فرنكات ذهب عن الطن ، وجعلته في سنة ١٩٢٩ أقل عشرة سنتيم ، أي ٦٩٠ فرنكا ذهبا ، ثم خفض إلى ٦٩٥ من الفرنكات الذهب عن الطن اعتبارا من أول

سبتمبر سنة ١٩٣٠ ، ولما استفحلت الأزمة الاقتصادية العالمية ، واستمرت شكوى أصحاب السفن ، خفض الرسم إلى ستة فرنكات ذهب اعتبارا من أول نوفمبر سنة ١٩٣١ ، وقالت الشركة إن هذا التخفيض ليس إلا إجراء مؤقتا ، ثم نصت لوائحها على بقاءه ساريا إلى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٣ .
وفيا يلي جدول يبين النسبة بين أرباح المساهمين والرسوم ، في تلك الفترة :

السنة	حصص المساهمين			رسوم المرور
	فرنكات ورق	فرنكات ذهب	النسبة المئوية	
١٩٢٨	٥١٠	١٠٣٣٥٥	٪ ٤١٫٤٢	٧٢٥
١٩٢٩	٥٣٠	١٠٧٣٦١	٪ ٤٣٫٠٤	٧٢٠٠
١٩٣٠	٥٤٥٣٦٧	١١٠٣٨٠	٪ ٤٤٫٣٢	٦٣٦٥
١٩٣١	٤٦٦٣٦٤	٩٤٣٧٥	٪ ٣٧٫٩٠	٦٣٠٠
١٩٣٢	٣٨٩٣٠١	٣٨٣٠١	٪ ٣١٫٦٠	٦٣٠٠

في المرحلة الرابعة من سنة ١٩٣٣ إلى سنة ١٩٤٦

منذ سنة ١٩٣٢ وضعت الشركة أبواب ميزانياتها بالترتيب الآتي :

١ - حساب دائن :

(أ) حصيلة الأعمال المالية ، الناتجة من توظيف بعض أموال الشركة في عمليات مختلفة .

(ب) الأموال التي تحصل عليها الشركة من لجنة الأملاك المشتركة ، بما في ذلك حصتها في الأراضي التي تباع بمدن القناة .

(ح) رسوم المرور الأصلية عن البضائع والمسافرين ، والرسوم الملحقه
كرسوم الارشاد والسحب والرسو ، وتأجير الأوناش والآلات
العائمة ، وإيجار أرصفة ميناء بورسعيد وهكذا .

(د) الإيرادات الاضافية ، من تأجير أراض ، وبيع مياه بمدن القناة
وللسفن المارة بالقناة ، وتأجير كراكات وخدمات تؤديها للغير ،
وعمليات مختلفة .

٢ — حساب مدين :

(١) الأعباء الاجتماعية Les charges sociales ويدخل فيها
استهلاك الأسهم وفوائد السندات المختلفة الأنواع ، ومعاش أسرة
فرديناند دى لسبس ، والاتاوة التي تدفعها للحكومة المصرية .

(ب) المصروفات ، وتتضمن ما تنفقه على الموظفين والعمال ، ونفقات
الادارة والاستغلال ، والمصروفات العامة ، ونفقات استغلال
مختلف فروع نشاط الشركة .

وفيما يلي جدول يبين موارد الشركة المختلفة من سنة ١٩٣٣ إلى سنة
١٩٤٥ ، والوحدة في هذه الأرقام ألف فرنك :

السنة	حصيلة رسوم المرور	الموارد المحققة	حصيلة توظيف بعض أموال الشركة	موارد أخرى	المجموع	من العام السابق	المجموع الكلي
١٩٣٣	٨٥٦,١٦٠	١٣٤,٤٠٤	١٧,٣٩٥	١٤	٨٨٦,٩٨٣	٤,٥٣١	٨٩١,٥١٤
١٩٣٤	٨٦٠,١٦٥	١٢٥,٥٦٠	٢١,٨٠٤	١	٨٩٥,١٣٠	٤,٩٤٨	٩٠٠,٠٧٨
١٩٣٥	٨٩٢,٢٩٤	١٢٨,٦٤٤	٢٢,٥٨٣	٦	٩٢٧,٧٤٧	٤,٥١٠	٩٣٢,٢٥٧
١٩٣٦	٩٤٦,٧٨٩	١٤٨,٣٥٥	٢٤,٥٨٩	—	٩٨٦,٢١٣	٢,٢٥٣	٩٨٨,٤٦٦
١٩٣٧	١,٣٥٥,٣٧٨	١٢٤,٤٨٦	٦٩,٧١٦	—	١,٤٤٨,٤٨٥	٤,٤٠١	١,٤٥٢,٨٨٦
١٩٣٨	١,٦٥٩,٩٤٣	٣٢,٣٠٠	٩٢,٣٠٤	—	١,٧٨٤,٢٧٨	٤,٨٨١	١,٧٨٩,١٥٩
١٩٣٩	١,٤٢٢,٠٢٤	٣٣,٨٤٦	٣٥,٧٦٧	—	١,٤٩١,٦٣٦	٣,١١٥	١,٤٩٤,٧٥١
١٩٤٠	٦٤٧,٤٤٥	٣٨,٨٣٢	١٧,٥٣١	—	٧١٣,٨١٤	٢,٥٧٩	٧١٦,٣٩٣
١٩٤١	٥٤٤,٧٤٠	٦٠,٢٥٨	٢١,١٣٣	—	٦٢٧,١٢١	—	٦٢٧,١٢١
١٩٤٢	٥٢٩,٩٤٨	٨٨,٧٣٠	٢١,٦٠٢	٣٣	٦٤٠,٣١٣	—	٦٤٠,٣١٣
١٩٤٣	٧٨٢,٢٣٩	١١٢,٤١٦	٢٧,٣٦٠	٨٧٦	٩٢٢,٧٩١	—	٩٢٢,٧٩١
١٩٤٤	١,٢٨٢,٩٩٦	٩٨,٤١٢	١١٥,٤٩٥	٦١٧	١,٤٩٧,٩٨٠	—	١,٤٩٧,٩٨٠
١٩٤٥	١,٩٨٤,٦٤١	٦٧,٣٨٧	٦٢٩,٩٣٨	٥,٥٤٤	٢,٦٨٧,٥١٠	—	٢,٦٨٧,٥١٠

وتشمل حصيلة الرسوم ، رسوم مرور البواخر ، والمسافرين حتى سنة ١٩٥١ ، ورسوم مرور المراكب الصغيرة ، وأما الموارد الملحقة أو الاضافية ، فتتضمن إيرادات الشركة من الأملاك المشتركة ، وإيراداتها من العمليات المالية التي تقوم بها كتوظيف أموالها في عمليات أخرى ، وما كانت تحصل عليه من الحكومة المصرية ، حتى سنة ١٩٤٧ ، لقاء تنازلها عن خط ترام بورسعيد ، الاسماعيلية .

ولكن الموارد الاضافية ليست بذات أهمية ، بالنسبة لرسوم المرور . ففي العشر سنوات السابقة على الحرب من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ ، لم تتجاوز حصيلة هذه الموارد ٥٨ ٪ / بالنسبة لمجموع إيرادات الشركة ، ثم ارتفعت هذه النسبة في سنوات الحرب العالمية الثانية حتى بلغت في سنة ١٩٤٢ ، ٨٧ ٪ / ، إذ ضاعفت الشركة من نشاطها في فروع العمل الاضافية ، كالارشاد ، وسحب السفن ، وتأجير الآلات والمواعين والكراتك الخ ، وكانت في أغلب هذه الأعمال تشتغل لحساب قوات الاحتلال البريطانية . وبلغ متوسط إيراد رسوم المرور في المدة من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ بالنسبة لإيراد الشركة الكلي ٩٤٩ ٪ / .

الموارد الأخرى

وأما الموارد الأخرى ، الملحقة ، أو الاضافية ، فتتألف من :

- (١) بيع المياه ، في مدن القناة ، وللسفن التي ترسو بها أو بمدخلها ، وهذه أهم العمليات الاضافية في أوقات السلم .
- (٢) إيراد الأملاك الخاصة ، وما تحققه الشركة من أرباح في أشغال مختلفة تقوم بها لحساب الغير .
- (٣) دخل الشركة من الأملاك المشتركة .

وترجع الزيادة في البند الأول الخاص بمياه الشرب ، لزيادة عدد السكان في منطقة القناة ، وقد زاد نشاط الشركة في هذا الفرع ، أثناء الحرب ، لأنها كانت تقوم بتموين القوات البريطانية في منطقة القناة ومياهها بمياه الشرب .

وكذلك وضعت الشركة ورشها ، بل سلمتها بكاملها ، كما سلمت أدواتها ومعداتنا وجهازها بالكامل للبحرية البريطانية أثناء الحرب العالمية الثانية ، واشتغلت لحسابها ليل نهار ، وحصلت على ما كانت تجود به بريطانيا ، التي كانت تقدر الأجور بمحض مشيئتها ، ومن غير مراجعة أو فحص . ومع ذلك حققت الشركة ربحا لا يستهان به ، كما تبين الجداول التالية . وفي أثناء الحرب ارتفع إيراد الشركة من الأملك المشتركة بسبب حالة الغلاء وارتفاع الأسعار .

وتبلغ نسبة أرباح الشركة من الموارد الاضافية في متوسط العشر سنوات السابقة على الحرب من مجموع إيرادها ١٠٥٧ ٪ .

وأما موارد الشركة من العمليات المالية التي تقوم بها ، فلها أبواب أهمها استغلال واستثمار الفائض من رأس المال في عمليات أخرى ، والفائدة التي تجنيها من فروق أسعار العملة ، والشركة بارعة في سوق الأوراق المالية ، وما كانت تحصل عليه من الحكومة المصرية حتى سنة ١٩٤٧ أقساطا لبعض الديون ، كدين السكة الحديد .

وبلغت نسبة إيراد الشركة من هذه العمليات المالية بالنسبة للإيراد الكلى ، في العشر سنوات السابقة على الحرب ٣٤٥ ٪ .

والجدول التالي يبين استغلال الشركة للقناة وموانئها من سنة ١٩٢٩ إلى

سنة ١٩٤٥ :

(الوحدة ألف فونك)

الفرق بين المجموع صافي دخل القناة ٢ ، ١ وهو	مصاريف الاستغلال المعروفة (الادارة والموظفين)		الحركة	رسوم المرور		السنوات
	المجموع (٢)	صيانة القناة... الخ		المجموع (١)	رسوم ملحقه، إرشاد ورسوم وخلافه	
٩٦٧٤٢٧	١٥٧٠٤٥	٨٠٦٦٩	٧٦٣٦٧	٨٠٥٩	١١٦٦٤١٣	١٩٢٩
٨٨٧٤١٧	٢٥٦٧٠٦	٨٣٠٥٥	٧٣٦٥١	٦٢٩٦	١٠٣٧٨٢٧	١٩٣٠
٧٩٧٣٥٦	١٣٩٦٨٦	٦٦٣٢٠	٧٣٦٦٦	٦٧٣٧	٩٣١٣٠٥	١٩٣١
٦٧٤٣٩١	١٢٥٨١٨	٦٤٣٥٨	٦١٣٠٠	٥٢٢٨	٧٩٥٩٢١	١٩٣٢
٧٣٨٠٠١	١١٨١٥٩	٥٧٩١٩	٦٠٢٤٠	٤٢٤٩	٨٥١٩١١	١٩٣٣
٧٣٩٣٦٧	١٢١٣٩٩	٦١٤٣٩	٥٩٩٦٠	٤٣١٩	٨٥٦٤٤٦	١٩٣٤
٧٦٦٣٣٠	١٢٥٩٦٤	٦٦٤٦٥	٥٩٤٩٩	٤٣٥٦	٨٨٧٧٧٨	١٩٣٥
٨٠٦٤٢١	١٤٠٣٦٨	٧٥٩١٥	٦٤٤٥٣	٥٢٠٢	٩٤١٥٨٥	١٩٣٦
١١٤٤٣٥٩	٢١٠٩١٩	١١٠٥٩٦	١٠٠٣٢٣	٧٥٨٣	١٣٤٧٦٩٥	١٩٣٧
١٣٦٠١٩٨	٢٩٩٧٤٥	١٥٧٨٤٠	١٤١٩٠٥	٩٥٣٩	١٦٥٠٤٠٤	١٩٣٨
١١١١٠٧١	٣١١٩٥٣	١٦٤٣٦٢	١٤٧٩٦١	١٠٥٦٨	١٢٤١١٤٥٦	١٩٣٩
٣٨٧٣٠٣	٢٦٠١٤٢	١٤٥٣٥٧	١٢٤٧٨٥	١٤٥٢٥	٦٣٢٩٢٠	١٩٤٠
٣٤٦٦٣٣	١٩٩١٠٧	١٠٠٢٧١	٩٨٨٣٦	٣١٣٤٨	٥١٤٣٣٩٢	١٩٤١
٢٩٨٣٩١	٢٣١٥٥٧	١١٩٧٥٢	١١١٨٠٥	٤٦٥٦٨	٤٨٣٣٨٠	١٩٤٢
٥٤٧٠٧٨	١٣٥١٦١	١٢٠٠٥٦	١١٥١٠٥	٤٨٥٢٨	٧٣٣٧١١	١٩٤٣
٩٩٥٣٠٥	٢٨٧٦٩١	١٤٢٣٣١	١٤٥٣٦٠	٤٦٥٦٨	١٢٣٦٤٢٨	١٩٤٤
١٥٥٣٣٣٣	٤١١٣١٨	٢١٨٦٤٩	١٩٢٦٤١	٤٣٢٤٩	١٩٤١٣٩٢	١٩٤٥

جدول الموارد الاخرى (الوحدة ألف فرنك)

الفرق بين المجموع الموارد الأخرى ٢٠٤١ وهو صافي	المجموع (٢)	مصاريف الاستغلال (إدارة، موظفين الخ)			المجموع (١)	الموارد الأخرى			السنة
		المشتركة	الأموال الخاصة صيانة المباني، الحدائق والطرق	وابورات المياه		أراضي	أموال خاصة بجدار وبيع	أموال خاصة بجدار وبيع	
— ١٩٨٨١	٣٦٢٧٥	١٣٩٣	٢٠٣٥٤	١٤٣٤٨	١٦٤٠٤	١٤٤٦٢	٤٥٢٧	١٠٤١٥	١٩٢٩
— ١٩٥١١	٣٥٩٦٥	١٧٨٢	٢٠٤٠٨	١٣٨٢٩	١٦٤٥٤	١١٤٨	٤٨٥٨	١٠٤٤٨	١٩٣٠
— ١٧٢٧١	٣٣٨٢٢	١٧٥١	١٨٦٣٦	١٣٤٣٥	١٦٥٥١	١٣٢٤	٤٨٢٥	١٠٤٠٢	١٩٣١
— ١١٥٩٩	٢٥٦٦٧	١٥٣٩	١٢٦٦١	١١٤٦٧	١٤٠٦٨	١٢٨٠	٤٤٦٩	٨٠٩٩	١٩٣٢
— ١٠٥٢٧	٢٣٩٣١	١٠٤١	١٣٦٠٧	١٠٣٢٤	١٣٤٠٤	٧٨٧	٥٥٢٢	٧٣٩٥	١٩٣٣
— ١٤٢٤٤	٢٦٧٠٤	٨٦٤	١٦٤١٩	٩٤٢١	١٢٥٦٠	٧٧٤	٤٧٤٤	٧٠٤٢	١٩٣٤
— ١٣٢١٩	٢٦٠٨٣	٧٣١	١٥٠١٣	١٠٣٣٩	١٢٨٦٤	٧١٩	٤٨٤٥	٧٣٠٠	١٩٣٥
— ١٣٠٢٤	٢٧٢٨٥	٧٦٥	١٦٣١٣	١٠٧٩٠	١٤٨٣٥	٨٠٥	٥٤٧١	٨٥٥٩	١٩٣٦
— ١٨٠١٧	٤١٥٠٣	١٣٠٠	٢٦١١٤	١٤٠٨٩	٢٣٤٨٦	١٢٩٧	٥١٠٦	١٣٠٨٣	١٩٣٧
— ٢٧٥٣٢	٥٩٥٦٢	١٧٣٢	٣٧٣٢٤	٢٠٥٠٦	٣٢٠٣٠	١٧٤٣	١٢٣٧٩	١٧٩٠٨	١٩٣٨
— ٢٩٤٠٩	٦٣٢٥٥	١٨٩٤	٣٩٣٣٩	٢٢٠٢٢	٣٣٨٤٦	١٧٩٧	١٢٨٧٦	١٩١٧٣	١٩٣٩
— ١٢٧٣١	٥١٥٦٣	١٦٠٣	٢٨٥٥٣	٢١٤٠٧	٣٨٨٣٢	١٤٣٧	١٩٣٣٩	١٨٠٥٦	١٩٤٠
— ٧٧٠٠	٥٢٥٥١	٢٣٨٦	٣١٠٧٨	١٩٠٨٧	٦٠٢٥٨	١٤٨١	٣٩٦١٤	١٩١٦٣	١٩٤١
+ ٣٨٥٥٦	٥٠١٧٤	١٦٩٤	٢٧١٣١	٢١٣٤٩	٨٨٧٣٠	١٦٥٨	٦٦٢٩٤	٢٠٧٧٨	١٩٤٢
+ ٦٠٤٠٢	٥٢٠١٤	١٨١٩	٢٨١٣٤	٢٢٠٦١	١١٢٤١٦	٢١٥٦	٨٦٤٩٤	٢٣٧٦٦	١٩٤٣
+ ٣٨١١٩	٦٠٢٩٣	٢١٠٧	٣٤٠٢٥	٢٤١٦١	٩٨٤١٢	٢١٠٧	٤٨٨٨٥	٢٧٤٣٠	١٩٤٤
— ٢٧٢٨٨٧	٩٥٢٧٤	٢٧٤٩	٦١٩٢٤	٣٠٦٠١	٦٧٣٨٧	٢٢٣٧	٣١١١٩	٣١١١٩	١٩٤٥

المصروفات : وهي على نوعين :

- (١) مصاريف الاستغلال في أعمال القناة الأصلية ، من موظفين ، ومصاريف إدارة وغيرها .
ومصاريف الاستغلال في الأعمال الاضافية .
والمصاريف العامة .

ويعبّر بالمصاريف العامة في ميزانية الشركة ، عن نفقات مكاتبها بباريس ولندن ونيويورك (الآن) ومكاتبها ببورسعيد والاسماعيلية ووكالاتها بالقاهرة ، ومصاريف عامة أخرى .

ويبحث مصاريف استغلال القناة وملحقاتها ، في المدة من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ ، تبين أنها بلغت في المتوسط ١٥٠٢ ٪ من الدخل الذي يقابلها ألا وهو رسوم المرور .

وأما مصاريف الاستغلال في الأعمال الاضافية ، كصيانة المباني وأعمال الحدائق والطرق ، فكثيرا ماتزيد على ما تدره هذه الفروع . ولكن الشركة حققت أرباحا من الأعمال التي قامت بها لحساب حلفاء الغرب ، في الحرب العالمية الأخيرة (١٩٣٩ — ١٩٤٥) . وكان الميزان متعادلا تقريبا بالنسبة لعمليات المياه .

على أن الشركة قامت لحساب القوات البريطانية بأعمال ضخمة ولم تحاسبها بشأنها حكومة إنجلترا ، فأعدت ملفا بطلب تعويضات عن الحرب التي خاضت غمارها فوق أرض مصر ، وما تم بخصوص هذا الملف يعد حتى الآن ، من قبيل الأسرار ، التي لم نستطع الوقوف عليها .

(ب) أكلاف القروض ورأس المال وتقدر بسعر الذهب ، على أسعار الذهب الجارية في لندن ، واستمرت الشركة تجرى في هذا البند على قاعدة الذهب حتى بعد سنة ١٩٣٥ ، وهي السنة التي بدأت منذ تاريخها تقي بما عليها بالعملة المصرية . وقد ارتفعت الفوائد المطلوبة من الشركة في سنوات الحرب

لسبب توقفها عن استهلاك السندات والأسهم ، وكلما مضى الزمن قلت أكلان الشركة بهذا الخصوص ، وقد انتهت السندات ذات الفائدة البالغة ٥ ٪ ، وذلك اعتباراً من ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ .

الحالة المالية ، من واقع تقارير مجلس الإدارة

في ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥

توقفت اجتماعات الجمعية العمومية للمساهمين ، في سنوات الحرب ، ثم انعقد الاجتماع العادي السابع والثمانين في باريس في ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، وجاء في تقرير مجلس الإدارة السنوي ، بيان عن الحالة المالية ، استهله بالإشارة إلى الحكم الذي أصدرته محكمة الاستئناف المختلطة ضد الشركة ، في ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ، والذي سنتكلم عنه في الفصل السابع ، بمناسبة بحث شرط الدفع بالذهب (١) .

وجاء في التقرير أن الشركة ، في مدة الحرب ، رأت نفسها مضطرة لأن تبطل ، أو تنقص بدرجة محسوسة جداً ، أعمال الصيانة والإصلاح المعتاد أجرائها في القناة . ولكنها رصدت أموالاً احتياطية ، لتنفقها في هذه الأعمال في الوقت المناسب ، مراعية فيما قررت من اعتمادات لهذا الغرض حالة غلاء الأسعار ، وفيما يلي بيان بهذه الاعتمادات ، التي اقتطعت من ميزانيات السنوات من ١٩٤٠ إلى ١٩٤٢ :

في سنة ١٩٤٠ احتياطي قدره ٥٤٣٠٧٦٨٠ من الفرنكات ، وهو ما يوازي ثلاثمائة ألف من الجنيهات .

وفي سنة ١٩٤١ احتياطي قدره ١٠٨٦١٥٣٦٠ من الفرنكات أي ما يساوي ستائة ألف من الجنيهات المصرية .

(١) تقرير الشركة المطبوع باللغة الفرنسية ، ص ١٥ ، ص ١٦ .

وفي سنة ١٩٤٢ مبلغ ١٦٢٩٢٣٠.٤٠ أى تسعمائة ألف من الجنيهات المصرية .

وأورد التقرير بيانا موجزا عن الحالة المالية ، في كل من السنوات المذكورة ، وذلك :

في سنة ١٩٤٠ : الدخل الاجمالي ٧١٣٨١٣٩٦٥ من الفرنكات ، بعجز قدره ٧٧٤٩٥٧٨٩٠.٩ فرنكا ، أى بأكثر من خمسين في المائة عما كان عليه الحال في سنة ١٩٣٩ .

وقد هبط إيراد الشركة من العمليات المالية التي اعتادت توظيف رءوس أموالها فيها بمبلغ ٨٢٢٩٢٩٣ فرنكا .

بيد أن الأعمال الاضافية التي تقوم بها الشركة ، كأشغال الورش ، قد عادت عليها بزيادة قدرها ٥٣٤٦٢١٣ من الفرنكات عن سنة ١٩٣٩ .

وقد بلغت نفقات الاستغلال في مختلف أعمال الشركة في تلك السنة ٧٢٧٥٠٤٠٤.٣٢ فرنكا أى بزيادة قدرها ٢٢٧٠٠٠.٤ عما أنفقته في سنة ١٩٣٩ ، وذلك بسبب ارتفاع سعر الذهب ، في سوق الأوراق المالية .
وقررت الشركة أنها خسرت في تلك السنة مبلغ ١٣٦٩٠.٠٦٧ فرنكا ، ويجب أن يؤخذ هذا البيان بتحفظ شديد .

في سنة ١٩٤١ : الدخل الاجمالي ٦٢٧١٢٠٩٠.٨ فرنكا بعجز عن العام السابق قدره ١٠١٧٠٥٢٢٨ فرنكا ، وبلغ العجز في الأعمال المالية ٦٤١٣٧٧١ فرنكا وزيادة في دخل الأعمال الاضافية قدرها ٢١٣٨١٥٠.٢ فرنكا .

وبلغت مصاريف الاستغلال بما في ذلك الاحتياطي الذي تقدمت الاشارة إليه ٦٩٨٩٩٧٥٢٧ من الفرنكات .

ولما كانت الشركة قد رصدت لأعمال الصيانة التي تقوم إليها مستقبلا

احتياطيا قدره ١٠٨٠٦١٥٣٦٠ فرنكا ، فانه يبدو أن الشركة قد ضغطت
مصرفاتها إلى حد كبير ، وقدرت خسارتها بمبلغ ٧١٨٧٦٩٦٧٨ فرنكا .

في سنة ١٩٤٢ : الدخل الاجمالي ٩١٧٩١٢٣١٢٠٣٦٤٠ من الفرنكات بنقص
قدره ٣١٦٧٩١٣١٦٠٥٣٧٩١٥٣٦٠ عن العام السابق ، ولكن ارتفع دخل الأعمال الاضافية
بمقدار ٢٨٢٩٥٥٨١٠٥٨١ فرنكا .

وقدرت المصاريف الاجمالية ، بما فيها الاحتياطي الذي اقتطع لتلك السنة
وهو ١٦٢٩٢٣٣٠٤٠٤٠ فرنكا (٩٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ جنيه مصري) بمبلغ
٧٧٢٩٣١٢٥٧ فرنكا .

ولكن رأسمال الشركة المنقول والعقارى ، والذي قدر في ميزانية ٣١
ديسمبر سنة ١٩٤٢ بمبلغ ١٦٢٩٢٣٣٠٤٠٤٠ قد ارتفع في السنوات المذكورة بمبلغ
٥٤٢٠٦١٩٨٦ فرنكا ، وذلك برصد بعض أرقام في بنود المباني والمهمات .

ورصدت الشركة عن الثلاث السنوات المذكورة ، في الاحتياطي لمواجهة
ديونها كالمبالغ التي تدفع لحاملي الأوراق المالية ، التي كان قد توقف
استهلاكها بمبلغ ٣٢٥٨٤٦٠٠٨٠ من الفرنكات .

وقدر العجز في سنة ١٩٤٢ بمبلغ ١٣٢٢٦١٨٣٤٠ من الفرنكات .
واستنادا إلى ما قيل في اجتماع الجمعية العمومية المذكورة من أن هناك
عجزا في حساب الثلاث سنوات ١٩٤٠ و ١٩٤١ و ١٩٤٢ اقترح مجلس الادارة
عدم دفع فائدة الأسهم الثابتة وقدرها ٥ ٪ ، ولا استهلاك الأسهم التي كان
يجب سحبها ، وقدرت المبالغ المطلوبة عن هذين البندين بمقدار ٤٢٣٦٦٧٣٤٥
فرنكا . وذلك على أن تكون هذه المبالغ بمثابة دين تدفعه الشركة لمستحقيه
من أول ميزانية رابحة .

وفي ديسمبر سنة ١٩٤٥ لم تكن الشركة قد فرغت من اعداد ميزانية
سنتي ١٩٤٣ و ١٩٤٤ ، ولكن جاء في تقرير مجلس الادارة أنه متفائل
مقدما .

وجاء في التقرير أن المسألة التي تتوقف عليها موازنة الميزانية ، هي مسألة العملة التي يجري على أساسها دفع الكوبونات ، وقال مجلس الإدارة إن المفاوضات جارية بينه وبين الحكومة المصرية ، التي ستتخذ قرارا بهذا الخصوص . وأنه حينما يصدر القرار ويكون مرضيا ، فإن الشركة تستطيع أن تجرى على سياستها التقليدية ، وهي تخفيض رسوم المرور حينما يرتفع الربح ، هذا مع ملاحظة أن الرسوم في سنة ١٩٤٥ لم تزد عما كانت عليه قبل الحرب الأخيرة بأكثر من ٣٩٪ .

الجمعية العمومية في ٩ يوليو سنة ١٩٤٦

في بيان الحالة المالية ، الذي ورد في تقرير مجلس إدارة شركة قناة السويس ، للجمعية العمومية للمساهمين ، في اجتماعها الثامن والثمانين ، في ٩ يوليو سنة ١٩٤٦ ، أفردت الشركة بابا خاصا لمسألة الدفع بالذهب ، وكانت مسألة المسائل في شئونها المالية ، في ذلك الوقت ، وسنعرض لها في الفصل التالي .

وبعد ذلك ، جاء بالتقرير موجز عن ميزانية الشركة في السنوات ١٩٤٣ ، و ١٩٤٤ ، و ١٩٤٥ ، وفيما يلي أهم البيانات التي تضمنها الموجز المشار إليه :
في سنة ١٩٤٣ : بلغ الدخل العام ١٦٢٠١٦٢٠٧٩١٠٢٢٢ من الفرنكات ، بزيادة عن العام السابق ٢٤٥٠٢٤٧٨٠٤٧٨٢٨٢ من الفرنكات ، وعلت الشركة هذه الزيادة الكبيرة بارتفاع في حصيله رسوم المرور ، إذ استؤنف انتظام الحركة الملاحية في القناة ، منذ شهر يونيو سنة ١٩٤٣ . كما أن الشركة وظفت أموالها في عمليات قصيرة الأجل ، وحققت ربحا ، لا بأس به ، من أشغال ورشها العمومية .

وبينا ارتفع دخل الشركة العام ، هبطت نفقات الاستغلال ، عما كانت عليه في سنة ١٩٤٢ بمبلغ ١٩٤٢٠٤١٣٢١٩ فرنكا .

وعلى الرغم من أن الشركة خصصت من الدخل العام تسعة ألاف جنيه احتياطي لمواجهة أعمال الصيانة والترميم التي كانت متوقعة ، من قبل ، فقد قدرت أن الدخل يزيد عن المصروفات بمبلغ ١٢٤٣٧٣ر٢٧٣.٣٠ فرنكا ، وأنها بذلك تستطيع أن تغطي عجز الثلاث سنوات السابقة ، وقدره ٦٣٤٦٣ر٦٠٥ر٢١٥ فرنكا ، والباقي وقدره ٦٦٠ر٦٦٧ر٨٤ احتسبته احتياطيا للتأمين والمصروفات غير المنظورة .

سنة ١٩٤٤ : بلغ الدخل العام ٣٩٣ر٩٨٠ر١٤٧٧ فرنكا بزيادة قدرها ٢٣١ر١٨٩ر٥٥٥ فرنكا عن العام السابق . وبلغت الزيادة في رسوم المرور وحدها ٩٩٢ر٧٥٦ر٥٠٠ فرنكا ، وفي عمليات توظيف المال الفائض ١٨٣ر٥٨٥ر٨٨ فرنكا . ونقصت حصيلته الأعمال الاضافية بمبلغ ٤٩٤ر٨٤٥ر٣٣ فرنكا عن العام السابق .

وأما المصروفات فقد بلغت ٢٢٥ر١٣ر٤١٣ر٧٠٣ بزيادة قدرها ١٨٧ر٨٩٥ر٨٠ فرنكا عما كانت عليه في سنة ١٩٤٣ ، وذلك بسبب استئناف الشركة نشاطها على أوسع نطاق ، وبسبب ارتفاع الأسعار .

ولكن الزيادة في الدخل عن المنصرف ، وهي ١٦٧ر٥٦٧ر٧٧٤ فرنكا ، قد أدرجت في اعتماد التأمين والمصاريف غير المنظورة ، كما فعلت الشركة في العام السابق .

سنة ١٩٤٥ : كان الدخل العام ٧٤ر٠٧٤ر٥١٠ر٢٦٨٧ فرنكا بزيادة عن العام السابق قدرها ٦٨١ر٢٩ر٥٢٠ر١٣٠ أي أن الزيادة وحدها كانت أكثر من مليونين من الجنيهات المصرية !!

وكانت الزيادة في رسوم المرور وحدها ٨٠٨ر٤٤٤ر٧٠١ من الفرنكات وربحت الشركة من العمليات المالية ٢٨٤ر٠٨٠ر٣٢ فرنكا ، كما ربحت من فروق العملة ، بغير أى جهد مبلغ ٥٣ر٩١٢ر٤٨١ .
ونقصت حصيلته الأشغال الاضافية كالورش مبلغ ٨٤١ر٦٥ر١ فرنكا .

ووصلت المصاريف الاجمالية مبلغ ٩٩١ر٠٨٧٧٤٤ فرنكا .
واكن الزيادة في نفقات الاستغلال نفسه وكذا الادارة وصلت إلى
٣٧٥٣٧٠٢٢٨ من الفرنكات ، وهذه الزيادة نشأت عن زيادة أسعار المواد
الأولية التي تستخدم في أعمال الصبابة ، وكذا نفقات ترميم آلات الشركة
وعتاها .

وقد اعتمدت الشركة من مبلغ ١٣٢٩ر٤٢١٣٦٩ وهو مقدار زيادة
الدخل عن المنصرف في تلك السنة ، مبلغ ٠٠٢ر٧٦٩٦٥٧ لدفع ما تأخرت
الشركة عن سداده لحاملي الاسهم منذ سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٥ ، والباقي
وقدره ٣٢٧ر٣٥٣ر٠٣٨ حول إلى بند التأمين والمصاريف غير المنظورة .

* * *

وفي كشف الجرد المؤرخ ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، قدرت الشركة
رأسمالها الثابت والمنقول بمبلغ ١٨ر٥١٨ر٨٣٨٢٣٦٨ من الفرنكات ، وهذا
تقدير تحكى محض ، إذ رفعت الشركة في دفاتها أثمان المباني والأدوات ،
بدعوى أن تلك الأثمان قد ارتفعت في السوق العامة .

وأما رأس المال السائل ، الذي تملكه الشركة وقتئذ فقد قدر بمبلغ
١٦٢ر٢٦٨ر٠٣٧٥٠ فرنكا فكأنه زاد في الثلاث سنوات السالفة الذكر
بمقدار ١١٢٥٧ر٢١٧ر٩٥٩ فرنكا ، وذلك نتيجة تكديس أموال في بنود
الاحتياطي المختلفة .

في السنوات الأخيرة

نكتفي بضرب الأمثال ، لنبين الأرقام الخيالية ، التي وصلت إليها أرباح
الشركة في السنوات التالية للحرب .

سنة ١٩٤٨ (١) :

بلغ الدخل العام عن سنة ١٩٤٨ مبلغ ١٠٠ر٤٤٢ر٩٣٥ر١٩ فرنكا ،

(١) الاجتماع الحادي والتسعين للجمعية العمومية للمساهمين بباريس في ٢١ يونيو

سنة ١٩٤٩ ، نشرة الشركة رقم ٢٢٣٨ بتاريخ ١٥/٢٥ / يونيو سنة ١٩٤٩ .

ثانياً — مرتبات الموظفين ومصاريف الإدارة ونفقات الاستغلال

ف	٣٤٠٠٦٦١٨٤٢٢٤٥	(مكتب الشركة بباريس)
ف	٣٤٨٠٥٧٨٥٠٣	مكتب لندن (المشرف على الشركة)
ف	٤٩٧٠٤٣٢٤٣٤٣	وكالة الشركة وإدارتها بمصر
ف	٥٥٩٥٦٠١٦٢٢٧١	الترانزيت

الأشغال :

ف	١٤٤٥٨٢٢٢١٠٩٨٦	صيانة القناة وملحقاتها
ف	٢٨٨٢٤٣١٦٧٩١	صيانة المباني والمزرعات والطرق
ف	٢٣٣٣٠٩١٣٩٧٠	وابورات المياه ببورسعيد والاسماعيلية والسويس

المجموع ١٩٦٧٣٧٤٩١٧٤٧ ف

ثالثاً — نصيب الشركة في مصروفات

ف	٢١٣٨٨٤٠١٨٧	الأملاك المشتركة
ف	٢٠٥٣٩٨٧٩١	رابعاً — استغلال Clos

المجموع الكلي ٦١٠٧٨٢٦٥٩٥٠٩ ف

أبواب الدخل في سنة ١٩٤٨

أولاً — الاستغلال المالي :

٢٦٥٠٣٤٣٨١٣٧	١ - توظيف أموال في عمليات أخرى
٢٨٥٣٢٤٧٨١٤٣١٧	٢ - أرباح ناتجة عن تحويل العملة
٢٧٧٩٧٥١٢٠٥٢٤٨٥٤	المجموع

وكان دخلها من الأعمال الاضافية ٣٦١٩٣١٩٥٠ فرنكا بدلا من
٣٢٧٠٩٩١٧٦ فرنكا في السنة السابقة .

وفي باب المصروفات ذكرت ميزانية ١٩٥١ أنها بلغت ١٢٨٢١١٥٨٩١٠
فرنكا بدلا من ١٠٧٠٥٤٩٤٩٣٠ فرنكا في سنة ١٩٥٠ أى زيادة قدرها
٢١١٥٨٦٦٣٩٨٠ فرنكا ، منها زيادة في الأعباء الاجتماعية قدرها
٩٥٧٤٧٢٩١١ فرنكا ، وزيادة في نفقات الاستغلال قدرها
١١٥٨١٩١٠٦٩ فرنكا . ورصدت الشركة لبند استهلاك وتجديد مهمات
مبلغ تسعمائة مليون من الفرنكات ، كما اقتطعت ثلاثمائة مليون فرنك
وسمته مصاريف غير منظورة ، ومبلغ مليارين من الفرنكات ، أى مليوني
جنيه مصرى تقريبا ، قالت عنه إنه احتياطي فوق العادة !!

ثم رفعت تقدير ثمن المنشأة بمبلغ ١٤٨١٩٤٩٧ فرنكا ذهباً ، وإنه لما
يبحث على الدهشة أن تسمى الشركة هذا البند في ميزانيتها « ثمن القناة »
le prix de revient du canal فالقناة لا تقدر بمال ، وهي ملك عام
من أملاك الدولة المصرية ، ولا يجوز التفاوض عن هذا الغش الذى تمعن
فيه شركة القناة ، لأسباب لا نخفى علينا !!
ولم توزع الشركة ، من الأيراد الضخم الذى حققته في ذلك العام
إلا مبلغ ١٠١٤٠٨٤٥٠٧٠ فرنكا من الفرنكات ، أى ما يقرب من ثلث الدخل
العام !!

ميزانية سنة ١٩٥٣ م. سنة ١٩٥٢

بلغ الدخل العام عن سنة ١٩٥٢ ، مبلغ ٢٨٣٧٩٤٨١٠٥٦٢ من
الفرنكات ، بزيادة قدرها ٧٤٥٨٥٧٧٥٦ فرنكا عن العام الأسبق ، وكانت
المصروفات ١٣٥٤٢٨٩٢٠٩ فرنكا بزيادة قدرها ٧٢٦٩٤٣٨٠٧ فرنكا
عن العام السابق .

المواد التي غطت تلك النفقات :

ذهب	٢٠٠.٠٠٠.٠٠٠.٠٠٠	ف. ذهب	(١) اكتاب في رأس المال
ذهب	٩٩.٩٩٩.٥٣٧	ف. ذهب	(٢) سندات لم تستهلك
ذهب	٣٤.٠٠٠.٠٠٠	ف. ذهب	(٣) سندات مستهلكة
ذهب	٣٤.٠٠٠.٠٠٠	ف. ذهب	١ - ٤٠٠.٠٠٠ سند بسعر ٨٥
			ب - ٣٣٣.٣٣٣ بفائدة ٥٪، وسعر
ذهب	٩٩.٩٩٩.٩٠٠	ف. ذهب	السند ٣٠٠ فرنك
			ج - ١٢٠.٠٠٠ سند ثلاثينية بمائة
ذهب	١٢٠.٠٠٠.٠٠٠	ف. ذهب	فرنك .
			د - ٧٣٠.٢٦٠ سند بسعر ٣٪ (أول
ذهب	٢٦.٩٩٩.٩٦١	ف. ذهب	دفعة)
			ه - ٧٥٠.٠٠٠ سند بسعر ٣٪ (ثالث
ذهب	٣٠.٤٨٥.٥٩٧	ف. ذهب	دفعة)
ذهب	١١٩.٥١٤.٢٢٥	ف. ذهب	و - ٢٥٢.٦٥٥ بفائدة ٥٪
			(٤) مبالغ محصلة من البناء أو التحسين
ذهب	٢٦.١٩٦.٨٧٣	ف. ذهب	في القناة
ذهب	٦٦.٧١٥.٦١٥	ف. ذهب	(٥) مبالغ من احتياطي أعمال التحسين
ذهب	٩٥٠.٩١١.٧١٠	ف. ذهب	٤٠
			(٦) من احتياطي ١٩٤٧ إلى ١٩٥١
ذهب	٤٠.٤٨٦.٢٧٣	ف. ذهب	لأعمال التحسين
ذهب	٩١.٦٦٧.٦٦٨	ف. ذهب	(٧) من احتياطي ١٩٥٢ لأعمال التحسين
			المجموع
	٦٥ ر ١٠٠.١٠٥.٩٧٥	من	الفرنكات الذهب

ميراثية سنة ١٩٥٣

في اجتماع الجمعية العمومية السادس والتسعين

في أول يونيو سنة ١٩٥٤ (١)

الاستغلال : بلغ استغلال القناة رقما قياسيا في سنة ١٩٥٣ ، فقدت مرت بالقناة ، شمالا وجنوبا ، في تلك السنة ١٢٣٧١ سفينة ، وكان صافي حملتها مجتمعة ٩٢٩٠٥٠٠٠ طنا ، بزيادة قدرها ٧٩.٠٪ عما كانت عليه الحركة الملاحية ، في العام السابق . ويرجع الفضل في زيادة الحركة للسفن التي تحمل أعلام بريطانيا وليبيريا ، وبنما ، وفرنسا ، ولا سيما ناقلات البترول . وظلت بريطانيا محتفظة بالمكان الأول بنسبة ٣٣.٧٪ ، وتليها الترويج ، في المرتبة ، وبعدها فرنسا وبنما ، وليبيريا وإيطاليا وهولندا وأمريكا الخ .

وكان مقدار البضائع في هذه الحركة ٩٠٣٩٩٠٠٠ طنا ، بزيادة ٨٣.٠٪ عن العام السابق ، وكان البترول ومستخرجاته بنسبة الثلثين ، والباقي وهو ٣٣٧٤٨٠٠٠ طنا ، من المواد الأخرى .

ولم تزد الحركة من الشمال إلى الجنوب ، عما كانت عليه في العام السابق ، إلا بنسبة ٢٣.٠٪ ، ومن هذه الحركة بلغت كمية البترول ، المار من الشمال إلى الجنوب ، ٧٢٣١٠٠٠ طنا ، بزيادة قدرها ١٣.٠٪ ، عن الحد الأقصى ، الذي وصل إليه في سنة ١٩٥٢ . وكان نصيب بريطانيا وفرنسا ، في ذلك ، أكثر من النصف ، أما فرنسا فقد قل إنتاج معامل تكريرها بنسبة ٥.٠٪ .

وزادت كمية المواد المصنوعة ، بمقدار ٦٣٠٠٠٠ طنا ، فتجاوزت في هذا العام ، أعلى متوسط بلغته في سنوات ما قبل الحرب من ١٩٣٣ إلى ١٩٣٧ ، ويرجع السبب في ذلك لارسال ٣٢٥٠٠٠ طنا من البضائع المصنوعة من بولندا إلى الصين .

(١) ملحق لنشرة الشركة رقم ٢٢٩٨ في ١٥ يونيو سنة ١٩٥٤

وأما حركة البضائع من الجنوب إلى الشمال فقد بلغت ٦٧٨٨١٠٠٠ طنا ، بزيادة عن العام السالف بنسبة ١٠.٥ ٪ ، وكانت الزيادة في المواد البترولية بنسبة ٨ ٪ ، ومن تلك المواد البترولية ٩٦ ٪ من البترول الخام ، وكان نصيب الكويت وحدها من البترول الخام بنسبة ٨١ ٪ ، وأغلبه قد صدر إلى بريطانيا التي حصلت من هذا البترول على ١٧٨٠٧٠٠٠ طنا ، وفرنسا قد استوردت منه ١١١٤٤٠٠٠ طنا ، وحصلت الولايات المتحدة الأمريكية من البترول المار بقناة السويس ، على ٤٣٢٠٠٠ طنا ، بزيادة قدرها ٤٧ ٪ ، عن العام السابق .

وفيا عدا البترول ، بلغت خامات المعادن ، التي نقلت من الجنوب إلى الشمال ٤٩٠٠٠ طنا ، وأهم هذه المعادن ، المنجنيز ، وقد أرسل ثلثاه إلى الولايات المتحدة الأمريكية ، وكذلك ارتفعت نسبة الحديد الخام ، وكان نصيب الهند في تصديره بنسبة ٧٠ ٪ ، وقد انتهى ذلك الحديد إلى موانئ هولندا وألمانيا .

وقد عقدت الشركة ، في تقرير مجلس الإدارة ، في هذا العام ، مقارنة ، بين حركة البضائع ، في سنوات الرخاء ، السابقة على الحرب العالمية الثانية ، وهي السنوات من ١٩٣٣ إلى ١٩٣٧ ، وما وصلت إليه الحركة الملاحية في قناة السويس ، في السنوات الأخيرة ، واستخلصت النتائج الآتية :

١ — تضاعفت الحركة الملاحية في قناة السويس ثلاث مرات ، وزادت الحركة من الجنوب إلى الشمال بنسبة ٢٢٠ ٪ ، ومن الشمال إلى الجنوب بنسبة ١١٥ ٪ .

٢ — كان البترول هو العامل المرجح الذي أدى لهذه الزيادة ، ولكن الشركة تتوقع هبوط حمولة البترول المار بقناة السويس في سنة ١٩٥٥ ، وتعمل ذلك بقرب افتتاح معامل تكرير ضخمة ، واقعة شرق السويس ، ولعلها تعني العامل المقول أن بريطانيا قد أنشأتها في المحميات اليمنية ،

وأنفقت في إنشائها نحو مائة مليون من الجنيهات، لتستعويض بها عن عبدان (١) ولكن شركة قناة السويس ، ترى أن هذا النقص سيعوض ، بزيادة إنتاج ، واستهلاك ما يكرر في تلك المعامل .

٣ — وفيما عدا البترول ، لاحظت الشركة هبوطا في أرقام ما تسميه بالبضائع الجافة ، أي الخامات التي يحصل عليها الغرب ، ويرسل بدلها موادا مصنوعة ، إلى الشرق ، ولكن الشركة تقول إن حركة هذه المواد تستأنف سيرها .

٤ — من أهم المواد في حركة البضائع من الجنوب إلى الشمال ، المعادن والحبوب . ومع ذلك لا يمكن أن تقاس الأرقام الخاصة بها ، بما كان عليه الحال قبل الحرب ، فإذا كانت الحبوب المصدرة من استراليا قد ارتفعت نسبتها ، إلا أن الأرز قد هبط إلى نسبة ١٥ ٪ مما صدر في السنوات ١٩٣٣ - ١٩٣٧ ، والفضل في ذلك للهند الصينية ، وحركة التحرير الزاحفة منها ، والجوت لم يصل إلا إلى ٨٣ ٪ مما كان عليه ، قبل الحرب .

٥ — تفسر الشركة ، ما قرره في البند السابق ، بالتقلبات السياسية والاقتصادية ، في الشرق الأقصى ، وبزيادة الاستهلاك ، هناك ، تبعا لزيادة عدد السكان ، وارتفاع مستوى معيشة البلاد التي حطمت القبضة الاستعمارية ، كما أن البناء الاقتصادي لتلك البلاد ، قد تغير رأسا على عقب ، فبعد أن كانت تصدر المواد الأولية ، تقوم هي الآن باستخدام تلك المواد في مصانعها ، وتصدير بضائع مصنوعة . وقد كانت الهند أول بلد يصدر القطن ، عبر قناة السويس ، فنقص الصادر من أقطان الهند بنسبة ٥٤ ٪ ، وأصبحت الهند تستورد القطن من مصر ، وتستخدم ما تستورده إلى جانب قطنها في مصانع الغزل والنسيج ، وتصدر هي المنسوجات . ولكن اليابان ، وقد غلبت على أمرها ، تصدر الصلب إلى بريطانيا والسويد ، وقد صدرت ٢٠٠.٠٠٠ طن بين سنتي ١٩٥١ و ١٩٥٣ .

(١) ولهذا سعت إنجلترا على جنوب اليمن ، وارتكبت عدة جرائم ارهابية ضد اليمن أخيرا .

٦ — وفي تيار الحركة الملاحية ، من الشمال إلى الجنوب ، حدث تغييرات في السنوات الأخيرة ، بالنسبة لما كان عليه الحال ، بين سنتي ١٩٣٣ - ١٩٣٧ فقد كانت المواد الغذائية تمثل ٩٪ من البضائع المارة من الشمال إلى الجنوب وفيما بعد الحرب ، وصلت إلى ٣٠٪ بسبب تصدير الحبوب من الولايات المتحدة ، ومن روسيا ، إلى الهند ، وباكستان ، وسيلان .

ولكن هبطت نسبة البضائع المصنوعة في الغرب ، فقد كانت في المتوسط ، فيما بين سنتي ١٩٣٣ و ١٩٣٧ تتراوح بين ١٨ و ٤٢٪ فهبطت في السنوات الأخيرة إلى نسبة تتراوح بين ١٤٪ و ٣٣٪ ، وأهم تلك المصنوعات الآن ، المعادن المصنوعة ، ويليها في البضائع الأسمت والآلات ، والأسمدة الكيماوية ، ونستطيع أن نلمس من هذا التغيير سرعة التصنيع في بلاد الشرق الأقصى ، وتمشى البضاعة مع حركات التحرير والكفاح ضد الاستعمار .

ولكن ، ليس معنى ذلك أن تتأثر الحركة الملاحية في القناة ، بل كل ما هنالك ، هو تبدل في البناء الاقتصادي لبلاد الشرق ، ثم لا تلبث الأوضاع أن تستقر ، وتبادل الشعوب التجارة ، على أساس جديد ، يكفل زيادة الانتاج ، ورفع مستوى المعيشة ، فتنمو الحركة تبعا لذلك .

الحالة المالية في ميزانية سنة ١٩٥٤ :

بلغ الدخل العام لشركة قناة السويس عن سنة ١٩٥٣ ، ١٥١٤.٥٣٠.٥٣٠.٨٥٣.٣٠ من الفرنكات ، بزيادة عن العام السابق قدرها ، ٤٨٩.٥٢.٠٤٨.٤٧٤.٢ من الفرنكات ، وبلغت المصروفات ١٣٩٨.٦٣٠.٥٠٠.٠٤٠ فرنكا . وبعد خصم فائدة ومقابل استهلاك رأس المال ، وهكذا ، يصل فائض الدخل إلى ١٥٤٤.٤٧.٠٩٣.٢٥٢ فرنكا .

وقد زادت حصيلة رسوم المرور بنسبة ٨٪ .

وزادت الأعباء الاجتماعية بمبلغ ٢٣٨.٦٥٤.٣٢٥ فرنكا ، أي بنسبة ٧٪ ، وذلك نتيجة لدفع مبلغ استثنائي لاحتياطي المعاشات .

وقد زادت مصروفات الاستغلال ، التي تنفق في مصر بمقدار ٣٩٦٣٧٣٨٢ فرنكا ، أى بنسبة ٥ ٪ ، وهذا الرقم لا يمثل الزيادة الحقيقية في المصروفات ، ذلك لأن الشركة ، كانت تدفع في سنة ١٩٥١ — ١٩٥٢ إعانات استثنائية لمستخدميها ، ووصلت هذه الاعانات إلى مبلغ ٤٠٠ مليون فرنك ، ثم وقفت عن ذلك في سنة ١٩٥٣ ، فتكون زيادة مصاريف الاستغلال بنسبة ٤ ٪ .

وقد أضافت الشركة إلى مبلغ ١٥٤٤٧٠٩٣٢٥٢ فرنكا الذي اعتبرته فائض الدخل ، مبلغ ٩١٥٠٠٠٨٠٥ فرنكا ، متبقية من العام السابق ، واقترحت أن توزع مبلغ ١٥٥٣٨٥٩٤٠٥٧ فرنكا

ولكن مجلس الادارة ، اقترح في الوقت نفسه خصم المبالغ الآتية ، من المبلغ المذكور .

١ — مبلغ مليار من الفرنكات ، لمشتري واستهلاك مهمات .

٢ — مبلغ ثلاثمائة مليون من الفرنكات للمباني .

٣ — ثمانمائة مليون من الفرنكات ، للتأمين والمصاريف غير المنظورة . . . ؟!

٤ — خصم مليارين من الجنيهات للأعمال الجديدة ، تنفيذاً لبرنامج هام نكبيلى .

٥ — خصم مليار من الفرنكات لاحتياطي فوق العادة !!

وبذلك يكون الفائض الذي تستطيع الشركة أن تتصرف فيه هو ١٠٤٣٨٥٩٤٠٥٩ فرنكا ، وطلب مجلس الادارة تجنيب مبلغ ١٦٠٥٨٨٤٦ فرنكا ، واقترح أن يجرى التوزيع في مبلغ ١٠٤٣٨٥٩٤٠٥٧ من الفرنكات ، أى ما يقرب من ثلث الدخل العام !!

وعلى ذلك يصيب السهم مبلغ ٩٢٥٠ فرنكا يضاف إلى ذلك بالنسبة لكل سهم من أسهم رأس المال التي لم تستهلك ، كحصمة ثابتة بنسبة ٥ ٪ طبقا للنظام الأساسي ، مبلغ ١٩٤٢٩٢٨ فرنكا .

وفي تقدير أصول الشركة ، في جرد ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥٣ ، قدرت المباني الجديدة بمبلغ ٦٧٠١٤٧٦٨٧ فرنكا ، وقدرت الآلات والمهمات بمبلغ ١٣٤٢٢٨٦٧٥٠ فرنكا ، والأصول الممكن التصرف فيها بمبلغ ٢٥٨٩٢٣٩١٨٦ فرنكا ، وفي احتياطي المعاشات مبلغ ١٨٦٢٩٣٢٩١٨٦ فرنكا ، وفي بند أموال موظفة لآمد طويلة تبلغ ١٧٢١٧٢٨٦٥٨١ فرنكا فيكون مجموع الأصول ١١٢٠٨٣٧٣٠٢٨ فرنكا .

وفي باب الخصوم قدرت المبالغ الواردة في بند التأمين والمصاريف غير المنظورة بمبلغ ١٧٧٨٨٥٤١٥٣٨ فرنكا ، وذلك لسداد ضرائب ، ربطت على الشركة ، في أعوام سابقة .

بيانات أكثر تفصيلا في ميزانية سنة ١٩٥٣

أولا — الجرد في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥٣ :

(١) أصول الشركة ، قدروها كالاتي :

١ - مباني الشركة في باريس

وبريطانيا ٤٥٦٥٨٢٦٢٤ فرنكا

ب - مباني الشركة في الجمهورية المصرية ٥٥٤٥٥٩٢٤٣٤٥ »

المجموع ٦٠٠٢٥٠٦٩٦٩ »

ج - الآلات والمهمات :

»	٧٤٢١٥٧٢٧١٤	آلات ومهمات في الخدمة
»	٩٩٩٣٦٧٧٣٥	وابورات المياه
فرنكا	٢٨٧٧٧٠٧٣٧	أثاث وخلافه

» المجموع ٨٧٠٨٧١١٨٦

»	٣٣٣٧٨٠٠٠٠٠٤	د - مواد مختلفة
»	١١٧٢٥١٨٤١٩	هـ - مبانٍ جاري إنشاؤها
»	٢٠٠٦٤٣٠٦٠٢	و - عتاد في طريق التنفيذ

» المجموع ٢٠١٧٢٠٠١٨٠

ز - مال سائل وموظف

في الصندوق ، وفي البنوك وفي

»	٤٢٢٤١٧٠٦١٦	شركات الائتمان
»	١٥٤٨٦٠٢٢٥٤٠	توظيف لآجال قصيرة
»	١١٢٠٨٣٧٣٠٢٨	توظيف لآجال طويلة
»	٣٠٩١٨٥٦٦١٨٤	المال السائل ، المجموع

ح - مدينو الشركة

مدينون مختلفون وحسابات

»	٣٦٩٥٨٨٤٠٠٠	للتسوية
»	١٧٠٢٤٦٧٢٣٤	أوراق مالية وقيم أعطيت ضمانات

أوراق وقيم مالية في احتياطي
المعاشات
فرنكا ١١٥١٩٥٨٥٠٥٧٤

- » المجموع ١٦٩١٧٩٣٦٨٠٨
» المجموع الكلي لباب الأصول ٦٨٠٠٠٩٢٠٣١٧٢

(٢) باب المحصوم :

١ - الاحتياطي Provisions et Réserves

- احتياطي تأسيس (حسب النظام
الأساسي) ٤٣٠٠٠٠٠٠٠٠
» احتياطي فوق العادة ١٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠
» تأمين وغير منظور ٣٦٨٩٨٤٦١١٢
» احتياطي لمواجهة تغير سعر العملة ١٨٩٥٨٣٦٠٩٣

- » المجموع ١٦٠١٥٦٨٢٢٠٥
» ب - تحت حساب الأشغال الجديدة ٢٧٨٢٠٢٣٣٤٦
» ج - للمدفوعات وللإهلاك :

- » مواد ١٢٠٥٢٣٥٦٩٤٦٦
» مبان ٦٢٤٧٧٦٨٢٥٣

- » المجموع ١٨٣٠٠١٢٤٧١٩

د - ديون شتى :

فوائد وكوبونات واستهلاك

فرنكا (المستحق في ٣١ ديسمبر ١٩٥٣) ٥٥٨٩٤١٠٦٥

دائون مختلفون ومبالغ مستحقة

» السداد ٨٣٩٤٢٥٢٢٠٦

» احتياطي المعاشات ١١٥١٩٥٨٥٥٧٤

» المجموع ٢٠٤٧٢٧٧٨٨٤٥

هـ - المكسب والخسارة :

» حصص موزعة عن سنة ١٩٥٣ ١٠٤٢٢٥٣٥٢١١

» ما قبله ١٦٠٥٨٨٤٦

المجموع الكلي للخصوم ويوازي

» الأصول ٦٨٠٠٩٢٠٣١٧٢

* * *

ثانياً - أكلاف المنشأة بالفرنكات الذهب.

١ - مجموع المصاريف من بداية المشروع حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٤
= ٩٥٠٩١١٧١٠٤٠ فرنك ذهب

٢ - مصاريف التحسين من أول يناير سنة ١٩٣٥ إلى سنة ١٩٤٦

المصاريف التي حلت على حسابات الاستغلال في تلك المدة وصلت إلى
١٦١٤٦٣٣٨٣٧٤ فرنكا ، وهو يساوي بالفرنكات الذهب
١٣٠٣٠٩٢٧٠٩

٣ - من سنة ١٩٤٧ إلى سنة ١٩٥٢ :

- ٤ - حصيلة من بناء وتحسين القناة ٢٦١١٩٦٨٧٣٧٧ فرنكا ذهب
- ٥ - مأخوذ من احتياطي أعمال التحسين ٦٦٧١٥٦١٥٠٢ » »
- المجموع ٩٥٠٩١١٧١٠٤٠ » »
- ٦ - من ميزانيات السنوات ٤٧ إلى ١٩٥٢ ١٩٥٢٢٢٣٧٤٢٣٧٤٢٣٧٤٢٣٧٤٢ فرنكا
لأعمال التحسين = ٥٠١٤٨٠٤١١٦ فرنكا ذهب
- ٧ - من ميزانية سنة ١٩٥٣ تحسين ٢٤٤٧١٢٠٢٦ فرنكا
= ٢١٧٠٤٦٤٨٢ فرنكا ذهب
- حتى آخر ديسمبر سنة ٥٣ المجموع الكلي ٢١٦٣٨٠٣٢٠٠ فرنكا ذهب

ثالثا - حساب سنة ١٩٥٣

١ - المصروفات :

١ - أعباء اجتماعية :

- سندات ٣٪ ففة ٢ ، فوائد واستهلاك ٥٠٢٣٠٠٠٠٦٢٥ فرنكا
- معاش أسرة المدعو فُردينا ند دي لسبس ٨٥٨٦٠٥٥٩ »
- احتياطي لصندوق المعاش ومشتري حقوق معاش ١٦٤٢٢٧١٠٥٨٥ »
- ضرائب ٥٥٨٤٠٢٥٠٧ »
- رقابة الحكومة المصرية (مرتب القومسير) ٣٠١٥٠٠٠ »
- اتاوة الحكومة المصرية ٩٥٥٥٧٦٨٠٥ »
- المجموع ٣٦٧٠١٥٣٠٨١ »

٢ - الموظفون ومصاريف الادارة والاستغلال :

- المكتب الادارى في باريس ٨٥٥٥٦٩٠٦١ فرنكا

مكتب لندن ومكتب نيويورك

فرنكا ٨٩٠٥٤٩٩٤٣

في مصر :

» ١٣٤٧٦٤٤٤١١٠

مصاريف عمومية للإدارة

» ٢٤٤٣٠١٦٧٣١

استغلال القناة وميناء بورسعيد

» ٢١٠٨٠٣١٢٠٣

صيانة القناة وميناء بورسعيد

» ١٦٨١١٨٤٩٩٦٣

صيانة الآلات والمهمات

» ١٧٦٠٦٢٩٣٠٩

أعمال إضافية

» ٩٣٤٠٥٠٦٣١٦

١٠٢٨٥١٢١٨٢٠

» ٣١٠٣٠١٠٣ (٣ - الأملاك المشتركة) حصة الشركة في الأعباء

» ١٣٩٨٦٣٠٥٠٠٠٤

مصاريف الاستغلال في سنة ١٩٥٣ هي

» ١١٥٢٦٣٢٠٠٠٤

فوائد واستهلاك رأسمال

» ٢٦٧٥٠٠٠٠٩٨

مصاريف أخرى

» ١٥٤٠٦٤٣٧٢٦٦٢

مجموع المصاريف

الربح القابل للتوزيع

» ٣٠٨٥٣٥٣٠٥١٤

الحصيلة الكلية

» ١٥٤٠٦٤٣٧٢٦٦٢

تخصم المصاريف وهي

» ١٥٤٤٤٧٠٩٣٢٥٢

فائض الدخل

» ٩١٥٠٠٠٨٠٥

من سنة ١٩٥٢

» ١٥٥٣٨٥٩٤٠٥٧

الربح

الإيرادات

الإيرادات المالية :

ف	١٦٨٧٣٣٨٤٥	إيراد المال السائل
»	٤١٣١٧٦٢٠٥	» » الموظف لآجال قصيرة
»	٤٩٤٤٠٨٨٧٠٨	» » » طويلة
»	٥٠٠٠٠٠٨١٩	فائدة القيم المحبوسة كتأمينات
»	١٤٧٨١٢٦٥٨	موارد أخرى

٩٨٨٩٢٠٧٣٥

المجموع

رسوم المرور :

ف	٢٩٠٤٩٨٥٦٩٥٥	رسوم المرور الأصلية
	١٨٤٨٩٣٢٣٥	رسوم مختلفة (إرشاد وسحب الخ)
ف	٢٩٢٣٤٧٥٠١٩٠	

إيرادات إضافية :

»	١٠٦٥٨٥٢٦٩٣	إيجار مبان
»	٢١٩٧٢٤٢٨١	بيع مياه
»	٢٣٧٣٧٨٢٣٣	موارد شتى
»	٥٦٣٦٨٨٢٠٧	
»	١٦٩٤٩٥٧٣٧	إيراد الشركة من الأملاك المشتركة
»	٣٠٨٠٣٨٥٤٨٦٩	الدخل الاجمالي
»	٤٩٢٧٥٢٦٤٥	يضاف لذلك
»	٣٠٨٥٣٥٣٠٥١٤	الدخل العام

توزيع الربح الصافي حسب المادة ٦٣ من النظام الأساسي

الباقى للتوزيع	وزع تحت الحساب	التوزيع الكلى	
٥٠٨٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ ف	٢٣٢٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ ف	٧٤٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ ف	٠.٧١ للمساهمين
١٠٧٣٢٣٩٢٤٣٧	٤٩٠١٤٠٨٤٥	١٥٦٣٣٨٠٢٨٢	٠.١٥ حصة الحكومة المصرية للمباعة
٧١٥٤٩٢٩٥٨	٣٢٦٧٦٠٥٦٣	١٠٤٢٢٥٣٥٢١	٠.١٠ لمن يسمون مؤسسين
١٤٣٠٩٨٥٩١	٦٥٣٥٢١١٣	٢٠٨٤٥٠٧٠٤	٠.٢ لمجلس الإدارة
١٤٣٠٩٨٥٩١	٦٥٣٥٢١١٣	٢٠٨٤٥٠٧٠٤	٠.٢ للموظفين والعمال
٧١٥٤٩٢٩٥٧٧	٣٢٦٧٦٠٥٦٣٤	١٠٤٢٢٥٣٥٢١١	

لسنا متخصصين في الشؤون المالية ، حتى نقوم بفحص دقيق لحسابات الشركة وميزانياتها السنوية . ولكننا حرصنا على أن نضع في متناول رجال المال والاقتصاد بعض البيانات والأرقام الهامة والجداول التي ضمناها فصول هذا الباب من الجزء الثاني من الكتاب ، رجاء أن يعطوا هذه المسائل ما تستحقه من الفحص والعناية الدقيقة ، حتى يحددوا موقف مصر من تلك الشركة الاستعمارية من النواحي المالية والحسابية .

ولكننا في نطاق معلوماتنا العامة ، ومن غير حاجة لخبرة في الأرقام والمسائل المالية ، نستطيع أن نستخلص النتائج الآتية ونذب إليها .

أولا — استهلكت الشركة رأس المال المكتتب به عشرات من المرات ، ويبلغ دخلها السنوي الآن أضعاف رأس المال . وهذه مسألة يجب أن تكون محل نظر في تقدير الضرائب المستحقة للحكومة المصرية على مختلف ضروب نشاط الشركة ، وأوراقها المالية وغير ذلك ، مما سنلقى عليه مزيدا من الضوء في الباب الثالث من هذا الكتاب .

وفي الوقت نفسه تدل الأرقام الخيالية التي تضمنتها الميزانيات على خسارة بالغة ، تصيب الخزنة المصرية ، إذ تحتفظ الشركة بأموالها في الخارج ، بل وتنتهي مواردها إلى لندن ، ويجب أن تدخل هذه الأموال مصر ، وتكون تحت رقابة الحكومة المصرية ، ومعروف أن أكثرها يحصل بالعملة الصعبة ومعروف أيضا أن الشركة مصرية مساهمة ، وتباشر نشاطها في مصر ، وأوراقها المالية ليست إلا أوراقا مصرية ، ونترك لمراقبة النقد أن تبين لنا ما إذا كان وجود تلك الأموال في الخارج يعد تهريبا أم لا !!

ثانيا — تضع الشركة ميزانياتها بطريقة تحكيمية ، ولا تقوم الحكومة

المصرية برقابتها والاشراف عليها في ذلك ، فيكتنف هذه الميزانيات غموض
ظاهر في كثير من البنود كما يفسح المجال للتلاعب والغش .

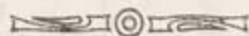
ويبغى أن تجرى جميع أعمال الشركة الحسائية تحت إشراف الحكومة
المصرية ، وألا يعتمد أى مبلغ ، أو تعتمد الميزانية إلا بموافقة الجهة الادارية
التي تعينها الحكومة لمراقبة أعمال الشركة .

ثالثا — حرصت الشركة على تضمين ميزانياتها ، بيانات تفصيلية عن
تكاليف القناة ، ولكنها تستعمل اصطلاحا فأجرا فتقول عنها ثمن القناة ،
لتوحى إلى الشعوب التي لا تعرف الحقيقة أن القناة ملك لها ، ويجب أن
يحرم عليها استعمال تلك المصطلحات ، فالقناة من أملاك الدولة العامة ، وكل
الذى تستطيع أن تكتبه في هذا الباب من أبواب الميزانية هو رأس المال المنشأة
أى الشركة .

ومن ناحية أخرى تعمد الشركة إلى رفع أثمان المباني والمهمات اعتباطا
كلما ارتفعت الأسعار عموما كما حدث في أثناء الحرب ، وهي تعمد للمبالغة
لحاجة في نفس يعقوب

رابعا — تقدر الشركة موجوداتها بسعر الذهب ولكنها لا تسير على
قاعدة الذهب في محاسبة الغير وهذه طريقة شيطانية مخالفة للأصول المرعية
كما سنين قبل نهاية هذا الباب

وعلى الجملة ، يجب أن نأخذ ميزانيات الشركة وأوراقها بتحفظ شديد ،
ويجب أن تعامل بمقتضى القوانين والعرف التجارى في مصر .



الفصل السابع أرباح الشركة

نستطيع من دراسة أرقام الملاحاة في القناة أن نعرف بصفة إجمالية إلى أى مدى استطاع الغرب أن يستغل طبيبات الشرق وينتفع بأسواقه منذ افتتاح قناة السويس لحركة مرور البواخر ، بل يتضح أن أوروبا تدين بثروتها ونهضتها الصناعية والعمرانية لهذه القناة ، والقناة لم تخدم الأغراض الانسانية كما خيل للوالى الذى منح الالتزام ، وإنما كانت كنزا للغرب ، ولعنة للشرق فقد استنزفت دماؤه وامتصت ثرواته بيد الاستعمار الغشوم وبوساطة قناة مصر . وإلى جانب هذا الثراء الهائل ، هناك ثروات ضخمة ، دخلت جيوب عصابة استعمارية أخرى ، وهم أولئك الذين ينتفعون بدخل شركة قناة السويس ، وأولئك هم :

- (أولا) المساهمون ، وتملك حكومة إنجلترا ٤٤ ٪ من الأسهم .
 - (ثانيا) أصحاب السندات التى أصدرتها شركة قناة السويس .
 - (ثالثا) الشركة المدنية التى ظفرت فى سنة ١٨٨٠ بنصيب مصر فى صافى إيراد الشركة ، وقدره ١٥ ٪ .
 - (رابعا) الفئة التى يسمونها بالمؤسسين ، وورثتهم ، ومن تلقوا الحقوق عنهم ، وهؤلاء يحصلون على ١٠ ٪ .
 - (خامسا) مجلس الإدارة بنسبة ٢ ٪ .
 - (سادسا) الأجانب ، من مقاولين ، وموردين ، وموظفين ، وغيرهم .
- وأما البلد صاحب القناة ، فلم يتركوا له ، إلا ما تجود به أنفسهم من فئات الموائد . ويهمننا أن نبين هذه الحقائق بالأرقام ، فيما يلي :
- (أولا) دخل الشركة بالتفصيل :

١ — فى المدة من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٩٠ :

(هذه الأرقام مستقاة من دفاتر الشركة ، وقد أكتدها سير آر نولد ولسون)

ونرجو أن يضرب الرقم في مايوون فريك لمعرفة الرقم الصحيح)

المجموع	موارد أخرى	ازداد أملاك ثابتة ومنتهـ ولة	توظيف مال وتخصوم	رسوم المرور والملاحة			السنة	
				المجموع	ارشاد وغيره	مناغرون		
٩٠٢٧	٣٠٠٤	٠٠٢٩	٠٠٢٢	٥٠٥٢	١٠١١	٠٠٢٦	٤٠٣٥	١٨٧٠
١٣٠٢٨	٢٠٨٨	١٠٠٧	٠٠٠٨	٩٠٢٥	١٠١٩	٠٠٤٦	٧٠٦٠	١٨٧١
١٨٠٣٢	٠٠٢١	١٠٠٦	٠٠٤٦	١٦٠٥٩	١٠٥٧	٠٠٦٨	١٤٠٣٤	١٨٧٢
٢٤٠٨٣	٠٠٢٠	٠٠٩٨	٠٠٤٥	٢٣٠٢٠	١٠٦٤	٠٠٧٣	٢٠٠٨٣	١٨٧٣
٢٦٠٧٣	٠٠٦٤	٠٠٥٠	٠٠٤٨	٢٥٠١١	١٠٧٢	٠٠٧٤	٢٢٠٦٥	١٨٧٤
٣٠٠٨٥	٠٠٢٥	٠٠٨٥	٠٠٦٣	٢٩٠١٢	١٠٨٥	٠٠٨٤	٢٦٠٤٣	١٨٧٥
٣١٠١٧	٠٠١٩	٠٠٥٤	٠٠٢٩	٣٠٠١٥	١٠٨٠	٠٠٧٢	٢٧٠٦٣	١٨٧٦
٣٣٠٩٨	٠٠٢٤	٠٠٥٤	٠٠٢٥	٣٢٠٩٥	٢٠٠٤	٠٠٧٣	٣٠٠١٨	١٨٧٧
٣٢٠٥٠	٠٠٢٥	٠٠٥٢	٠٠٤٤	٣١٠٢٩	١٠٩٦	٠٠٩٩	٢٨٠٣٤	١٨٧٨
٣٠٠٩٥	٠٠٢٨	٠٠٤٤	٠٠٣٥	٢٩٠٨٨	١٠٩٠	٠٠٨٥	٢٧٠١٣	١٨٧٩
٤١٠٨٢	٠٠٧٢	٠٠٥٥	٠٠٥٦	٣٩٠٩٩	٢٠٤٩	١٠٠١	٣٦٠٤٩	١٨٨٠
٥٤٠٦٨	٠٠٤٨	٠٠٥٥	١٠٩١	٥١٠٧٤	٣٠٦٤	٠٠٩١	٤٧٠١٩	١٨٨١
٦٣٠٤١	٠٠٤٨	٠٠٥٤	١٠٣١	٦١٠٠٨	٤٠٣٤	١٠٣١	٥٥٠٤٣	١٨٨٢
٦٨٠٥٢	٠٠٣٨	١٠٠٩	٠٠٩١	٦٦٠١٤	٤٠٤٠	١٠١٩	٦٠٠٥٥	١٨٨٣
٦٥٠٤١	٠٠٤٠	١٠٤٣	٠٠٩٤	٦٢٠٦٤	٢٠٤٩	١٠٥٢	٥٨٠٦٣	١٨٨٤
٦٥٠٠٥	٠٠٤١	١٠١٨	٠٠٩٨	٦٢٠٤٨	٠٠٣٦	٢٠٠٦	٦٠٠٠٦	١٨٨٥
٥٩٠٠٢	٠٠٥٣	٠٠٦٩	١٠٠٠	٥٦٠٨٠	٠٠٣٢	١٠٧١	٥٤٠٧٧	١٨٨٦
٦٠٠٥١	٠٠٦٣	٠٠٨٤	٠٠٩٢	٥٨٠١٢	٠٠٣٠	١٠٨٣	٥٥٠٩٩	١٨٨٧
٦٧٠٧٠	٠٠٤٨	٠٠٨٣	١٠١٥	٦٥٠٢٤	٠٠٣٦	١٠٨٤	٦٣٠٠٤	١٨٨٨
٦٩٠٦٧	٠٠٤٨	١٠٢٩	١٠٤٠	٦٦٠٥٩	٠٠٣٧	١٠٨١	٦٤٠٤١	١٨٨٩
٧٠٠٤٦	٠٠٤٧	٠٠٨٩	١٠٦٧	٦٧٠٤٣	٠٠٣٩	١٠٦١	٦٥٠٤٣	١٨٩٠

٢ - من سنة ١٨٩١ إلى سنة ١٩١٧ (يضرب كل رقم في مليون فرنك)

المجموع الكلي	من الاحتياطي	تابع ما قبله	وارد أخرى	إيراد أموال	توزيع وأعمال	الرسوم			السنة	
						بمجموع	رسوم أخرى	مصارفون		
٨٦٨٨٧	—	—	٠.٤٧	٠.٦٣	١.٨٢	٨٣.٩٥	٠.٤٦	١.٩٥	٨١.٥٤	١٨٩١
٧٧٨٨١	—	—	٠.٤٥	٠.٧٨	١.٦٩	٧٤.٨٩	٠.٣٨	١.٩٠	٧٢.٦١	١٨٩٢
٧٦٥٥٨	٢.٧٤	—	٠.٤٩	٠.٦٩	١.٥٥	٧١.١١	٠.٣٨	١.٨٧	٦٨.٨٦	١٨٩٣
٧٦.٩٥	—	—	٠.٩١	٠.٥٣	١.٣٨	٧٤.١٣	٠.٣٥	١.٦٦	٧٢.١٢	١٨٩٤
٨٠.٧٠	—	—	٠.٨٤	٠.٢٩	١.١٥	٧٨.٤٢	٠.٣٢	٢.١٧	٧٥.٩٣	١٨٩٥
٨٢.٢٢	—	—	٠.٧٥	٠.٣٢	١.١٩	٧٩.٩٦	٠.٣٩	٢.٠٨	٧٦.٤٩	١٨٩٦
٧٧.٢٠	١.٦٠	—	٠.٧٧	٠.٣٣	١.٢٩	٧٣.٢١	٠.٣٨	١.٩١	٧٠.٩٢	١٨٩٧
٨٧.٩١	—	—	٠.٩٣	٠.٢٥	١.٤٠	٨٥.٣٣	٠.٤٧	٢.٢٠	٨٢.٦٦	١٨٩٨
٩٤.٣٢	—	—	٠.٨٨	٠.١٦	١.٩٢	٩١.٣٦	٠.٤٥	٢.٢١	٨٨.٧٠	١٨٩٩
٩٤.٤٤	—	٠.٩٩	٠.٩٣	٠.١٣	١.٦٨	٩٠.٧١	٠.٦٠	٢.٨٣	٨٧.٢٨	١٩٠٠
١٠٣.٣٧	—	٠.٣٥	١.٠١	٠.١٦	١.٦١	١٠٠.٣٤	٠.٦٠	٢.٧٠	٩٧.٠٤	١٩٠١
١٠٦.٨٦	—	٠.٠١	٠.٧٢	٠.٤٢	٢.٠١	١٠٣.٧٠	٠.٤٤	٢.٣٣	١٠١.٠٣	١٩٠٢
١٠٨.١٢	—	١.٢٤	٠.٦١	٠.٢٦	٢.٤٢	١٠٣.٥٩	٠.٦٩	١.٩٦	١٠٠.٩٤	١٩٠٣
١١٩.٤٦	—	٠.٢٨	٠.٦١	٠.٢٧	٢.٣٣	١١٥.٩٧	٠.٦٨	٢.١١	١١٣.١٨	١٩٠٤
١١٧.٤٦	—	٠.١٥	٠.٦٥	٠.٣٣	٢.٤٦	١١٣.٨٧	٠.٧٢	٢.٥٣	١١٠.٦٢	١٩٠٥
١١٥.٨١	٣.٨٠	٠.٠٢	٠.٧٤	٠.٤٥	٢.٧٠	١٠٨.١٠	٠.٨٦	٣.٥٤	١٠٣.٧٠	١٩٠٦
١٢٠.١٨	—	٠.٠٦	٠.٧٩	٠.٤٩	٢.٧٦	١١٦.٨	٠.٨٤	٢.٤٤	١١٢.٨٠	١٩٠٧
١١٨.٥٤	٧.٠٠	٠.٠٥	٠.٨٩	٠.٣٠	١.٨٦	١٠٨.٤٤	٠.٨٥	٢.١٩	١٠٥.٤٠	١٩٠٨
١٢٣.٦٦	—	٠.١٨	٠.٩٤	٠.٢٤	١.٦١	١٢٠.٦٩	٠.٨٠	٢.١٣	١١٧.٧٦	١٩٠٩
١٣٤.١٠	—	٠.٤٠	٠.٩٨	٠.٢٥	٢.٠٧	١٣٠.٤٠	٠.٨٦	٢.٣٤	١٢٧.٢٠	١٩١٠
١٣٨.٢٦	—	٠.٢٢	٠.٨٩	٠.١٦	٢.٢٣	١٣٤.٧٦	٠.٩٧	٢.٧٥	١٣١.٠٤	١٩١١
١٤٠.٢٦	—	٠.٣٤	١.٠٢	٠.١٣	٢.٣٤	١٣٦.٤٣	١.٠٠	٢.٥٠	١٣٢.٩٣	١٩١٢
١٣٣.٩٠	٣.٥٠	٠.٤٧	١.٠٦	٠.١٠	٢.٠٩	١٢٦.٦٨	١.٠٤	٢.٦٥	١٢٢.٩٩	١٩١٣
١٢٥.١٨	—	٠.٠٦	١.٢١	٠.٠٧	١.٧٠	١٢٢.١٤	١.١٠	٣.٧٣	١١٧.٣١	١٩١٤
١١٦.٩٣	—	١.٨٧	١.٥٣	٠.٠٨	٢.٦٦	٩٣.٣٦	١.٦٧	٢.٠١	٩٠.٢٨	١٩١٥
١٠٠.٥٠	—	١.١٤٥	١.٧٠	٠.٠٧	٢.٨٠	٨٠.٤٨	١.٥٦	٢.٨٠	٧٦.١٢	١٩١٦
٨٢.٣٦	—	١.٠٣٤	٢.١٨	٠.١١	٥.٦٦	٦٤.٠٨	١.٥٩	١.٤١	٦١.٠٨	١٩١٧

٣ — من سنة ١٩١٨ — ١٩٣٢

(يضرب كل رقم في مليون فرنك مع ملاحظة أن الأرقام في الجدول الأول والثاني والثالث بالفرنك الذهب لغاية سنة ١٩٢٧ ، وابتداء من سنة ١٩٢٨ بالفرنكات الجديدة وسعرها ١٠ فرنك لكل فرنك ذهب) .

السنة	الرسوم				توظيف وأعمال	الرجوع من الذخيرة	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية	الذخيرة المتبقية
	الجموع	الذخيرة المتبقية	السافرون	الذخيرة المتبقية											
١٩١٨	٨٣٤٠	٣٠١	١٠٥	٧٠٧٤	٥٩٢	٠٤٠	٣٠١٢	٣٠٩٨	٦٥٠	١٠٣٤٥					
١٩١٩	١٤٥٠٩	٢٩٦	٥١٦	١٣٦٩٧	٧٤٨	٢٨٨٨	٢٧٧٨	٠٥٣	—	١٨٥٢٤					
١٩٢٠	١٥١٩٢	٢٥٨	٤٧٥	١٤٤٥٥٩	١٠٨٨	١٠١٧٧	١٠٨٩	٠٥١	—	٢٦٧٩٧					
١٩٢١	١٤٩٢٩	٢٠٧	٢٧٣	١٤٤٥٥٩	٩٠٥	٩٨٦١	٢٠١٧	٠٣٢	—	٢٦٠٤٥					
١٩٢٢	١٦٦٨٥	١٦٩	٢٥٥	١٦٢٦١	٩٥٥	١٢٦١٧	١٠٨٣	٠٩٥	—	٣٠٦٤١					
١٩٢٣	١٧٥٧٧	١٥٣	٢٢٨	١٧١٩٦	١٢٥٩	١٢٨١٧	١٠٠٢	٢١١	—	٤٢١٣٦					
١٩٢٤	١٨٦٤٩	١٤٧	٢٤٥	١٨٢٥٦	٤٨٠	٣١٤٦٠	١٠٧٤	٣٧٣	—	٥١٢٣٢					
١٩٢٥	١٩٣٤٦	١٥٤	٢٤٩	١٨٩٤٣	٢٧٤١	٣٨٤٨٠	١٠٨٧	٢٥٠	—	٦١١١٨					
١٩٢٦	١٨٨٠٩	١٥٨	٢٦٤	١٨٣٨٧	٢٤٢٢	٥٣١٠٨	١٠٩٥	٢٠٧	—	٧٤٨٦٢					
١٩٢٧	٢٠٨٦٩	١٥٥	٣١٧	٢٠٣٩٧	٢٨٨٢	٥٤٣٩٩	١٠٩٥	٠٩٢	—	٧٨٥٥١					
١٩٢٨	١٠٧٩٣٩	٧٦٢	١٤٢٥	١٠٥٧٥٢	٤٤١٨	٢٦٧٦٦	١٠٧٤	٣١٥	—	١٠١٧٠٢٦					
١٩٢٩	١٠٤٤٧	٩٢٩	١٤٨٤	١٠٠٣٤	٤٩٠٥	—	١٠٧٧	٤١١	—	١٠١٩٤٠٦					
١٩٣٠	١٠٤٤١٢	٧٣٢	١٣٨٤	١٠٢٢٩٦	٣٧٩٧	—	١٠٦٢	٣٢٦	—	١٠٠٣٨١					
١٩٣١	٩٣٧٠٤	٦٤٢	١٢٢٤	٩١٨٣٨	٢٦٠٨	—	١٠٦١	٤٤٤	٠٠٥	١٠٠٣١٣١					
١٩٣٢	٨٠٠٢١	٤٨٩	١١٨٢	٧٨٣٥٠	١٩٦٦	—	٨٣٧	٣٩٠	١١٤٥	٨٤٩٥١					

لا حاجة بنا لاعادة الأرقام ، وقد أوردناها مفصلة في جداول ، وردت بالفصل السابق ، من هذا الكتاب ، فنرجو أن يرجع إليها القارىء ، وسيجد أرقام الدخل العام ومفرداته مفصلة في تلك الجداول ، حتى آخر ميزانية ، أعلنت عنها الشركة ، في اجتماع الجمعية للمساهمين ، في باريس في أول يونيو سنة ١٩٥٤ .

ويستطيع المحاسبون القانونيون أن يقوموا بتحويل الدخل العام في مراحلته المختلفة ، إلى عملة مصرية ، وسيتم لهم أن هذا الدخل منذ سنة ١٨٧٠ إلى الآن ، قد زاد كثيرا عن ألف وخمسمائة مليون من الجنيهات ، أى أن الشركة استردت رأسمالها أكثر من مائة مرة .

وحسبنا الآن ، أن نبين من هم الذين ينتفعون بهذه الأموال الطائلة ، وسيظهر لكل ذى عينين ، أن الاستعماريين والانتهازيين ، هم الذين يحصلون على هذه الأموال ، وأما مصر ، فلا تحصل على شيء يذكر ، فلا ينبغي أن يمنوا عليها ، ويقولوا إن القناة كانت خيرا وبركة .

من هم المنتفعون ؟

أولا - أصحاب الأسهم : طبقا للمادة ٦٢ من نظام الشركة الأساسى ، يبدأ توزيع الدخل العام ، بسداد ما يسمى بالأعباء الاجتماعية ، أى السندات ونحوها ، والقروض ، ثم يدفعون ٥ ٪ فائدة السهم المضمونة بمقتضى المادة ٥٩ من النظام الأساسى ، ويخصم مبلغ للاحتياطى . وما يتبقى يسمى بالربح الصافى ، أو فائض الربح ، ويوزع بالنسب الآتية :

- ١٥ .٪ حصة الحكومة المصرية (التي بيعت للشركة المدنية) .
 ١٠ .٪ للذين يسمون مؤسسين .
 ٣ .٪ لأعضاء مجلس الإدارة .
 ٢ .٪ إعانات ومكافآت ومعاشات للعمال والموظفين .
 ٧٠ .٪ توزع على المساهمين .

وفي ٢٤ أغسطس سنة ١٨٧١ صدر قرار من الجمعية العمومية للمساهمين ، ووافق عليه والى مصر ، فى ١٤ أكتوبر سنة ١٨٧١ ، وهذا القرار خفض حصة أعضاء مجلس الإدارة إلى ٢ .٪ ورفع حصة المساهمين ، إلى ٧١ .٪ .
أسهم التمتع : وتنص المادة ٦٦ من النظام الأساسى ، على استهلاك الأسهم ، فى مدة الالتزام ال ٩٩ سنة ، بحيث إذا حل يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، تكون جميع الأسهم ، قد استهلكت ، وذلك طبقا لجدول استهلاك ملحق باللائحة التى صدر بها فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ . ويبدو أن الشركة لم تحترم هذا النص ، بدليل أنه لم يتبق من فترة الالتزام إلا أربعة عشر عاما ، ومازال قدر كبير من الأسهم فى التداول ، ولم يستهلك شىء من أسهم حكومة إنجلترا حتى الآن ، وهى تحمل وحدها مسئولية ما يترتب على هذا العبث .

هذا ويخصم من الدخل العام سنويا مبلغ يساوى ٠.٤ ر من رأس المال الأصيلى ، وهو ٢٠٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنك ، لسداد قيمة الأسهم التى تستهلك ، ويتم هذا الخصم ، قبل توزيع الأرباح . وللتأكد من تمام استهلاك الأسهم ، فى المواعيد ، جاء فى المادة ٦٦ من النظام الأساسى ، أنه إذا لم تف موارد الشركة ، فى سنة أو أكثر ، بسداد قيمة الأسهم التى تستهلك ، فإن الفرق يغطى من الاحتياطى ، وإذا لم يف الاحتياطى ، يؤخذ الباقى من صافى إيرادات السنوات التالية بالأفضلية ، على المستحقين لهذا الصافى .

وإلى سنة ١٩٣٤ ، كانت الشركة تقدر أن المطلوب لاستهلاك الأسهم ولفوائدها يبلغ فى كل سنة ١٠.٠٨٠.٤٩٠ ر من الفرنكات الذهب ، ويقبل المطلوب لهذا الباب ، سنة بعد أخرى ، حسب استهلاك الأسهم .

وطبقا للمادة ٦٦ المشار إليها ، يجرى الاستهلاك سنويا ، بمقر الشركة الرئيسي (١) ، بطريق السحب في جلسة علنية ، وذلك في ١٥ ديسمبر من كل سنة ، ويتم دفع المبالغ المطلوبة للمساهمين في ٢ يناير من السنة التالية .
والسهم الذى يستهلك بطريق السحب ، يعطى لحامله سهم تتمتع ، ينحول له نفس حقوق السهم الأصلي ، فيما عدا الـ ٥ ٪ من رأس المال ، وهى الفائدة المضمونة .

أوراق الشركة المالية

- أوراق الشركة الموجودة الآن ، فى التداول هى :
- ١ — السهم فى رأس المال ، وقيمتة الأصلية ٢٥٠ فرنك .
 - ٢ — سهم التمتع .
 - ٣ — حصة المؤسسين .
 - ٤ — السندات ٣ ٪ ، الفئة الثانية .
 - ٥ — « » « » الثالثة .
 - ٦ — حصة الشركة المدنية التى تأسست للحصول على ١٥ ٪ التى كانت مقررة للحكومة المصرية .
- وهذه الأوراق المالية ، موجودة فى بورصات باريس ، وليون ، وبعض أقاليم فرنسا ، وفى بورصة الأوراق المالية بالاسكندرية .
وتعد هذه الأوراق ، فى نظر القانون الفرنسى أوراقا مالية أجنبية (فيما عدا أوراق الشركة المدنية المشار إليها فى البند السادس) ، فهى أوراق مالية مصرية ، ومع ذلك أدت المغالطة لادراجها فى قائمة الأوراق المالية الفرنسية .
وقد رخص رسميا بتداول أسهم شركة قناة السويس فى بورصة باريس منذ سنة ١٨٦٢ .

(١) ولكنه يجرى بمكتبها الإدارى فى باريس الذى ابتلع اختصام المكتب الرئيسى .

وفي أول يناير سنة ١٩٤٦ ، كان في التداول ٦١٠٥١٨ سهم أصلي ، و ١٨٩٤٨٢ سهم تتمتع ، و ١٢٣٨١٧ ، بفائدة ٣٪ ، من الفئة الثانية ، وأصلها ٢٣٨٩٦٤ ، استهلك منها في ذلك التاريخ ١٤٧١١٥١٨ سندا و ٣٦٩٦٠ سندات ٣٪ من الفئة الثالثة ، من بين ٧٥٠٠٠ سند ، استهلك منها ، في ذلك التاريخ ٣٨٣٤٠ ، وقد جرى الاستهلاك في السنوات التالية ، كما بينا في الفصل الرابع . وقد ذكرنا ، في غير موضع ، أن أسهم حكومة إنجلترا ، محبوسة عن التداول .

وفيما يلي جدول يبين دخل الأسهم ، منذ سنة ١٨٧٠ (بالفرنكات) :

السنة	السهم الأصلي	سهم التمتع	السنة	السهم الأصلي	سهم التمتع
١٨٧٠	٢٥ ف	—	١٩٢٤	٣٢٧٨١١٤ ف	٣١٤٩٦٨٤ ف
١٨٨٠	٤٦٨٨٦	٢١٨٨٦ ف	١٩٢٥	٤٢٤٩٨٤	٤١٢٤٨٤
١٨٩٠	٩٢٦٨٦	٦٧٦٨٦	١٩٢٦	٥٤٤٠١٧	٥٣١٥١٧
١٩٠٠	١١٦٠٥٣	٩١٠٥٣	١٩٢٧	٥٧٧٠٥٢	٥٦٥٠٢
١٩١٠	١٧١٠٣٠	١٤٦٠٣٠	١٩٢٨	٦٤٤٠٥٧	٦٣٢٠٧
١٩١١	١٧٩٠٥٥	١٥٤٠٥٥	١٩٢٩	٦٦٧٠٠١	٦٥٤٠٥١
١٩١٢	١٧٩٠٩٤	١٥٤٠٩٤	١٩٣٠	٦٥٠٠٠١	٦٣٧٠٥٠
١٩١٣	١٨٠٠٩٥	١٥٥٠٩٥	١٩٣١	٦٠٥٠٠١	٥٤٣٠٤٤
١٩١٤	١٣٤٠٤٤	١٠٩٠٤٤	١٩٣٢	٥١٠٠٠١	٤٤٨٠٤٤
١٩١٥	١٣٤٠٢٨	١٠٩٠٢٨	١٩٣٣	٥٢٥٠٠١	٤٦٣٠٤٤
١٩١٦	١٠٢٠٥٨	٧٧٠٥٨	١٩٣٤	٥٢٥٠٠١	٤٦٣٠٤٤
١٩١٧	٧٧٠١٠	٥٢٠١٠	١٩٣٥	٥٤٠٠٠١	٤٩٠٠٦٨
١٩١٨	١١٣٠٦٠	٨٨٠٦٠	١٩٣٦	٦٠٠٠٠١	٥٥٥٠٣٩
١٩١٩	٢١٠٠٠	١٨٥٠٠	١٩٣٧	٨٢٠٠٠١	٧٥٦٠٣٦
١٩٢٠	٢٨٠٠٠	٢٥٥٠٠	١٩٣٨	٩٠٠٠٠١	٨١١٠٩٤
١٩٢١	٢٨٩٠٩٤	٢٦٤٠٩٤	١٩٣٩	٥٨٠٠٠١	٤٩٢٠٦٣
			١٩٤٠—١٩٤٥	(لم توزع حصص)	
١٩٢٢	٣٦٦٠٩٣	٣٤١٠٩٣	١٩٤٦	٤٣٨٦٣٨	٣٩٠٠٠
١٩٢٣	٤٩٣٠٧١	٤٦٨٠٧١	١٩٤٧	٣٦٨٦٣٨	٣٢٠٠٠
			١٩٤٨	٧٩١٥٠٧	٧٠٠٠٠

وكانت حصة السهم من الربح في سنة ١٩٥١ ، ٩٠٠٠ فرنك ، أعطيت
للسهم الأصلي وسهم التمتع على السواء ، وبلغت الـ ٥٪ الثابتة التي ينالها
صاحب السهم الأصلي ١٤٢٩ فرنكا ، فيكون مجموع ما حققه من فائدة
١٠٤٢٩ فرنكا .

وفي ميزانية سنة ١٩٥٣ ، تقرر توزيع كوبونات عن استغلال سنة ١٩٥٢
بنفس الأرقام ، التي وزعت في السنة السابقة .

وفي ميزانية سنة ١٩٥٤ ، نال السهم الأصلي وسهم التمتع ، عن استغلال
سنة ١٩٥٣ ، مبلغ ٩٢٥٠ فرنكا ، وأضيف إلى السهم الأصلي حصة الـ ٥٪
وبلغت ١٤٢٩ فرنكا .

أسعار الأسهم في بورصة الأوروا المابية

يعتبر سهم السويس ، أحسن ورقة مالية ، وهي عريضة المنال ، ولكنه
لم يكن كذلك ، في كل الأحوال .

كان سعر السهم قد هبط في سنة ١٨٦٢ إلى ٤٤٧ فرنكا بدلا من ٥٠٠ ف ،
ووصل إلى ٥٠١ ف في سنة ١٨٦٣ ، ثم هوى فنزل إلى ٣٢٥ ف في سنتي
١٨٦٦ و ١٨٦٧ ، وارتفع إلى ٤٧٥ ف في سنة ١٨٦٩ ، ولكنه وصل إلى
الخصيض ، في سنة ١٨٧١ إذ نزل السهم إلى ١٦٣ ف ، أي أن الشركة
كانت على حافة الإفلاس . ومنذ سنة ١٨٨٠ بدأ تحسن الأسهم ، فوصل السعر
إلى ١٠٠٠ فرنك وثلاثة آلاف فرنك في سنة ١٨٩٥ وأربعة آلاف فرنك
في سنة ١٩٠٤ ، وخمسة آلاف فرنك في سنة ١٩١٣ ، وهبط بشدة في سنوات
الحرب العالمية الأولى ، ثم ارتفع إلى ٨٦٣٦ فرنك في سنة ١٩٢٣ ، وبعد
مضاعفة الأسهم وجعل السهم سهمين في سنة ١٩٢٤ بلغ سعر السهم ٧٨٠٠
فرنك ، ووصل السعر إلى ٢٦٠٠٠ ف في سنة ١٩٢٩ .

وفي السنوات التالية ، إلى أن بدأت الحرب العالمية الثانية ، كان متوسط
الأسعار كالآتي :

السنة	السهم الأصلي	سهم التمتع
١٩٣٢	١٤٥٢١٦٥ ف	١٢٦٤٩٨٨ ف
١٩٣٣	١٨٤٧٥١٣	١٦٦١٠١٦
١٩٣٤	١٩١٦٠١٦	١٧٤٧٥١١
١٩٣٥	١٨٣٥٣٦٩	١٧٥٢٤٢٧
١٩٣٦	٢٠٤٨٤٨٧	١٩٤٢٩٦٠
١٩٣٧	٢٥٢٨٥٠٥٨	٢٣٥٢٦٦٩
١٩٣٨	٢٢٠٢٦٠١	١٩٨٨٩١٥

وفي سنة ١٩٣٩ كان الحد الأقصى للسهم الأصلي ١٨٤٩٥ ف والحد
الأدنى ١٢٧٥٠ ف ، والمتوسط ١٥٤٠٦٠٥ ف . ولسهم التمتع الحد
الأقصى ١٥٤٥٠ ف ، والحد الأدنى ٩٨٥٠ ف ، والمتوسط ١٢٩٨٩٠٨ ف .
وفي سنة ١٩٤٥ بلغ الحد الأقصى للسهم الأصلي ٦٢٩٧٥ ف ، والحد
الأدنى ٣٩٤٥٠ ف ، وبالنسبة لسهم التمتع كان الحد الأقصى للسعر ٥٥٠٠٠
فرنك ، والحد الأدنى ٣٢٥٥٠ فرنك .
والآن يرتفع السعر أحيانا فوق التسعين ألف فرنك .

رفع الكوبونات

يجري دفع الكوبونات مرتين ، في أول يوليو ، وفي أول يناير من كل
سنة (المادة ٦٤ من النظام الأساسي) . فالدفعة الأولى ، في أول يناير ، تعد
مبلغا تحت الحساب ، والباقي يسدد في أول يوليو بعد اجتماع الجمعية العمومية
للمساهمين في شهر يونيو من كل سنة .

ومنذ تاريخ الاكتتاب إلى أول يناير سنة ١٨٧٠ ، لم تدفع الشركة
الـ ٥ ٪ ، وعلتها على رأس المال . ودفعت الشركة الكوبون رقم ٢٣ ،

وهو الرجب من أول يناير سنة ١٨٧٠ إلى تاريخ السداد ، وهو ١٤ إبريل سنة ١٨٧٣ ، ودفع الكوبون رقم ٢٤ في ٢ فبراير سنة ١٨٧٤ .
 وفي ٢ يونيو سنة ١٨٧٤ ، قررت الجمعية العمومية دعم الستة كوبونات من ٢٥ إلى ٣١ ، وفي مقابل هذه الكوبونات ابتدعت الشركة أربعمائة ألف سند ، ألفت بها في بورصة باريس ، تحت اسم .
 Bons de coupons arriérés. !! وذلك برأسمال اسمي قدره ٨٥ فرنكا للسند، ويسدد في أربع سنوات، من ١٥ نوفمبر سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٩٢١ . وبفائدة قدرها ٥ ٪ ، تدفع في نوفمبر من كل سنة .

ثانياً — السندات

وقد سبق الكلام عنها ، بما فيه الكفاية ، في الفصل الرابع من هذا الباب .

ثالثاً — مَسْأَلَةُ الْعِشْرَةِ فِي الْمِائَةِ

فيما يلي نص المادة ١٩ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ :
 « تحدد بمعرفتنا ، قائمة الأعضاء المؤسسين ، الذين ساهموا ، بأعمالهم ، أو دراساتهم ، أو رهوس أموالهم ، في تحقيق المشروع ، قبل إنشاء الشركة .

نحن نعرف أن محمد سعيد لم يعين مؤسساً ، وكذلك لم يعينهم إسماعيل ، ولكن دي لسبس هو الذي عين خلصة أولئك المؤسسين في قائمة ، ظلت سرا مجهولاً ، بالنسبة للمصريين ، وظل هؤلاء ، وورثتهم ، ومن تلقوا الحقوق عنهم يقبضون عشرة في المائة من صافي إيراد الشركة ، وهذا مبلغ يزيد في العام الواحد ، في السنوات الأخيرة على مليون من الجنيهات . ومن بين من عينهم دي لسبس ، ابن حماته وخليلته مدام دي لامال !!

وقد تحدينا الشركة عن طريق إحدى الجهات الرسمية أن تقدم للحكومة فرمانا أو ورقة أيا كانت ، موقعة من محمد سعيد ، لاثبات أحقية أولئك الذين يقبضون العشرة في المائة ، فعجزت ، وادعت أن فرمانا صدر في سنة ١٨٦٠ ، وأنه موجود بمحفوظات عابدين ، وتبين بعد البحث أن هذا فرمان لاوجود له إلا في خيال الشركة الاستعمارية ، وليس بمستغرب أن يكون دى لسبس قد زور قائمة المؤسسين ، وقد قضى عليه بالسجن خمس سنوات ، من محكمة جنائيات السين ، في قضية شركة بنا بتهم من بينها النصب والتزوير .

قصة رواها مؤلف فرنسي

ولعلها تلقي ضوءا على المسألة

على كثرة ما كتب باللغات الأجنبية عن قناة السويس ، لم نجد مؤلفا واحدا أشار إلى سر هذه المسألة ، اللهم إلا مؤلف باللغة الفرنسية ، صدر في سنة ١٩٣٤ لحساب شركة قناة السويس ، إذ وضع مقدمته « المر كيزدي فوجيه » Vugué ، رئيس مجلس إدارة الشركة وقتئذ ، بعد أن قرأه ، ووافق على محتوياته ، وهذا الكتاب بعنوان قناة السويس ، وقد كتبه « الكونت جيوم دى سانت فكتور » ، وقد أورد قصة مفصلة ، في الصحيفة ٢٠١ من مؤلفه ، وتتلخص فيما يأتي :

قبل تأسيس شركة قناة السويس ، أسس دى لسبس جمعية دراسات ، لدراسة الأعمال التحضيرية ، برأسمال قدره خمسمائة ألف فرنك ، تقسم إلى مائة جزء ، قيمة الجزء الواحد خمسة آلاف فرنك ، ولكل عضو فيها الحق في حصة تأسيس شركة قناة السويس .

ومع ذلك لم يجد دى لسبس مكتتبين ، ولم يجد مبلغ الخمسمائة ألف فرنك المطلوب ، وكان لابد من قسمة كل جزء إلى جزئين ، ثم إلى عشرة أجزاء . وفي الوقت نفسه رأى دى لسبس ، أن المهندسين يستطيعون أن

يشاركوا في جمعية الدراسات ، ويحصلوا على حصص تأسيس ، بدلا من الحصول على أتعاب نقدية .

وفيما عدا هؤلاء الأعضاء ، يوجد آخرون عينهم دى لسبس ، من بين المؤسسين لأنهم أسدوا خدمات للمشروع ، أو لأنه كان يريد أن يفخرهم بعطفه .

وفي ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٦٠ ، رفع دى لسبس قائمة تتضمن أسماء ١٦٦ مؤسسا إلى الوالي ، فأقرها ، وكلف « كوينج بك » Koeing بأن يرسل إلى دى لسبس نسخة معتمدة ، ووضعت هذه النسخة لدى موثق الشركة ، مسيو « ماهودي لا كويرانتونيه » Mahot de la Quérantonais وذكر هذا الكاتب المأجور أن حصص المؤسسين كانت مائة ، ثم قسمت كل حصصة عشرة في سنة ١٨٥٩ ، فصارت ١٠٠٠ ، وصارت ١٠٠٠٠ في سنة ١٨٨٠ ، وكل حصصة من المائة ألف ينال حاملها فرنكا عن كل مليون فرنك من صافي الدخل .

وتدفع الكوبونات في نفس الوقت مع كوبونات الأسهم .

تحليل تلك الرواية الملفة:

أما أن دى لسبس ، قد أسس جمعية دراسات ، فهذا مالم يقل به أحد ، غير هذا الكونت المهرج . وإذا كان دى لسبس قد استعان بمهندسين لاجراء المساحة والأعمال التحضيرية ، قبل تأسيس الشركة ، فالثابت أن المبالغ اللازمة لذلك ، قد صرفت له من الخزانة المصرية ، وأعطاه محمد سعيد مائة ألف جنيه ، ولم يحاسب عليها ، وذلك عدا هبات أخرى .

أما جمعية الدراسات ، فقد أسسها الأب انفتان ، وجماعة سانسيمونيان ، منذ أيام محمد علي ، وسرق دى لسبس مشروعها ، كما بينا في الجزء الأول من هذا الكتاب .

ومع ذلك اصطدم الكونت صاحب تلك الرواية الملفقة بأسماء من قيل عنهم إنهم مؤسسون ، فوجد من بينهم أقارب دى لسبس ومحسوبيه وأبناء خليلانه ، قاستدرك وقال إنه أضف آخرين أسدوا خدمات المشروع أو لأنه غمرهم بعطفه .

ومهما يكن من أمر هذه الخرافة، فقد اعترف هذا الكاتب وأيده في اعترافه « الماركيز دى فوجيه » رئيس مجلس الادارة السابق ، بأن دى لسبس هو الذى أعد قائمة المؤسسين ، ولم يعينهم الوالى .

والاعتراف الثانى هو قوله إن « كوينج بك » هو الذى أقر القائمة ، وادعاه أن ذلك كان تنفيذا لأمر سعيد ، لم يقم عليه أى دليل ، وكوينج المذكور ، كان أحد أفراد العصاية الأجنبية التى سطت على بلاط سعيد ، وكان رجلا مرتشيا ، وما دام أن فرمانا لم يصدر من عهد سعيد ، فهذا تسليم بأن العشرة فى المائة تذهب لغير مستحقين ، ومن دفع خطأ فعليه أن يدفع مرتين .

وحيث أن الوالى لم يعين المؤسسين ، فلا يوجد مؤسسون ، وكان واجبا أن يؤول هذا المال لخزانة الدولة ، لأن الرسوم التى تحصلها الشركة ، تعد فى الأصل حقا خالصا للدولة ، فكل مالم تتنازل عنه حكومة مصر بنص صريح لمستحق معروف ، يجب أن يؤول إلى بيت المال .

رابعا — الـ ١٥٠ / . التى باعها عهد توفيق فى سنة ١٨٨٠

فما يلى نص البند الثامن عشر من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ :

« ومع ذلك ، فانه فى مقابل الأراضى الممنوحة للشركة ، والامتيازات الأخرى ، المعطاة لها بموجب البنود السابقة ، فإننا نحفظ لصالح الحكومة المصرية ، بحصة قدرها خمسة عشر فى المائة ، من صافي الأرباح عن كل سنة ، حسب ما تحدده وتوزعه الجمعية العمومية للمساهمين » .

كان من نتائج خراب مصر المالى ، الذى ترتب على خسائرها فى قنائة السويس ، وحملات المرابين الأجانب ، أن اضطرت فى بداية عهد الخان

محمد توفيق ، وقبيل الاحتلال ، لأن تبيع حصة الـ ١٥ ٪ المكفولة لها بمقتضى
البند المشار إليه من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ (١) ، وبذلك استطاع الاستعمار
أن يجرد مصر من آخر شيء ، كان لها في إيراد قناة السويس .

وبدأت مأساة هذه الصفقة في ٨ فبراير سنة ١٨٧٦ ، إذ اقترضت مصر
من إحدى شركات المرابين ، واسمها « أنجلو اجيبشان بانكنج كومباني »
Anglo Egyptian Banking Co مبلغ مليونين من الجنيهات الانجليزية
بفائدة قدرها ١٤ ٪ ، ومدة القرض ثلاثة أشهر ، وكان هذا القرض
مضمونا بحصة الـ ١٥ ٪ ، المشار إليها ، وقد أخطرت الشركة بما تم بهذا
الخصوص .

وتأزمت الأمور ، أكثر مما كانت عليه من قبل ، فطالب للحكومة أن
تبحث في سوق الربا عن قرض آخر يتراوح بين عشرة وأربعة عشر مليوناً
من الجنيهات ، فتألفت نقابة من المرابين لهذا الغرض ضمت شركة
انجلو اجيبشان بانكنج وآخرين لتقوم باقراض الحكومة المصرية . وقام
بتمثيل هذه النقابة بنك التسليف الزراعى الفرنسى ، وكان فرناً ، من فروع
بنك « كريدى فونسييه » بفرنسا ، وقد حلت محل « الانجلو اجيبشان بانكنج »
في اقتضاء الدين السابق .

وفي ٧ مايو سنة ١٨٧٦ ، ارتفع القرض ، بما فيه السمسرة وغيرها من
ضروب الغش والتدليس إلى ١٥٠.٠٠٠ ر. من الجنيهات الاسترليني ، وقد حصلت
الحكومة على مهلة أخرى لسداد الدين ، في مقابل اعترافها بالنقابة المذكورة
وبحوالة الدين .

وحل أجل السداد في ١٨ نوفمبر سنة ١٨٧٦ ، ثم أمهلت الحكومة إلى
٧ فبراير ، وبعدها إلى ٤ أكتوبر سنة ١٨٧٧ ، وفي ذلك التاريخ حل بنك
الخصم الباريسى محل بنك التسليف الزراعى ، وكانت نقابة الدائنين برئاسة

(١) نس على حق الحكومة المصرية في الـ ١٥ ٪ في المادة ٥ من فرمان ٣٠ نوفمبر
سنة ١٨٥٤ ، والمادة ١٨ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، والمادة ٦٣ من النظام الأ.امى .

المسيو « هينتش » Hentsch ، رئيس مجلس إدارة بنك الخصم الباريسي وقتئذ . وتراكت الفوائد ، ومنحت للمدين ، آجال جديدة ، في أول أبريل سنة ١٨٧٨ وأول يناير سنة ١٨٧٩ ، وأول أبريل سنة ١٨٨٠ .

وفي هذه الفترات استطاع ثلاثة مرابين ، من دائني الحكومة المصرية ، وهم « هيلر » Heller و « جولدمت » Goldschmidt و « ديبورج » و « هيبورمس » E. Debourg et Hyp worms أن يوقعوا حجوزات تحفظية على حصة الـ ١٥٪ المقررة للحكومة في أرباح شركة قناة السويس ، وذلك في فبراير سنة ١٨٧٧ ويناير سنة ١٨٧٨ ويناير سنة ١٨٧٩ ، وبمقتضى عقد مؤرخ في ٢١ مارس سنة ١٨٨٠ ، تنازل رياض « باشا » ناظر المالية المصرية ، لبنك الكريدي فونسييه الفرنسي عن الـ ٥٪ وذلك منذ سنة ١٨٧٩ إلى نهاية أجل الالتزام ، وذلك في مقابل سداد البنك المذكور لمبلغ اثنين وعشرين مليوناً من الفرنكات ، أي نحو ثمانمائة وخمسين ألفاً من الجنيهات لتقابة دائني الحكومة التي تقدمت الاشارة إليها . وكان المرابون الذين حجزوا الحصة المذكورة ، قد رفعوا الحجوزات الموقعة ، وسويت ديونهم .

وفي ١٧ أبريل سنة ١٨٨٠ ، تأسست في باريس ، من الكريدي فونسييه والمرابي الانجليزي « هاردي » الشركة المدنية المسماة :

Société civile pour le recouvrement des 15 0/0 des bènèfices de la compagnie du canal de Suez attribués au gouvernement égyptien.

واكتتب الكريدي فونسييه بمبلغ ٢٢ مليوناً من الفرنكات ، واكتتب « هاردي » بمبلغ ٤٠.٠٠٠ فرنكا .

وتقوم الشركة المذكورة باقتضاء حصة الـ ١٥٪ سنوياً من صافي إيراد القناة ، ومقرها بنك « الكونتوار ناسيونال دي اسكونت » ، وهو الذي يحصل الحصة المشار إليها ويوزعها على مساهمي الشركة المدنية الآتفة الذكر .

والشركة المدنية شركة فرنسية ، تقوم بسداد الضرائب للحكومة
الفرنسية وحدها .

وقد بلغت حصتها في ميزانية سنة ١٩٥٤ ، عن استغلال سنة ١٩٥٣ ،
مبلغ ٢٨٢.٠٣٨.٦٣١ فرنكا ، أى نحو مليون ونصف مليون من
الجنهات !!

خامسا : أعضاء مجلس الإدارة :

وعم يحصلون على ٢ ٪ من صافي الأيراد ، طبقا لنظام الشركة الأساسي ،
وعدد هؤلاء الأعضاء ٣٢ عضوا ، وقد بلغت حصتهم في ميزانية يونيو
سنة ١٩٥٤ ، ٢٠٨.٤٥٠.٧٠٤ فرنكا أى أن كل عضو أصاب مبلغ
٥٨٤.٠١٤.٦٥٠ فرنكا أى ستة آلاف من الجنيهات المصرية . وذلك بخلاف
نفقات انتقاله إلى باريس ، وما إليها .

سادسا : معاش وإعانة الموظفين والعمال ٢ ٪ من صافي الأيراد :

سابعا : معاش أسرة فرديناند دي لسبس :

وبغير نص في الفرمانات أو نظام الشركة الأساسي ، تمتعت أسرة
فرديناند دي لسبس ، طوال مدة الالتزام ، بكرسي لفرد منها في مجلس
الإدارة ، وكلها خلا هذا الكرسي ، جرى بآخر اسمه دي لسبس ، وفي الوقت
نفسه تنال تلك الأسرة حصة سنوية من إيراد القناة ، وتبلغ حصتها
في ميزانية ١٩٥٤ ، ٥٥٩.٨٥٨.٦٥٠ فرنكا أى نحو ثمانية آلاف وخمسمائة جنيه
مصري .

* * *

وجدير بالملاحظة ، أن الأموال الطائلة ، التي تنفقها شركة قناة السويس ،
في أعمال التحسين والصيانة ، أو في المشتريات ، تذهب في العادة إلى جيوب
الأجانب والشركات المالية الأجنبية ، بل إن أكثر هذه الأموال ، ينفق

في الخارج ، فالشركة تشتري كل ما يلزمها من لندن أو باريس بما في ذلك
المكانس ، وأنفغ الأشياء .

وفي الوقت نفسه ، تقوم الشركة بصرف المرتبات والأجور ، بداخل
المنطقة الجركية، وهذا يفسح المجال للتهريب ، كما أن أكثر موظفيها وعمالها
الأجانب ، وبعض الموظفين المصريين يحصلون على جزء من الأموال
المستحقة لهم بمكاتب الشركة بالخارج .

وجدير بالملاحظة أيضا أن ميزانية الشركة ، تنشر غامضة ، والأرقام
ضخمة جدا والبنود إجمالية ، وفي أعمال السمسة والكسب الحرام متسع
للجميع ، ولولا الاسفاف والتبذير لكان فائض الربح أكثر مما يظهر
في الميزانيات بكثير .



الفصل السابع

شرط الدفع بالذهب

منذ سنة ١٩١٩ ، وبعد أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها ، طرحت على بساط البحث ، مسألة الدفع بالذهب لكوبونات واستهلاك الأسهم والسندات ، فقد كانت الشركة حتى ذلك التاريخ تجرى على قاعدة الذهب ، كما كان الحال في سائر المعاملات في العالم، ولكنها استغلت ظروف الحرب الأوروبية (١٩١٤ — ١٩١٩) وخروج كثير من البلاد ، على قاعدة الذهب ، بأوامر عسكرية ، وراحت تحاسب بالعملة الورقية ، فرفع بعدها عدد من القضايا ، من حاملي الأسهم والسندات ، وظلت المسألة ، مثار جدل ولجاج إلى وقت قريب . والأوراق المالية لشركة قناة السويس ، تعد أوراقا مالية مصرية ، والمرجع في كل ما يتعلق بها للقوانين المعمول بها في مصر .

وفي مصر ، كان يجري تداول العملة الأجنبية من زمن بعيد ، وقد وضع عهد علي في سنة ١٨٣٦ تعريف للعملة الأجنبية التي رخص بتداولها في مصر ، ومن بينها قطعة العشرين فرنكا ذهباً ، ومن هنا استعملت في لغة النقود كلمة « تعريفية » ، وقد تقرر وقتئذ أن العشرين فرنكا ذهباً ، توازي ٧٧ قرشا ، أعني أن الفرنك الذهب يساوي ٣٨٥٧٥ من القروش .

ولم يتجه التفكير لمسألة سعر العملة ، في زمن ثبات العملة واستقرارها . ولكن لما اختلفت الموازين ، أصبحت هناك ثلاثة أنواع من الفرنكات ، وهي الفرنك الذهب الذي يساوي جزءا من العشرين ، من القطعة الذهبية ، ذات

العشرين فرنك ، والفرنك الذي يساوي ٣٨٥٧٥ قرشا ، والفرنك الذي فرضته الأوامر العسكرية في فرنسا .

وازدادت الأمور اضطرابا ، حينما تقرر خفض الجنيه المصري ، في سنة ١٩٣١ ، كما خفض الجنيه الانجليزي .

وقد رفعت دعاوى الدفع بالذهب ضد الشركة منذ سنة ١٩٢٢ وذلك بمناسبة محاولة شركة ملاحية اسمها « هافريس بينسولير » *Peninsulaire Havraise* أن تدفع للشركة رسوم المرور ، على أساس الورق ، وقضت ضدها محكمة الاستئناف المختلطة في ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ، بأن تدفع رسوم المرور على أساس سعر الذهب . وفي الوقت نفسه ، كانت الشركة الملاحية المذكورة ، قد رفعت دعوى في باريس ضد شركة قناة السويس ، وقضت فيها محكمة السين ، في ٧ يوليو سنة ١٩٢٢ ، ومحكمة استئناف باريس في ١٥ فبراير سنة ١٩٢٤ ، وقررت نفس المبدأ الذي قرره المحاكم المختلطة .

وفي ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ، أصدرت محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية حكما آخر ، في قضية *Pelligrini* ، ضد الشركة ، وألزمت الشركة بأن تدفع المعاش المستحق لموظفيها وعمالها على أساس قاعدة الذهب ، أي أن الفرنك يساوي ٣٨٥٧٥ قرشا ، وليس الفرنك الورقي الفرنسي .

وكذلك اختصت الشركة أمام القضاء المختلط بمعرفة حاملي السندات ، فقضت محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية ، في ٤ يونيو سنة ١٩٢٥ ، بالتزام الشركة ، بأن توفى السندات وتدفع الكوبونات في مصر ، على أساس أن الفرنك يساوي ٣٨٥٧٥ قرشا ، ودون أن تخصم الشركة أي مبلغ لحساب الضرائب في فرنسا ، إذ الشركة مصرية ، ومعاملاتها يجب أن تتم في مصر ، لافي فرنسا . وقالت المحكمة المختلطة في أسباب حكمها إن الفرنك ، الذي قام في ذهن والى مصر ، لم يكن هو الفرنك الفرنسي ، بل كان الفرنك الذهب ، المستعمل وقتئذ .

وتوقفت الشركة عن تنفيذ الحكم المشار إليه ، مدعيه أنه مشوب

بالعموم ، وأن هناك تناقضا بين منطوقه وأسبابه ، ورفعت شركة قناة السويس ، دعوى تفسير لهذا الحكم ، فصل فيها في ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٢٥ .
ولكن المحاكم الفرنسية ، وقد رفعت إليها بعض الدعاوى ، خالفت هذا النظر ، وقالت إن عملة السندات هي الفرنك الفرنسى ، وأن الشركة تفي بالتزاماتها ، ويكون دفعها صحيحا في فرنسا ، وأنها تدفع القوائد وقيمة السندات التى تستهلك على أساس سعر الفرنك وقت الوفاء ، إذ يكون الفرنك الجارى التعامل بمقتضاه ، وقتئذ هو القاعدة . وهذا الحكم أصدرته الدائرة المدنية لمحكمة السين ، فى أول إبريل سنة ١٩٢٥ ، ومما قالته فى الرد على ما أثير بشأن تحصيل رسوم المرور ، على أساس قاعدة الذهب ، قولها إن الفرمان المرخص بإنشاء القناة ، قد استوجب من الشركة التسوية فى المعاملة بين السفن التابعة لختلف الدول ، ولا يمكن أن تتم هذه التسوية إلا إذا حصلت رسوم المرور ، على أساس قاعدة ذهبية ثابتة ، وإلا لكان هناك تفریق وتمييز .

وبعد ذلك التاريخ بخمس سنوات ، رفع بعض المساهمين ، دعاوى أمام المحاكم المختلطة بمصر ، طلبوا فيها أن يحصلوا على الـ ٥ ٪ ، الفائدة المقررة فى النظام الأساسى ، بسعر الذهب ، وقد كسب هؤلاء المساهمون دعواهم ابتدائيا فى ١٧ فبراير سنة ١٩٣٠ (الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة) ، واستئنافيا فى ١٨ يونيو سنة ١٩٣١ .

وعلى ذلك انتهى التخبط الذى أثاره خفض الجنيه المصرى ، ورأت الشركة نفسها أمام الأمر الواقع مضطرة لدفع قوائد الأسهم والسندات بسعر الذهب .

* * *

وفى ٢ مايو سنة ١٩٣٥ ، صدر فى مصر المرسوم بقانون رقم ٤٥ ، بشأن العقود ذات الصبغة الدولية ، وجاء فى ديباجته :

« وبما أن الحاجة تدعو ، فيما يتعلق بنظام النقد المصرى ، إلى تحديد

« آثار شروط الدفع ذهباً ، في العقود التي يكون الالتزام بالوفاء فيها ، ذا صبغة دولية ، والتي تكون قد قومت بالجنهيات المصرية أو الاسترلينية ، أو بنقد أجنبي آخر ، متداولاً قانوناً في مصر (الفرنك والجنيه التركي) رسمنا بما هو آت :

« المادة الأولى : تبطل شروط الدفع ذهباً ، في العقود التي يكون « الالتزام بالوفاء فيها ، ذا صبغة دولية ، والتي تكون قد قومت بالجنهيات المصرية ، أو الاسترلينية ، أو بنقد أجنبي آخر ، كان متداولاً قانوناً في مصر (الفرنك والجنيه التركي) ولا يترتب عليها أى أثر . « ولا يجرى هذا الحكم على الالتزام بالوفاء بمقتضى المعاهدات أو الاتفاقات الخاصة بالبريد أو التلغراف أو التليفون » (١) .

وبصدور هذا المرسوم بقانون ، امتنعت الشركة عن تطبيق شرط الدفع بالذهب ، في الوفاء بما عليها ، وراحت توفى بالعملة المصرية ، ولكنها استمرت تحسب أعباءها ونفقاتها بسعر الذهب ، وتضع لنفسها احتياطياً يمثل الفرق بين الذهب والعملة المصرية .

وعلى ذلك تجدد النزاع ورفع بعض أصحاب السندات أقضيتهم ضد الشركة أمام المحاكم المختلطة ، فقضت الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة في ٣ يناير سنة ١٩٣٨ ، ومحكمة استئناف الاسكندرية المختلطة في ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ، بالزام الشركة بأن توفى السندات وفوائدها على أساس سعر الفرنك الذهب . وامتنعت الشركة عن تنفيذ الحكم النهائي الصادر من محكمة الاستئناف المختلطة بدعوى أنه مشوب بالغموض ، ووجدت الشركة مطية ذلولاً من حكومة مصر ، في سنة ١٩٤١ (٢) فقالت الحكومة إن الحكم غامض ،

(١) صدر هذا المرسوم بقانون ، في عهد وزارة توفيق نسيم ، وكان وزير المالية ، أحمد عبد الوهاب ، فهل كان ذلك لحساب شركة قناة السويس ؟ !
(٢) كانت وزارة للهندس حسين سرى ، الذي كانت له سابقة عمل في اللجنة الدولية بشركة قناة السويس ! !

وكذلك يجب أن تراعى حالة الحرب ، وظروف الشركة ، فأصدر الرئيس السابق المهندس حسين سرى ، الأمر العسكري رقم ١١٣ ، المنشور بالوقائع المصرية في ٦ يناير سنة ١٩٤١ ، وهذا الأمر كان لحساب شركة قناة السويس وبنك الأراضي المصري ، وهو وثيقة تدمغ المهندس حسين سرى ، ونحن ننشر النص الكامل ، فيما يلي :

« نحن حسين سرى « باشا » :

« بعد الاطلاع على الحكيم الصادرين من محكمة الاستئناف المختلطة ، الأول في ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات شركة قناة السويس ، والثاني في ٢١ مارس سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات الشركة المساهمة المصرية المسماة (بنك الأراضي المصري) .

« وحيث أنه ينبغي ، مع عدم الاخلال بأمر تأويل الحكيم المتقدم ذكرهما أن يلاحظ فيما يتعلق بشركة قناة السويس ، أن هذه الشركة لا تقوى في الظروف الحاضرة على الاطلاع بالتزاماتها بحسب ما قرره الحكم الصادر

« في ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٠ دون أن تستهدف للعجز عن النهوض بالتكاليف التي ألقاها عقد الامتياز على عاتقها خدمة للصالح العام .

« وحيث أنه من جهة أخرى فيما يتعلق بينك الأراضي المصري سيفضى إلزامه بخدمة سندات على أساس الذهب بسعر قابل للتغيير إلى اختلال التوازن المسالى لهذه الشركة نظرا للتقلبات غير المألوفة التي تنتاب سعر الذهب بسبب الحالة الدولية .

« وحيث أنه من واجب الحكومة أن تتدخل لدرء الاضطرابات الضارة بالصالح العام .

« وبعد الاطلاع على المرسوم الصادر في أول سبتمبر سنة ١٩٣٩ باعلان الأحكام العرفية في البلاد المصرية .

« وبمقتضى السلطة المخولة لنا بالمرسوم الصادر في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٤٠ :

نقرر ما هـر آت :

« ١ — ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك
يؤذن لشركة قناة السويس في أن تدفع — على أساس القرنك الذي يساوى
٣٨٥٧٥ قرش — قيمة ما استحق أو ما يستحق من كوبونات سنداتها
و كذلك الفوائد المستحقة عن الأسهم . ويؤذن لها في أن تدفع على الأساس
نفسه قيمة ما استهلك من السندات والأسهم بطريق القرعة ابتداء من ١٥
يوليه سنة ١٩٣٥ وفي أن توقف هذا الاستهلاك ابتداء من ٣٠ يونيه
سنة ١٩٤٠ . »

« ويجوز للشركة أن تستخدم في دفع فوائد سنداتها المال الاحتياطي
الخاص الذي أنشئ لما يحتفل من سداد قيمة ما أعطى إلى حاملي السندات
ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ من شهادات تحفظ لهم حقهم في الفرق
المتنازع عليه . »

« ٢ — ابتداء من ١٥ يناير سنة ١٩٢٧ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك
يؤذن للشركة المساهمة المصرية المسماة « بنك الأراضي المصري » في أن
تدفع على أساس الذهب المحدد سعره ب ١٩٥ مليا للجرام الذهب من عيار
 $\frac{900}{1000}$ كوبونات سنداتها ذات الـ $\frac{1}{4}$ ٤ في المائة لسنة ١٩٣٠ التي
استحققت أو ستستحق وكذلك قيمة أوراق تلك السندات التي استهلك
أو ستستهلك بموجب جدول الاستهلاك . »

« ٣ — يحق لوزير المالية اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنفيذ هذا الأمر . »

* * *

كان الأمر العسكري رقم ١١٣ ، لائحة من لوائح الحاكم العسكري الذي
أصدره ، وفضيحة يجب أن يحاسب عليها المهندس حسين سرى ، فالحكم
العرفي ، لم يشرع لهدم الأحكام القضائية النهائية ، ولا لمحاباة شركة قناة
السويس .

وقد علق مجلس إدارة الشركة ، في تقريره الذى قدمه لأول جمعية
عمومية للمساهمين ، عقدت بعد الحرب مباشرة ، في ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ،
على ذلك الأمر العسكرى الشاذ ، فأشار المجلس إلى الحكم الصادر لصالح
أصحاب السندات من محكمة الاستئناف المختلطة ، في ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ،
ووصفه بالغموض ، وقال إن الحكومة المصرية ، وقد قدرت ظروف
الشركة المترتبة على حالة الحرب ، وأنه يستحيل عليها أن تحمل أعباءها
الاجتماعية ، على أساس سعر الذهب ، قد استخدمت سلطة الحكم العرفى ،
فصدر الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، فى يناير سنة ١٩٤١ ، ورخص للشركة
بأن تدفع الكوبونات ، على أساس ٣٨٥٧٥ قرشا للفرنك الذهب ، كما أوقف
استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو سنة ١٩٤٠ .

وعلى ذلك ، توقفت الشركة عن سحب السندات ، فى السنوات ١٩٤٢

و ١٩٤٣ و ١٩٤٤ .

ولكنه ذكر أن الشركة ، قد أضافت إلى الاحتياطى مبالغ تمثل الفرق
بين سعر الذهب ، والسعر على أساس الدفع بالعملة المصرية ، طبقا للأمر
العسكرى المشار إليه ، أى أن الشركة لم تكن متأكدة من سلامة الاجراء
الذى لجأ إليه الحاكم العسكرى فى مصر .

فضيحة لوزارة اسما عيل صرقى

كان إسماعيل صدقى ، عضوا فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ،
وتخلى عن كرسيه لما نيظت به رئاسه وزارته الأخيرة .
ولاشك أنه استغل جاه منصبه فى خدمة شركة قناة السويس ،
وإننا لنجد دليلا على ذلك ، فى مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا الدليل
وارد فى تقرير مجلس إدارة الشركة إلى الجمعية العمومية للمساهمين ، المنعقدة
فى ٩ يوليو سنة ١٩٤٦ ، إذ ورد فى الصحيفة ١١ ، من ذلك التقرير المطبوع
ما ترجمته :

« في شهر ديسمبر الماضي ، رجونا ، أن تحل المسألة المعلقة منذ وقت
طويل ، وهي مسألة العملة التي نفي على أساسها بالتزامتنا ، حلا عادلا ونهائيا ،
قبل اجتماع الجمعية العمومية لسنة ١٩٤٦ .

« ومن بواعث الأسف ، أننا لم نصل إلى هذه اللحظة ، وليست
للحسابات التي نعرضها عليكم ، صفة نهائية ، في هذا العام ، كما كنا نرجو .
« ومع ذلك ، هناك واقعتان ، على جانب كبير من الأهمية ، حدثتا
بهذا الخصوص ، منذ ستة شهور .

« في أول فبراير سنة ١٩٤٦ ، انتهى مفعول الأمر العسكري رقم ١١٣ ،
الذي بموجبه رخصت الحكومة المصرية ، في يناير سنة ١٩٤١ ، للشركة
« بأن تفي على أساس ثلاثة قروش ، ٨٥٧٥ للفرنك الذهب ، للكوبات
الحالة أو التي تحل ، ووقف استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو
سنة ١٩٤٠ . وباتهاء فترة تطبيق ذلك الأمر العسكري ، رأت الحكومة
المصرية ، أنه يجب على السلطة التنفيذية ، أن تتحمل المسؤولية عن أمر له ،

« وثيق الصلة بالنظام العام ، ولا تستطيع السلطة التشريعية بدورها ، أن تقف
« مكتوفة اليدين ، حيال مسألة تتصل مباشرة بالنظام النقدي في مصر .

« ومنذ أول شهر إبريل الماضي ، أعدت الحكومة المصرية مشروع
« قانون ، مستند إلى أسباب قوية ، تأييدا للمرسم بقانون في ٢ مايو
« سنة ١٩٣٥ ، ويعلن هذا المشروع أن شروط الدفع بالذهب ، التي ترد في

« العقود الدولية ، تعد باطلة بطلانا مطلقا . وجاء في مشروع القانون أن
« هذا البطلان عام ، ويسرى تبعا لذلك ، بالنسبة لأي حكم قضائي ، يتعارض
« معه . وهذا القانون يحول لشركة قناة السويس أن تتخلص من
« سندات مستقبلها ، على أساس ٣٨٥٧٥ قرشا للفرنك . وتناول مشروع
« القانون مواعيد الحول منذ سنة ١٩٣٥ إلى تاريخ صدور القانون ، مشيراً
« إلى الغموض الذي اكتنف المسألة طيلة أحد عشر عاما ، ويقرر أن الفوائد
« والاستهلاك على أساس الفرنك الذهب ، حسب السعر الرسمي للذهب ،
« في بورصة لندن ، في ميعاد كل حلول .

« وقد كان المشروع معروضاً على مجلس النواب ، حينما أصدرت المحكمة المختلطة في ٢٠ مايو الماضي ، في القضية التي رفعها بعض أصحاب السندات ضد الشركة ، طالبين أن يكون الوفاء بسعر الذهب التجاري ، في السوق المصرية ، في تاريخ السداد .

« وقد قررت الشركة أمام محكمة القاهرة أن أصحاب السندات مطالبون في دعواهم ، لأن سعر الذهب في السوق المصرية ليس مستقراً ، ثم إنها ليست سوقاً دولية . وقالت الشركة ، إنه فيما إذا تمسكت السلطة القضائية ، بالوحدة ، التي أشير إليها مراراً ، فيما مضى ، وحدة النقود التي تطبق على شركة قناة السويس ، في المصروفات والائرادات ، فإن المحكمة تستطيع

« أن تقف عند سعر ستة قروش و ٣٠ للفرنك الذهب ، وهو القدر الذي ارتأته الحكومة حداً أعلى ، في احتساب رسوم المور ، منذ سنة ١٩٣٦ . « وقالت الشركة في ختام مذكراتها ، أن أكثر الأسس منطقاً ، والتي لا يصح أن تتخطاها السلطة القضائية ، هي سعر الذهب في لندن ، على كل سداد ، واستندت الشركة على الخاصية العامة والدولية لسعر الذهب وعلى اتفاقات بريتون وودز ، الدولية ، التي ارتضت مصر بموجبها ، أن تربط عملتها بالذهب ، على هذا الأساس (١) .

(١) وجه الغالطة هنا ظاهر ، فلا صلة البتة لاتفاق المؤتمر النقدي والمالي للأمم المتحدة المنعقد في « بريتون وودز » والذي وقعته مصر في ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، وصدر به القانون رقم ١٢٢ في ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، وهو يتألف من مادتين هذا نصها :
المادة ١ : ووفق على الاتفاق المرفق نصه بهذا القانون (سينشر الاتفاق فيما بعد مع مرسوم الاصدار) والوقيع عليه في ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، والخاص بالمؤتمر النقدي والمالي للأمم المتحدة المنعقد في بريتون وودز ، بالولايات المتحدة الأمريكية .
المادة ٢ : يؤذن لوزير المالية ، في أت يدفع حصة الحكومة المصرية ، للقرر دفعها ذهباً ، كما حددها الاتفاق المشار اليه في المادة السابقة ، من شطاء النقد الذهبي ، لأوراق النقد المصري ، وفي أن يدفع الحصة المقرر دفعها بالعملة المصرية وكما حددها الاتفاق المذكور من الاحتياطي العام . (الوقائع المصرية ١٧٣ في ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٤٥)

« وقد أخذت محكمة القاهرة ، بنظرية الشركة ، في حكمها الصادر في
« ٢٠ مايو ، وذلك باعتبار التاريخ ، الذى يحدد فيه سعر الذهب ، هو تاريخ
« حلول الأجل ، وليس تاريخ الدفع ، ولكنها رفضت نظرية الشركة ،
« فى المسألة الأساسية ، وهى مسألة اختيار سعر الذهب ، وقضت ، بأنه يجب
« علينا ، فيما يتعلق بالمدة السابقة على ٢٢ يونيو سنة ١٩٤٠ ، أن نفى بما
« علينا بسعر الذهب ، مقدراً بالقروش المصرية ، بواسطة سعر « فرنك
« بونكارية ، » وبالنسبة لما بعد يونيو سنة ١٩٤٠ ، يكون الوفاء بسعر
« الذهب ، حسب سوق القاهرة .

« وبالنسبة للمدة الأولى ، لن ينفذ الحكم إلا لغاية أول أكتوبر سنة ١٩٣٦
« وهو التاريخ الذى وقف فيه استعمال « فرنك بونكارية » ، وهذا يؤدي
« إلى أرقام قريبة من الأرقام التى تنتج عن اتخاذ سعر الذهب فى لندن
« كقاعدة . وأما بالنسبة للمدة من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٦ ، فإنه فى حدود
« المقياس الناقص ، والذى يؤدي بنا إلى البحث عن أسعار تجارية غير محدودة ،
« فإن الحكم يلزمنا بدفع كروونات مرتفعة بدرجة محسوسة ، عن قاعدة لندن
« وخصوصاً بالنسبة للأجال الأخيرة فى السنوات ١٩٤٤ ، ١٩٤٥ ، ١٩٤٦ .

« وقد استأنفنا هذا الحكم لدى محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية ،
« حيث نعتبر أن هذا الحكم من ناحية الشكل ، لا يمكن تطبيقه ، ومن
« ناحية أخرى ، لم يضعف من الأسانيد التى قدمناها إذ نطلب ، كحد أقصى
« تطبيق السعر الرسمى فى لندن .

« هذا هو موقف مجلس إدارتكم ، فى الوقت الذى أراد أن يتخذ
« قراراً ، بشأن حساب السنوات من ١٩٤٣ ، ١٩٤٥ . أما ونحن مقتنعون
« بقوة الموقف الذى وقفناه فى المحاكم المصرية ، فقد فعلنا فى اعتماد الحساب
« ما فعلناه فى حساب الثلاث سنوات السابقة ، إذ جنبنا المبالغ اللازمة لفوائد
« واستهلاك سنداتنا على أساس سعر الذهب فى سوق لندن ، حسب كل أجل
« من آجال حلول الدين .

« و كنتيجة لهذا الحساب ، نستطيع أن نسد عجز السنوات السابقة ،
« ويسمح فائض الاستغلال لسنة ١٩٤٥ ، بمواجهة الفائدة الثابتة المقررة
« للمساهمين في النظام الأساسي ، عن الخمس سنوات من سنة ١٩٤١ إلى
« سنة ١٩٤٥ . وكذلك دفعنا ، منذ أول يوليو الماضي ، الفائدة الأساسية
« المتأخرة لأصحاب أسهم رأس المال ، على أساس التعريفة المصرية ، وفي
« نفس الوقت وضعنا في الاحتياطي ، كعادتنا ، الأكلاف الإضافية المترتبة
« على الدفع ، طبقا لسعر الذهب ، في سوق لندن .

وفي نهاية هذا البيان ، ذكر مجلس الإدارة ، أنه كان يرجو أن يوزع
كوبونات عن رأس المال ، وهو الأمر الذي وقف منذ سنة ١٩٤٠ ، ولكنه
يقف مكتوف اليدين إزاء الخطر الذي يهدده ، من حكم محكمة مصر المختلطة
الصادر في ٢٠ مايو سنة ١٩٤٦ ، ولكنه رحل مبالغ إلى باب التأمين
والمصاريف غير المنظورة ، حتى بلغ ما أدرج في هذا الباب ، في جرد
٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، مبلغ ٣٣٩.٢٩٠.٣٣٩ ر ٣١٩٥٠ من الفرنكات .



فيا تقدم ، مجمل ما دار من خلاف ومنازعات بين الشركة ودائمتها بخصوص
شرط الدفع بالذهب . وقد عولجت المسألة بطريقة تحكيمية ، واستغلت الشركة
بعض ماجوريتها من أصحاب النفوذ في تعطيل سريان بعض الأحكام القضائية ،
وهذا لا يكسبها حقوقا ، لأنه كان مخالفة ظاهرة لأسس التشريع ، ولبدأ
الفصل بين السلطات .

ونرى أن من حق كل دائن لشركة قناة السويس ، ومن بين هؤلاء
الدائنين عمال الشركة وموظفوها ، بل والحكومة المصرية نفسها ، أن
يطالبوا الشركة ، بالوفاء بما عليها ، بالعملة المصرية ، على أساس سعر الذهب ،
في سوق القاهرة .

الخصخصة

يستخلص مما قدمنا في هذا الباب :

أولاً — إن هذه الشركة ، قد تأسست برأسمال ، لا يكاد يذكر ، بجانب الإيرادات الضخمة ، والأرباح الهائلة التي حققتها ، حتى ليبلغ دخلها في السنوات الأخيرة ، وفي كل عام واحد أضعافاً مضاعفة ، لرأس المال .
وإذا لاحظنا أن الشركة ، في أول عهدنا ، وقبل أن تفتح القناة ، قد حصلت من الحكومة المصرية ، ثمناً لما اشترته من الأسهم ، بنسبة ٤٤ ٪ ، ومقابل التعويض ، الذي قضى به نابليون الثالث ، وغير ذلك من البنود الأخرى التي سبق بيانها ، على ما يزيد عن مصاريف إنشاء القناة ومدخلها ، كان عجيباً أن تمن الرأسمالية الاستعمارية على مصر بهذه القناة ، التي هي قناتنا وقد شقت بسواعد المصريين وبأموال استنزفت من دماءهم ، وقد آن لمصر أن تميظ اللثام عن هذه الحقائق المريرة للملأ كله ، وتقطع السنة أولئك المبطلين .

ثانياً — ظفرت الحكومة البريطانية بتصيب الأسد ، فبما احتلت مصر من أجل القناة ، واستولت على شركة القناة ، وسخرتها في كفالة مصالحها الاستعمارية ، حصلت على مورد مالي ، لا يستهان به ، حينما ضربت ضربتها ، وانتزعت لنفسها أسهم مصر في شركة قناة السويس ، فأدرت عليها هذه الأسهم ، ما يزيد على القيمة التي سددها لدائني مصر ، والتي دفعها بنك روتشلد تنفيذاً لطلب دزرائيلي في سنة ١٨٧٥ ، ما يزيد على مائة مرة . ولعلها تحصل الآن في العام الواحد على ما يقرب من ضعف ثمن الأسهم ، وحرمت مصر من ذلك المعين الهائل ، كما جردت من الرقابة والاشراف على الشركة ، وخسارتها من هذه الناحية لا تقدر بمال .

ثالثاً — وبسبب ضخامة الإيراد ، تنفق الشركة عن سعة ، إلى درجة الهوس والاسفاف ، ولاشك أن الحكومة المصرية ، سوف تكون قادرة ،

على إدارة الحركة الملاحية في القناة ، بأقل من نفقات الاستغلال الحالية ،
فالشركة تعالج مشقة إذ لا تعرف أين تضع الأموال التي تجمعها ، وبمجال
التلاعب فيها كبير جدا ، والشائعات كثيرة ، وعقود الأشغال ، التي تبرمها
والمشتريات تصل أحيانا إلى أرقام خيالية : ويقال إن الشركة تقذف
في البحر ، كل عام بسيارات قديمة وغيرها من العتاد الذي ترى أنه غير صالح
للاستعمال ، وذلك من غير تدبر أو روية .

وميزانيات الشركة ، لاتراجع المراجعة التي تكفل منع التلاعب ،
ولا تنشر على نحو يطمئن أصحاب المصلحة ، بل تعرض على الجمعية العمومية
بنوداً إجمالية بملايين الجنيهات ، من غير تفصيل ، فالذين يتحكمون في هذا
المال ، هم قلة تحصى على أصابع اليد الواحدة ، وهم رئيس وأعضاء اللجنة
الادارية ، ولذلك يفزع هؤلاء كلما ذكروا بقرب أجل انتهاء شركة
قناة السويس ، لأنهم لن يجدوا في العالم ، مثل تلك البقرة الحلوب .

رابعا — من حق الحكومة المصرية أن تراقب حسابات الشركة ،
وتنشىء في منطقة عملها مكتبا لهذا الغرض ، وتعتمد ماترى اعتماده ، وترفض
ماترى رفضه ، يوميا وأولا بأول ، وذلك لأن الحكومة المصرية تستحق
أناوة قدرها سبعة ونصف في المائة ، كما أنها تستحق الضرائب ، وسنجلي
هذه المسألة ، في الباب الثالث ، من هذا الجزء من الكتاب .

خامسا : وأموال الشركة السائلة ، أين هي ؟

يجب أن تودع هنا بمصر ، بأحد البنوك ، فوجودها في الخارج ، يعد
تهربا معاقبا عليه .

وبمناسبة الإشارة إلى التهريب ، يجب أن تمنع الشركة ، من صرف
الأجور والمرتبات ، في الدائرة الجمركية !! .

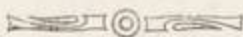
سادسا — وهناك أمور أخرى ، توجب مسئولية الشركة ، أمام
الحكومة ، ومنها الأموال التي تدفع لمن يسمون مؤسسين ، وهم ليسوا
مستحقين ، ويجب أن تؤول إلى بيت المال وتلاعب الشركة في رسوم

المرور إذ تخفضها ، بل وأعفت المسافرين منها ، دون رجوع إلى الجهة صاحبة الشأن وهي الحكومة المصرية .

سابعاً — وهناك مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا أمر يعنى جميع دائئى شركة قناة السويس ، وتسأل عن هذ الشرط فى الوفاء بالتزاماتها ، قبل الحكومة ، وقبل الموظفين والعمال .

ثامناً — وبالجملة تستغل الشركة قناة السويس ، وموانى القناة وأرصفتها ، وخصوصاً ميناء بور سعيد ، وتقوم بعمليات استغلال أخرى مختلفة ، كبيع المياه ، وبيع الأراضى ، وإقامة وتأجير المبانى ، وأعمال الورش ، وكلها أعمال تجارية ، يجب أن تكون موضع الرقابة الكافية من جانب الحكومة .

تلك رهوس مسائل ، أوردناها ، على سبيل المثال ، لاعلى سبيل الحصر ، ونحن نطالب الجهات الرسمية ، بوضعها فوراً ، على بساط البحث .



الباب الثالث

علاقة الشركة بالحكومة المصرية

حينما وصفنا شركة قناة السويس بأنها شركة استعمارية ، بل هي أخطر شركات الاستعمار ، لم نعد الحقيقة في شيء ، ولعل فيما تقدم من البيان ما يقطع بصدق هذا القول . وإنه لما يثير الحسرة ، ويبعث على شديد الأسف ، أن تظل هذه المؤسسة ، التي نيظت بها إدارة أكثر المرافق المصرية صالحة بسيادة الدولة على أراضيها ومياهاها ، بل وبكيانها ، بمناعة عن رقابة الدولة ، التي خولها إياها القانون العام .

ترانا مضطرين ، في بحث هذه المسألة ، لعرض الحالة الواقعية الراهنة ، مبينين صلة الشركة بالاستعمار ، وإلى أي مدى تهيمن حكومة إنجلترا بالذات على هذه الشركة ، ولحساب من تشتغل الشركة في الحرب والسلم ، لتصل إلى معرفة نصيب الدولة المصرية من الاشراف والرقابة على هذه الشركة ، ثم نبحت ما إذا كانت هذه الحالة شاذة ، غاية الشذوذ ، أم أن لها نظائر ، ونبين حكم القانون . وبعدئذ يستطيع أي رجل ، متوسط التفكير والادراك ، أو عميق الفهم ، أن يلمس الحل الذي لا يوجد غيره حل آخر ، لهذه المشكلة ، ألا وهو تصفية الشركة والاجهاز عليها ، ولئن يقول بغير هذا إلا من كان بقلبه مريض ، من خيانة لوطنه ، أو كفر بالله ، وإنكار للعدالة .

مائة عام ، على وجه التحديد ، سلختها شركة قناة السويس ، من عمر مصر ، منذ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، تاريخ أول فرمانات الالتزام ، بل سلخت تلك الأعرام المائة من عمر الشرق ، وفوتت علينا فرصا لا تعرض ، وبقينا نتعثر في مشكلاتنا السياسية حتى اليوم .

هذا هو منطق الحوادث ، فالشركة قد ولدت ، يوم أن اشتد ساعد أوروبا ، إثر النهضة الصناعية ، وآلت على نفسها أن تستعمر الشرق بأسره ، وراحت تجرب ألوان الخيل والدراسات والفن والمؤامرات .

وبمجرد منح امتياز قناة السويس ، بدأت حملة الديون الأجنبية ، التي كانت طلائع الغزو ، وكان دي لسبس أول رجل ، عقد لمحمد سعيد أول القروض ، وحصل على سمعته ، وفتح الباب على مصراعيه ، فلم تفتح القناة إلا وقد تحققت خراب مصر المالي ، وكانت شركة قناة السويس ، وعصابات الانتهازيين والمغامرين ، الذين وفدوا معها إلى مصر ، هي الصواعق التي أطاحت بنهضة مصر ، ودمرتها تدميرا ، وكان دي لسبس سنديكا على مصر ، حينما عين رئيسا للجنة التحقيق الأوروبية ، وقد فصلنا كل هذه المسألة ، في الجزء الأول .

وسارت عجلة الزمان بترتيبها المنطقي ، إذ ارتكب دي لسبس الخيانة العظمى ، يوم أن فتح القناة للإنجليز ، ليحتلوا منها مصر في سنة ١٨٨٢ ، ومنذ ذلك التاريخ ، تعتبر شركة قناة السويس ، قطب الرحى في جهاز احتلال الإنجليز لمصر .

وفي ظل الاحتلال أخذت الشركة من مصر ، كل ما طاب لجشعها ونهمها وغلوها أن تحصل عليه ، في عقود أبرمت بأمر الدولة المحتلة ، وقد تكلمنا عنها .

ولما امتلأت الجيوب بالتبر الحرام ، طاب لحكومة إنجلترا ، أن تطيل حياة هذه الشركة ، وتأخذ الموائيق مبكرا ، فكانت مؤامرة سنة ١٩١٠ ، ومصرع بطرس غالي ، بيد أول القذائين في تاريخ الحركة الوطنية ، إبراهيم ناصف الورداني .

خابت إنجلترا ، وخابت معها شركتها الاستعمارية ، ولكن جاءت الحرب العالمية الأولى ، فكانت الشركة جزءا لا يتجزأ من عجلة بريطانيا الحربية ، وكانت تلك الصبورة غير المألوفة في حياة الشركات ، أكثر وضوحا في أثناء الحرب العالمية الثانية .

أين رقابة البلد صاحب القناة ، على ذلك الجهاز الاستعماري ، المعقد ؟ !
مندوب لدى الشركة ، يقبض مرتبه من الشركة ، ولا يعرف من الأمر
شيئا ، وغير مسموح له بأن يعرف شيئا ، وخمسة من الباشوات السابقين ،
يقبض كل واحد منهم بضعة آلاف من الجنيهات في السنة ، مقابل الجلوس
في مجلس الادارة ، لذر الرماد في العيون ، واثنان أو ثلاثة من الكتبة ،
تتألف منهم إدارة تابعة لوزارة التجارة ، وكفى الله المؤمنين شر القتال .

والانطاوة ، وما أدراك ما الانطاوة ، كيف تحتسب ، وعلى أى أساس ،
تحدد ، والضرائب ، وماذا تأخذ ، والمحاسبة بوجه عام ، أين كل هذا ؟ !
لقد تخلصت مصر من الملكية والاقطاع والظلام جملة ، وبهيمها الآن ،
أن تعرف الحقائق ، لأنها تعيش في النهار ! !

ومتى تبين أن القوضى قد استشرت ، والحقوق قد ضيعت ، وجب علينا
أن نبحث عن أمثل الحلول . هل نؤم شركة قناة السويس أو نصفها ؟ ؟
وأيا كان الحل الذى ننتهى إليه ، فحذار حذار ، مما يبيت الآن ، من
التفكير في إدارة القناة مستقبلا بمعرفة شركة أخرى ، أو لجنة دولية ،
كلجنة الدانوب ، وسنفضح هذه المؤامرة ، ونكشف عنها هنا بالأدلة
والبراهين .

وإلى أن تزول شركة قناة السويس ، يجب أن تحدد العلاقة بين الشركة
والحكومة ، وتصنف المسائل المعلقة ، فالوقت قصير ، ونحن نخشى المفاجآت .



الفصل الأول الشركة والاستعمار

عاصر مولد الشركة ، أخطر مرحلة من مراحل زحف الغرب على الشرق ، طلبا للمواد الخام وللأسواق ، وتنفيذا للسياسة الأوروبية ، التي وضعت في مؤتمر باريس في سنة ١٨٥٦ ، وفي مؤتمر برلين في سنة ١٨٧٨ .

وكان دي لسبس ، وهو دبلوماسي فرنسي ، وليست له مؤهلات أخرى ، يمني نفسه بتحقيق أحلام الامبراطور نابليون الأول ، وإنشاء منطقة نفوذ فرنسية ، بامتداد القناة ، وجعلها نقطة ارتكاز ، تزحف منها فرنسا على آسيا وأفريقيا ، بشكل مروحة ، فتصل إلى الشرق الأقصى ، وتسد الطريق على منافسيها في الاستعمار ، وتتصل منها بشمال أفريقيا ، وكانت فرنسا تحتل الجزائر منذ سنة ١٨٣٠ ، وكانت مصممة على احتلال تونس ومراكش ، ومن ثم تهيمن على جبل طارق ، ويأتي وقت تغزو أسبانيا ، وتنشئ نفقا في جبل طارق ، فتتصل أملاك فرنسا ، وتصبح أكبر وأغنى دولة في العالم .

إلا أن هذا الحلم الاستعماري ، قد بددته دسائس إنجلترا ، وحرب سنة ١٨٧٠ ، التي عصفت بعرش نابليون الثالث ، وجعلت فرنسا ترفع تحت أقدام الجيش البروسي .

ومنذ ذلك التاريخ قنعت فرنسا بأن تسير في ركاب إنجلترا ، وظهرت آثار ذلك في مصر أولا ، حيث فرضت الرقابة الانجليزية الفرنسية على المالية المصرية في شكل لجنة مراقبة ثنائية ، والرقابة على الحكومة المصرية في شكل وزارة أوروبية برئاسة نوبار وعضوية وزيرين أجنيين أحدهما إنجليزي

والآخر فرنسي ، ولجنة تحقيق أوروبية برئاسة فرديناند دي لسبس ، وهذا الأخير تزعم العصاة الاستعمارية ، وأشرف على نشاط قناصل الدول المتآمرة .

خيانة دي لسبس لمصر في سنة ١٨٨٢ والتكديت للاحتلال

وسوف لا ننسى قط ، الدور الخسيس الذي لعبه فرديناند دي لسبس ضد مصر في سنة ١٨٨٢ . وقد تناولناه في الجزء الثاني من هذا الكتاب ، وزانا مضطرين للإشارة إليه بأحرف بارزة . ذلك لأن الشعب المصري طيب القلب ، وقد جبل على نسيان إساءة من أساءوا إليه ، ومصادقة ألد أعدائه ، والحاquدين عليه .

قلنا ، ونقول مرة أخرى ، إن دي لسبس قد خدع المغفور له أحد عرابي ، وغرر به ، ومنعه من ردم قناة السويس ، قائلا : « لا تردموا قناتي » ! !

ودي لسبس ، هو الذي صرف عرابي ، عن تحصين القناة ، وإقامة استحكاماته في الجهة الشرقية ، وأقسم بشرفه أن القناة منطقة حياد ، وبقعة تحرم فيها العمليات الحربية وأنه يضمن عدم نزول الانجليز من ناحية للقناة ، وكان دي لسبس ، وهو يعطى تلك التعهدات ، يعلم في قرارة نفسه ، أنه كاذب ومخادع ، والمؤلم أن عرابي قد صدقه ، على الرغم من تحذير مستشاريه ، وفي شهر أغسطس سنة ١٨٨٢ ، غزا الانجليز مصر ، من ناحية قناة السويس ، وحصلوا على معونة دي لسبس ، ووضعت شركة قناة السويس أدواتها وإدارتها ومكاتبها ، تحت تصرفهم ، فوَقعت المأساة ، التي نعاني مرارتها حتى كتابة هذه السطور .

وكلما تذكرنا هذه الخيانة ، شخصت أمامنا شركة قناة السويس ،
كشبح مخيف يرمز لاحتلال إنجلترا لمصر ، ولسيطرة الغرب على الشرق ،
وسنظل نذكر هذا دائما ، حتى بعد أن تصنى شركة قناة السويس ، وعلى
كل مصرى أن يلقن الحقيقة لأبنائه ، وليعلموا جميعا أن الاحتلال البريطانى ،
الذى أقام لدى لسبس تمثالا فى مدخل القناة ، إنما دفع له ثمن الخيانة والغدر
والاجرام .

ونحن لانمقت دى لسبس لذاته ، ولكننا نمقت فعله الدنى ، ودى لسبس
هو مؤسس شركة قناة السويس ، والسياسة التى وضعها هى التى سارت عليها
تلك الشركة منذ ذلك التاريخ حتى الآن . ولا نستطيع أن نفرق بين
القاعدة البريطانية فى فايد ، وإدارات شركة قناة السويس ، فقد امتزج
هذان الصرحان ، وهما جأثمان فوق قلب الوطن المغدى .

إشراف الحكومة البريطانية على شركة القناة

بيننا فى الباب الأول ، من هذا الجزء من الكتاب ، كيف بادر الانجليز ،
إثر الاحتلال مباشرة ، بوضع أيديهم على شركة قناة السويس ، وكيف
سهل لهم دى لسبس ، تلك المهمة ، ونشرنا النص الكامل لاتفاق ١٥ يناير
سنة ١٨٨٤ ، الذى تأسس بموجبه مكتب الشركة بلندن ، وهو المكتب
المؤلف من الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، والذى يقوم بالإدارة
الفعلية لشركة قناة السويس ، وحكومة إنجلترا هى التى تتحكم فى الحركة
الملاحية فى القناة ، كما أنها صاحبة القول الفصل ، فى رسوم المرور ، فلا
تغير الشركة فيها أو تبدل أو تتخذ أى قرار فى موضوع لوائح الملاحة
إلا طبقا لمشيئة الحكومة البريطانية ، وعلى ضوء ما تمليه مصالح أصحاب
شركات الملاحة الانجليزية .

تحتل شركة قناة السويس المكان الأول من اهتمام وزارة الخارجية البريطانية ، ووزارة التجارة البريطانية ، وعدا ذلك توجد اللجنة الاستشارية بلندن ، وكل هذا يضمن على شركة القناة ، لونا بريطانيا استعمارية ، وتحاول إنجلترا ما استطاعت أن تستر نفوذها في شركة قناة السويس ، لكي تأمن المتاعب من جانب الدول المنافسة لها .

ووجود مالا حصر له من الوثائق والمكاتبات الرسمية التي تكشف عن سيطرة إنجلترا على شركة قناة السويس ، على نحو ما أسلفنا ، في أكثر من موضع .

وإليك بعض الأمثال التي نشرها سير آر نولد ولسون :

١ — كتاب لورد نورثوكوت ، في ١٥ مايو سنة ١٩٠٦ (ولسون صفحة ١١٢) .

٢ — تقرير الأعضاء الإنجليز بمجلس إدارة الشركة ، إلى وزير خارجية إنجلترا ، سير إدوارد جراي ، في ٣١ أغسطس سنة ١٩٠٦ ، وقد استهلوه بقولهم ، « تنفيذنا لتعليقاتكم الصادرة إلينا في برقيتكم المؤرخة في ١٣ الجاري ، نتشرف بإبداء ملاحظتنا ، كالاتي ... الخ »

لوم تكن الشركة بريطانية استعمارية ، فما دخل وزير خارجية إنجلترا ، في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، وبأي حق أعطى تلك التعليقات للأعضاء الإنجليز ، في مجلس الإدارة ، وردوا عليها رسميا ؟ !

وقد تناول التقرير مسائل ، على جانب كبير من الأهمية ، فهو يبدأ بالكلام عن رسوم المرور ، وشكوى الملاحين من أنها مرتفعة ، ويفند هذا الادعاء ، ثم يعرض على وزير خارجية إنجلترا تفاصيل أرباح الشركة وحصص المساهمين ، ويتكلم بعد ذلك عن السفن التي تجتاز القناة ، ويرى أن تبقى الرسوم عالية ، حتى لا يستفيد من تخفيضها منافسو بريطانيا ، البحريون ، ويهمننا أن ننقل بالحرف الواحد ، هذه الفقرة من التقرير ، لأنها تبين إلى

أى مدى أصبحت شركة قناة السويس ، عجلة من عجلات وزارة الخارجية البريطانية ، وتكشف عن سر اهتمام تلك الوزارة ، بدقائق أعمال شركة القناة .

«That the inter - Empire trade would be beneficially affected is, no doubt, a very valid reason for both the Home and colonial Governments to press for further reductions, but these would obviously have a precisely opposite effect upon the foreign rivals of our maritime commerce through the canal, and it would be futile to urge this argument upon our continental colleagues.

وقال الأعضاء الانجليز في تقريرهم إن إيراد الشركة لن يرتفع بانخفاض الرسوم ، فسوف لا يترتب على ذلك زيادة حركة المرور في القناة ، وإن لبريطانيا مصلحة مالية ، في ارتفاع دخل الشركة !!

٣ — كتاب وزارة الخارجية البريطانية إلى وزارة التجارة البريطانية ، في ١٢ سبتمبر سنة ١٩٠٦ ، ردا على كتاب أرسلته هذه الأخيرة إلى وزارة الخارجية المذكورة في ٦ يوليو ، وقد أرفق بكتاب وزارة التجارة ، برقية للأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، ردا على طالب حاكم عام استراليا ، لورد نورثكوت ، أن تعمل الحكومة البريطانية ، على خفض رسوم الملاحة في شركة قناة السويس ، وقد أرسلت صورة من نفس البرقية إلى الخزانة البريطانية ، أفلا نعرف من هذا كم من الإدارات الاستعمارية البريطانية تتدخل مباشرة في أخص أعمال شركة قناة السويس ؟

٤ — كتاب الخزانة البريطانية ، إلى وزارة خارجية إنجلترا ، في الموضوع المتقدم ، في أول أكتوبر سنة ١٩٠٦ .

٥ — كتاب من وزارة التجارة البريطانية إلى وزارة الخارجية البريطانية

في موضوع اقتراح تخفيض رسوم المرور في قناة السويس في ١٧ أكتوبر
سنة ١٩٠٦ .

٦ — رد وزارة خارجية إنجلترا على وزارة التجارة البريطانية في ١٨
أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وكتاب وزارة خارجية إنجلترا ، إلى حاكم استراليا ،
في الموضوع نفسه ، في ٣١ أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وهذا بطبيعة الحال ،
قليل من كثير ، من الأوراق الدالة ، على كامل إشراف وزارة خارجية
إنجلترا ، على شركة قناة السويس .



وتثبت إنجلترا بسيطرتها على شركة قناة السويس ، نتيجة حتمية لسياستها
البحرية ، التي جعلت قناة السويس حجر الزاوية في حياتها السياسية .

في أيام عصبة الأمم ، وعلى وجه التحديد ، في سنة ١٩٢٤ ، أثار البعض
اقتراحا عجيبا ، هو أن تجلو القوات البريطانية عن قناة السويس ، وتحل محلها
قوات تابعة لعصبة الأمم ، وتوضع القناة تحت إشراف العصبة ، فأعلن رئيس
حزب العمال البريطاني ، رمزي ماكدونالد ، وقتئذ ، رفضه لهذا الاقتراح ،
وقال :

« لقد استبعدت مسألة قناة السويس ، لأن سلامتها مسألة حيوية تعيننا ،
في الحرب والسلام على السواء وستظل سلامة مواصلات الامبراطورية
البريطانية في مصر مصلحة بريطانية حيوية ، ومما لاشك فيه أن القناة ستظل
مفتوحة في الحرب والسلام لضمان حرية الملاحة البريطانية ، وهذا هو الأساس
الذي تركز عليه الاستراتيجية البريطانية بأسرها . ولن تستطيع حكومة
بريطانية أيا كانت ، أن تتخلى ، ولو لحليف لها ، عن مصلحتها في الاحتفاظ
بهذا الخط من خطوط مواصلاتنا » .

بهذه الكلمات ، عبر ماكدونالد صراحة عن سياسة بريطانيا الاستعمارية ،

ولم تتغير هذه النظرية حتى الآن ، فبريطانيا تعتبر قناة السويس طريق حياة أو موت بالنسبة لها ، وحسبنا أن نقرأ أرقام الحركة الملاحية في القناة ، لنعرف سر عناد الانجليز وتشبثهم بها ، ولا صحة البتة لما تدعيه إنجلترا من غيرة على مصالح ماتسميه بالعالم الحر ، ولكن القاعدة العسكرية ، لانهم انجلترا ، بقدر ما يهتمها الاشراف على الدولاب الذي يدير الحركة الملاحية في القناة ، بل نعتقد أنها لا تنفق على القاعدة إلا لتكفل لنفسها الاشراف الدائم على ذلك الدولاب ، ولا تعد مصلحة إنجلترا كأكثر مساهم في شركة قناة السويس ، شيئاً يذكر ، بجانب المصالح التي تجنيها من تسلطها على شركة القناة ، وإدارتها المباشرة للحركة الملاحية في القناة ، ومن جهة نظرها هي .

بفضل هذه السيطرة تستعمر إنجلترا المساحات الواسعة التي تستغها في امبراطوريتها الأفريقية ، وبفضل هذه السيطرة تهيمن على المحميات اليمينية ، وتعترف بتروال الشرق الأوسط ، وبفضل هذه السيطرة تنهب طيبات الشرق ، وتبيع مصنوعاتهما في أسواقه ، بل إن طعام الشعب البريطاني ، ليمر من قناة السويس ، ولا تريد إنجلترا بأية حال أن تترك لمصر أو لغيرها إدارة حركة الملاحة في قناة السويس ، حتى لا تترك سفنها تحت رحمة دولة أخرى .

ولذلك ، كانت الخطوة الأولى التي خطتها بعد الاحتلال ، تحوير إدارة شركة قناة السويس ، بالاتفاقات التي عقدتها ، مع الشركة ، وبعدها نذ سعت إلى تثبيت أركان الشركة ، وتوطيد دعائمها في مصر ، بالعقود التي أبرمتها الشركة في ظل الاحتلال ، والتي تناولناها ، في الباب الأول ، على التفصيل ، وذهبت إنجلترا في سنة ١٩١٠ ، إلى حد محاولة مد أجل امتياز شركة قناة السويس . وقد تجلى نفوذ إنجلترا في الشركة ، في أثناء الحربين العالميتين الأولى والثانية .

وهذه السياسة الاستعمارية ، كفت يد الحكومة المصرية عن التدخل في شؤون شركة قناة السويس ، على أي نحو كان ، فظلت الشركة إلى الآن ، بمنأى من هذه الرقابة .

والنتيجة :

إن استعمار الغرب للشرق ، هو الذى عطل رقابة الحكومة المصرية وإشرافها على شركة قناة السويس ، وهذه أضفت على منطقة نشاطها وعلى إدارتها وأعمالها كل مظاهر الاستعمار ، وكل ما يوحى بأن البلد ، صاحب القناة لا شأن له بالقناة .

يقول « سكونفيلد » Hugh J Schonfield فى مؤلفه :

The suez canal in world Affairs (١) :

« احتفظت بريطانيا ، على مر تاريخ القناة بمرکزها كأكبر منتفع بهذا الطريق المائى ، وبذلك حققت ما كان يبشر به دى لسبس فى إنجلترا ، وقت دفاعه عن قضيته . ولكن بينما تحتل إنجلترا المكان الأول ، فى سهولة ويسر ، تبعها بلاد أخرى ، ظهرت أعلامها فى القناة ، منذ الحرب العالمية الثانية ويجب أن نضيف إلى القائمة بلاداً أخرى ، ومن بينها اليابان وإسرائيل ! !

ويقول هذا الكاتب ، فى الصحيفة ٧٨ ، من المرجع المشار إليه :

« فى أول الأمر ، لم يشعر المصريون قط ، بأن القناة قناتهم ، على أى نحو كان ، على الرغم من أنهم ساهموا فى إنشائها بالمال والرجال . »

In the earlier period the Egyptian people never felt the canal their own, though they had contributed to its construction in money and labour.

هذه سبة شنيعة ، ونريد أن نسأل ، لمن القناة ، ولحساب من ، تدار هذه القناة ؟

سأزل رو يجيب على السؤال

كلما اجتمعت الجمعية العمومية للمساهمين ، فى باريس ، فى يونيو من كل سنة ، يستهل رئيس مجلس إدارة الشركة الاجتماع ببيان ، يعرض فيه

(١) صفحة ١٢٨ ، لندن سنة ١٩٥١ .

سياسة الشركة العامة ، وتستوقفنا في هذا البيان السنوي عبارات تقليدية ،
 تحرض الشركة على ترديدها ، لكي تقحم الجماعة الدولية ، في موضوع
 القناة ، في حاضرها ومستقبلها ، وكأن القناة ليست قناة مصر ، وكأنها
 ملك لتلك الدول الاستعمارية ، والشركة بهذه المخالفة ، تحاول أن تستعدي
 الجماعة الدولية على مصر ، وتستخدمها في الضغط عليها ، في الوقت المناسب .
 ويكفي ، على سبيل المثال ، أن نقبس بعض عبارات ، من آخر
 خطابين ، من خطب رئيس الشركة ، في الجمعية العمومية للمساهمين :
 في الاجتماع التاسع والتسعين ، في ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ ، قال شارل رو
 ماترجته :

« تكفل شركتكم خدمة عامة دولية على أكبر جانب من الأهمية ، .. الخ »

votre compagnie assurant un service public
 international d'importance primordiale, elle doit à ses
 usagers . . . etc .

ما معنى هذا ! ?

معناه أن القناة مرفق دولي فيما يراه شارل رو ، وأن شركته مسئولة
 أمام المتفاعلين بالقناة ، وليس ثمة عدوان على مصر أقبح من هذا ، ولو
 أن الأعضاء المصريين ، ومندوب الحكومة لدى الشركة ، كانوا مدركين
 لمعنى هذا الكلام ، ولما يرمى إليه شارل رو ، من ورائه ، لوجب عليهم
 الانسحاب من اجتماع الجمعية ، وإثارة ضجة كبيرة ، بل لكان حل الشركة
 وطردها ، هو الرد الوحيد ، على تلك المناورات الفاجرة !!

واسترسل شارل رو ، في بيانه ثم قال ، إنه يريد أن يلقي ضوءاً ، على
 أهم أركان السياسة التي تتبعها الشركة دواما ، وأهم هذه الأركان بتعبيره
 هو : « إرضاء عملائها إلى أبعد الحدود ، وهؤلاء العملاء هم الذين تتألف
 منهم بحرية العالم كله ، بأن تكفل لهم مروراً آموناً ، وسريعا ، وقليل

الكلفة . » وقال إن الشركة تنال الجزاء عن ذلك ، ثقة هؤلاء ، وهي القوة الكبرى التي تعتمد عليها .

la meilleure de force dont elle dispose.

هذا كلام له عند المستعمرين مغزاه . وبعد تلك العبارات الخبيثة ، عرج على مصر ، فقال :

« وعز مبراً آخر ، من المبادئ التي تقوم عليها سياسة شركتكم التقليدية ، هو أنه نفي مصر ، ونسرى إليها خرمه . إنها مفيدة لمصر ، بطبيعة الحال ، وفي مجرد وجود الشركة ، واستغلالها فائرة لمصر ، فهي بوجودها وعمليها ، نحمل عن مصر عبئاً ، يعتبر منه الناحية الفنية ، من الرقبة بجملة ، وقد كان وسيظل أصحاب المصلحة فيه ، طرف ثالث ، هم المنفعون بالفنائه . ولقد سمعتموني من قبل ، أنبئكم إلى هذه النقطة ، التي ننتقل في الفائرة التي نجنيها مصر ، إذ نحمل شركتكم مسؤوليات فنية وغيرها ، متصلة بالمرور الرأسمال للسفن في طريق بحري يصل بين الفارات . ومفيدة لمصر ، إذ عممت شركتكم النخ . . . »

يريد هذا الشعب المستعمر أن يقول ، إن إدارة القناة ، في خدمة الملاحة العالمية فريضة على مصر ، ولما كانت عاجزة فنيا وغير ذلك عن حمل هذا الواجب وأداء هذا الالتزام ، فالشركة قد أسدت إليها خدمة ، وحملت عنها ، بل إن مجرد وجود الشركة خدمة لمصر ، ثم انتقل لكلامه الفارغ عن تعمیر الصحراء ، وإيجاد حياة في شرق الدلتا ، ولا يمكن أن تصنع مصر علنا ، وعلى ملاء العالم بأكثر من هذا الكلام . والمقصود من هذه الصفحات أن تلي

الشركة في روع الدول أن مصر عاجزة وأن القناة قناة الدول الملاحية ،
وليست قناة مصر ، ولولا الشركة ماجرت القناة ، وأن الشركة فوق ذلك
متفضلة على مصر إذ خلقت لها مدنا في الصحراء .

وبهذا الأسلوب الاستعماري ، يحاول شارل رو أن يقطع على مصر خط
الرجعة ، ويحول دون مطالبها برد القناة إليها ، ويوعم بأن أيلولة القناة
لها خطر على الملاحة ، وأن في وجود الشركة نعمة لمصر ، لا تريد أن تعترف
بها .

ويقال هذا الكلام في الجمعية العمومية للمساهمين ، ويصفق له الحاضرون
بما فيهم الأعضاء المصريين ، و مندوب الحكومة المصرية ، لدى الشركة ،
ولم نقم بمجرد الاحتجاج ، وهو أضعف الايمان !!

ولا يقف هذا المستعمر عند ذلك الحد من الاهانة ، بل يستطرد ،
ليسجل على مصر أنها راضية بكلامه هذا كل الرضا ، ويقول إنه إزاء تلك
الخدمات التي تسديها الشركة لمصر ، كانت العلاقات دائما ودية بين الشركة
والحكومة المصرية ، وأن هذا تقليد ، يرجع إلى ما قبل افتتاح القناة ، وقد
تأصل على مدى العصور ، ولم يتغير بتغير الحكومات . وأنه وجد المثل
لذلك مرة أخرى ، إذ هبط على مصر ، في ظل العهد الجديد ، ومعه بعض
أعوانه ، السكرتير العام ، واثنان من أعضاء اللجنة الادارية ، فتالوا حسن
القبول !! .

إن مصر بطبعها ، بلد مؤدب ومضياف ، ولكن ليس معنى ذلك ، أنه
يفض الطرف عن حقوقه ، أو يسكت على الاهانة . فما هو الدليل الذي
يطلبه منا « شارل رو » برهانا على استنكار سياسته ؟!

أريد منا أن نصفعه على قناه ، أو نلقى به في مياه القناة ، ليكون ذلك
إعلانا عن عدم الرضا ، على سياسة شركته الاستعمارية ؟!

إن كان الاستنكار لا يتم إلا بهذه الطريقة في منطقده هو ، فلن نفعل من

هذا شيئا ، لأننا شعب مؤدب ومضياف ، ولكن آداب اللياقة ليست دليلا على الرضا ، أو الاعتراف بتلك الحالة الشاذة .

ولم يكتف بهذا ، نل راح يمن على مصر ، ويقول إن الشركة لا تقم نفسها في سير الحوادث الدولية ، مشيرا بذلك إلى الصراع القائم بين مصر وبريطانيا ، وإن الشركة تقف متفرجة ، ولا يعنيتها إلا أن تكفل استمرار الحركة الملاحية بين البحرين الأبيض والأحمر .

وندد شارل رو في نهاية خطابه بحوادث القناة في سنة ١٩٥٢ ، مثنيا على موقف الشركة وموظفيها ذلك الموقف الذي نذكر أنه كان تحديا ظاهرا لمصر ، وسنعود لمناقشته في فصل آخر ، وقال إنه إذا ما تكررت هذه الحوادث ، فإن الشركة ، ستقف نفس الموقف !! .

أنقرأ كل هذا ، ولا نقول إنها شركة استعمارية ، تعمل لحساب بريطانيا أولا ، والعصاية الاستعمارية ثانيا ، وتتحدى مصر جهرا وعلاوية ؟!

إني أترك لكل مواطن ، أن يفكر في مصير وطنه ، مع استمرار هذه الشركة ، جاثمة فوق قلب مصر (١) !!

* * *

خطاب أول يونيو سنة ١٩٥٤

في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، السادس والتسعين ، في أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، كان « شارل رو » أشد غلوا ، وفجورا، منه في الأعوام التي خلت ، وإليك بعض الملاحظات ، في بيان ذلك اللون الاستعماري الفاقع !

١ — استهل شارل رو ، بيانه بعباراته التقليدية ، التي أضحت ثقيلة ومملة

(١) رابع خطاب شارل رو ، في نشرة الشركة رقم ٢٢٨٦ بتاريخ ١٥ يونيو سنة ١٩٥٣

لكثرة التكرار ، فقال إن الشركة تلعب الدور الخطير في الاقتصاد العالمي
 le rôle primordial dans l'économie mondiale ، وأثنى علي
 الأفاق فرديناند دي لسبس ، وبعد نظره وعبقريته le clairvoyance
 géniale de notre fondateur ، وهو بذلك يريد أن يبعث الاستعمار
 من مرقدته ، ويرجع عقارب الساعة إلى الوراء . ففي الفقرة التالية ، يشير
 إلى فرمان نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وأنه ثمرة عمل « الفرنسي العظيم » ، « وخذيو
 مصر العظيم » ، والفرنسي العظيم الذي يعنيه هو دي لسبس ، وخذيو مصر
 العظيم هو السفيرة المعتوه محمد سعيد ، وهكذا يتحدثان شارل رو ، بتمجيد
 هذه الأسماء ، لأنه يريد أن يردنا إلى نوفمبر سنة ١٨٥٤ !! .

٢ — ومرة أخرى ، يكابر المستعمر شارل رو ، ويتجاهل أن القناة
 قناة مصر ، وأنها مرفق مصري بحت ، فيغالط ، ويقول إنها مرفق دولي
 عام وإن الشركة تحمل مسؤولية دولية ، وهذا كلام خطير ، يضر بقضيتنا
 أبلغ الضرر ، ولا يوجد في القانون شيء اسمه مرفق دولية عامة ، ولا يعترف
 القانون الدولي العام بشركات تحمل مسؤوليات دولية ، فالدول وحدها هي
 أعضاء القانون الدولي العام . وإليك عبارة رو بنصها .

un devoir envers le service Public international qu'elle assume.....

.. à bien remplir son devoir international .

إن المستعمر المقيم لا يلقى القول جزافاً ، فهو يضمم في جوفه معان
 كثيرة ، ويريد أن يقول إن شركة قناة السويس دولة فوق أرض القناة ،
 ومجرد القول إنها تحمل مسؤوليات دولية ، أو تقوم بواجب دولي ، هو
 إضغاف صفة الدولة عليها ، فهل يوجد مصري واحد ، يطيق هذا المعنى ،
 وهل يجوز أن نسكت حتى نؤخذ علي غرة ؟!

ويؤكد « شارل رو » عبارته بقوله إن رأسمال الشركة قد اكتسب
 به في مرفق دولي ، وهذا التكرار والالحاح له مغزاه :

٣ — وحرص الثعلب الخبيث ، على الاشارة ، للنزاع القائم ، بشأن تفتيش السفن المارة بالقناة ، والتي يشتبه في تعاملها مع إسرائيل ، قائلاً : لقد ذكرت الشائعات أن للشركة صلة بنزاع محلي ، في منطقة القناة ، وهو مثار خلاف دولي بشأن تطبيق معاهدة سنة ١٨٨٨ ، بخصوص حرية المرور في القناة .

والحقيقة أن الشركة لا يعنينا أولئك ولا هؤلاء . وأكرر لكم ما قلته في العام الماضي ، إن سياسة الشركة لا تحفل بهذا ، فهي منصرفه لأداء مهمتها العليا ، دون أن تتنازل عن شيء من اختصاصها ، أو تتدخل في أمر خارج عن اختصاصها !!

وفات شارل رو أن يفهم أن الشركة مصرية مساهمة ، وتدير لحساب الحكومة المصرية مرفقا مصرية ، وما عليها إلا أن تنفذ الأوامر التي تصدر لها من الجهات الادارية المصرية .

٤ — وكعادته السخيفة ، راح يتمحك في الحكومة المصرية ، ويقول إنه وصحبه زاروا مصر في الشتاء ، وقبولوا مقابلة طيبة ، وإن اتصاله بالجهات الحكومية لم يخل من فائدة .

وختم بيانه بالثناء على الشركة والتشبت بالصفات الدولية ، والعالمية ، وغير ذلك مما فندناه من قبل (١) .



(١) وبمناسبة اشارة شارل رو الى زيارته الشتوية ، بهمنا أن نسجل أن الشركة كانت تحرص دائما ، على استقباله في ميناء بورسعيد ، كرئيس دولة ، فلامر بالجارك ، وينزل في عرض البحر في رفاص ينقله الى استراحة الشركة في بورسعيد ، وحرص الشركة على ذلك تليد متصل بسياستها الاستعمارية .

ولكن مدير جرك بورسعيد المصري ، الأستاذ فتحي عمر ، كان رجلا ، وكان وطنيا ، وكان شجاعا ، فاعترض تلك المسرحية ، وأصر على أن يعامل الخواجا رو معاملة غيره من المسافرين ، بل المعاملة التي ترض عليه في جارك بلاده على الأمل . ونظاب من سلطات الدولة تحقيقا في هذه المسألة ، وأقن تفرغ على يد العابثين والستهترين الذين يجاملون على حساب وطنهم ، وأقن تمنع الاستقبال الذي يقيمه رو بالاستراحة ، في كل سنة ، ليعرض عليه الرميون المصريون ، وهكذا مما تمسك منه الآن !!

وبعد فمظاهر الاستعمار في شركة قناة السويس ، لا يمكن حصرها ،
وقد بينا كيفية تكوين إدارات الشركة ، في الباب الأول ، من هذا
الكتاب ، ويجب أن نذكر أن الشركة تستخدم في جهازها الإداري والفني
بين موظفيها قناصل إنجلترا وفرنسا ، وغيرهما ، بمدن القناة : بورسعيد
والسويس والاسماعيلية ، وتضفي على نفسها ، وعلى منطقة القناة كلها ، كل
مظهر يوحي بأن قناة السويس ، ليست جزءا من مصر ، وأنها شريان يدار
لصالح الدول الملاحية ، على الشركة مسئوليات دولية ، وما على مصر
إلا الرضا والسكوت ، بهذه الحالة الواقعية !!



الفصل الثاني

محاولة الشركة من أجل الالتزام في مصر
والدساتير الحالية

بعد أن استقر الاحتلال البريطاني في مصر ، أعدت الحكومة البريطانية بالاتفاق مع شركة قناة السويس ، في أواخر سنة ١٩٠٩ ، مشروع اتفاق ، لمد أجل امتياز الشركة أربعين عاما ، بحيث ينتهي الالتزام في سنة ٢٠٠٨ بدلا من سنة ١٩٦٨ . وقام المستر « بول هارفي » المستشار المالي البريطاني في مصر ، بمفاوضة الحكومة المصرية سرا ، في هذا الموضوع ، وأوشك أن يظفر بقبولها للاتفاق ، لأنه لم يكن في الدستور وقتئذ ، نص يحتم الرجوع إلى الجمعية العمومية ، إذ كان رأيها استشاريا ، ولكن يقظة المغفور له محمد فريد « بك » ، هي التي أنقذت مصر ، من تلك المؤامرة الدنيئة .

تمكن فريد من الحصول على نسخة من مشروع هذا الاتفاق ، في أكتوبر سنة ١٩٠٩ ، وبادر إلى نشرها في اللواء ، وعلقه عليه مبينا أسرار المشروع وبواعثه الخبيثة ، وفيما يلي خلاصة لهذا المشروع :

المادة الأولى : يمد امتياز شركة قناة السويس إلى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ .

المادة الثانية : في المدة ، من أول يناير سنة ١٩٦٩ إلى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ ، يقسم صافي الأرباح بين الحكومة المصرية ، وبين الشركة مناصفة ، مع التحفظين الآتين :

(١) إذا حدث في سنة من السنين ، أن كان الربح الصافي ، أقل من مائة مليون فرنك ، فإن الشركة تحصل على خمسين مليوناً من الفرنكات ، ولا تنال الحكومة المصرية إلا ما قد يتبقى .

(٢) وإذا كان صافي الربح في سنة من السنين ، خمسين مليوناً من الفرنكات ، أو أقل من ذلك ، أعطي للشركة بأكمله ، ولا تحصل الحكومة المصرية علي شيء .

تتنازل الحكومة المصرية عن الحصة البالغة ١٥ ٪ ، من صافي الربح ، وهي التي تقررت لها في عقد الالتزام الأصلي (١) .

المادة الثالثة : في مقابل مد الالتزام أربعين سنة ، تدفع الشركة للحكومة المصرية مبلغ أربعة ملايين من الجنيهات المصرية (١٠٣٦٩٤٠٠٠٠ من الفرنكات) ، على أربعة أقساط في ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٠ ، و ١٥ ديسمبر سنة ١٩١١ ، و ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٢ ، و ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٣ .

المادة الرابعة . وفوق ذلك ، تعطي الشركة للحكومة المصرية ، ابتداءً من سنة ١٩٢١ ، حصة في صافي الربح ، كالآتي :

٤ ٪ من سنة ١٩٢١ إلى سنة ١٩٣٠

٦ ٪ من سنة ١٩٣١ إلى سنة ١٩٤٠

٨ ٪ من سنة ١٩٤١ إلى سنة ١٩٥٠

١٠ ٪ من سنة ١٩٥١ إلى سنة ١٩٦٠

١٢ ٪ من سنة ١٩٦١ إلى سنة ١٩٦٨

ويحدد نصيب الحكومة المصرية ، في الميزانية ، في كل سنة طبقاً للقواعد التي تتبع في تحديد أرباح الأسهم ، وتدفع الحصة في مواعيد سداد كوبونات الأسهم .

ولا تساهم الشركة المدنية ، التي تحصل على حصة الـ ١٥ ٪ لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، في الأعياد المترتبة على المادتين الثالثة والرابعة من هذا الاتفاق .

(١) هذه الحصة ، هي التي باعها الحكومة المصرية في سنة ١٨٨٠ ، وتستولي عليها الشركة المدنية لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، فلتتنازل يكون بعد هذا التاريخ .

المادة الخامسة : في تسوية الحسابات ، بعد سنة ١٩٦٨ ، تحدد حصة الحكومة المصرية ، طبقا للقواعد المقررة في المادة الثانية من هذا الاتفاق ، فالقروض التي تدخل فوائدها في حساب المصاريف ، هي تلك التي تبرم بعد سنة ١٩٦٠ ، لتنفق في أعمال تحسين في القناة وموانئها ابتداء من سنة ١٩٦١ ، بشرط أن توزع الفوائد وحصص الاستهلاك على سنوات كل قرض .
وتحدد حصة الحكومة ، بنفس الطريقة التي تحدد بها أرباح المساهمين ، بشرط ألا يكون هناك ثمة مقتضى لتطبيق التحفظ الوارد بالفقرة السابقة .
وفي كل الأحوال تدفع حصة الحكومة في نفس تراريج سداد حصص المساهمين .

المادة السادسة : ومن المقرر أن حصة الحكومة المصرية ، بنسبة ٥٠ ٪ ، عند انتهاء أجل الالتزام ، تعد مناصفة في رأس المال ، الذي يتبين عند عودة القناة البحرية للحكومة طبقا لشروط فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

المادة السابعة : تعترف الشركة ، بأنه ابتداء من سنة ١٩٦٩ ، سوف يكون هناك مجال لتمثيل المصالح المصرية في مجلس الإدارة ، على أساس النسبة المقررة للحكومة المصرية في أرباح المنشأة .
وتقرر من الآن ، أنه استجابة لطلب الحكومة المصرية ، سيعين ثلاثة أعضاء في مجلس الإدارة ، ترشحهم الحكومة المصرية ، وتعينهم الجمعية العمومية للمساهمين ، طبقا للقواعد الجارية .

المادة الثامنة : تقبل الحكومة المصرية ، بناء على طلب الشركة ، أن تأخذ على كاهلها ، في نهاية الالتزام ، المعاشات والاعانات المقررة للموظفين والمرشدين والعمال ، طبقا للوائح السارية ، التي سلمت للحكومة نسخ منها .

المادة التاسعة : تتعهد الشركة ، مستقبلا ، بأن تنفذ بنفسها وعلى نفقاتها أعمال الصيانة والتحسين التي تراها ضرورية لحفظ مداخل القناة البحرية في حالة جيدة . وتقبل فوق ذلك ، أن تأخذ على كاهلها إنفاق مبلغ تسعين ألفا من

الجنهات المصرية (٧٠.٣٣٣٣٣ فرنكا) في أعمال الكراكات لتطهير مدخل السويس ، وهي العملية التي تباشرها الحكومة المصرية لتعميق مدخل القناة .
المادة العاشرة : كل الشروط التي تتصل مباشرة أو غير مباشرة ، بمدّة الالتزام ، أو بانتهائهم ، والتي تكون قد وردت في اتفاقات سابقة بين الشركة والحكومة ، تخضع لمدّة المقررة في هذا الاتفاق .

المادة الحادية عشرة : لا يكون هذا الاتفاق نهائيا إلا بعد أن تصادق عليه الجمعية العمومية للمساهمين .

* * *

محمد فريد هو الزى فضح المؤامرة

حمل فريد ، طيب الله ثراه ، حملة شعواء ، على ذلك المشروع الاجرامي ، وقال في ختام مقال له بجريدة اللواء ، في ٢٥ أكتوبر سنة ١٩٠٩ مانصه (١) :
« كيف يجوز لهذه الحكومة أن تتساهل ، في أمر إطالة أمد الشركة ، مع علمها أن القناة كانت السبب في ضياع استقلال مصر ، وكل مصرى « حر يتوق لأن يراها ملكا لمصر ، حتى لا يبقى لأوربا وجه للتدخل في أمورنا ، « خصوصا وأن لانجلترا ما كان لمصر فيها من السهوم ، وهي تبلغ ثلث المجموع .

« إن فائدة هذه الاطالة المادية والسياسية ، تعود على إنجلترا ، إذ « تصبح صاحبة القول في القناة لمدة مائة سنة ، تبتدىء من الآن ، وتنتفع « بفائدة سهومها ، طول هذه المدّة ، مقابل ماتأخذها الخزينة المصرية ، من « النصيب الضئيل ، بالنسبة لما يعود عليها من الربح الكثير ، لو انتظرت « هذه السنين الباقية .

(١) عبد الرحمن الرافعي : محمد فريد ، رمز الاخلاص والتصحية ، الطبعة الأولى ، مطبعة الخلي سنة ١٩٤١ ، صفحة ١٢٥ ، وما بعدها .

« فهذه المسألة من المسائل الحيوية لمصر ، والأمة تنتظر من الوزارة
« ألا تتساهل فيها ، تساهلها في مشترى سكة حديد الواحات الغربية ،
« إنقاذاً لشركة إنجليزية من الافلاس ، كما تنتظر من جميع الجرائد الوطنية
« الاتحاد في الدفاع عن صالح البلاد فيها ، وإيقافها على كل ما يمكنها الوقوف
« عليه من الحقائق بشأنها ، وكذلك تنتظر من مجلس الشورى الذى سيعقد
« في ١٥ نوفمبر المقبل ، أن لا يغفل سؤال الحكومة عنها ، حتى لاتضحى
« مصالح القطر المالية والسياسية ، خدمة للحكومة الانجليزية في السودان ،
« بحسبنا ما فات »

ولم يكتف الزعيم الخالد بالمقالات التى دبحها يراعه ، فبادر بمطالبة
الحكومة بعرض المشروع على نواب الأمة ، قبل البت فيه ، واجتمعت اللجنة
الادارية للحزب الوطني مساء ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٠٩ ، وأصدرت القرار
الآتى :

« نظراً لخطورة مسألة قناة السويس ، اجتمعت اللجنة الادارية للحزب
« الوطني ، مساء ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٠٩ ، وتفاوضت فيما يجب اتخاذه
« إزاء هذه المسألة ، فقررت دعوة الحكومة ، إلى أخذ رأى الأمة ،
« فى مشروع مد امتياز القناة : قبل البت فيه ، ولذلك أرسلت التلغرافات
« الآتية إلى الجناب العالى ، ورياسة مجلس النظار ، ورياسة الجمعية العمومية .
« ١ — إلى الخديو :

« الحكومة تتفاوض مع شركة قناة السويس ، فى شأن امتداد أجل
« امتيازها ، ولما كان هذا العمل من الأمور الخطيرة ، التى تمس صوايح
« الأمة ، لذلك يلتمس الحزب الوطنى ، أن لاتحرم الأمة من أخذ رأيها
« فى المفاوضات ، التى تدور الآن مع الشركة ، وذلك تحقيقاً لآمال الأمة
« فى سموكم الكريم » رئيس الحزب الوطنى (محمد فريد) .

« ٢ — رئاسة مجلس النظار بمصر :

« الحكومة المصرية ، تتفاوض مع شركة القناة ، فى شأن امتداد أجل

« امتيازها ، وبما أن هذا العمل من أهم الأعمال التي يلزم ان يكون رأى
« الأمة قطعيا فيها ، نرجو أن لاتتحمل الحكومة كل مسئولية ، فالحزب
« الوطنى يحتاج على هذا العمل ، إن تم بدون أخذ رأى الأمة » .

« ٣ — الأمير حسين كامل ، رئيس الجمعية العمومية :

« الحكومة المصرية تخابر شركة القناة ، فى شأن امتداد أجل امتيازها ،
« ولما كان هذا العمل من الأمور التي يجب أن يكون رأى الأمة قطعيا فيها ،
« فالحزب الوطنى يرجو من دوائكم بصفتكم رئيس الجمعية العمومية التي تمثل
« الأمة السعى فى عقدها لأخذ رأيها فى هذا العمل الخطير ، وهو ما تؤمله
« الأمة فى شعوركم الوطنى ، ومبدئكم الدستورى » .

ويقول أحد الرجال الذين عاصروا تلك الحركة ، وساهموا فيها ، وهو
الأستاذ عبد الرحمن الراقى (١) :

« ولقد كان نداء الفقيد صيحة الخطر ، التي استجابت لها البلاد فى هذه
« المسألة فقامت بطوائفها وصحافتها ، تنادى بوجود عرض المشروع على
« الجمعية العمومية ، قبل البت فيه ، وكادت الحكومة تبرم المشروع ، لولا
« الضجة التي أثارها الحزب الوطنى حوله ، فاضطرت تحت ضغط الرأى العام
« أن تترث قبل البت فيه » .

ويقول أحد غلاة المستعمرين الانجليز ، وهو « سير آرنولد ولسون »
إن المشروع كان أكثر فائدة للشركة منه للحكومة المصرية ، وإنه كان من
الواجب أن يكتب عقد الالتزام من جديد ، لأنه كان فى شكله وموضوعه ،
بعد انقضاء أربعين سنة عليه ، سخيفا ، وغير ملائم لروح العصر . وإنه لم تبد
محاولة لتعديل نظام الشركة الأساسى ، كي يصبح متفقا مع أوضاع الشركات
المعروفة ، وبحيث تحدد مسئوليات الشركة ، والتزاماتها على ضوء المبادئ
الحديثة . واعترض هذا الكاتب على استمرار تمتع الشركة ، طبقا لالتزام
سنة ١٨٥٤ ، بدخل يسمح لها بأن تدفع للمساهمين حصصا تبلغ المائة فى المائة

(١) عبد الرحمن الراقى : المرجع السابق ، ص ١٤٧

وقال إن مصالح التجارة العالمية ، لم تكن محل إشارة أو بحث ، ولكن تلك الاعتراضات لا قيمة لها ، ولا تمثل الرأي المصرى ، الذى نادى برفض المشروع برمته (١) .

ولا أدل على أن بريطانيا هي التى بيتت تلك المؤامرة ، من أن الموضوع قد أثير فى سنة ١٩٠٩ فى مجلس العموم البريطانى ، فرفض وزير الخارجية ، سير « إدوارد جراى » أن يدلى بأى بيان ، وأعلن فى جلسة مجلس العموم فى ٤ نوفمبر ١٩٠٩ ، أن الموضوع سيعرض على الجمعية العمومية فى مصر ، وأنه ليس من المصلحة أن يدلى قبل ذلك بأى بيان ، ذلك لأن المستشار المالى البريطانى ، كان قد أكد لوزارة الخارجية البريطانية ، أنه ليس ثمة خطر من عرض المشروع على الجمعية العمومية ، فإن صوتها استشارى ، وقد تم الاتفاق بينه وبين سعد زغلول ، المعروف بذلاقة لسانه ، على الدفاع عن المشروع ، وإقناع الجمعية بقبوله ، ومعروف أن سعد زغلول ، كان وقتئذ من صنائع الاحتلال ، وقد اشترك فى تأسيس حزب الأمة ، تحت إشراف اللورد كرومر ، فى سنة ١٩٠٧ ، لناوذة الحركة الوطنية المصرية ، وتحويلها عن وجهتها .

وعاد مجلس العموم لسؤال « إدوارد جراى » فى الموضوع فى ٢٥ نوفمبر ، بل وأثناء عرض المشروع على الجمعية العمومية فى مصر ، فمنع المناقشة فيه ، حتى لا يضاعف انتباه الوطنيين المصريين وحذرهم ، وكتب « سير الدون غورست » قنصل بريطانيا العام فى مصر ، يقول ، عن المشروع إنه ذو أهمية قصوى بالنسبة للأجيال المصرية ، حاضرها ومستقبلها ، وكانت بريطانيا تحاول أن تعالج المسألة فى طى الكتان ، لتمر بسلام ، ولتأمن فى الوقت نفسه ، حملات منافسيها من الدول الأخرى .

وقد أمر الحديدو عباس حلمى الثانى ، بناء على طلب المعتمد البريطانى ،

(١) آرنولد ولسون : المرجع السابق ، ص ٩٦ .

بتحديد يوم الاربعاء ٩ يناير سنة ١٩١٠ لانعقاد الجمعية العمومية لنظر المشروع ، ووجدد عهد فريد حملاته ، فكتب في صحيفة اللواء ، في ٣٠ يناير سنة ١٩١٠ ، يقول :

« من الغريب أن ما كتب ، ويكتب ، في مسألة قناة السويس ، يدور حول النقطة المالية فقط ، فيظهر المستشار المالي فوائدها ، وما يعود على الخزينة من الأرباح ، ويبين أوجه أرجحية قبول مشروع الشركة ، وتناقشه الجرائد في أرقامه ، وتجتهد في إثبات عكس ما يقوله ، ويسعى في تأييده ، ولم يلتفت أحد تقريبا إلى المسألة من وجهة ضرورة حفظ مرافق الأمة بين أيدي أبنائها ، ولو كان وراء ذلك فقد منفعة أو تقليل كسب ، أو خسارة مالية ، فإن الأمم الحية التي تدير أمورها حكومة ممثلة لها حقيقة ، تبذل جهودها في منع إعطاء امتيازات لأصحاب الأموال من الأجانب ، فيتذرعون بها إلى التدخل في أمورها المالية ، فالداخلية ، كما هو المشاهد في أغلب الأمم المستضعفة ، فهذه فرنسا مثلا ، وهي تلك الحكومة الجمهورية ، التي لا تخشى تدخل أي أجنبي في أمورها ، تشترط عند طرح أي مشروع في المزايا ، سواء في بلادها الأصلية أو في مستعمراتها ، أن لا يقبل فيه إلا الفرنسي دون غيره ، وقد توسعت أغلب دول أوروبا في السنوات الأخيرة ، في العمل بهذا المبدأ الحكيم ، فعمدت إلى مشتري المشروعات الجسيمة الممنوحة لشركات أهلية ، وذلك حتى لا تستبد الشركات في الأهالي ، فقد اشترت فرنسا سكك حديد شركة « أورليان » في العام الماضي ، واشترت حكومة إيطاليا جميع سككها الحديدية ، وكذلك سويسرا وألمانيا وغيرها ممن لم يحضرنني ذكرها الآن ، ولم ينس القراء ما حدث في مجلس النواب العثماني بخصوص مسألة الملاحة في نهري دجلة والفرات ، فأنها كانت من أكبر أسباب سقوط وزارة حسين حلمي باشا ، ولولا أن الامتياز القديم الذي كان ممنوحا لشركة انجليزية ، لم يكن لمدة معينة ، بل كان أبديا ، لما صدق عليه مجلس النواب ، فان مشروع

حامى باشا جعل الشركة عثمانية ، بعد أن كانت إنجليزية ، وجعل نصف أعضاء مجلس إدارتها عثمانين ، وجعل مدتها ٧٥ سنة ، واشترط أن الشركة تكون ملزمة ببيع امتيازها للحكومة العثمانية ، بعد أن تمضى نصف هذه المدة إذا طلبت ذلك الحكومة ، ومع كل هذه التعديلات التي في جانب الدولة وفي صالحها هاج لها الشعب في بغداد ، ولم يقبلها مجلس النواب إلا بشق الأنفس ، وأسقط وزارة حامى باشا بسببها ، ولا ننسى كذلك ما فعله إخواننا الفارسيون حتى في زمن الاستبداد ، وقبل نيلهم الدستور ، ذلك أنه لما أعطت حكومتهم إحدى الشركات الإنجليزية احتكار صنف التبناك ، قاموا ضدها كرجل واحد ، وأضربوا عن استعماله ، مع شدة تعلقهم به ، حتى كأنه من ضروريات حياتهم ، وبذلك اضطروا حكومتهم الاستبدادية إلى سحب هذا الامتياز .

« هذا ما نراه في الأمم الأخرى مجسما ملموسا ، وحكومتنا تعطي الامتيازات للأجانب جزافا ، وتفضل الأجنبي على الوطني ، كما فعلت في سكك حديد الدلتا ، فإنها ممتنعة للآن عن إعطاء امتيازها لشركة وطنية في مديرية المنوفية ، وفضلت حرمان هذه المديرية من منافع هذه السكك ، على أن تعطى امتيازها لأبناء البلاد ، » وبينا يئن كل مصرى من وجود قناة السويس في يد شركة أجنبية ، بعد أن فتحت بأموال مصر وأبنائها ، ويتوق إلى أن يرى أولاده هذه القناة ملكا لهم يوما ما ، ويود لو طوت يد القدر هذه الستين الباقية ، يرى حكومته توافق (إف لم تسع) على مد امتيازها أربعين سنة جديدة بعد الستين الباقية !!! ولم ذلك ؟ لأن الحكومة الإنجليزية محتاجة لأربعة ملايين من الجنيهات تريد صرفها على السودان بعد أن نفذت أموالنا الاحتياطية .

« يقولون إن السودان جزء من مصر ، ويجب علينا أن لا نضن عليه بالأموال اللازمة لحياء مواته ، نعم نحن نصر على السودان بسخاء إذا لم

يكن للانجليز يد فيه ، فاذا لم تكن هذه الشركة التي حج صوت الأحرار في
المناداة ببطلانها ، لكننا أول الموافقين على مد يد المساعدة إليه ، ولكن بعد
استيفاء مصر ما يلزمها من المصروفات الضرورية ، غير أنه ليس من المعقول
أن نبيع مرافق مصر وأراضيها للحصول على ما يبدد في السودان بلا
مراقبة ، لإنشاء مستعمرة انجليزية ، يكون الغرم فيها علينا ، والغنم للانجليز ،
ونزيد الآن على ذلك بأنه لو قال قائل بأنه يخشى أن تلزمنا الدول في آخر
سنة ١٩٦٨ بتخفيض رسم المرور إلى خمسة فرنكات أو أقل من ذلك عن
كل طن ، كما يقول جناب المستشار المالي لأجبنه بأن هذا القرض لا ينجفنا ،
ولا يجوز أن يمنعنا عن رفض طلب الشركة حتى ولو اضطرت الدول مصر
(وهو القرض المستحيل) إلى جعل رسم المرور بحيث لا يؤخذ منه إلا بقدر
ما يسمح بحفظ القناة وصيانتها فقط ، فإن كل هذه القروض لو تحققت
لكانت أقل ضرراً على مصر من وجود هذه القناة ، التي تتركز فؤاها ،
في يد شركة أجنبية .

« ولنذهب مع المعضدين المشروع إلى أكثر من ذلك ، فنقول لهم إن
مصر لو كانت حرة ، وكانت أعمالها بيد نوابها ، لفضلت استرداد الامتياز
من الآن ، في مقابل تعويض مالي يدفع للشركة مرة واحدة ، أو مقابل
جزء من الأرباح يحسب على نسبة صافي إيراد خمس السنوات أو عشر السنوات
الأخيرة ، ويدفع لها في مدة السنوات الباقية من الامتياز ، كما فعلت الدول
التي استردت امتياز سككها الحديدية .

« ولكن هذا الأمر يستحيل صدوره من مثل حكومتنا التي لا تراعى

في إدارة أمورها إلا ما يوحي به إليها المستشارون الانجليز ، وهم بلا شك
يسعون جهدهم في تمليك مرافق البلاد إلى الشركات الانجليزية ، أو التي
للانجليز فيها النصيب الأوفر .

أما لو قيل لنا أن الدافع للحكومة إلى قبول هذه الشروط ، هو احتياجها

إلى المال ، لطلبنا منها أن تبين لنا وجه الاحتياج ، والأوجه التي تنوى
صرف هذه المقادير فيها ، حتى إذا تأكدنا من ضرورتها وعدم إمكان
تأخيرها ، وأن المال الاحتياطي الباقي لا يكفي للقيام بها ، وأنه لا يمكن
اقتصاد ما يلزم لها من الميزانية الاعتيادية ، وبالأخص من المرتبات الجسيمة
التي يتقاضاها كبار الموظفين من الانجليز وغيرهم ، مع اقتصاد بعض هذه
الوظائف غير اللازمة ، والتي تخلق لمجرد توظيف صنائع الاحتلال من مصريين
وأجانب ، لو اقتنعنا بكل ذلك ، لقبلنا بأن تقرض الحكومة هذه الأموال
بصفة صريحة بدون أن تمس القناة أو غيرها من مرافق الأمة بسوء .

« فليتدبر أعضاء الجمعية العمومية كل هذه الملاحظات ، وليعلموا أن أعين
أوروبا والأمة المصرية شاخصة إليهم ، حتى تحكم لهم بالكفاهة والاستقلال
في الفكر والشجاعة الأدبية ، التي تحملهم على الجهر برأيهم ، ولو خالفوا في
ذلك رأى أعظم وزير ، أو أكبر أمير ، فالأمة فوق كل ذلك ، ومصالحها
فوق إرضاء أصحاب الحل والعقد ، فقد كفي ما فات من مراعاة الأجانب
والمجاملة في الرأى مما وصل بنا إلى هذه الحالة السيئة . »

وقال تحت عنوان (حول قناة السويس) :

« من المعلوم أن الضرائب العقارية في مصر باهظة جداً ، ولا يدفع عن
الأطيان في أى دولة من دول العالم المتقدمة ، مثل ما يدفع عنها في مصر ،
وقد ذكرت في خطبتي بالمؤتمر الوطنى في ٧ يناير الماضى ، أن متوسط
ضرائب الأطيان في مصر يبلغ ٢٨ فى المائة بعد تعديلها الأخير ، وهو مقدار
عظيم ينوء تحته المزارعون ، ولو كانت حكومتنا أهلية بالمعنى الصحيح ،
لسعت فى تخفيفها بكل الطرق الممكنة ، وقد كانت وعدتنا حين منعت
زراعة الدخان ، وزادت رسوم الجمر ك على الوارد منه فى البلاد الأجنبية ،
أن تخصص ما ينتج من زيادة الجمارك من هذا الباب لتخفيف ضرائب الأطيان ،
ولكنها لم تف بهذا الوعد إلى الآن . »

« عللنا ولم نزل نعلل أنفسنا باستخدام ما يعود على الأمة من الفوائد ، بعد عودة قناة السويس إليها في تخفيف الضرائب ، واستهلاك الدين العمومي وقد كتب إلينا أحد أفاضل مديرية الشرقية ، أنه اشتكى للورد كرومر وقت تعديل الضرائب بجهة الصالحية ، فأجابته بأن الحكومة مضطرة الآن للمال ، ولكنها ستخفف الأموال كثيرًا عن الأراضي عند عودة قناة السويس إلى مصر ، ولا ندرى ما الذي حمل الحكومة الآن على التساهل في مد أجل القناة ، بعد أن صرح عميد المحتلين السابق ، بمثل ما كتب لنا به هذا الفاضل وبما أن جميع أعضاء الجمعية العمومية من أصحاب الأقطان ، وبهمهم بالطبع السعي في تخفيف الضرائب ، إن عاجلاً أو آجلاً ، ولا طريق أمامنا الآن للوصول لهذه الغاية إلا بانتظار انتهاء أجل الشركة ، واستخدام ما يعود على مصر من أرباحها في التخفيف عن كاهل الفلاح ، فيجت عليهم رفض مشروع الشركة ، حتى ولو قبلت التعديلات التي نوهت عنها الحكومة في مذكرتها ولقد يرى بعضهم أن الأجدد بالحكومة أن تسعى في استخلاص القناة من الشركة منذ الآن بأن تستردها منها ، وتضمن لها متوسط ما كسبته منها في مدة العشرين سنة الأخيرة ، وهو على ما نظن لا يزيد على ٤٥ مليون فرنك سنوياً ، وبما أن إيراد الشركة في ازدياد مطرد ، فسترجح الحكومة ما يزيد على ما تدفعه للشركة ، ويمكنها حين ذلك تخصيص هذه الزيادة لتخفيف ضرائب الأقطان ، بمراقبة الجمعية العمومية حتى تتخلص من وجود شركة أجنبية قوية ذات مصالح عظيمة في بلادها .

« وهذا الرأي جدير باهتمام حضرات الأعضاء الأفاضل ، فنؤمل أن يبحثوه بحثاً دقيقاً ، ويقدموه للحكومة بعد أن يتحققوا من فائدته ، فيثبتوا بذلك حرصهم على تراث أمتهم ، وميراث أولادهم ، وكرامة بلادهم ، وإننا لعلى يقين من أنهم لا يتأثرون بما تكتبه الجرائد المعادية لنا ، وفي مقدمتها الإيجبشيان غزت ، من أن رفضهم لمشروع شركة القناة ، يعتبر دليلاً على عدم كفاءة الأمة المصرية لأن تحمق نفسها بنفسها ، فهذا ما ينتظر من مثل هذه الجرائد المدافعة عن مبدأ الاستعمارين الانجليز . »

يقول الأستاذ الرافعي :

« وبذات الحكومة مساعي جملة لحمل أعضاء الجمعية على قبول المشروع ، ولجأت إلى الوعود تارة ، والوعيد تارة أخرى ، ونشر الأمير حسين كامل رئيس الجمعية حديثاً أيديفياً المشروع .

انعقاد الجمعية العمومية

وانعقدت الجمعية العمومية في اليوم المحدد لاجتماعها (٩ فبراير سنة ١٩١٠) برئاسة الأمير حسين كامل ، وافتتحها الخديو عباس حلمي الثاني بالخطبة الآتية :

« أيها السادة :

« نهديكم تحياتنا ، ونبدي لكم سرورنا من اجتماعكم في هذا اليوم .
« دعوناكم لأخذ رأيكم في اتفاق يراد عقده مع شركة قنال السويس ، فإن هذه الشركة قد عرضت على حكومتنا منذ سنة امتداد أجل امتيازها ، وبعد المخابرات الطويلة ، أمكن الوصول إلى المشروع المطروح أمامكم ، وقد علمتم أن حكومتنا بجمعة الرأي على قبوله إذا رضيت الشركة بالتعديلات التي سبق تبليغها لحضراتكم ، فالغرض إذاً من اجتماعكم ، إنما هو للبحث فيما إذا كان من مصلحتنا مد أجل الامتياز إلى أربعين سنة ، على شرط اقتسام الأرباح في هذه المدة ، بين الحكومة والشركة مناصفة ، وفي مقابل إعطاء الشركة نصف الأرباح عن المدة الجديدة ، تدفع للخزينة المصرية مبالغ موزعة على السنتين سنة الباقية تقريباً من مدة الامتياز الحالي ، وقد قدر هذه القيمة بعد البحث الدقيق ، أشخاص من ذوى الخبرة الواسعة في الشؤون المالية ، وهم يرون أنه إذا حصلت الموافقة على التعديلات المذكورة ، تكون الفائدة التي تنالها مصر موجبة تمام الرضا ، وأن ذلك غاية ما يصح طلبه من الشركة .

« ولا يخفاكم أن هذه المسألة ليست من المسائل التي يقضى القانون بأخذ

رأى الجمعية للعمومية فيها ، ولكن نظراً لأهميتها الاستثنائية ، بالنسبة إلى الجيل الحاضر والأجيال الآتية ، قرر مجلس النظار أن لا يدت فيها رأياً ، قبل أن يعلم إن كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز ، ونظار حكومتنا مستعدون لاعطاءكم كل ما ترونه لازماً في هذه المسألة من البيانات والايضاحات ، ونحن واثقون أن كل واحد منكم يشعر بالمسئولية التي يتحملها أمام بلاده عند نظره هذا المشروع المهم ، والله نسأل أن يوفقنا جميعاً لما فيه خير البلاد .

وقد انتخبت الجمعية بجلسة ١٠ فبراير لجنة من خمسة عشر عضواً ، لدرس المسألة ، وكان تشكيل اللجنة بناء على اقتراح قدمه كل من المرحومين أمين الشمسى ، وعلى شعراوى ، وقد شكلت برئاسة المرحوم محمود سليمان باشا ، وعضوية إسماعيل أباطه باشا ، وحسن مدكور باشا ، و ابراهيم مراد باشا وأحمد يحيى باشا ، وعلى شعراوى باشا ، ومحمود بك عبد الغفار ، وحسن بك بكرى ، وفتح الله بك بركاب ، وعبد اللطيف بك الصوفانى ، وجاد بك مصطفي ، وسعد مكرم ، ودياب افندى محمد سليم ، وأمين بك العارف ، وإسماعيل افندى كريم ، وكان من بين أعضائها أربعة استقالوا بعد تشكيلها وهم :

محمد علوى باشا ، وأحمد عفيفى باشا ، ومرقص سميكه باشا ، وطلبة سعودى باشا .

وكان كل من المرحومين أمين الشمسى باشا ، وعبد اللطيف بك الصوفانى أول المهاجمين للمشروع ، ويجب ألا ننسى فضل المغفور له إسماعيل باشا أباطة ، الذى ساهم فى إسقاط المشروع ، بنصيب موفور ، وقد طلب من بطرس غالى ، رئيس مجلس النظار ، التصريح برأى الحكومة ، فيما إذا كان رأى الجمعية قطعياً أم استشارياً ، فلم يجب بطرس جواباً صريحاً ، واكتفى بالقول إنه ليس لدى الحكومة شئ يزيد عما جاء فى خطبة الجناب العالى

الحديو ، وبقيت هذه المسألة الهامة محل غموض . وبعد نقاش أثاره كل من
المرحومين عبد اللطيف الصوفاني و اسماعيل أباطة ، واستمرت المناقشة أكثر
من ساعة ، تأجل نظر المشروع ، إلى أن تضع اللجنة تقريرها .

مصرع بطرسى غالى

فى ٢٠ فبراير سنة ١٩١٠

ولولا أن حادثا رهيبا ، تدخل فى هذا الأمر الجليل ، لظفرت انجلترا
بما أرادت ، لامتد أجل التزام شركة قناة السويس إلى سنة ٢٠٠٨ ، فلم
يجهز على المؤامرة إلا المغفور له ابراهيم ناصف الوردانى ، الذى صرع رئيس
مجلس النظار ، بطرسى غالى ، فدفن معه مشروع مد الامتياز .

ولو كانت مصر وقتئذ تنعم بحياة حرة ، لكان قتل بطرسى غالى جريمة ،
ليس لها مسوغ ، ونحن لا نحيد القتل السياسى ، ولا نوافق عليه بأية حال ،
ولكن لكى نكون منصفين ، نرانا مضطرين مع شديد الأسف ، لأن نقرر ،
أن المؤامرة كانت محبوكة الأطراف ، وأن الحديد لا يفل إلا بالحديد ، وأن
رصاص الوردانى ، كان سرا لا بد منه ، وأن الوردانى شاب مصرى قدم
حياته قربانا لوطنه ، فأخذ مصر من مد امتياز شركة قناة السويس ، وترك
الحادث عظة للأجيال من بعده ، فكل من تحدته نفسه ، بمد حياة هذه
الشركة ، بعد ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، لابد أن يرى شبح الوردانى شاخصا
أمام عينيه ، ومصر اليوم ليست أقل إيمانا بحقها منها فى سنة ١٩١٠ .

فى يوم ٢٠ فبراير سنة ١٩٢٠ ، وبعد انصراف الموظفين ، كان المصرى
الأصيل ، ابراهيم ناصف الوردانى ، متربصا فى مبنى نظارة الحقانية ، حتى
إذا وقع نظره على رئيس النظار ، أفرغ فيه رصاصه ، فى غير رحمة ، وسلم
نفسه لحراس الأمن (١) .

(١) وفى هذا أنشد الأستاذ على الغابى ، ضمن ديوانه « وطنيتى » قصيدة فذة ، من
أبلغ أبياتها :

ولم يكن الناس قد عرفوا في مصر حوادث القتل السياسي ، ولكن انجلترا هي المجرم الأول ، فهي ومعها شركة قناة السويس تسببتا في هذه المأساة . وقد قبض على الورداني فقرر صراحة أن الدافع إلى القتل ما عده خيانة من تصرفات بطرس غالي ، وأخص الخيانات توقيع اتفاقية السودان لسنة ١٨٩٩ ، ورئاسة المحكمة المخصوصة في حادثة دنشواي ، وبعث قانون المطبوعات ، وسعيه في إنفاذ مشروع مد امتياز شركة قناة السويس ، وكان الورداني شابا يتدفق وطنية ، كان في الرابعة والعشرين ، وقد درس الصيدلة في لوزان ، وكان من شباب الحزب الوطني ، ولذلك تشعب التحقيق .

وبعد مصرع بطرس غالي ، تألفت الوزارة برئاسة محمد سعيد باشا في ٢٣ فبراير سنة ١٩١٠ ، وكان من بين أعضاء وزارة بطرس غالي ووزارة محمد سعيد : سعد زغلول ، وزير الحقانية ، وحسين رشدي ، وزير الخارجية ، واستماعيل سري ، وزير الأشغال والحربية والبحرية ، وأحمد حشمت ، وزير المعارف ، وفي الوزارة الجديدة ، أضيف يوسف سابا للمالية .

وعلى أثر مقتل بطرس غالي ، استقال الأمير حسين كامل من رئاسة الجمعية العمومية ، في ٧ مارس سنة ١٩١٠ ، وعين بدله محمود فهمي باشا .

تقرير لجنة مشروع القضاء (١)

فيما يلي خلاصة لأهم ما جاء بتقرير اللجنة ، وقد نوقش بالجمعية العمومية ، بجلسة ٢١ مارس سنة ١٩١٠ :

== ماذا جرى في ساحة الديوان ودوى نذير التوت في الأركان
طلقات نار أم طعان مهند أودت ببطرس من يد الورداني
ماذا دعى شيخ الوزارة فارتمى فوق الترى يشكو الردى ويماني
الى أن قال :

ورماه إبراهيم عن كشب بست تجلت طلقات إبراهيم بالأركان
وبكاه أقباط البلاد وانه عنكاز عابزم وتوت الثاني
(١) عبد الرحمن الرافعي : المرجع السابق ، صفحة ١٥٨ .

أشارت اللجنة في مستهله ، إلا أنها فهمت لأول وهلة أن الحكومة هي التي عرضت المشروع على الشركة ، لأن الرأي النهائي جعل للجمعية العمومية لمساهمي الشركة ، وتبين للجنة أن الحكومة ليس لديها أمل في قبول الجمعية العمومية للمساهمين الاتفاق المعروض ، فقد قال المستشار المالي بأنه حصلت معارضة فيه من المساهمين ، كما ورد أيضا على الحكومة من الأمير دارينبرج رئيس مجلس إدارة الشركة ، بأنه يخشى عدم تصديق الشركة على التعديلات التي أدخلتها الحكومة ، وقد قرر ذلك مندوبو الحكومة عند اجتماعهم باللجنة ، وإذا كان المستشار المالي قال مما قاله قبل دخول التعديلات ، فلا بد أن يكون قطع برفضه بعدها ، وبناء عليه يمكن القول بأنه لا يوجد عقد ولا اتفاق ابتدائي ولا شبه اتفاق بين الطرفين يستوجب عقد الجمعية العمومية .

ثم أشارت اللجنة إلى ما يحيط المشروع من الريب والظنون ، واستدلت على ذلك بمسلك الحكومة ، إذ وقفت المفاوضة حيناً ، ثم استأنفتها بعد ذلك ، ولم تصرح بمصدر المشروع أهو الحكومة أم الشركة .

وبحثت فيما إذا كان المشروع له وجه سياسي ، فرأت أنه مالي قبل كل شيء ، فإن معاهدة ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ قضت بحيدة القناة وسدت كل السبل دون مطاعم الطامعين والمنافسات السياسية التي تحوم حولها .

ثم بحثت فيما إذا كان للجمعية العمومية الاقتصار على قبول المشروع أو رفضه ، أو إدخال تعديلات عليه ، فرأت أنه لا يسوغ لها إدخال تعديلات ومهمتها فاصرة على القبول أو الرفض ، وارتكبت في ذلك إلى ما جاء في خطبة الخديو من أن المشروع على ما هو عليه ، هو أقصى ما يمكن طلبه من الشركة ، بناء على تقرير ذوى الخبرة والدراية ، وعلى ذلك إذا قررت الجمعية العمومية إدخال تعديلات فيه ، يعد ذلك منها عبثاً ، خصوصاً إذا كان المشروع قد جاء قبل أو انه بعشرات من السنين .

وتناولت اللجنة جوهر المشروع ، فأوضحت أن قبوله أو رفضه يترتب على بيان القوائد أو المضار ، التي تنتج منه للأمة في الحاضر والمستقبل ،

واستخلصت مبدئياً من المشروع ومن الظروف المحيطة به ، ومن أقوال
المندوبين عن الحكومة ، أن الشركة في حاجة إلى توسيع القناة وعمل
إصلاحات فيها ، ولا بد لها من عقد قروض لتنفيذ هذه الفكرة ، ولا ريب
في أن هذه القروض تؤثر في الأرباح التي يأخذها المساهمون ، إذا وزعت
أقساطها على ستين سنة ، ولكن إذا مد الامتياز إلى سنة ٢٠٠٨ يكون
تقسيمها على مائة ستة بدلاً من ستين ، وبذلك لا تؤثر في الأرباح تأثيراً
كبيراً ، واستنتجت من ذلك أن من مصلحة الشركة بازاء مساهمها أن تسعى
في مد امتيازها ، وأن هذه البواعث ، هي التي تحتم عليها العمل على ذلك ،
وقد انتهزت الشركة الظروف السياسية القائمة وقتئذ لتنفيذ هذه الفكرة ،
فان قيام الاتفاق الودي بين إنجلترا وفرنسا ، قد مهد لها هذا السبيل ،
خصوصاً بعد أن سكت أصحاب البواخر الانجليزية عن مطالبة الشركة
بعمل الإصلاحات ، وتنقيص الرسوم ، بسبب هذا الاتفاق ، فكان من
المفيد لها إذاً أن تبادر بعمل ما تريد تنفيذه في مثل تلك الظروف المساعدة ،
التي يحتمل أن لا يطول بقاؤها .

ومما يثبت أن مد الامتياز هو في صالح الشركة ، إرتفاع أسهمها إرتفاعاً
كبيراً ، عندما شاع نبأ تحقق المشروع ، ففي سبتمبر سنة ١٩٠٩ كان ثمن
المهم يتراوح بين ٤٧٥٠ و ٤٨٦٦ فرنكاً معجلاً ، و ٤٨٦٠ و ٤٩٢٥ نسيئة
(للأجل) ولما ذاع نبأ المشروع ارتفع السهم إلى ٤٩٩٥ معجلاً ، و ٥٢٠٠
نسيئة ، وعندما طالبت الأمة بعرض المشروع على الجمعية العمومية رجع ثمن
المهم إلى ٤٩٥٠ معجلاً و ٥٢٠٠ نسيئة ، وكذلك الحال في حصة
التأسيس ، فقد كان ثمنها في سبتمبر سنة ١٩٠٩ ، ٢١٦٥ فرنكاً ، وفي أكتوبر
٢٢٤٧ ، وفي نوفمبر ٢٢١٥ ، وعادت الأسهم إلى الإرتفاع عندما استأنفت
الحكومة النظر في المشروع وتبين أن الأمل في تحقيقه لم ينقطع .

ثم ناقشت اللجنة المشروع من الوجهة المالية ، وبحثت فيما إذا كانت
الأربعة الملايين ، التي ستأخذها الحكومة من الشركة ، والحصص التي تعهدت

بتخصيصها من الأرباح للحكومة من سنة ١٩٢١ إلى سنة ١٩٦٨ ، تقابل نصف أرباح القناة التي ستتنازل عنها الحكومة مدة الامتياز الجديد ، حتى لا يكون هناك غبن عليها ، فقالت إنه ليس من الممكن الحكم على مستقبل القناة بعد ستين عاما، ولكن ذلك لا يمنع من تقدير الإيراد بطريقة الافتراض، وقد سلكت في ذلك الطريقة التي اتبعتها المستشار المالي ، واستندت إلى أن مصروفات الشركة لاتزيد بنسبة زيادة إيراداتها ، واستدل على ذلك بقول الميسو (شارل رو) Charles Roux في كتابه (برزخ وقناة السويس) L,Isthme et le Canal de Suez : «إن من حسن حظ هذه الشركة أن مصروفاتها لاتزيد بنسبة زيادة إيراداتها كما يحدث في الشركات الأخرى ، بل إن الإيرادات تزداد زيادة باهظة ، والمصروفات تظل كما هي » .

وافترضت اللجنة لزيادة الإيرادات في السنة ثلاثة فروض ، الأول أن تكون الزيادة ثلاثة ملايين فرنك في كل سنة ، في جميع المدة (من سنة ١٩١٠ إلى سنة ٢٠٠٨) ، والثاني أن تكون مليونين ، والثالث أن تكون مليونين قبل انتهاء الامتياز الحالي ، ومليوننا ابتداء من مدة الامتياز الجديد ، وعلى ذلك إذا قورن ماستأخذه مصر بما ستأخذه الشركة تبين أن الشركة ستحصل بدون مقابل على ١٢٦ مليون جنيه ، بحسب الفرض الأول ، و ٨٢ مليون جنيه ، بحسب الفرض الثاني ، و ٦٦ مليون جنيه ، بحسب الفرض الثالث ، وهو الفرض الذي وضعه المستشار المالي ، وإذا أضفنا لهذه المبالغ أرباحها المركبة ، لكانت ٢٤١ مليون جنيه ، على حسب الفرض الأول ، و ١٥٦ مليون جنيه على حسب الفرض الثاني ، و ١٣٠ مليون جنيه ، على حسب الفرض الثالث ، قيتبين من هذا أن مصر ستعفن في هذا المشروع غبنا فاحشا على الجيل المستقبل ، مع عدم استفادة الجيل الحاضر فائدة تذكر ، خصوصا وأنه ليس هناك ضرورة للمال ، واستندت اللجنة إلى جواب مندوبي الحكومة ، إذ صرحوا بأن الحكومة لم تكن مضطرة للمال ، ثم قالت : ولو فرضنا وجود حاجة إليه لعد هذا المشروع بالرغم من ذلك صفقة خاسرة .

أما ما ذكره المستشار المالي من الاعتبارات والمخاوف، التي تبعتها الحكومة على مد الامتياز من الآن، فليس له محل، وتنحصر هذه المخاوف في تنقيص رسوم المرور، ومنافسة قناة بناما، وظهور اكتشافات لتسهيل وسائل النقل تؤثر في القناة، وقد أجابت اللجنة على هذه المخاوف بأنها ليست بذت يومها، وقد سبق للشركة أن هددت بها ونفاها الأمير دارينبرج، رئيس مجلس إدارة الشركة نفسه في الجمعية العمومية للشركة في ٢٠ يونيو سنة ١٩٠٨، إذ قال:

« ماذا نخشى في المستقبل؟ لم يعد بعد محل لذكر هذه الحكاية، حكاية قنال ثان، فقد ذهب بها الزمان، وأن سكة حديد سيبريا وسكة حديد بغداد، لا يمكنهما إلا أن تسرعا في حركة التجارة، فاذا نقص بسببهما بعض الركاب، فمن المحقق أن التجار يفضلون دائما نقل بضائعهم بطريق البحر، وأن قنال بناما لن يتحقق قبل عشر سنين، ومع ذلك فإن الطريق الأقرب والأفضل بين الغرب والشرق سيكون دائما طريق قنال السويس، ولقد رأيت النتيجة، فهما يكن من الأمر فإن أرباحكم لن تقل، وإننا لننتظر اليوم الذي يمكننا من أن يكون لدينا ما يزيد به ما نوزع على الأسهم، وهذه الزيادة لا بد أن تجيء، فإن الصين تبتدي فقط الآن في أن تفتح أبوابها للتجارة، وأن فيها من عدد السكان ما يربو على عدد سكان أوروبا أجمع، ولا شك في أن حاجة هؤلاء السكان تزيد شيئا فشيئا، تبعاً للمسالك التي تجوس خلال تلك الديار، وأن إنقاص الرسوم ليس من شأنه أن يخيفنا، إنكم تعلمون حق العلم أن ذلك لا يكون إلا بعد أن يزيد ما يوزع من الأرباح على الأسهم، وإنكم لتذكرون أن إنقاص الرسوم ٥٠ سنتيا في سنة ١٩٠٣ قد عوض في سنة واحدة، وإنكم لتذكرون أيضا أن إنقاص الرسم ٧٥ سنتيا في سنة ١٩٠٦ قد عوض علينا في أقل من عامين، وترون من ذلك أن إنقاص الرسم لا يخيفنا في شيء.»

وأشارت اللجنة إلى ما زعمته الحكومة من وجود اتفاق بين الشركة وبين أصحاب السفن في إنجلترا يقضى عليها بتنقيص الرسوم، فطلبت نص هذا

الاتفاق ، فلم تجبها الحكومة إلى طلبها ، وسألت مندوب الحكومة عما إذا كانت الجمعية العمومية لمساهمي الشركة قد صدقت على هذا الاتفاق ، فأجاب المندوبون بالإيجاب ، ولكن اللجنة عثرت في أثناء بحثها على ما يثبت أن الجمعية العمومية للمساهمين لم تصادق عليه ، بل قررت بأن كل ما حدث ، إنما هو مشروع لا يمكن أن يتم إلا بقرار من الجمعية العمومية للمساهمين ، وعلى ذلك فليست الشركة مرتبطة بتنقيص الرسوم تدريجيا ، كما ادعت الحكومة ، وزيادة على ذلك ، فإن تنقيص هذه الرسوم لا يؤثر في زيادة الأرباح ، فإن ازدياد الإيرادات يعوض هذا النقص ، ومما يثبت ذلك أن الرسم قد نقص في مدة الأربعين سنة الماضية ٤١ في المائة من قيمته ، أي أنه أصبح ثمانية فرنكات إلا ربما ، بعد أن كان ١٣ فرنكا ، ومع هذا فقد زادت الإيرادات زيادة هائلة ، لا تقل سنويا عن ثلاثة ملايين فرنك في المتوسط ، على أن زيادة الإيراد لا تتعلق بقيمة رسم المرور فقط ، بل تتعلق أيضا بمقدار البضائع التي تمر من القناة سنويا ، والملاحة التجارية بين الشرق والغرب في تقدم مطرد ، ولا بد أن تستمر هذه الإيرادات في الزيادة ، فاق الشرق يتقدم في التجارة ، وهناك بقاع كبيرة كالصين مثلا لم تفتح إلى الآن للتجارة ، وفوق ذلك ، فإن الدول الأوروبية تهتم اهتماما كبيرا بتقوية بحريتها التجارية وعلاقتها المالية مع الشرق .

وعرضت اللجنة لقول المستشار المالي في مذكرته أن تنقيص الرسم موكول إلى الشركة وحدها ، فإذا أبت الحكومة المصرية أن تتفق معها على مد الامتياز ، فإنها تعمل في آخر المدة إلى تنقيصه نكاية بمصر ، وأجابت على ذلك بأنها تستبعد حدوث ذلك من الشركة ، لأن هذا التنقيص يضر مساهميها أكثر من إضراره بمصر ، ولا جدال في أن الشركة مستعدة في كل وقت ، للاتفاق على مد الامتياز ، لأنها لا تقبل أن تترك هذا الكنز العظيم الذي عاد على مساهميها بالأرباح الطائلة ، وهي لذلك تبحث في كل وقت على إبقائه في يدها .

وعرضت لقول المستشار إن مصر لا تقوى على المعارضة إذا ما أرادت الدول تنقيص الرسوم ، أو جعل المرور في القناة مجانيا ، فأجابت بأن الدول لم تتعرض للقنوات الصناعية ، وإنما تعرضت للقنوات الطبيعية . وقناة السويس هي صناعية ، حفرها المصريون برجالهم وأموالهم ، ومع ذلك فإذا صح ما يقولون من أن مصر إذا عادت إليها القناة ، لا تقوى على معارضة الدول ، بخلاف ما إذا كانت القناة في يد شركة دولية ، فاللجنة تجيب بأن الحكومة لا تعدم عشرات من الشركات الدولية ، تتفق معها على شروط أحسن بكثير من الشروط التي تعرضها الشركة الحاضرة !!

وعرضت لمزاحمة الطرق الأخرى للمواصلات ، فقالت إن قناة السويس ، هي بلا ريب أقرب طريق للتجارة بين الشرق والغرب ، فليس من المنتظر أن ينافسها طريق رأس الرجاء الصالح ، وكذلك ليس من المنتظر أن تنافسها قناة بناما ، وأيضاً لن تراجها السكك الحديدية المزمع إنشاؤها ، كسكة حديد سيريا ، أو سكة حديد بغداد ، فإن المتاجر الكبرى ، التي تنقل من أوروبا إلى آسيا وبالعكس ، لا تنقل مطلقاً في السكك الحديدية ، ما دام في الوجود طريق بحري مختصر ، يمكن نقلها فيه ، وقد قال المسيو شارل رو في هذا الصدد : « إنني أشك في أن إنشاء السكك الحديدية في آسيا الصغرى يضر بقناة السويس ، فإن هذه السكك ستفتح الأفطار الشاسعة في آسيا الصغرى لمحاصيل الغرب وبضائمه ، ولكن التجارة ستستمر تفضل الطريق البحري للسويس ، على طريق آسيا الصغرى والخليج الفارسي » .

أما احتمال ظهور اكتشافات علمية قد تنقص من أهمية القناة ، فليس مستحيلاً عقلاً ، ولكن هذه الاكتشافات لم تزل مجهولة إلى الآن ، واحتمال وجود شيء لا يمكن أن يعتبر أساساً صحيحاً للتقدير ، ولا يوجد سوى طريقان للنقل ، وهما البحر والبر ، وقد ثبت أن طريق قناة السويس ، هو أقرب الطرق وأقلها نفقة ، فلم يبق إلا طريق الجو ، وهو مهما تقدم ، لا يسلكه إلا مستطلع أو سائح أو مسافر ، ولا يصلح لحمل الأثقال .

وقالت اللجنة أيضاً ، إن السياسة لا تؤثر في القناة بعد أن تقرر تحييدها ، وإن الحوادث الماضية ، لأكبر شاهد على ذلك ، فقد انتشرت الحروب والثورات ، حتى على ضفاف القناة ، فلم تؤثر مطلقاً على إيراداتها ، بل بالعكس كانت سبباً في ازديادها ، ، فكلمنا اشتدت نيران الحوادث ، زادت هذه الإيرادات ، يؤيد ذلك أن إيرادات القناة زادت سنة ١٨٨٢ (في عهد الثورة العراقية) تسعة ملايين من الفرنكات عن السنة التي قبلها ، وفي سنة ١٩٠٤ (أثناء الحرب الروسية اليابانية) زادت الإيرادات ثلاثة عشر مليوناً عن السنة التي قبلها .

وعرضت لقول الحكومة ، إن من الظلم أن يستأثر الجيل المستقبل بالربح ، ويحرم منه الجيل الحاضر ، فأجابت بأن من واجبات الأفراد والجماعات أن يدخروا شيئاً للأعقاب ، مادام ذلك في الاستطاعة ، فإذا تقرر ذلك ، ورأينا شركة القناة تسعى لمد الامتياز سعياً وراء مصلحتها ومصلحة مساهميها وأحفادهم ، فلماذا لا يكون من العدل أن ندخر لأبنائنا كنزاً ، يعوض عليهم جزءاً من ذلك العبء الثقيل من الديون الأهلية والأميرية ، التي يتركها لهم الجيل الحاضر ، والذي يليه ، ويعوض عليهم أيضاً جزءاً مما تصرف فيه الحكومة في هذا العصر ، من ثروتها المالية والعقارية التي باعتها للشركات ولغيرها ، وأساءت التصرف في ثمنها .

وردت على قول المستشار المالي أن استعمال الأموال التي ستأخذها مصر من الشركة في المشاريع النافعة يعود عليها بالربح الطائل ، فقالت إنها توافق على ذلك من الوجهة النظرية ، لامن الوجهة العملية ، ولا يمكن تصديق هذه الوعود ، فقد كان لدى الحكومة أموال طائلة ، لم تفكر في صرفها في مثل هذه المشاريع التي أشار إليها المستشار المالي ، بل صرفت في مشاريع كالية ، ولا يجوز بيع هذا التراث للقيام بالأعمال الكالية ، أما إذا كانت الحكومة ترمع صرفها على المشاريع الضرورية ، فقد تساءلت اللجنة : لماذا لا تراها تفعل الآن ؟ ولماذا تصرف على المشاريع الكالية الملايين من الجنيهات ، رغمًا

من معارضة الأمة؟ فهذه نفقات مد سكة حديد السودان ، عارض فيها مجلس الشورى ، فلم تأبه الحكومة بهذه المعارضة ونفذت ما أرادت ، وهذه ثكنات جيش الاحتلال ، تقيمها الآن ، وقد كلفتها أعمالها الابتدائية ٤٠٠ ألف جنيه ، أضف إلى ذلك الخسائر التي لحقتها من المضاربة بالأموال الاحتياطية ، وغير ذلك من الأعمال الأخرى التي يطول شرحها ، وبالجملة ، فالحكومة تصرف كل عام ما بين ١٥ و ١٧ مليوناً من الجنيهات ، وليس للأمة رأى محدود فيها ، وأشارت اللجنة في هذا الصدد إلى الأموال الاحتياطية الطائلة ، التي بددت بعد أن سحبت من صندوق الدين ، ثم قالت : إن نظرة واحدة في تحضير هذا المشروع تكفي لمعرفة الطريقة التي تتبعها الحكومة في تحضير المشروعات كقياس ثابت للأعمال الماضية والمستقبلية التي تستأثر بها وترفض اشتراك الأمة معها فيها .

وبحثت فيما جاء بمذكرة المستشار المالي ومذكرة الحكومة عن حصول مخبرات طويله في تحضير مشروع الاتفاق ، وأرادت الوقوف على مدى هذه المخبرات ، وطلبت بيانا عنها من مندوبي الحكومة فأجابوها بأنه لم تكن هناك مخبرات تحريرية ، فكان هذا الجواب موجبا لدهشة اللجنة ثم رأت أن تكفي بالاطلاع على الرسائل والمسائل التي ذكرها المستشار في مذكرته ووعده بعرضها على مجلس الوزراء ، فطلبتها اللجنة فأجاب ناظر المالية بأن لارسلها ولا مسائل قدمت للمجلس ، اللهم إلا مسألة الأراضي التي ستتخلف من البحر ومسألة أخرى ثانوية ، ولما يئست اللجنة من كل ذلك ، أرادت الاطلاع على التقارير التي وضعها ذوو الخبرة والدراية ، على حد تعبير الحكومة ، فأجيب بأنه لم يكن هناك تقارير تحريرية ، وأن الخبراء هم موظفون في الحكومة المصرية ، فأرادت معرفة القاعدة الحسابية التي اتبعتها المستشار والخبراء ، فأجيب بأنه لا يوجد هناك قواعد ، وهذه افتراضات ، ولما يئست اللجنة من هذا أيضا ، أرادت أن تعرف كيف حصلت المخبرات ، وكيف درست الحكومة المشروع ، فأجيب بأن الشركة عرضت المشروع فتناقش فيه مجلس الوزراء ، وأدخل التعديلات عليه ، وقرر عرضه على

الجمعية العمومية ، ثم استنتجت اللجنة من كل ذلك أن المشروع لم يعرض على خبراء ، كما فعلت الحكومة في قانون المعاشات الذي لبثت تدرسه أربع سنوات ، وأن الذين سمّتهم الحكومة خبراء ، هم نفر يشغلون في الحكومة وظائف لا يشغلها الخبراء المليون .

وقد أبدت اللجنة دهشتها لهذه الحقائق ، وألعت إلى أنه كان في وسع الحكومة أن تهتم بهذه المسألة الخطيرة اهتمامها بغيرها ، وزادت دهشتها من الأجوبة التي تضمنت إبهاما في بعض الأحيان ، ومخالفة للحقيقة في أحيان أخرى .

فقد سألت الحكومة عن الأربعة الملايين التي ستدفعها الشركة للحكومة هل ستؤديها الشركة من مالها الاحتياطي ، أم ستعقد لها قرضا يسد من إيرادات القناة ، فيؤثر في الأرباح التي ستأخذها مصر ؟ فأجابت بأنه يحتمل للحصول على هذا المبلغ أن تعقد الشركة قرضا ، وإذا لم تفعل ذلك ودفعته من المال الاحتياطي ، فلا بد أن تطلب في مقابل ذلك امتيازات جديدة ، واستخلصت اللجنة من هذا الجواب أن الحكومة لا تعرف أساس الاتفاق الذي ستعاقده عليه ، وأن باب الامتيازات لا يزال مفتوحا ؟ ! ، حتى ولو قررت الجمعية العمومية قبول المشروع كما هو الآن ، وأشارت إلى ادعاء الحكومة بأن هناك اتفاقية تقضى على الشركة بتخفيض رسم المرور ، فدحضت هذا الادعاء ، وأثبتت أن الشركة لم ترتبط بهذه الاتفاقية ، ولم تصادق عليها .

النتيجة

وانتهت اللجنة في تقريرها إلى أنها : « كانت تتمنى أن تقدم الحكومة للجمعية العمومية مشروعا محضرا مبحثا حق البحث ، مشفوعا بما يشرحه ويؤيده من البيانات والمستندات ، متوافرة فيه شرائط الحكمة والروية ، مضمونا فيه مصلحة البلاد في حاضرها ومستقبلها القريب ، بما يصل إليه

حد الاستطاعة والامكان ، راجحة تلك المصلحة على غيرها ، أو معادلة لها على الأقل ، فتجيب الجمعية فيها بمعرفتها أو بواسطة لجنة من أعضائها نظرات قليلة أو كثيرة ، ثم تبادر بكل ابتهاج وانسراح للموافقة على ذلك المشروع أو تعديله تعديلاً طفيفاً ، إن كان المشروع قابلاً للتعديل وكان جائزاً لها عمله ثم ينصرف أعضاء الجمعية إلى بلادهم من الثغور الشمالية إلى الحدود الجنوبية ، رافعين ألبية الشكر والثناء على حكومتهم لجدها وسعيها لخير أمتها وسهرها على مصالح بلادها ، فتزداد ثقة الأهالي ومحبتهم الخاصة لرجال حكومتهم العاملين ، إن ذلك أقصى ما تتمناه الجمعية ، وما ترى أن الهيئتين الحاكمة والمحكومة في حاجة قصوى إليه دائماً ، خصوصاً في مثل هذه الظروف الحاضرة ، ولكن ما الذي تصنعه الجمعية ، وقد قدمت لها الحكومة مشروعاً مهماً خطيراً وضع بسرعة لم تعهد في الحكومة من قبل ، وباختصار كلي يسوغه جناب المستشار المالي ، بأنه جاء بدافع الضرورة ، كما جاء بمذكرته المحررة في ٢١ أكتوبر سنة ١٩٠٩ غير مبجوث حق البحث ، ولا مصحوب بإيضاحات ومستندات تؤيده ، لدرجة أن مذكرة المستشار المالي التي هي أول وآخر مستندات الحكومة في بيان وإثبات منافع هذا المشروع لم تكن حاضرة لديها ، عند ما طلبتها اللجنة منها ، بل اضطرت أن تنتظر ستة أيام حتى وصلتها مع بعض المستندات التي كانت طلبتها اللجنة من مندوبي الحكومة ، وفضلاً عن هذه السرعة وعن خطورة المشروع ، فإنه جاء سابقاً لأوانه بعشرات من السنين ، ومعلوم أن السرعة في العمل والحكم على المستقبل البعيد جداً كلاهما يترتب عليه حتماً الخطأ ، والبعد عن ساحل الحقيقة ومحجة الصواب مهما كان الموضوع بسيطاً ، فكيف يكون الأمر والمشروع هو امتداد امتياز قنال السويس أربعين عاماً ، قبل انتهاء أجل امتياز بنحو ستين عاماً ، لاريب في أن الخطأ حينئذ يكون جسيماً ، والضرر الذي يترتب عليه حالاً واستقبالاً يكون أجسام ، لذلك لم يسع اللجنة أن تكتم عن الجمعية طريقة تحضير المشروع وبخه كما سبق ذكره ، وأهم ما رأته فيه ما يأتي بيازه :

(أولاً) ان مشروع عقد الاتفاق المعروف على الجمعية غير مقبول ، لامن

شركة القناة ولا من الحكومة المصرية ، وكان يجب أن لا يقدم للجمعية العمومية إلا بعد الاقرار عليه من جمعية مساهمي الشركة ، مادامت الحكومة ليست هي العارضة للمشروع كما تقول .

(ثانيا) ليس للجمعية العمومية ، ولا من المصلحة تعديل المشروع كما سبق البيان .

(ثالثا) انه قد ظهر بالحساب أن في هذا المشروع غبنا فاحشا على مصر تقدره اللجنة بنحو ١٣٠.٥٨٨.٠٠٠ من الجنيهات ، أصلا وفائده ، على قاعدة حساب المستشار المالي .

(رابعا) انه لا حقيقة للمخاوف التي تتوقعها الحكومة ، إذا لم تنفق مع الشركة على مد أجل امتيازها ، وإن كان بعض هذه المخاوف محلا للنظر ، فدفعه ممكن قبل وقوعه ، خصوصا متى لوحظ أن الشركة كلما مرت سنة من مدة امتيازها ، كانت أقرب إلى التساهل في شروط التعاقد مع الحكومة ، لأنها لن تجد إلا مصر للتعاقد معها على بقاء وجودها ، أما مصر فإنها تجد كثيرا من الشركات الدولية ، تتعاقد معها على إدارة القناة واستغلالها .

(خامسا) إنه لا توجد أدنى ضرورة مالية ملجئة إلى التعاقد بالغبن الفاحش ، لاسيما أن التعاقد واقع على مستقبل بعيد ، لا بد في الحكم عليه من الخطأ العظيم الذي لا يقبله الجيل الحاضر ، ولا يرضى بأن يتحمل مسؤوليته أمام الأجيال المستقبلية ، إلا إذا كانت الفائدة واضحة وضوحاً لا ريب فيه .

(سادسا) إن فكرة استفادة الجيل الحاضر من أرباح القناة كان يمكن أن يقال عنها إنها فكرة صالحة حقيقة لو افترنت بما يأتي :

(أولا) أن لا يوجد مطلقاً غبن في التعاقد عليها .

(ثانيا) أن يستعمل المقابل في أعمال مثمرة ، تسوغ هذا التعاقد أمام الأجيال المستقبلية ، وأن يكون الأمة من السلطة على أموالها ما يكفل لها تحقيق هذا الشرط ، كفاءة فعلية .

« وأما والغبن في الصفقة فاحش ، والحكومة لم تسمح إلى الآن باعطاء الأمة حق الاشتراك معها برأى قطعى ، في تدبير شؤونها المالية والداخلية البحتة ، خصوصا وأن العقد حاصل على زمان ، أبعد من أن يكون الحكم عليه صحيحاً ، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه ، وغير مقبول .

« فبناء على هذه الأسباب ، قررت اللجنة بالاجماع رفض هذا المشروع ، وللجمعية الرأى الأخير » .

وقد قوبل التقرير بالتصفيق والاستحسان من أعضاء الجمعية ، وأجلت المناقشة فيه إلى جلسة أخرى .

دفاع سعد زغلول عن المشروع

وحددت جلسة ٤ ابريل للمناقشة في المشروع ، فدافع عنه سعد زغلول باشا وزير الحفانية ، بما خلاصته :

« أصبح شأننا الآن أمامكم بعد إعلان عطوفه الرئيس (١) الذي قابلتموه بالاستحسان ، شأن المحضر للمشروع ، المنور لحقيقته ، المدافع عنه ، وأصبح شأنكم شأن القاضي العادل ، ورأيكم هو الرأى الفاصل ، فلم يبق علينا إلا أن نقدم لكم المعلومات والحقائق التي دعت الحكومة إلى أن ترى في المشروع الفائدة للبلاد ، فان وافقتم الحكومة أحسنتم في رأيها ورأيكم ، وإن لم توافقوها فواجب قضيناه ، ومسئولية تخليتنا عنها ، وألقيناها عليكم فتحملتوها عنا أمام أمتكم ، وأمام الأجيال الآتية ، والآن يصح لي أن أطمع في حسن إصغائكم ، وأن يكون لي منكم انعطاف وسعة صدر ، لشرح كل ما في نفسي ، ولاتجدون في أنفسكم مني حرجا ، إن المشروع متعلق بالاستقبال ، وقدرة الانسان في الأمور الغيبية قدرة بعيدة الاحتمال ، ولذلك اختلفت الظنون

(١) رئيس الوزارة محمد سعيد باشا ، وقد أعلن بالجلسة أن رأى الجمعية في مسألة القنادة قطعى وستعمل به الحكومة .

والأفكار في هذا المشروع اختلافاً كثيراً ، ونحن يجب علينا أن نفهم هذا الاختلاف ، ولكن الذي لا ينبغي هو أن يفهم المخالف للآخر ، أن هذا سيء القصد والنية .

ثم أخذ يدافع عن المشروع من مذكرة أعدتها الحكومة في هذا الصدد ، ولما وصل إلى الكلام على حاصل استهلاك مهمات الشركة وقف اسماعيل سرى باشا وزير الأشغال ، وتلا مذكرة أخرى بشرح هذه المسألة ، ثم رفعت الجلسة للاستراحة ، وبعد إعادتها استأنف سعد باشا دفاعه عن المشروع ولما وصل إلى مسألة الأوج ، التي تصرف فيها الأموال التي تأخذها مصر من الشركة ، مقابل مد الامتياز ، قال :

« تقولون أنه ليس لدينا مجلس نيابي يضمن لنا هذه الأموال ، نعم إن هذه أمنية عظيمة جداً ، يخفق لها قلب كل وطني ، ولكن هل يمكننا أن نمتنع عن كل شيء نافع ، حتى تحصل البلاد على هذه الأمنية ؟ هل يصح أن يكون هذا عمل أمة ؟ يجب أن نسعى في تحقيق تلك الأمنية التي نبتغيها ، ولكن لا يجوز أن نحرم البلاد من فوائد المشاريع العامة ، فالمجلس النيابي نطلبه ، والمشاريع المفيدة نحققها ، ولا يجب أن نوقف شيئاً على آخر ، احتجاجتم بأن المشروع الذي قبلته الحكومة لم تقبله الشركة بعد ، وإني أقول الآن أنه ورد على الحكومة جواب من مجلس إدارة الشركة ، بتاريخ ٢٠ فبراير ، يفيد قبوله هذه التعديلات ، وعلى ذلك فقد زال المانع .

« هذا ما أردنا أن نتشرف بعرضه على حضراتكم بياناً للحقائق التي دفعت الحكومة إلى قبول المشروع ، والآن أتمننا واجباتنا نحوكم ونحو الحقيقة ، ولم يبق إلا واجبك والمسئولية أصبحت ملقاة عليكم تتصرفون فيها كما تشاءون ، فإن لكم الرأي الأعلى . »

رفض المشروع

واستمرت المناقشة بجلسة ٧ ابريل ، وفيها أراد سعد باشا أن يستأنف دفاعه عن المشروع ، فرأى الأعضاء الاكتفاء بما قاله في الجلسة السابقة ، فاعترض على ذلك بأن هذه مقاطعة غير جائزة وقال :

« يقوم أحد رجال الحكومة ليتكلم ، فبأى حق يقطع عليه الكلام ؟ قمت لأقول ملاحظاتي على أقوال اللجنة ، فكيف أمنع من ذلك ؟ يجب على الجمعية العمومية أن تسمع كلام الحكومة أولاً » ، إلى أن قال : « إنكم استعملتم هذا السلاح ضدى اليوم ، وسيستعمل غداً ضدكم ، فاحذروه ، والرأى لكم » .
ورد عليه اسماعيل أباطة باشا بأن المسألة استوفت بحثاً من جانب الحكومة ، ومن جانب الجمعية ، وبعد مناقشة وجيزة أخذ الرأى على قفل باب المناقشة ، فوافقت بالأغلبية ، ثم أخذ الرأى على المشروع بالنداء بالاسم ، فقررت الجمعية رفض المشروع باجماع الأعضاء ، ماعداً مرقص سميككة والوزراء .

* * *

كان رفض الجمعية لمشروع مد أجل الالتزام ، عملاً جليلاً رائعاً ، يسجل لها بكثير من الفخار ، ومع ذلك نرى أن الجمعية العمومية ، ما كانت بحاجة للدخول فى تفاصيل ، لا طائل تحتها ، كالقول إنه توجد شركات أخرى تقبل إدارة القناة بشروط أحسن ، وهذا التخبط يرجع إلى ضعف التفكير القانونى فى سنة ١٩١٠ ، فإنه ليس مما يتفق مع مقتضيات سيادة مصر أن تدار القناة بمعرفة شركة أيا كانت ، ولو كانت شركة مصرية صميمة ، ولا أن تدار بمعرفة جهة أخرى غير الحكومة المصرية ، مهما كانت التوائد التى تجنيها الخزينة ، فالمسألة ليست مورداً مالياً ، بل سيادة الدولة على مياهها وأراضيها .

وعلى كل حسب الأمة أنها استطاعت أن تتخلص من المؤامرة فى سنة ١٩١٠ ، بغض النظر عن المناقشات الأفلاطونية ، وعن الملابس المؤلمة التى كانت أمراً مقضياً .

وقد كان رفض المشروع عملاً رائعاً من أعمال الحزب الوطنى بزعامة محمد فريد ، وكان وقع الرفض على الانجليز كالصاعقة ، وقد كتب « آرنولد ولسون » فصلاً ضافياً عن هذه المسألة (١) ، ووصف حماس الشعب المصرى

(١) آرنولد ولسون : المرجع السابق ، صفحة ٩٤ ، وما بعدها .

فقال إن قاعة الجمعية العمومية كانت غاصّة بالنظارة ، ولما صدر القرار التاريخي شوهه الزائرون والموظفون والصحفيون يعانق بعضهم بعضا ، ويتبادلون التهانئ الحارة ، وتألقت مظاهرة من خمسة عشر ألف مصري ، خرجت من دار البرلمان ، وطافت بموسيقاها وأعلامها أحياء العاصمة ، ولأول مرة في شوارع القاهرة منذ احتلال إنجلترا لمصر ، دوى هذا الهتاف : « ليسقط جيش الاحتلال فلتسقط إنجلترا »

ما معنى هذا ولماذا يستوقف الهتاف ، كاتب داهية ، كالير آر نولد ولسون !؟

معناه بقظة الشعب ، وأن الأمة قد عرفت الحقيقة ، وفهمت أن جيش الاحتلال ، هو شركة قناة السويس ، وأن هذه الشركة هي إنجلترا المحتلة . وهذا هو المعنى الذي يجب أن يفهمه المصريون دائما وباستمرار ، فبعد الجلاء ، يجب أن تصفى شركة قناة السويس ، وتتولى حكومة مصر إدارة القناة .

وبعد بضعة أشهر من رفض المشروع الاستعماري ، أثار أحد النواب الانجليز . وهو سير « ريس » Sir . L . D Rees ، الموضوع في مجلس العموم ، موجها اللوم الشديد ، إلى وزير خارجية إنجلترا ، سير « ادوارد جراي » ، لأن الحكومة البريطانية لم تلق بثقلها على مصر ، وتحملها على قبول المشروع ، ولكن جراي أجاب إجابة غامضة ملتوية ، ولم يستطع أن يعترف بالحقيقة ، ويقول إن إنجلترا ، لم تكن لها حيلة ، ضد تيار الوطنية المصرية الجارفة ، ولو فعلت لسالت أنهار من الدماء ، وما وجدت مصريا واحداً ، يبيع بلاده ، بقبول مزايا الشركة الاستعمارية .

وبعد هذا الاستجواب بأسبوعين ، في ٢١ يوليو سنة ١٩١٠ ، تقدم استجواب آخر بمجلس العموم من « الكابتن سنديز » capt. G. J. Sandys الذي عبر عن شديد أسفه ، إذ لم تبحث المسألة ، في مجلس العموم ، قبل أن تتخذ الجمعية العمومية في مصر قرارها ، وقد هاج المستجوب وماج ، قائلا

إن المسألة ، ما كان ينبغي أن تبحث ، من وجهة نظر مصر ومصحتها فقط ، بل من وجهة نظر بريطانيا ومصحتها في مدامتها شركة قناة السويس ، وندد بالسير غورست لأنه لم يشر في تقريره إلى المصالح البريطانية .

جراى يعترف بأنه بريطانيا تنفذ سياستها

عن طريق مجلس إدارة شركة القناة

وأجاب وزير خارجية إنجلترا ، سير إدوارد جراى ، إجابة متمسك عليه بها ، فهو أولاً قرر أن مسألة شركة قناة السويس ، تعد مسألة مصرية ، لا ينبغي لأحد أن يتدخل فيها بين الحكومة المصرية وبين الشركة .

ولكن إدوارد جراى كشف أوراقه ، إذ بين أن إنجلترا ، تنفذ سياستها عن طريق الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، وفي الوقت نفسه ، وعد هذا المستعمر ، بأن يطرح موضوع امتياز الشركة مستقبلاً على بساط البحث ، في يوم من الأيام ، وفيما يلي ترجمة لما قاله إدوارد جراى بمجلس العموم :

« علينا أن ننظر إلى أى موضوع خاص بمد امتياز قناة السويس ، من زاوية المصالح البريطانية . ويجب أن نحتفظ بهذا المبدأ وقد احتفظنا به فعلاً ، فيما يجرى من بحث بين الأعضاء البريطانيين في مجلس إدارة الشركة وباقي زملائهم من أعضاء مجلس الإدارة . وهذا هو المكان الطبيعي ، الذى يكفل لنا مصالحنا .

« وقد جرت ، بطبيعة الحال ، مناقشة على جانب من الأهمية . فأولاً ، توجد وجهة نظر المساهمين ، وتمثلها الخزائنة البريطانية ، ووجهة نظر أصحاب السفن ، وقد لقيت من وزارة التجارة كل عناية . يجب أن نرعى هذه المصالح الكبيرة ، وقد نالت الرعاية من لدن الخزائنة ووزارة التجارة ، ووزارة الخارجية ، وهذه الوزارة تعاونت مع الإدارتين سالفتي الذكر ، واستشارت أعضاء مجلس إدارة شركة قناة السويس ، ويتمتع مديرونا ،

« في مجلس إدارة الشركة ، دائماً يحظ موفور من علاقات الود والصدقة
« مع زملائهم أعضاء مجلس إدارة الشركة الآخرين ، وقد أسفرت المناقشة
« التي دارت بينهم وبين زملائهم عن أنه كان ينبغي أن توصى حكومة بلادنا
« بمد الامتياز ، من وجهة نظر المصالح البريطانية . ولكن المسألة تحتاج إلى
« مزيد من البحث والتمحيص . فهناك مسألة تمثيلنا في مجلس إدارة الشركة ،
« وهي المسألة التي بحثت هنا ، في بضع سنين . وقد اهتمت بها وزارة التجارة
« أكبر اهتمام . وتعزيتها صعب جمة .

« وهناك مسألة تخفيض رسوم المرور في القناة ، وتلك مسائل لها أهميتها
« القصوى ، ولو طرحناها على بساط البحث ، في هذا المجلس ، لكان من
« الطبيعي أن نتصدى لبحث مسألة مد الامتياز ، من هاتين الزاويتين .
« ولكني أرى ، أن هذه الموضوعات ، يجب أن تتصدى لبحثها الخزانة
« ووزارة التجارة ، حينما تثار مسألة مد امتياز القناة ، مرة أخرى ، فنجعلها
« من ناحية عضوية مجلس الإدارة ، ورسوم المرور . ولا شك ، أنه حينما
« تصل المفاوضات إلى نتيجة بهذا الخصوص ، سيكون هناك مجال للمناقشة
« في هذا المجلس ، وسيكون على حكومة المستقبل ، أن تحيط المجلس علماً
« بالاعتبارات التي أملت عليها إصدار تعليمات للأعضاء البريطانيين في مجلس
« إدارة الشركة ، ليصوتوا في جانب مد الامتياز ، أو عكس ذلك . ومن
« زاوية المصالح البريطانية ، أرى أن الواجب يقتضينا أن نضع هذه المسائل
« في متناول الشركة بواسطة أعضائنا الرسميين في مجلس إدارتها ، على أن
« أية حكومة ، ستكون مسؤولة في المستقبل ، عن التعليمات التي تعطى
« للأعضاء البريطانيين ، وعن أصواتهم في مجلس الإدارة . وأرجو أن
« أكون بهذا البيان قد ألقيت ضوءاً على هذه المسألة الشائكة ، ويصعب
« على أي رجل ، يشغل منصبى أن يعالج هذه المسألة ، مراعيًا وجهتي النظر ،
« فقد حرصت على السير في طريق مستقيم ، متوخياً أن أكون منصفًا للمصالح

« المصرية ، مع عدم إغفال المصالح البريطانية في نفس الوقت . وموضوع
« امتياز قناة السويس يعد من أعقد المشكلات . . . الخ » .

* * *

وبعد

فقد منيت شركة قناة السويس ، ومعها قوة الاحتلال البريطاني ، بهزيمة
منكرة في سنة ١٩١٠ ، وسيظل الدرس الذي ألقاه الورداني ، على الاحتلال
وأعوانه ، ماثلا للعيان ، ولن يجد الاستعمار في مصر ، هرة توافق على مد الامتياز
يوما واحدا ، أيا كانت الشروط التي يعرضونها .

ولكن الشركة ، وأبواق الاستعمار تشتغل في الظلام ، وتبشر بفكرة
أشد خبثا وأعظم هولاً ، وهي إيجاد شركة أخرى ، أو تشكيل لجنة دولية
تابعة للأمم المتحدة ، لإدارة القناة مستقبلا .

وسنفضح هذه المؤامرة ، في فصل تال ، من هذا الباب ، إن شاء الله .



الفصل الثالث

مؤامرة لتروبل القناة

افتتحت شركة قناة السويس منذ عامين ، مكتبا بنيويورك ، على مقربة من الأمم المتحدة ، لكي تدس لمصر في المجال الدولي ، وتقوم الشركة في صحف فرنسا ، وغيرها ، بنشاط فذ في الدعاية والتبشير لمد أجل التزام شركة قناة السويس ، أو حمل الدول على اتخاذ خطة من شأنها إكراه مصر على قبول وضع آخر أشد خطورة من الوضع الحالي ، وذلك بأن تتألف لجنة دولية ، على غرار لجنة الدانوب ، تتولى إدارة القناة ، ويكون لمصر فيها نصيب هام .

وفي سنة ١٩٥٠ ، صرح لي « شارل رو » في باريس بهذا الاتجاه ، وبادرت بإبلاغ كلامه للحكومة المصرية ، وفي ٢٥ يونيو سنة ١٩٥٤ ، اجتمع بي الوزير المفوض لاحدي الدول الملاحية الهامة التي تستخدم سفنها قناة السويس ، وأفضى لي ببيان خطير ، رأيت لزاما على ، أرفع إلى الحكومة مضمونه ، وفيما يلي ما أورده بمذكرتي :

« حينما اجتمعت بوزير . . . المفوض في مصر بدار المفوضية بالقاهرة ، في يوم الجمعة ٢٥ الجاري أفضى إلى بالحديث الآتي في موضوع قناة السويس :

قال الوزير : « إن حكومة بلادي في مقدمة حكومات الغرب المعنية بالادارة المشرفة على قناة السويس ومصير هذه الادارة عند انتهاء أجل الالتزام في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ » ، ولذلك فانه يتحدث إلى في هذا الموضوع بهذه الصفة والذي أعرفه أن . . . هي الدولة الأوروبية الوحيدة

الممثلة بعضو في مجلس إدارة شركة قناة السويس إلى جانب فرنسا وإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية ، ثم إن شركات الملاحة التابعة لها تحتل مكانا هاما ، يعتبر الثالث في كثير من الأحيان بالنسبة للسفن التابعة للدول البحرية .

ترويل الفناة

« قال الوزير . . . نحن لا ننازعك في أن شركة قناة السويس يجب أن تصفى ونسلم معك بأنها ستنتهي عند انتهاء عقد الالتزام ونوافقك على ما نقول من أنها قد عالجت الأمور بعقلية القرن التاسع عشر ، ونحن نعيش الآن في عصر آخر .

« كل هذا نوافقك عليه ولكننا نرجو أن ننظر إلى المسألة من زاوية أخرى ، فمصالح الغرب متوقفة على استمرار الملاحة وسلامتها في قناة السويس ولا بد من وجود هيئة تستطيع أن تدير الحركة الملاحية في القناة إدارة سليمة تكفل كل تلك المصالح ويؤسفنا أن نقرر أن الأربعة عشر عاما المتبقية من أجل الالتزام لا تكفي الحكومة المصرية لاعداد إدارة مصرية

تقوم بادارة الملاحة في القناة مستقبلا ، وليس من السهل ، على الرغم من الجهود التي تبذل اعداد هذه الادارة ، والدول الغربية لاستطيع أن تتهاون في مصالحها الملاحية ، ولذلك ومن غير المساس بعواطفك الوطنية ، نرجو أن تعالج المسألة في أفق دولي ، والحل الذي نراه هو أن تشكل قبل نهاية الالتزام لجنة دولية ، شبيهة بلجنة الدانوب تحل محل شركة قناة السويس ، ونحن ننتظر أن تتقدم مصر بمحض إرادتها واختيارها وتدعو الدول إلى اتفاق تعقده لتنظيم هذا الأمر ، ومما لا شك فيه أن مصر تستطيع في هذه اللجنة ، أن تكون صاحبة كلمة مسموعة كما أنها تستطيع أن تحصل على أكبر نصيب من الفوائد المالية .

« وأضاف الوزير أن هناك مسائل كبرى يجب أن تسوى على بساط

البحث الدولي ، فنهر النيل ، يسوى أمره باتفاق بين مصر والسودان ، ولا شأن لغير المنتفعين بمياه النيل بهذا الاتفاق ، ونهر الرين تسوى أموره باتفاق بين الدول المنتفعة به ، وكذلك قناة السويس تسوى مسألتها وإدارة الملاحة فيها بمعونه جماعة الدول الملاحية وباتفاقها مع مصر ، وطلب منى محدثى أن أفكر عمليا في هذا الحل لأن الوقت قصير ولا بد من عمل شيء !!

« وقد قلت له إن هذا الكلام ليس جديدا بالنسبة لى ، وأذكر أن شارل رو عرض على هذا الاقتراح في شتاء سنة ١٩٥٠ ، وأشار على بأن أدافع عنه وقال إنه هو الحل الوحيد وأضاف إليه اقتراحا آخر بجلاء القوات البريطانية عن منطقة قناة السويس وحلول قوات دولية محلها تكون خاضعة لاشراف هيئة الأمم المتحدة .

« وحينما سمعت ذلك الكلام الفارغ من رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس ، كنت رجلا مسؤولا إذ كنت أشتغل بالسفارة المصرية بباريس ولم أعلق على كلامه ، لأنى لم أكن قد فرغت من الاطلاع على محفوظات شركة قناة السويس ولم أشأ أن توصل الأبواب دونى ، ولكنى خرجت من لدنه ، وتوجهت إلى منزلى وكتبت على الآلة الكاتبة ، تقريرا بما دار بينى وبينه محذرا الحكومة من ذلك المشروع الذى يبيت وتدعو له شركة قناة السويس ، ثم توجهت إلى السفارة ، لأطلب من السفير أن يبعث بتقريرى إلى وزير الخارجية المصرية بالشفرة ، إن أمكن ، وكان السفير قد تخلف عن التوجه للسفارة فاجتمع بى من زملائى بها ، نائب السفير الأستاذ

الوزير المفوض ، والأستاذ وبعد الاطلاع على تقريرى أبدى اعتراضهما ، وأثارا حججا سخيفة ، قائلين أن البحث فى هذا الأمر من اختصاص السفير وحده ، وإنه لاحق لى وأنا لست سفيرا ، فى الاتصال بشركة قناة السويس ، وسماع هذا الكلام ، قلت ولكنى سمعته فعلا ، فقال الأستاذ . . . أن إرساله إلى وزير الخارجية يؤدى إلى أخذ ورد وتعقيد للمسألة ونحن لسنا مستعدين لكل هذا العناء ، كما أنه قد يؤدى إلى

توتر العلاقات بين مصر وفرنسا وحكومة فرنسا شديدة الحساسية في كل مايتعلق بقناة السويس وإزاء هذه العقلية طويت أوراقى ثم عولت على إرسالها بنفسى إلى الحكومة .

« ولما كان وزير الخارجية ، فى ذلك الوقت ، مسافرا فى أمريكا ، بمناسبة دورة الأمم المتحدة ، وكان الأمر فى نظرى من الأهمية والخطورة بحيث لا يمكن إرساله لكائن من كان بالوزارة ، صادف أن قابلنى فى باريس أحد أعضاء مجلس الوزراء ، وهو . . . وكان مسافرا فسلمته مظروفا ، محتوما بالشمع الأحمر وطلبت منه توصيله إلى مجلس الوزراء ، وتسليمه لرئيس الحكومة ولكنى لم أسمع بعد ذلك شيئا ولا أدرى ماذا فعلوا بذلك التقرير الذى تردد نصوصه الحرفية الآن ! !

« ومن حين لآخر تحاول شركة قناة السويس ومعها الدول الاستعمارية جس النبط بترك بعض وكالات الأنباء تقذف إلى الصحافة بكلام من هذا القبيل وتروج له ، لتزى إلى أى مدى ، يستعد الرأى العام المصرى لتقبل هذا الكلام ، ولدى قصاصات من بعض الصحف الأوروبية ، رددت تلك المعانى ، وهناك صحف تقول إن الوقت قصير ولا بد من عمل شيء بسرعة ، قبل أن ينتهى أجل شركة قناة السويس ، وتمسك الحكومة المصرية ، بإدارة القناة بنفسها ، وإذا كنا قد ذقنا الأمرين على يد شركة منصوص فى عقد تأسيسها على أنها شركة مصرية مساهمة ، فكيف يتصور أن تقبل حلول جماعة من الدول العاتية محل هذه الشركة فى إدارة قناتنا ؟ إن هذا معناه الحكم بالاعدام السياسى على مصر إلى يوم القيامة وقد قلت لمحدثى إنهم لن يجدوا هرة فى مصر ، تسمع لهم هذا الكلام وأن جماعة الدول إذا حاولت أن تلجأ إلى الضغط فلن تجد إلا المقاومة إلى آخر مدى .

« ثم شرحت له الرأى القانونى من حيث ملكية مصر للقناة والسيادة عليها وضرورة التفريق بين الملكية والوظيفة ولا يستطيع مسافر فى السكة الحديد أن يقول لمصلحة السكة الحديد إذا تعطل القطار مثلا أتركينى أنا

أدير حركة السكة الحديد ومركز تلك الدول وشركات الملاحة لا يختلف
عن مركز العملاء الذين يحصلون على الخدمات مقابل الرسوم التي
يدفعونها إن أعطيت لهم ويجوز لصاحب الحق أن يحرمهم منها ، ولا يجوز
الاعتراض على ملكيتهم !!

« ولكن محدثي كان من المرونة واللف بحيث راح يقول لي إن كل
دولة تتنازل الآن عن قسط من سيادتها لخدمة المصالح العالمية ، ونحن تنازلنا
عن جانب من سيادتنا ، وليس ثمة ما يمنع مصر من أن تتنازل عن قدر من
سيادتها على القناة وهذا الرأي يشبه تماما رأيا فاجرا ورد على لسان المسيو
« أندريه سيخفربد » عضو الأكاديمية الفرنسية ، في محاضرات ألقاها
في الكولج دي فرانس ، ولدى نسخة من مذكراته ، وهو يقول فيها
بالحرف الواحد أن الفرد يضحي لصالح المجموع ، وإذا كانت المصالح
العالمية الملاحية في قناة السويس تقتضى أن تضحي مصر ، فيجب أن تضحي
لصالح الجماعة الدولية ، وأن الرجل الأبيض يجب أن يستبقي قبضته على
قناة السويس !!

« ولعلكم توافقون على القول إن أولئك الاستعمارين يشتد قلقهم كلما
قربنا من انتهاء أجل الالتزام ، وكلما شعروا أننا جادون في أصرارنا على
إجلاء تلك الشركة ، وقد قلت للوزير أن حكم القانون يحتم إدارة هذا
المرفق بمعرفة الدولة لأنه لصيق بسيادتها وبالعلاقات الدولية ، وبالمسائل
العسكرية وغير ذلك وأن وجود شركة ولو كانت شركة مصرية صميمة
لإدارة قناة السويس معناه أننا نوجد دولة في داخل الدولة ولذلك لا نجد
إلا حلا واحدا هو أن تدار القناة بمعرفة الحكومة المصرية .

« وفي صباح اليوم وصلني بالبريد الجوى النص المطبوع لمحضر جلسة
الجمعية العمومية لمساهمي شركة قناة السويس في أول يونيو سنة ١٩٥٤ ،
وحيثما تصفحت هذا المحضر وألقيت عليه نظرة سريعة ، ألفت أن أحد
المساهمين قد وجه سؤالاً إلى رئيس مجلس إدارة الشركة يقول له أن

الاذاعة المصرية تتجاهل من وقت لآخر على فرنسا ، أفلا ترى أن هذه السياسة قد تؤدي إلى ظهور حركة في مصر بشأن شركة قناة السويس شبيهة بحركة الدكتور مصدق في إيران ، وأنا أعرف أن هذه الأسئلة تعد قبل الجلسة بمبنى وزارة الخارجية الفرنسية ، وتعد الاجابات عليها مقدما كما أنى قرأت خطاب « شارل رو » وألقيت بين سطورهِ عبارات ماكرة يريد أن يلوح فيها بما يسميه مسئولية دولية تحملها شركة قناة السويس أى أنه يبشر لذلك الرأى الذى سمعته من الوزير المفوض ويهيبه له الجؤ .

« وإنى كرجل وقف على طريقة تفكير أولئك الناس وأساليبهم وتوفر ليل نهار على مسائل قناة السويس ، أقطع لسيادتكم بأنهم يبيتون شيئا ويعدون له من الآن ، وبين يدي مؤلفات علمية وضعها صفوة علماء القانون الدولي ويعمدون فيها إلى المغالطات حتى قال أحد كبار علماء الانجليز بل أكبر أستاذ فى قانون البحار الدولي واسمه « كولبس » بالحرف الواحد فى مؤلف حديث له إن قناة السويس مملوكة لشركة قناة السويس !!

« انهم يجهزون الرأى العام العالمى بنفس الأسلوب الذى اتبعته انجلترا فى قضية مصر - فيما مضى - إذ يصورون للعالم أن مصالح مايسمونه بالعالم الحر مهددة إذا استقلت مصر بادارة القناة كما تقول انجلترا ان هذه المصالح تهدد إذا جلت عن القاعدة وكما تقول انجلترا أنها تحمل التزامات دولية . يقول شارل رو أنه يحمل التزامات ، ويقول أن الحكومة المصرية لا تستطيع أن تنفرد بحركة الملاحة فى القناة . نفس المنطق لا يتغير والأسلوب لا يتبدل وقد قلت المرة غير المرة أن شركة قناة السويس هى الشق المدنى بل الشق الأهم فى الاحتلال البريطانى فى مصر ، بل هى حجر الزاوية فى استثمار الغرب للشرق .

« أعتقد أن الوقت قد حان لعمل شىء سريع حاسم فى هذا الموضوع الخطير ، وهانحن نسمع منهم الكلام عن نقطة الضعف التى يريدون أن يهاجمونا منها قائلين أنه لا يوجد لدينا الفنيون الذين يديرون القناة !!

« إن الشركة قد وضعت سياسة راسخة من شأنها تجنيد العنصر المصرى الاتصال بالأعمال الفنية للشركة أو الوقوف عليها سواء أكان هذا العنصر موظفين أو عمالا ، والكلام فى هذا الموضوع يطول شرحه والشركة لا يعينها أن تبعث أموالا على بعض أولاد الذوات ومحسوبى العهد البائد متوخية فى الماضى اختيارهم من أردأ العناصر ، لكي تحتاج علينا بفشلهم ، وهى ماضية فى سياستها والتنكيل بمن تلمس فيهم مقاومة لسياستها وخصوصا نقابات العمال وتستمد على أساس الحياة الدائمة والأجل الطويل بدليل المبالغ الضخمة التى ترصدها ، لتعميق القناة ، وغير ذلك مما تريد أن تتشبث به فى الوقت المناسب لكي تطيل من أجلها أو تفرض اللجنة الدولية التى يتكلمون عنها للحلول محلها .

« أقول بصراحة إن هذه القضية جديرة بأن تحتل المكان الأول من سياسة مصر فى هذه الأعوام ، وأن نعمل لها ليل نهار ، والوقت قصير ، والزمن يمضى مسرعا ، وعلينا أولا أن نجهز أنفسنا ونعد دولابنا بسرعة ، وأن تدخل الحكومة فى جميع أعمال الشركة من الآن لتصفية الماضى تصفية تدريجية ، تمنع من الهزات ومن الاصطدام فى المستقبل ، وتراقب دولاب الشركة ، التى ستسلمها مراقبة دقيقة وتدريب وتمرن العنصر المصرى الصميم على جميع المسئوليات الفنية والادارية ، والحكومة حينما تبدأ بذلك فورا تكون قد أعلنت عمليا عن تصميمها على تسلم القناة من الشركة بأى ثمن وأنها جادة وإن تتهاون قيد أمثلة ، ونحن نعرف مدى حرصكم على كسب هذه القضية ، وإنكم لن تفرطوا فى مثقال حبة من خردل ، ولكننا نرجو أن يفهم المستعمرون ذلك ، ويسلموا به ، حتى يكفوا عن الدس والمناورات ، واللعب فى الظلام ، وفى الوقت نفسه أقترح نشر حقائق قضية مصر فى قناة السويس فى العالم كله ، وبمختلف لغات العالم بالمؤلفات والصحافة وبالاذاعة وبغير ذلك حتى نهيء لمصر الجو الملائم لتسليم القناة ، فيجد المستعمرون أنفسهم فى حيرة عندما تنكشف الحقائق ولا يبقى ضال أو مغالط يقول إن

القناة ملك للشركة وحتى يفهم الرأى العام العالمى أن مصر ليست متجنية حينما تجلى شركة قناة السويس وتدير القناة بنفسها، وإنى مستعد لبذل أقصى الجهد فى هذا المضمار .

« حسبي الآن هذا القدر من البيان ، وقد كنت أعتبر نفسى مقصرا لو أنى لم أضع هذا التقرير (١) . . . »

* * *

وللمسألة التى يثيرها دعاة الشركة من حيث التدويل جانبان ، أحدهما قانونى ، والآخر سياسى .

فمن الناحية القانونية ، يزعم البعض ، ومنهم « جورج سل » أستاذ القانون الدولى المعروف ، أن هناك ارتفاعا دوليا على الممرات المائية الكبرى ، التى تسمى طرق الملاحة العالمية ، وأهمها قناة السويس ، وهذا الرأى معيب ، لأنه يتنافى مع حق السيادة ، الذى يعد حجر الزاوية فى بناء أية دولة . وكذلك يحق لنا أن نتساءل ما الداعى لأن يكون للغرب ارتفاعات دولية على ممر شرقى ، وليس للشرق أى ارتفاع على شريان أو رقعة أيا كانت فى أى جزء من أوروبا مثلا .

وقد لمسنا فى شهر أغسطس سنة ١٩٥٤ ، حساسية فرنسا الشديدة ، حينما طلب منها أن تصادق جمعيتها الوطنية على معاهدة الجيش الأوروبى فرفضت ، وكانت مسألة السيادة ، هى بيت القصيد ، فيما دار من مناقشات .

ومن الناحية السياسية ، نرى أن الغرب ما زال ملقيا بقبضته الثقيلة ، على بعض بلاد آسيا وأفريقيا ، دون أن يقيم وزنا للعدالة الدولية ، أو المواثيق العالمية ، ويراد استبقاء نفوذه على قناة السويس ، لابقاء الحالة على ما هى عليه ، فمثلا قررت الهند أن تصفى ما تبقى من تركة العصور الوسطى ، بتطهير أرضها من البرتغاليين والفرنسيين ، وفى فترة ما أرادت البرتغال أن تحتفظ

(١) تاريخ التقرير للتقدم ٢٨ يونيو سنة ١٩٥٤ .

بمرکزها ، وتعززه بقوات بحرية ، ترسل إلى الهند عن طريق قناة السويس ،
وقد تحاول فرنسا أن تنحو نفس المنحى ، ويدور التسامح في الحال ، هل
تسمح مصر بمرور هذه القوات من القناة أم لا ، ويولون وجوههم عادة
صوب شركة قناة السويس التي تمثل الرأسمالية الغربية والاستعمار الغربي ،
في هذه المنطقة الخطيرة من العالم .

ولكل هذه الاعتبارات وغيرها ، نرى أنه من التجنى أن تكون مسألة
إدارة دولية مستقبلية لقناة السويس ، مجرد موضوع للبحث ، فما ينبغي ذلك
بأية حال ، ويجب أن نقف ضد تلك الآراء ، ولا نقبل أن تدار قناة مصر
إلا بمعرفة حكومة مصر ، ومن جهة نظر المصالح المصرية أولا ، ومصالح
الدول الشرقية التي تمت لمصر بصلة نسب أو مصاهرة أو أواصر مشتركة
من أي لون كانت ، وهذا يكفي لكفالة السلام العالمي .



الفصل الرابع

في أوقات الحروب

يتجلى خطر الشركة والتعارض بين وجودها وبين سيادة الدولة المصرية على القناة ، في أوقات الحرب أكثر مما يبدو في الأوقات العادية .
وتجارب الحربين العالميتين الأولى والثانية ما فتئت شاخصة أمامنا ، ويجب أن نأخذ منها عبرة ، ونعمل على الخلاص من هذه الشركة بأي ثمن .

موقف الشركة في الحرب العالمية الأولى

(١٩١٤ - ١٩١٨)

حينما أعلنت الحرب العالمية الأولى ، كشفت شركة قناة السويس عن وجهها ، فقبلت أن تجرى عملية تحصيل رسوم المرور بمعرفة مكتبها في لندن ، تحت إشراف الحكومة البريطانية ، ووضعت موظفيها ومكاتبها وآلاتها ومهماتنا في مصر ، تحت تصرف الأبرياء البريطانية ، وانقلبت من شركة تجارية مصرية الجذس إلى شبه دولة تشترك في الحرب ، ضد ألمانيا وتركيا مشاركة فعالة وتتلقي أوامرها من القيادة البريطانية .

والعجيب أن الشركة قد وجدت من بين المصريين من يبرون مسلكها الشاذ قائلين إنها « رأت من الحكمة أن تغير موقفها المحايد ، وتتفق مع الحلفاء فيما يتخذ لصيانة القناة للحد الذي يضمن سلامتها وبقائها مفتوحة دائما للسفن التي تريد عبورها » .

« ولكن بعد أن تحققت الشركة من أن القناة عرضة للهجوم من ناحية

الأتراك والألمان ، بدأت تعمل على ما يحقق سلامة هذا الطريق ، حتى لو كان في هذا ما يتعارض مع النصوص المقررة ، أي أنها حادت عن موقفها الأول الذي التزمت فيه الحياد الدائم » !!

والحياد ليس من أعمال الشركة ، وإنما هو سياسة تتخذها دولة ما ، والشركة ليست دولة ، وإنما هي شخص اعتباري يخضع لسلطان الحكومة المصرية ، كسائر الأفراد التابعين للدولة المصرية .

وعلى كل ندع ما جرى من المخالفات الفاضحة في الحرب العالمية الأولى ، جانبا ، إذ كانت مصر وقتئذ مكبلة بأغلال الحماية ، لتزى ما جرى في الحرب العالمية الأخيرة ١٩٣٩ — ١٩٤٥ :

موقف الشركة في الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥)

بين أيدينا محضر الاجتماع السنوي السابع والثمانين للجمعية العمومية للمساهمين ، التي انعقدت في باريس في ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، والنص الحرفي لبیان رئيس مجلس إدارة الشركة الذي ألقاه في هذا الاجتماع ، وهو وثيقة تدفع الشركة ، ويهمننا أن نورد فيما يلي ترجمته الحرفية ، وإليك ما قاله شارل رو :

« لم ننعقد جمعيتكم منذ ٣ من يونيو سنة ١٩٤٠ ، وفي خضم العاصفة التي اجتاحت العالم ، حاولت شركتكم أن تحتفظ برأس المال المادى والمعنوى ، المسئولة عنهما .

« إن الحياد مقرر في النظام الأساسي لشركة قناة السويس . ولكن طبقا للمعاهدة المصرية البريطانية في سنة ١٩٣٦ ، نيط بالجيش البريطانى ، بالتعاون مع القوات المصرية ، أن يدافعا عن حرية وسلامة الملاحة في القناة ، وتبعا لذلك ، كان لا بد أن تساهم الشركة ، في الحرب العالمية ، سواء في احتمال المضار التي أصابت مصر وإنجلترا وفرنسا ، وسواء في الجهود التي بذلت لتحقيق الهدف المشترك الذي سعت إليه الأمم المتحدة » .

« ورأت شركتكم أنه يستحيل عليها أن تجمعكم ، في المدة التي احتل الجيش الألماني طواها بلادنا . وما كان في الاستطاعة أن تصل الوثائق والأوراق الهامة ، من مصر إلى المركز الإداري ، في باريس . وكذلك لم يكن من المعقول أن تعرض حالة القناة أو تتخذ قرارات هامة هنا تحت سمع وبصر الجيش العدو » .

« وبمجرد تحرير فرنسا ، حرصت إدارتكم العامة على استعجال الاجراءات التي تسمح باستدعاء الجمعية العمومية للانعقاد في أقرب فرصة . ومن بواعت الأسف ، ظلت صعوبة المواصلات قائمة نظرا لاستمرار الحرب ، طيلة الشتاء الماضي ، ولم نستطع أن نأتي إلى باريس بالمستندات الحسائية الهامة ، إلا في الربيع الماضي . وبعد جهد كبير ، وعمل متواصل ، في زمن الصيف ، استطاعت إدارات الحساب أن تحصى في ستة أشهر حساب الثلاث سنوات الأولى ، من سني الحرب .

« ونحن نقدم هذا الحساب إليكم اليوم عن السنوات ١٩٤٠ و ١٩٤١ و ١٩٤٢ لاعتماده . وأما حساب السنوات ١٩٤٣ و ١٩٤٤ ، فسيعرضان عليكم ، في الاجتماع السنوي لسنة ١٩٤٦ .

« وفي خلال السنوات الثلاث الأولى ، التي نقدم إليكم الحساب عنها ، كانت فرنسا محتلة بالعدو ، واهتم مجلس إدارتكم والادارة العامة ، بالابقاء بقدر الامكان على الاتصال بمصر ، وصيانة متعلقات الشركة الموجودة بفرنسا من يد العدو ، والمحافظة على استقلال مصالح الشركة بمصر عن العدو ، حتى تستطيع هذه المصالح أن تضع جهودها الكلية في خدمة الحلفاء » !!

« ولامكان مداومة الاتصال بمصر ، افتتح مكتب في سنة ١٩٤٠ في المنطقة غير المحتلة ، في « شانيل جويون » . وبفضل هذا المكتب ، استطاع مجلس الادارة في سنة ١٩٤٠ ، وطوال سنة ١٩٤١ تقريبا ، أن يكون على اتصال مستمر بوكيل الشركة الأعلى بمصر ، وهو الذي انفرد بادارة جميع أعمال الشركة بمصر . واستطاع المجلس الذي ظل مقبيا في باريس

أن يقف باستمرار على أهم الأنباء عن حياة القناة ، ويزود الرئيس الأعلى ببعض التوجيهات .

« وهذه اللامر كزية ، في المنطقة غير المحتلة، قد أتاحت لنا فرصة تحليل جزء من نشاط الشركة المالي من رقابة جيش الاحتلال . وأكثر من ذلك ، اتخذ قرار في نهاية سنة ١٩٤٠ ، بإرسال جزء هام من مال الشركة في فرنسا إلى الجزائر ، وظل هذا القدر بمنأى تامة عن الرقابة الألمانية .

« وفي المناقشات التي دارت في سنة ١٩٤٢ مع القومسیر المعين من قبل سلطات الاحتلال ، استطاعت إدارتكم أن تنقذ جميع أموال الشركة الموجودة في فرنسا ، كما استطاعت أن تحتفظ بنشاط إدارة المعاشات ودفع معاشات لموظفي الشركة المتقاعدين المقيمين في فرنسا ، كما قامت بدفع نصيب من كسب الموظفين المشتغلين بمصر إلى أسرهم الموجودة بفرنسا ، وبذلك استطاعت أن تقيم أود هذه الأسرات إلى نهاية الحرب .

« وأما مسألة استقلال إدارات الشركة بمصر عن العدو ، فقد حلت بالقرار الذي اتخذته مجلس إدارتكم في أوائل سنة ١٩٤١ ، والذي يقضى بمنح تفويض للأعضاء البريطانيين في مجلس الإدارة ، والذين تتألف منهم اللجنة الاستشارية بلندن ، بحيث يحلون محل مجلس إدارة الشركة طوال مدة احتلال باريس . والواقع أن أعضاء مجلس الإدارة البريطانيين قد قبلوا هذا التفويض منذ أوائل سنة ١٩٤٢ ، بمعنى أن إدارات الشركة بمصر كانت تتلقى الأوامر والتعليمات مباشرة من اللجنة الاستشارية التي كانت تنعقد بلندن في فترات دورية .

واستطاع الأعضاء البريطانيون في مجلس إدارة الشركة ، في مدة بلغت ثلاث سنوات ، أن يديروا أعمال الشركة بنفس الروح التي كانت سائدة في باريس ، وهي التوفيق بين المحافظة على مصالح الشركة الجوهرية ، والحرص على خدمة قضية الحلفاء ، بوجه عام .

« وبفضل هذه الاجراءات المختلفة ، استطاعت إدارة الشركة بمصر ،

تحت سلطة الرئيس الأعلى ، وفي ظروف عصبية جدا ، أن تتمتع بمطلق ثقة السلطات المصرية ، وسلطات الحلفاء العسكرية .

« وقد كان لهذه الثقة في الرئيس الأعلى ما يبررها ، فقد دل موقفه ، منذ حوادث يونيو سنة ١٩٤٠ ، على تفان في خدمة قضية الحلفاء ، وقد حذا حذوه ، جميع رجال الشركة فرنسيين وبريطانيين ومصريين . وهؤلاء لم يكتفوا في سنوات الحرب العصبية التي اجتازتها مصر بالعمل ومضاعفة الجهد في خدمة الشركة ، وإنما التحق عدد كبير منهم بخدمة جيوش الحلفاء ، فقد تطوع بعضهم في سنة ١٩٣٩ ، وانخرط البعض الآخر في سلك الجيش البريطاني ، أو قوات فرنسا الحرة ، فالجيش الفرنسي الجديد من سنة ١٩٤٤ إلى سنة ١٩٤٥ .

وفي نفس الوقت قدمت الشركة معونة هائلة لقضية الحلفاء ، إذ وضعت تحت تصرف الجيش البريطاني والبحرية البريطانية جميع الآلات والأدوات التي لا توجد حاجة ماسة لاستخدامها في إدارة القناة نفسها . ووضعت تحت تصرف الأميرالية ، بوجه خاص ، الورش العمومية في بور فؤاد وقد كانت طوال خمس سنوات ، تعمل ليلا ونهارا ، لحساب البحرية البريطانية وحدها .

« استمر هذا المجهود الحربي ، خمس سنين ، احتل موظفوا الشركة فيها خسائر جسيمة . ونحن نعتقد أننا نعبّر عن عواطفكم إذ نحى الضحايا من موظفينا الذين ماتوا وهم في خدمة الجيش أو البحرية البريطانية . وقد بلغ عدد الأسرى من رجالنا ستة وعشرين ، وعدد الجرحى تسعة وعشرين ، وقتل خمسة من موظفينا بمصر وأربعة من موظفي الإدارة المركزية في باريس . وأخيراً نقل واحد من رجالنا إلى ألمانيا بسبب نشاطه في حركة المقاومة السرية . ولا نعلم شيئا عنه حتى الآن ، وهو الأمر الذي يقلقنا الخ »
وترانا مضطرين لابتداء الملاحظات الآتية ، على ما تضمنه خطاب رو المتقدم :

أولا — بدأ الرجل بطريقة ماهرة يضمني على الشركة صفة الدولة ،

فتكلم عن حياد مقرر في نظام الشركة الأساسي . وفي هذا القول مغالطة خبيثة إذ الحياد هو حياد القناة الذي نص عليه عقد الالتزام ، وليس حياد الشركة ، أي أن الحكومة المصرية هي التي تقف بقناتها على الحياد ، في حالة الحرب ، فتتركها مفتوحة للطرفين المتحاربين بلا تمييز ولا استثناء ، ولا تجرى فيها عمليات حربية . وأما الشركة فهي الجهاز الإداري الذي يتلقى تعليماته من الدولة صاحبة السيادة على القناة ، أي مصر ، ولا شأن له بمسألة الحرب أو السلم .

وانتقل رو للكلام عن مسألة لا تعنيه ولا تعنى شركة القناة وهي العلاقة بين مصر وبريطانيا التي كانت تحددتها وقتئذ معاهدة سنة ١٩٣٦ ، وأراد بهذا التطفل أن يمهد لتبرير موقف الشركة كعبد ذليل في يد الجيش البريطاني والأميرالية البريطانية .

ثانياً — ما شأن الشركة بقضية الحلفاء ، وأي فرق بين حلفاء الغرب ودول المحور ، في حق المرور في قناة السويس ؟ !

لقد أعلنت الشركة بذلك جهراً وعلانية عن إخلالها بمعاهدة القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ ، وهذا يرتب مسئولية الدولة التابعة لها الشركة وهذه الدولة قانوناً هي مصر .

ثالثاً — دلت تجربة الحرب العالمية الثانية ، على أن وجود إدارة الشركة في الخارج منافع لمصلحة الملاحة نفسها وضمان إدارة القناة ، وذلك بغض النظر عن الاعتبارات الأخرى .

رابعاً — اعترفت الشركة بمحابتها الظاهرة لموظفيها الأجانب إلى حد ارتكاب جريمة التهريب بدفع نصيب من مرتباتهم إلى أسرهم في الخارج طوال مدة الحرب ، فهل حصلت على ترخيص بذلك من مراقبة النقد في مصر ، وهل علمت وزارة المالية المصرية بهذا التصرف ، وهل الجريمة ما زالت مستمرة ؟ !

نحن نطلب التحقيق ، ومعاملة هذه الشركة المهترئة بغير رحمة .

خامساً — اعترفت الشركة بتبعيةها المطلقة لحكومة إنجلترا المحتلة ، حتى أنها نقلت سلطات مجلس الإدارة إلى الأعضاء الانجليز في لندن ، وفي هذا مخالفة لنظام الشركة الأساسي ، واعتراف بالتبعية للحكومة البريطانية .
وكان واجب الشركة وهي وكيل عن الدولة المصرية في إدارة القناة أن تلجأ إلى الحكومة المصرية ، وتتلقى أوامرها بشأن ما يجب اتباعه عندما احتل الألمان باريس .

سادساً — اعتراف الشركة بخروجها على جميع أنظمة الشركات في العالم إلى حد أنها حاربت وأراقت الدماء ، ولو فرض أن قامت الحرب الآن بين فرنسا والهند أو الصين ، فماذا يكون موقف الشركة ؟ !
إن تصرف الشركة في أثناء الحرب العالمية الثانية يدل على أن وجودها تهديداً دائماً لمستقبل هذه البلاد .

سابعاً — الشركة بتبرعها ووضع ورشها تحت تصرف الأميرالية البريطانية ، قلت عامدة من الدخل العام ، وبالتالي قلت حصة الحكومة المصرية من الأتاوة ، ومن الضرائب .

وإذا كانت الشركة ، وهي ربيبة الاستعمار الرأسمالي الغربي ، تسخو لحساب الحلفاء ، فما شأن الحكومة المصرية ، وهي التي لا ناقة لها ولا جمل ، بل كان يهمها أن يندحر عدو مصر الأول وقتئذ وهو بريطانيا !!

* * *

ورأت مصر تجربة أخرى في خريف وشتاء سنة ١٩٥١ حينما نشأت معركة في القناة بين الفدائيين المصريين وقوات الاحتلال ، فناوت الشركة حركة الفدائيين علناً ، ووضعت جميع دولابها تحت تصرف القوى الفاشية التي كانت تصلي العزل من المصريين في الاسماعيلية وغيرها ناراً حامية . وبهذا كانت الشركة محافظة على تقاليدها إذ أعادت إلى الأذهان سيرة الخائن الأفاق ، « فرديناند دى لسبس » الذي غرر بعرايى وطعن مصر في ظهرها ، بالخدمات التي قدمها للانجليز الذين غزوا مصر من قناة السويس .

موقف الشركة بعمر الجمل

ولاشك أن المركز ، يختلف الآن عن ذي قبل ، إذ بدأ فعلا جلاء القوات البريطانية بفضل ثورتنا المباركة ، وسيتم الجلاء الحقيقي في موعده . ولا شك أن الشركة في مأتم ، منذ أن وقع اتفاق الجلاء ، إذ فقدت السند والنصير والمعين ، بل فقدت أباهما الذي رباها وتبناها ، ولذلك لن تستطيع أن تتركب رأسها ، وترتكب ما ارتكبته في الماضي .

ومع ذلك نرى أنه لن يمكن الاطمئنان على سلامة مصر إلا إذا صبغت شركة قناة السويس وقامت الحكومة المصرية بنفسها بإدارة القناة ، التي هي أهم ركن في الاستراتيجية المصرية .



الفصل الخامس

المسائل المالية

قلنا إن الشركة لا تترك للبلد صاحب القناة من الإيراد السنوى الضخم إلا فئات الموائد .

والمشكلة المالية ، في علاقة الشركة بالحكومة المصرية ذات شقين :
أولا : الأتاوة السنوية .

ثانيا : الضرائب التي تدفعها الشركة للحكومة وفيما يلي بيان ذلك :

أولا - الأتاوة السنوية

فيما عدا ما كان للحكومة المصرية من حقوق مالية في إيراد القناة كسهم بنسبة ٤٤٪ ، كان للحكومة بمقتضى فرمانى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، حصة قدرها ١٥٪ من صافى الأرباح السنوية التي تقررها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين .

وقد خسرت الحكومة أسهمها في سنة ١٨٧٥ ، على نحو ما أسلفنا ، وتنازات في سنة ١٨٨٠ عن الـ ١٥٪ لاحدى الشركات التي تأسست خصيصا لهذه الحصة ، كما سبق أن بينا .

ومنذ سنة ١٨٨٠ ، ظلت الحكومة المصرية محرومة حرمانا تاما من أى درهم من إيراد القناة إلى سنة ١٩٣٧ ، وهى السنة التي أُلغيت فيها الامتيازات الأجنبية ، وبدأت في حياة مصر مرحلة الاستقلال فى التشريع والقضاء .

وفي سنة ١٩٣٧ ، وبعد أخذ ورد بين وزير المالية وقتئذ ، وشركة قناة السويس ، أبرم اتفاق يقضى بأن تحصل الحكومة المصرية من شركة قناة السويس ، على إتاوة سنوية قدرها ٣٠٠.٠٠٠ جنيه .

وفي اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، تغير هذا الأساس ، فقد جعلت الإتاوة ٧٪ من الأرباح الاجمالية سنويا ، على ألا تقل في أى الأحوال عن ٣٥٠.٠٠٠ جنيه ، وألا تزيد عن جملة الربح الاجمالي للشركة ، وأن تطبق منذ تاريخ الاتفاق على ميزانية الشركة التي أقرتها الجمعية العمومية لسنة ١٩٤٨ ، وقد صعدت حصة الحكومة في سنة ١٩٤٨ إلى ٨٠٥.٠٠٠ جنيه بزيادة قدرها ٥٠٥.٠٠٠ جنيها عن الإتاوة المقررة في اتفاق سنة ١٩٣٧ .

وقد ورد ضمن تقرير لجنتي المالية والتجارة والصناعة بمجلس الشيوخ ، بخصوص موضوع الإتاوة مانصه :

« وقد رؤى أن تقوم النسبة على أساس الأرباح الاجمالية ، لا الاضافية ، لأن الأساس الأول أوضح وأثبت ، في حين أن الثاني يخضع لما تقوم به الشركة من توزيعات مختلفة ، تزيد وتنقص كل عام — هذا إلى أن الأرباح الصافية تقدر بالفرنكات الفرنسية ، التي تتغير قيمتها بالنسبة للجنيه المصري ، بينما أن الأرباح الاجمالية هي النتيجة الفعلية للعمليات التجارية ، على أساس الجنيه المصري ، و ٧٪ من الأرباح الاجمالية توازي ١١٪ من الأرباح الصافية .

« ولا شك في أن أية نسبة مئوية عرضة للزيادة ، والنقص ، خصوصا وإيرادات الشركة الآن تقوم في قسط كبير منها على نقل البترول الذي يمر بالقناة ، الأمر الذي يتغير يوم أن يكتمل مشروع الأنابيب التي تصل الظهران ، والكويت ، بالبحر الأبيض المتوسط ، وتغني عن استخدام ناقلات البترول التي تجتاز القناة .

« ولكن يلاحظ أن مشروع الأنابيب هذا، لن يكتمل قبل سنة ١٩٥٢ ، ومن المنتظر — حتى بعد اكتماله — أن يزيد الانتاج في الكويت والظهران

بحيث لا تقوى الأنايب وحدها على نقله ، ويبقى لناقلات البترول المخترقة للقناة عملها ، ولا أدل على هذا من أن الاتفاق المعروض يشتمل على إذن للشركة بتوسيع القناة وتعميقها وإنشاء قناة فرعية لتبشير حركة الملاحة وملحوظ في ذلك ناقلات البترول بوجه خاص ، وهذه الانشاءات تصعد تكاليفها إلى بضعة ملايين من الجنيهات ، وما كان للشركة أن تقدم على ذلك قبل أن تزن الموقف بميزانه الاقتصادي الحقيقي . على أنا إذا رجعنا إلى متوسط الربح الاجمالي فيما قبل الحرب ، وجدناه يصل سنويا إلى نحو ٧ ملايين من الجنيهات ، وفي هذا ما يصعد بالاتاوة إلى نحو ٥٠٠.٠٠٠ جنيه على الأقل ، إن تركنا جانبا ما حدث أخيرا من رفع رسوم القناة بنحو ٤٠ ٪ .

« وأخيرا ، لا يفوتنا أن نشير إلى أن المساهمة المثوية في أرباح الشركة ، استرداد لحق ضاع على مصر منذ زمن ، وفي استرداده ما يدمج القناة من جديد في الاقتصاد القومي بحيث تصبح موردا من موارد الخزانة العامة تزيد الاستفادة منه كلما زادت حركة الملاحة الدولية » .

وتظهر الشركة وأصبعها في البيان المتقدم ، الذي أوهم مجلس الشيوخ بأن الدولة قد استردت حقا ضائعا ، وأحققت خيرا كثيرا ، وأن إيراد القناة معرض للهبوط بعد مد أناييب البترول من الظهران ، وقد أثبتت ميزانيات الشركة منذ سنة ١٩٤٩ إلى الآن أن إيراداتها في صعود مستمر .

وفي ختام الفقرة المقدمة تستوقفنا تلك الكلمة السمجة « حركة الملاحة الدولية » وهو تعبير يخدم أغراض الشركة ومغالطاتها ، فلا يوجد شيء اسمه ملاحه دولية ، وإنما هناك ملاحه عالميه ، والفرق كبير بين العبارتين .

* * *

وقد تقررت الا تاوة بكتابين متبادلين ملحقين باتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، وفيما يلي نصهما :

رقم : ٣٣٣ / ٣١ / ٤٠ / ٩ (٦١٥)

جناب المحترم رئيس مجلس إدارة :

الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

(القاهرة)

« أتشرف بإبلاغكم أني تسامت كتابكم المؤرخ ٧ مارس سنة ١٩٤٩ وبه
« تفضلتم باخطاري بموافقة الشركة علي أن تدفع للحكومة في أول يوليو
« من كل سنة ، ابتداء من سنة ١٩٤٩ ولغاية انتهاء الامتياز الحالي ، مبلغا
« مساويا لـ ٧٪ من الربح الاجمالي للسنة السابقة كما يظهر هذا الربح في حساب
« الاستغلال السنوي الذي يقدم للحكومة بعد تقويمه بالجنهات المصرية
« وربطه بمناسبة انعقاد الجمعية العمومية للمساهمين ولن تقل هذه الأتاوة
« عن ٣٥٠.٠٠٠ جنيه مصري، ويجب ألا يزيد في أي حال عن مقدار الربح
« الاجمالي للشركة .

« وهذه الأتاوة التي يقصد بها بنوع خاص مراعاة للاقتصاد المصري من
« نصيب متزايد الأهمية في نشاط القناة — تحمل من الآن فصاعدا محل
« الأتاوة التي كانت تدفع منذ سنة ١٩٣٧ . أما المبلغ المستحق الدفع لأول
« مرة في أول يوليو سنة ١٩٤٩ فسيخصم منه ماسبق دفعه تحت الحساب
« خلال سنة ١٩٤٩ من حساب أتاوة الـ ٣٠٠.٠٠٠ ج م .

« ومن المتفق عليه أن الأتاوة التي تدفعها الشركة تدرج في التزاماتها عن
« السنة المالية التي تدفع خلالها .

« وإني مغتبط أيضا بما قرره مجلس إدارة الشركة بشأن عرض أمر
« تعيين خمسة أعضاء مصريين جدد في المجلس على الجمعية العمومية القادمة
« للمساهمين للمصادقة عليه ، بحيث يعين اثنان منهم فوراً بمناسبة وجود
« منصبين خاليين بين أعضاء المجلس الفرنسيين ، ويعين الثالث بمجرد خلو
« أول منصب بالاستقالة أو الوفاة بين أعضاء المجلس الذين يمثلون أصحاب
« السفن من البريطانيين ، ويعين الرابع والخامس في سنة ١٩٥٩ وسنة ١٩٦٤
« على التوالي :

« ومن المتفق عليه أن رئيس مجلس الإدارة سوف لا يتخلف عن مباحثة
الحكومة مقدما في شأن تعيين هؤلاء الأعضاء الخمسة الجدد .

« وقد أخذت علما بأنه رغبة في تخفيف الأعباء المفروضة على الملاحة
الصغيرة قررت الشركة أن تعفى ، من رسم الملاحة الخاص ، السفن والقوارب
والمرالكب التي لا تتجاوز حمولتها القائمة ٣٠٠ طن تفريغى بشرط ألا تنقل
مسافرين أو بضائع سبق تفريغها بقصد إعادة شحنها .

« وإلى جانب الأحكام المرصودة في هذه المكاتبات المتبادلة وضع الطرفان
في الاتفاق المقارن لها أحكاما متممة لها ونخص بالذكر تلك التي تمكن
للمصريين تمثيلا أوفى في هيئة مستخدمي الشركة على ألا يترتب على ذلك أى
مساس بأوضاع الخدمة العادية لموظفى الشركة الحاليين على اختلاف
جنسياتهم .

« وإنى موقن بأن التدابير المتقدمة ستوثق العلاقات الودية التي تربط
الحكومة والشركة كما أنها تحقق لمصر — الدولة المانحة للامتياز — مصلحة
جديدة في منشأة القناة التي تحرص كل من الحكومة والشركة على الاحتفاظ
بنفعها شاملا كاملا .

« وبهذه المناسبة أود ، باسم الحكومة المصرية ، أن أشيد بذكر روح
التعاون والتفاهم التي سادت مباحثاتنا كما أود أن أعبر عن عظيم تقديري
للجهود التي بذلتها شخصيا والتي كانت عاملا قويا في تحقيق الاتفاق
المنشود بشأن جميع المسائل التي كانت محل بحث الطرفين .

« ومن جهتي ، يسرني أن أبلغ جنابكم أن مجلس الوزراء قرر عرض
الاتفاق برمته على البرلمان للمصادقة عليه وإعطائه بذلك قوة القانون .

« وتفضلوا يا جناب الرئيس بقبول فائق الاحترام »

تحريرا في ٧ مارس سنة ١٩٤٩

وزير التجارة والصناعة

إمضاء : ممدوح رياض

الأستاذ ممدوح رياض وزير التجارة والصناعة :

« يسرني أنه بعد درس تفصيلي لكافة النقاط الواردة ببرناج المحادثات التي أجراها الطرفان بروح مشبعة بحسن التفاهم والتقدير المتبادل قد وصلت الحكومة وشركة قناة السويس إلى اتفاق على كافة المسائل التي بحثناها معا .

« وفي أثناء تبادل وجهات النظر عرض للبحث أكمال أتاوة الـ ٣٠٠٠٠٠٠ جنيه التي نص عليها في سنة ١٩٣٧ بأتاوة إضافية الغرض منها مراعاة للاقتصاد المصري من نصيب مطرد الأهمية في نشاط القناة . كما اتفق على أن الشركة تدفع في كل عام للحكومة مبلغا قدره ٤٥٠٠٠ جنيه مساهمة منها لصالح بلدية الاسماعيلية الجديدة ومبلغا قدره ١٠٠٠٠ جنيه نظير نفقات صيانة ترعة العباسية التي تنازلت عنها الشركة للحكومة .

« وقد رأت الحكومة والشركة في النهاية أن من الأفضل أن تستبدل ا تاوة إجمالية سنوية بمعدل ٧٪ من الأرباح الاجمالية للشركة، بالأتاوات والاعانات المذكورة على أن يكون من المتفق عليه أن تدرج هذه الأتاوة في التزامات الشركة عن السنة المالية التي تدفع خلالها .

« لذلك تلتزم الشركة بأن تدفع للحكومة في أول يوليو من كل سنة ابتداء من سنة ١٩٤٩ ولغاية انتهاء الامتياز الحالي مبلغا مساويا لـ ٧٪ من الربح الاجمالي للسنة السابقة كما يظهر هذا الربح في حساب الاستغلال السنوي مقوما بالجنيحات المصرية ومربوطا بمناسبة انعقاد الجمعية العمومية للمساهمين وتوافق به الشركة الحكومة ولن تقل هذه الأتاوة السنوية عن ٣٥٠٠٠٠ جنيه مصري ويجب ألا تزيد في أي حال عن مبلغ الربح الاجمالي .

« ولما كانت هذه الأتاوة تحمل من الآن فصاعدا محل الأتاوة التي كانت تدفع منذ ١٩٣٧ فان ماسبق دفعه تحت الحساب خلال سنة ١٩٤٩ من حساب أتاوة الـ ٣٠٠٠٠٠ جنيه يخصم من المبلغ المستحق لأول مرة في أول يولييه سنة ١٩٤٩ .

« ومن جهة أخرى ورغبة في تخفيف الأعباء المفروضة على الملاحة
« الصغيرة ستعفى من رسم الملاحة الخاص السفن والقوارب والمرائب التي
« لاتتعدى حمولتها القائمة ٣٠٠ طن تفريغى بشرط ألا تكون مقلة أى مسافر .
« وسينظم هذا الاعفاء بحيث لايسمح لسفينة أو قارب أو مركب معفى
« على النحو المذكور بأن يحل في نقل البضائع عبر القناة محل سفينة أو قارب
« أو مركب خاضع لهذا الرسم الملاحى الخاص .

« وأخيرا أشرف بإبلاغ معاليكم أن مجلس الإدارة قد وافق على تعيين
« خمسة أعضاء مصريين جدد فى المجلس يعين اثنان منهم فوراً نظراً لوجود
« مقعدين خاليين بين أعضاء المجلس الفرنسيين والثالث يعين بمجرد خلو
« أول مقعد بالاستقالة أو الوفاة بين أعضاء المجلس الذين يمثلون أصحاب
« السفن من البريطانيين . والرابع والخامس منهم يعينان على التوالى
« فى ١٩٥٩ ، ١٩٦٤ .

« وسوف لايتخلف رئيس مجلس الإدارة عن مباحثة الحكومة مقدماً
« فى شأن تعيين هؤلاء الأعضاء الخمسة الجدد .
« وستعرض هذه الأحكام الخاصة بمجلس إدارة الشركة لمصادقة الجمعية
« العمومية القادمة لمساهمي الشركة .

« وهناك اتفاق معقود إلى جانب هذه المكاتبات المتبادلة يتضمن طائفة
« من الأحكام لم يرد ذكرها هنا ، ولاسيما الأحكام التى تهىء للعنصر المصرى
« تمثيلاً أوفى فى هيئة مستخدمى الشركة ، دون أن يترتب على ذلك أى مساس
« بأوضاع الخدمة العادية لموظفى الشركة الذين يعملون بها الآن أيا كانت
« جنسيتهم .

ويطيب لى أن أشيد بما أبدىتموه معاليكم دائماً من إدراك لمركز
شركتنا الخاص وبالجهود التى بذتموها شخصياً للوصول إلى التفاهم المنشود .
وإنى لمغتبط بصفة خاصة إذ أرى أن مجمل النصوص التى اتفقنا عليها
والتي تصيح نافذة بمجرد ما يقرها البرلمان . ستوثق الصلات التى تربط الشركة

بالاتقصاد المصري وستحقق للدولة مانحة الامتياز مصلحة جديدة في الطريق
الكبرى للمواصلات العالمية التي تحرص كل من الحكومة والشركة على
السواء على الاحتفاظ بنفعها شاملا كاملا .

وتفضلوا معاليكم بقبول عظيم الاحترام .

نحر براني ٧ مارس سنة ١٩٤٩

إمضاء

ف . شارل رو

وقد بينا في الفصول المتقدمة موارد شركة قناة السويس الضخمة ، تلك
الموارد التي جعلت الشركة لا تعرف ماذا تصنع بأموالها ، ومن الخطأ البين
أن يتوقف تحديد الحصصة السنوية للحكومة المصرية من صافي الدخل على
مشيئة الجمعية العمومية للمساهمين وهي التي كثيرا ما تقر ميزانيات فيها مبالغة
شنيعة في أبواب الصرف وتقليل متعمد لصافي الربح .

ونحن نرى أن الحكومة المصرية شريك في الدخل العام نفسه ولها مصلحة
في أن تراقب أوجه الصرف وتقر ما ترى إقراره وترفض ما ترى رفضه ،
حتى تحصل على حقها ولو في حدود النسبة التي ارتبطت بها وهي السبعة
في المائة .

ونرى في الوقت نفسه أن هذه النسبة تافهة ويجب أن ترفع إلى ١٥ ٪
على الأقل منذ الآن إلى أن ينتهي أجل الالتزام .

كما أني أرى أن تتخذ قاعدة أخرى للمحاسبة فتحصل الحكومة المصرية
على نسبة ال ١٥ ٪ أو النسبة التي يتفق عليها من الدخل العام مباشرة وتكون
هذه الحصصة بمثابة تعريف مقرر على جمولة كل سفينة تمر بالقناة من الشمال
إلى الجنوب أو من الجنوب إلى الشمال ، وهذا كله يصحح أن يكون موضوع
مباحثة تبدأ في الحال بين الجهة المختصة في الحكومة المصرية وبين شركة
قناة السويس .

الضرائب

تعتبر شركة قناة السويس شخص اعتبارى مصرى خاضع كغيره من المقيمين في هذه البلاد لقوانين الضرائب المعمول بها والتي تصدر من حين إلى آخر .

ومن عجب أن شركة قناة السويس تدفع ضرائب للحكومة الفرنسية ، وهذا خطأ كبير ، ذلك لأن القناة في مصر والمال موظف في مصر ، ومع ذلك لا يزيد أن نتدخل فيما تدفعه الشركة المذكورة للحكومة الفرنسية أو لغيرها من الحكومات الأجنبية فهذا أمر يعينها وحدها وإنما لا يصح أن يكون ذلك افتتاناً على حق الحكومة المصرية في تحصيل الضرائب المستحقة لها عن نشاط الشركة التجارى والصناعى وكذلك الضرائب المستحقة قبل حاملى الأسهم والسندات إذ أن حصصهم تستغل في مصر حتى وإن كانوا مقيمين في الخارج ، والضرائب التي تستحق على دخل رجال الشركة ابتداء من رئيس مجلس الادارة إلى أصغر عامل أو موظف فيها بغض النظر عن الجنسية أو محل الإقامة ، إذ العبرة في ربط الضريبة بموطن نشاط المؤسسة .

ومن مراجعة ميزانيات الشركة يتبين لنا أن الضريبة التي تحصل من الشركة تافهة ولا تتلاءم بأية حال مع أرقام الدخل الخيالية التي تظهر في ميزانيات شركة قناة السويس ونحن نعرف حتى الآن أن شركة قناة السويس لا يوجد لها ملف كبير بمصلحة الضرائب كغيرها من سائر الممولين المقيمين في هذه البلاد ويظهر أن الشركة تكتفى في كل سنة بإرسال شيك بما تجود به ، إلى مأمورية الضرائب في بورسعيد ، ولا تراجع في أقلام حسابها ولسنا ندرى إلى متى تظل الشركة متهربة من أن تعامل كغيرها من سائر الممولين في هذه البلاد ، ونرى أنه لا بد من أن تنشئ مصلحة الضرائب فوراً مأمورية لها في مكاتب الشركة بالاسماعيلية وتزودها بعدد كبير من الموظفين لا يكون لهم عمل آخر غير المسائل الضرائبية الخاصة بشركة قناة

السويس ، وهؤلاء يحتلون مبنى بداخل الشركة نفسها ويراجعون كل ورقة من أوراق الشركة وكل دفتر من دفاترها وكل بند من بنود الحساب بحيث لا تستطيع الشركة أن تتصرف بغير الحصول على اعتماد مأمور الضرائب المختص الموجود في منطقة عملها ، ويصح أن يكون لهذا المأمور مندوبون في فروع الشركة الأخرى ببور فؤاد وبور توفيق ، وبهذا فقط يمكن حصر الضرائب المستحقة على شركة قناة السويس وعلى موظفيها وعملائها ومورديها ومقاوليها وغيرهم وكل فرد أو مؤسسة يعامل شركة قناة السويس على أي نحو كان .

ولو نفذ هذا الاقتراح فاني موقن أن الدولة ستحصل من الشركة طبقا للقوانين القائمة الآن عشرة أضعاف الضريبة التي تحصلها في الوقت الحاضر . وفي الوقت نفسه يجب أن تحاسب الشركة عن الماضي ، اللهم إلا فيما سقط بمضى المدة وأي تلاعب في الحساب يجب أن يؤدي بها إلى المحاكمة كغيرها من سائر عباد الله .

إننا ننتظر بفارغ صبر الوقت الذي ينتهي فيه الالتزام وتنفرد الدولة بموارد القناة وتحددها وتتصرف فيها كيف تريد ولكن حتى يحين هذا الوقت لا بد من عمل شيء سريع لانقاذ كل مايمكن إنقاذه والحصول على كل مايستحق للدولة ولمنع التهريب الذي يجري بسهولة وبصفة مستمرة .

الخلاصة

هناك مسائل كثيرة بعضها مالي والآخر يتعلق بالادارة أو باشراف الحكومة على الشركة ، وهذه المسائل يجب أن تصفى في المدة المتبقية من الالتزام وذلك مفاداة لتعقيد الأمور بين الدولة والشركة حينما ينتهي أجل الالتزام ، وهذه مهمة ستناط بوزارة شئون قناة السويس وسنبينها تفصيلا في القسم الثاني من أقسام هذا البحث إنشاء الله .

الباب الثالث

علاقة الشركة بالموظفين والعمال

في حياة شركة قناة السويس، ظهرت مشكلات كثيرة بينها وبين موظفيها وعمالها، وما فتئت هذه المشكلات مطروحة على بساط البحث، في المحاكم ولدى الجهات الادارية المختصة. ولا نستطيع في بحث إدارة الحركة الملاحية في القناة، إلا أن نشير إلى هذه المشكلات، لأنها ستظل تركب ترثها الدولة حينما تؤول إليها القناة، ومن الخير أن تسوى قبل انتهاء أجل الالتزام.

وهناك خطأ شائع، رددته أبواق الدعاية التي استأجرتها شركة القناة، وأصبح هذا الخطأ عقيدة، ليس من السهل أن تنتزع من نفوس الذين أضلّتهم الدعاية، إذ قالت لهم إن شركة القناة، تعامل مستخدميها وعمالها معاملة سخية، وليس لها ضرب في المؤسسات الأخرى.

وفات أصحاب هذا الرأي أن يتنبهوا إلى أن الشركة، حينما بدأت عملية حفر القناة لم تر في المصري إلا رجلا، تهوى على ظهره سياط السخرة، ويشغل بأعمال الحفر، ويموت فتطوى رفاته تحت أتربة الحفر، حتى لقد بلغ عدد الضحايا عشرات من الألوف، وكانهم لا يملأ لهم، ولبست لهم حقوق آدمية.

ولما افتتحت القناة، استبقت الشركة السخرة في جوهرها، وإن كانت سخرة اختيارية، تعتمد على حاجة الضعاف، والفقراء إلى القوت، فاسترقت المصريين وسخرتهم في أشق الأعمال، وحرمتهم من جميع الحقوق والمزايا التي أعطتها للأجانب وللدخلاء بغير الحساب، وبقى المصري في نظرها إنسان متأخر، حاجاته محدودة، وأمانيه محدودة، وكرامته مهددة، والأجنبي،

أيا كانت ملته وكفايته ، حتى وإن كان قاطع طريق ، جاء من جزر البحر الأبيض المتوسط ، إنسان يتمتع بنظمها الاجتماعية ، وبما رضيت أن تجود به من حقوق ومزايا .

وهذه الحالة الصارخة ، استمرت عقدة نفسية عند الشركة ، ولم يستطع أحد أن يقاومها إلا بعد إلغاء الامتيازات الأجنبية ، وظهور التشريع العمالي في هذه البلاد . ومع هذا لم تحفل بالتشريع وأتعبت الحكومات التي حاولت أن تنزع للمواطنين بعض الحقوق والمزايا .

وفي سنة ١٩٤٨ ، قضى ضد الشركة بمساواة المصري بالأجنبي في جميع الحقوق والمزايا ، متى تساوى نوع العمل ومدة الخدمة .

وحاولت أن تهدم حججة هذا القرار النهائي الذي صار بمثابة حكم قضائي بالتآمر مع الذين أبرموا اتفاق ٧ من مارس سنة ١٩٤٩ ، إلا أنها لم تستطع أن تمس جوهر مبدأ المساواة . وبالرغم من ذلك تحددت التشريع المصري والأحكام القضائية المصرية ، ومضت في سياسة الحيف والافتئات على المصريين ، لا لسبب إلا لكي تحرمهم من التدريب على إدارة قناتهم والحلول محلها في ذلك ، ولكي تقول في الوقت المناسب إن المصريين لا يصلحون لإدارة القناة .

في فصول هذا الباب ، ومن واقع الملفات والأحكام التي صدرت ضد الشركة ، ما نفذ منها وما لم ينفذ ، يهمننا أن نعرض سياسة الشركة ، في حيدة تامة ، فلسنا متحاملين عليها ، ولا متجنين ، ونحن نؤكد ما قلناه من قبل إن مسألة إدارة قناة السويس ، في نظرنا ، ليست وظائف يناها عدد من الموظفين أو العمال ، وإنما هي مسألة مبدأ ، مسألة المصري الذي يعمل في الشركة ، ويعيش حتى الآن غريباً في بلاده ، وسيثبت أنه لا يوجد سبيل لتقويم هذا العوج إلا بتصفية الشركة وحلول الحكومة المصرية محلها في إدارة القناة .

الفصل الأول

المصري غريب في بلاده

لا نجد في جداول الشركة ما يدل على أنها استخدمت في أول عهدها مصريا واحداً ، وإنما كان يتم اختيار الموظفين في أوروبا ، وأما أبناء البلاد فقد استخدم عدد منهم كعمال لمزاولة الأعمال التي لا طاقة للرجل الأبيض على القيام بها .

وتعترف الشركة صراحة بأن أجر المصري ، ما كان يزيد على خمسين في المائة من أجر العامل الأوروبي ، حينما يستوى نوع العمل ومدة الخدمة . وذلك عدا المزايا التي كان ينفرد بها الأوروبي كالسكن المجاني ، والعلاج ونحو ذلك ، ويتمتع بهذه المزايا دون المصري حتى وإن تم اختيار الأوروبي محلياً ، من بين اليونانيين وغيرهم من المتمتعين بحماية الدول الأجنبية .

ويحاول شارل رو (الأب) أن يجد مبرراً لهذا الاحجاف بالنسبة للمصري ، قائلاً إن المصري لا يحتاج للانفاق في معيشته لما يحتاج إليه الأوروبي في الملابس والطعام وهكذا ، وأعد جداول نشرها في مؤلفه ، وقارن فيها بين حياة المصري وحياة زميله لأجنبي (١) .

* * *

ويجب أن نذكر جيداً هذه المرحلة من تاريخ مصر ، فيومئذ كانت البلاد ترسف في أغلال الاحتلال الأجنبي ، وكانت مصفدة بامتيازات أجنبية شديدة الوطأة ، فالمصري لم تمكن له حكومة تستطيع أن تحميه من ظلم الأجنبي

(١) شارل رو : برزخ وخليج السويس ، جزء ٢ صفحة ٢٤٢ .

والدخيل ، حتى كان يقتل في الطريق العام بيد الأجنبي ، ولا يستطيع رجال الأمن أن يقبضوا على القاتل إلا بترخيص من القنصل التابع له . ولذلك لم يكن عجبا أن رأت شركة قناة السويس وقتئذ ، أن المصري يستطيع أن يكتبني بجلباب ، وأن يعيش على كسرات من الخبز ، وأنه ليس بحاجة إلى تعليم بنيه ، ومن باب أولى لا يحتاج إلى خادم ، وإنما يخدم في بيت الأجنبي .

وظلت التفرقة في المعاملة زمنا طويلا ، على الرغم من تطور حياة البلاد سياسيا واجتماعيا . ولما أُلغيت الامتيازات الأجنبية ، وارتفعت الصيحات مطالبة بنسبة من وظائف الشركة المصريين ، تظاهرت شركة قناة السويس بأنها تتجاوب مع الشعور العام ، ولكنها كانت بارعة في الحصول على الجنسية المصرية بالوسائل الدنسة لعدد من موظفيها الأجانب من يهود وأرمن ويونانيين مثلا ، وثمة عدد آخر من الدخلاء الذين يحسبون علينا ظالماً وعدواناً ، ونعني بهم أحفاد الفينيقيين من الانتهازين ، ووجودهم وأسماؤهم تدل عليهم ، وحتى سنة ١٩٤٩ ، بقيت نسبة هؤلاء أنفسهم محدودة .

في سنة ١٩٤٦ ، كانت وظائف مرشدى السفن ، وهى أهم الوظائف مقسمة بنسبة الثلث للبريطانيين ، والثلث للفرنسيين والثلث الباقي لمختلف الجنسيات ، ثم ارتفعت نسبة البريطانيين والفرنسيين على حساب الجنسيات الأخرى . وكان عدد المرشدين مائة وثلاثين .

وأما الوظائف الأخرى ، فأهمها وظائف الادارة العامة ، ومعها السكرتارية العامة ، والحسابات والمستخدمين ، وقسم القضايا ، والادارة العنية ، والأسهم والسندات ، وكلها موجودة في باريس ، وليس للمصريين فيها أدنى نصيب حتى الآن ، وتبعاً لذلك تعتبر مشئون الشركة الكبرى سرا بالنسبة لهم والحكومة بلاذهم إلى وقتنا هذا ، أعنى أنهم غرباء بالنسبة لقناتهم !! وأما الوظائف الموجودة في مصر ، فيشغل أهمها وأكثرها فرنسيون ، ثم أجانب من جنسيات مختلفة .

وكانت الشركة قد أبرمت اتفاقا مع الحكومة المصرية في سنة ١٩٣٧ ،

تعهدت فيه باعطاء المصريين نصيبا من الوظائف، ولكنها اقتصرت على الوظائف الصغيرة، وقدمت المتمصر على المصرى، والمصرى نفسه روعى في اختياره للأعمال الكتابية التافهة أن يكون فرنسى النزعة، متخرجا من مدارس الجزويت، ومستعدا لأن يذوب في جو الشركة الفرنسى. وعلى الرغم من أن الحرب العالمية الماضية حرمت الشركة من عدد من مستخدميها الأجانب واضطرتها لأن تستخدم بعض المصريين، فقد ظل هؤلاء بعيدين عن قسم الملاحه المحوط بالسرية، واكتفى بإسناد الوظائف الصغيرة إليهم، ومن مجموع الوظائف التى بلغت فى سنة ١٩٤٦ أربعة وثمانية وأربعين وظيفة، كان عدد الفرنسيين مائتين وخمسة وأربعين، وعدد المصريين مائة وأربعة، أى بنسبة ٢٥٪. وبلغ عدد الوظائف فى مكتبي باريس ولندن ٢٠٢، لا يشغل المصرى واحدة منها.

* * *

ونحن لا ننكر على الشركة أنها سخية فى معاملة موظفيها، وإنما المنتفعون بهذا السخاء هم الأجانب، وقلة نادرة من أبناء البلاد.

* * *

وكان العمال المصريون فى شركة قناة السويس أسوأ حالا من الموظفين، فقد وضعت الشركة فى سنة ١٩١٩، لائحة بينت فيها الحقوق والمزايا التى يتمتع بها عمالها، ولكنها حرمت الفريق الأكبر من المصريين من الانتفاع بمزايا تلك اللائحة، إذ ابتدعت نظاما من شأنه ألا تعترف لعمال بالتبعية لها إلا إذا كان مدرجا فى سجلاتها، ولا يدرج فى هذه السجلات إلا العمال الذين تسميهم بالمثبتين. وبذلك تستطيع أن تدخل من تشاء فى رحمتها، وتحرم من تشاء من جميع الحقوق والمزايا.

وادعت الشركة أن الذين حرمتهم لا يتبعونها، وأنهم عمال المقاولين، ولم يكن هؤلاء إلا ستارا بينها وبين العمال. وحاول العمال أن يتخلصوا من هذه الحالة الشائنة فلجأوا إلى الاضراب

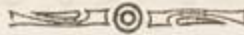
في سنة ١٩٣٨ ، وظلوا يكافحون إلى أن صدر القانون رقم ٦٨ لسنة ١٩٤١ ،
الذي تشكلت في ظله نقابات عمال الشركة ببورسعيد والاسماعيلية والسويس ،
واتحدت النقابات الثلاثة في هيئة رابطة .

وتقدم العمال بالطرق القانونية بمطالبهم ، التي مرت بمراحل متعددة ،
ولم تحل مشكلاتهم بعد .

وما زالت حالات التمييز ظاهرة بين المصري والأجنبي ، علي نحو مشير
وجارح للكرامة ، ولا يستطيع الموظف المصري أن يعمر في الشركة ،
إلا إذا روض علي منافقة رجال الشركة الأجانب ، وعرف كيف يضغط
علي ضميره الوطني ، ونسى أنه يشتغل في مصر ، وعاش في الجو الفرنسي
وامتزج به ، واستطاع أن يؤدي الخدمات التي تطلب منه ، ولو علي حساب
مواطنيه .

وهناك قلة نادرة ، تشعر بالغيرة الوطنية والعزة القومية ، وهذه القلة
لا تستطيع أن تظهر علنا ، وإلا طردت من رحمة الشركة .

وعلي الجملة ، نستطيع أن نقرر أنه علي الرغم من اتفاق ٧ مارس سنة
١٩٤٩ ، وهو اتفاق أعرج ، ما زالت الشركة أجنبية لحماً ودماً ، وما زال
المصري فيها غريباً في بلاده .



الفصل الثاني

نظام سنة ١٩١٩

لما كانت اللائحة التي وضعتها الشركة لعمالها في سنة ١٩١٩ ، هي بيت القصيد فيما قام من خلاف بينها وبين عمالها ، فقد رأينا أن نأتي هنا بنصها الكامل :

الباب الأول — قواعد عمومية

بند ١ — يسرى مفعول هذا القانون على العمال ، وشبه العمال المقيدين في سجلات الشركة . والمراد بشبه العمال ، الخدم والتمرجية ، والبحارة والخفراء الخ .

بند ٢ — يعتبر كادر عمال الشركة لاغيا ، ويبطل تطبيقه على جميع عمال الشركة المقيدين في جداولها ، بعد تاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٨٩٩ .
غير أن العمال السابق قديم في سجلات عمال الشركة لغاية التاريخ المذكور يستمرون على السير بمقتضى القوانين السابق العمل بها بشأنهم خاصة .

بند ٣ — لاتسرى أحكام هذا القانون على العمال الموقتين الغير مقيدين في جداول الشركة المستخدمين بصفة وقتية بحسب مقتضيات الأشغال والشركة لاتتقيد نحوهم بغير التعهدات الناشئة عادة عن شروط الخدمة بالأجرة .

بند ٤ — لايمكن قيد العامل على جداول الشركة (تذييته) إلا متى توفرت فيه الشروط الآتية :

أولاً : أن يكون عمره ٢١ سنة على الأقل و ٣٥ سنة على الأكثر .
ثانياً : أن يقرر اثنان من أطباء المصلحة بعد الكشف عليه طيباً أنه لائق
للخدمة ويجوز بصفة استثنائية أن يعرض للتثبيت العمال أصحاب الفنون
بدون مراعاة السن المحدد للقبول .

بند ٥ — يجب على كل عامل مطلوب تثبيته :

أولاً : أن يقدم قبل ذلك شهادة ميلاده أو شهادة رسمية تقوم مقامها .
ثانياً : أن يقدم صحيفة سوابقه أو مستند رسمي يقوم مقامها .
ثالثاً : أن يوقع على وثيقة التعهد المرفقة بصورتها بهذا القانون .
بند ٦ — مدة خدمة العامل تحسب من تاريخ تقييد اسمه في الجداول .
فاذا كان للعامل مدة قضاها في خدمة الشركة قبل تاريخ التقييد بصفة عامل
ومقيد في سجلات إحصائية العمال قبل أول يناير سنة ١٩٠٠ فيمكن إضافة
هذه المدة عند الاقتضاء على الخدمة من تاريخ التقييد .

يدخل في حساب المعاش أو الاعانة مدة خدمة العامل بصفة عامل مؤقت
بعد سن الثالثة والعشرين وبعد خصم السنتين الأول منها .

بند ٧ — للشركة الحق في الاستغناء عن العمال المقيدين حسب ما يوافقها
ومتي شئت وذلك بواسطة إعلانهم قبل تاريخ الاستغناء بشهرين .

العمال الذين توفرهم الشركة بمنحون مكافأة قدرها ١٥ يوم من مرتبهم
عن كل سنة تحسب في المعاش مع اعتبار السنة التي تبتدىء سنة كاملة .

في حالة الرفت أو الاستعفا لا يكون للعمال الحق أي مكافأة . وإذا توفر
في العمال الذين يرفتون بطريق الاستغناء شروط الباب الخامس من هذا القانون
فيكون لهم الحق في معاش أو إعانة . وفي هذه الحالة لا يكون لهم الحق
في أي مكافأة توفير .

يحال العمال إدارياً على المعاش ويمنحون المعاش المنصوص عنه بالبند ٤٥
الآتي : متى بلغوا الستين من العمر .

الماهيات والاهوار

الفقرة الأولى — صرف الماهيات

بند ٨ — تدفع ماهيات العمال بواقع اليوم أو الساعة حسب نوع الشغل ويتقاضون راتباً مساوياً لعدد الأيام أو الساعات التي اشتغلوا فيها .

بند ٩ — فيما عدا ظروف استثنائية تقتضيها دواعي المصلحة و يبلغ عنها من مهمهم الأمر فإن يوم الشغل عبارة عن ثمان ساعات والأسبوع ستة أيام عمل .

بند ١٠ — العمال الوارد أسمائهم في سجلات إحصائيات الشركة قبل تاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٨٩٩ تدفع ماهيتهم بالشهرية .

فاذا اقتضى الحال تجزئة الماهية الشهرية فتعتبر يوميته جزءاً من ثلاثين من الراتب الشهري والساعة جزءاً من ثمانية من أجره اليومي .

تدفع الماهية آخر كل شهر . وكل زمن يضيعه العامل سدى يخصم قيمته من ماهيته .

بند ١١ — تمنح العلاوات للعمال بطريق الانتخاب أو الأقدمية في حالة الانتخاب تمنح العلاوة بعد مدة لا تقل عن سنتين وفي حالة الأقدمية بعد مدة لا تقل عن ثلاث سنوات تمضي من تاريخ دخول العامل الخدمة أو تاريخ العلاوة الأخيرة .

الفقرة ٢ — بدل فصوصي

بند ١٢ — يمنح العمال بدل خصوصي نظير بدل سكن لهم ولأعضاء عائلاتهم المكلفين بها .

يحدد قيمته وكيفية صرفه بمعرفة مجلس الإدارة بناء على طلب المدير العام للشركة .

أعضاء العائلة المنوه عنها بهذا البند تشمل الزوجة الشرعية المقيمة عادة مع زوجها في سكن واحد والأولاد الشرعيين المعترف بهم أو المتبنين شرعياً وأولاد الزوجة لغاية بلوغهم السنة الثامنة عشرة كذا البنات الشرعيات المعترف بهن أو المتبنيات شرعاً وبنات الزوجة لغاية زواجهن على شرط الإقامة مع آبائهن في القطر المصرى وكل شخص تصادق الإدارة العمومية على اعتباره ضمن عائلة العامل المكلف بها بناء على طلب مجلس حسيب الشركة .

الفقرة ٣ — الراحة الأسبوعية — أيام العطل:

بند ١٣ — ورش الشركة ودوائر أعمالها فضلاً عن يوم الراحة الأسبوعى تعطل في أيام الأعياد الآتى بيانها إذا سمحت الأشغال بذلك .

أول يناير	أول يوم عيد الأضحى
عيد الفطر رمضان	يوم ١٥ أغسطس
يوم أول نوفمبر	يوم ٢٥ ديسمبر

الفقرة ٤ — برل السفيرية

بند ١٤ — إذا كلف العامل بمأمورية تستدعى انتقاله فيمنح بدل سفيرية يعادل ٦٠ في المائة من مرتبه . فإذا كانت المأمورية أقل من ٢٤ ساعة فهذا البدل يجزأ إلى ثلاثة أجزاء كل جزء ٢٠ في المائة بنسبة كل طعام يتناوله ومبيت ليله .

بند ١٥ — العمال أصحاب الدرجات العالية الذين يعينون بمقتضى كشف محرر بمعرفة مجلس رؤساء الشركة وتعتد الإدارة العمومية لهم الحق بالسفر

في الدرجة الثانية في القطر المصري عند انتقالهم في أشغال مصلحة أو غير
مصلحة متى كانت هذه الأشغال الأخيرة تخول لهم الحق في الاستيلاء على
مصاريف سفر .

وفي كل الأحوال التي يخول فيها القانون دفع مصاريف سفر لعائلات
العالم فان عائلات طبقة العامل البادية الذكر لها الحق في السفر في الدرجة
الثانية على الخطوط المصرية .

هذه الشروط قاصرة على السفر على الخطوط المصرية ولا تسرى على السفر
إلى خارج القطر أو تكسب العالم المنتفعين بها حق القبول في المستشفيات
في درجة أعلى من الدرجة المنصوص عنها بالبند ٤٢ .

الفقرة ٥ — مهنة العامل في الأرباح

بند ١٦ — عمال الشركة وشبهه العالم يمنحون حصة نظير مقاسمة في الأرباح .
وهذه الحصة التي تحدد طبقاً للقواعد المتبعة في ذلك نحو المستخدمين
يعمل حسابها ويضرب المرتب السنوي الآتي بيانه في عدد السنين المحتسبة
ويضرب الحاصل في الرقم الذي تحدد حصة المستخدمين في أرباح ٢٪ .

ونصف المبلغ الناتج يدفع فقط إلى صاحب الشأن سنوياً والنصف الآخر
يبقى بطرف الشركة ويدفع إلى صاحب الشأن مضافاً إليه فوائده السنوية
عند إحالته على المعاش أو إلى ورثته في حالة الوفاة .

العالم الذين يتركون خدمة الشركة لأسباب لا تؤهلهم للمعاش أو للاعانة
ليس لهم الحق في الاستيلاء على المبالغ المتجمدة طرف الشركة من نصف
حصتهم في الأرباح .

والمبالغ المتخلفة لدي الشركة بهذه الكيفية والتي تدخل في حكم الفقرة
السابقة تضاف على فوائده حصص جميع المستحقين الآخرين في بحر السنة .

المرتب الذى يحتسب لتقدير الحصة فى الربح هو المرتب الناشئ عن العمل الحقيقى بواقع الساعة أو الذى يحتسب لتأديته مصاريف متفق عليها. ويصرف المرتب عن مدة المرض. ولا يدخل ضمن المرتب البدل الخصوصى أو مصاريف الانتقال من محل لآخر أو من مركب لآخر أو الإقامة للعمل على القنال أو أية مبالغ أخرى لا تدفع للشغل الحقيقى بذاته .

عدد السنين التى تحسب لتقدير هذه الحصة لا يمكن بأى حال أن تتعدى الثلاثين سنة . وتعين كالاتى :

(أ) لعمال الكادر بواقع عدد السنين الواردة على الاحصائية السنوية .
(ب) للعمال المبتئين بواقع مدة الخدمة الواردة على الاحصائية السنوية ويدخل ضمنها عدد سنين الخدمة ظهورات التى تحتسب فى المعاش .

المدد التى تقل عن اثنى عشر شهرا لا تحسب . غير أنه عند الانقطاع عن العمل فى بجزر السنة بداعى الاحالة إلى المعاش أو الوفاة فيعمل حساب الحصة بنسبة عدد الأشهر التى اشتغلها العامل فى هذه السنة مع مراعاة أن كل شهر بدأ يحسب شهراً كاملاً .

الباب الثالث

الاجازات ورخص التغيب

الفقرة الأولى — قواعد عمومية

بند ١٧ — يمنح العمال اجازات ورخص تغيب متى سمحت الأشغال بذلك

بند ١٨ — الاجازات على ثلاثة أنواع :

اجازات دورية قانونية و اجازات بدون راتب أو رخص تغيب و اجازات مرضية .

الفقرة ٢ — الأجازات الدورية القانونية

بند ١٩ — يمنح أجازات قانونية دورية بالشروط الآتية :

بند ٢٠ — لكل عامل الحق في ١٥ يوم أجازة بمهية كل سنة وذلك بعد تقييد اسمه في جداول الشركة بسنتين .

وهذه الأجازات يمكن تجميعها إذا شاء العامل لمدة ثلاث أو أربع أو خمس سنوات على الأكثر ليتمكن بهذه الطريقة من السفر إلى بلده الأصلي . وفي هذه الحالة للعامل الأوروبيين الحق في ١٥ يوم زيادة بنصف راتب نظير مسافة السفر .

بند ٢١ — لكل عامل تجمعت له أجازات دورية لمدة ثلاث أو أربع أو خمس سنين الحق في المصاريف الآتي بيانها .

أولاً : مصاريف سفره شخصياً في الدرجة الثالثة ذهاباً وإياباً :

ثانياً : مصاريف سفر امرأته في الدرجة الثالثة ذهاباً وإياباً .

ثالثاً : مصاريف سفر أولاده ذهاباً وإياباً درجة ثالثة بواقع التعريف المناسبة لأعمار الأولاد المذكورين .

لفظة الولد تشمل الأولاد الشرعيين المعترف بهم أو المتبنين شرعاً وأولاد الزوجة لغاية بلوغهم الثامنة عشر من العمر وكذا البنات الشرعيات المعترف بهن أو المتبنيات شرعاً وبنات الزوجة لغاية زواجهن .

إذا سافرت الزوجة أو الأولاد إلى وجهة غير التي يقصدها العامل فمصاريف سفرهم تدفع بواقع الجهة التي قصدوها ولا يجب في أي حال من الأحوال أن تتعدى هذه المصاريف القيمة التي كانت تصرف لهم فيما لورافقوا العامل في سفره .

مصاريف السفر أو المصاريف الإضافية المذكورة لا تمنح إلا إذا كان سفر الزوجة أو الأولاد في الذهاب والاياب يتم في مدة لا تتجاوز ١٢ شهراً من التاريخ الذي تحدد لسفر العامل بالأجازة .

بند ٢٢ — مصاريف السفر عبارة عن القيمة التي تصرف لانتقال العامل من محل إقامته إلى الجهة التي يقصد تمضية أجازته فيها باعتبار أنها بلده الأصلي وبالعكس . وعلى كل حال لا يمكن أن تتعدى هذه المصاريف مصاريف السفر من محل الإقامة إلى باريس وبالعكس .

بند ٢٣ — مصاريف سفر الذهاب تدفع للعامل وقت سفره .

بند ٢٤ — راتب العامل يدفع لنهاية الخمسة عشر يوماً التي تكون قد بدأت وقت سفره بالأجازة .
ويجوز أن يصرف إليه مقدماً مبلغاً من الراتب الذي يستحقه مدة الأجازة .

بند ٢٥ — مصاريف السفر لم تمنح إلا بقصد تسهيل سبل تمضية الأجازة للعامل فهي والحالة هذه لا تصرف إليه إلا لهذه الأجازة .

فاذا لم تستعمل لأى سبب من الأسباب لهذه الغاية وجب على العامل ردها .

بند ٢٦ — إذا انقطع العامل الذي له حق في الأجازة عن الشغل لسبب غير الرفق من الخدمة أو إذا توفي ولم يتمتع بأجازته فان الإدارة العمومية تدفع من باب الرعاية وبدون أن يترتب على ذلك أى حق إلى العامل أو الأشخاص الذين كانوا في كنفه مبلغاً يعادل قيمة الراتب الذي كان يستحقه مدة أجازته .

الفقرة ٣ — الأجازات التي بدون راتب أو رخص التغيب

بند ٢٧ — يمكن التصريح بأجازات تغيب بدون راتب وبدون مصاريف سفر لدواع استثنائية .

الفقرة ٤ — الأجازات المرضية

بند ٢٨ — يمنح العمال أجازات مرضية ومصاريف سفرهم ذهاباً وإياباً

إذا قررت لجنة الشركة الطبية أن حالة العامل تقتضى هذا السفر ، ويوضح على الشهادة الطبية مدة الأجازة المرضية اللازمة للعامل .

إذا دعت الظروف (لأسباب المرض والعائلة الخ) فيمكن منح العمال جزءاً أو كل رواتبهم عن مدة لا يجب في أى حال أن تتعدى الثلاثة شهور .

بند ٢٩ — مع الاحتفاظ بنصوص البند ١٥ مصاريف السفر في الذهاب والاياب تحسب بواقع الدرجة الثالثة . غير أنه يجوز احتساب هذه المصاريف بواقع الدرجة الثانية في السكك الحديدية وبواقع أقل الدرجات ثمناً تحت الظاهر على البواخر بشرط أن يقرر الحكيم بشهادة طبية ضرورة ذلك في الذهاب والاياب وأن يقدم العامل شهادة طبية أخرى بهذا المعنى .

تذكرة السفر تسلم إلى العامل وقت سفره وعند العودة عليه إثبات الدرجة التي سافر فيها بالتأشير على ورقة أجازته من الشركة التابعة لها بالبخرة التي ركبها .

بند ٣٠ — لدى عودة العمال المصرح لهم بأجازات مرضية يجب الكشف عليهم طبيًا بمعرفة طبيب المصلحة قبل استلام أشغالهم .

الفقرة ٥ — امتداد الأجازات أو رخص التغيب

بند ٣١ — يمكن بصفة استثنائية امتداد الأجازات ورخص التغيب . إذا كان امتداد الأجازة ناشئاً عن حالة العامل الصحية أو عن مرض أحد أفراد عائلته اللازم رجوعه معه في القطر المصرى فيمكن منح العامل عند إبرازه شهادة طبية دالة على ذلك ولمدة ثلاث شهور على الأكثر جزءاً من راتبه لا يتعدى في أى حال نصف هذا الراتب .

ويمكن انتداب أحد الأطباء لعمل المعاينة التي يقتضيها الحال . وفي جميع الأحوال الأخرى امتداد الأجازة أو رخص التغيب تكون بلاراتب وطلب امتداد الأجازة يجب أن يقدم إلى الرئيس التابع إليه العامل .

بند ٣٢ — يعطى إلى العامل وقت سفره بالأجازة ورقة أجازة مبيناً فيها المدة والشروط والحالة المالية والمبالغ التي يمكن صرفها إليه مدة الأجازة أو الغياب بالاذن .

بناء على طلب العامل رئيس الشغل يمكنه أن يرسل إليه مدة الأجازة الراتب الذي يستحقه ومصاريف سفر الرجوع . ويجوز صرف جزء من مصاريف الرجوع قبل سفر العامل .

بند ٣٣ — كل عامل تصرح له بأجازة أو رخصة تغيب ولم يعد لاشغاله بعد انقضاء المدة المقررة أو بعد انتهاء امتداد الأجازة التي يكون قد تصرح له بها حينئذ يشطب اسمه من جداول الشركة ولا يقبل منه الاحتجاج بأن مصاريف العودة لم تصله في الوقت اللازم إذا هو أهمل طلبها في ميعاد كاف .

بند ٣٤ — على كل حال العامل الذي يتأخر ثلاثة شهور عن التاريخ المحدد لعودته واستلام أشغاله يشطب اسمه من جداول الشركة إدارياً ولا يمكن إعادته إلى العمل إلا بعد تقديم أسباب مبررة لهذا التأخير .

بند ٣٥ — يراعى في تقديم سنى خدمة العامل أن الأجازات المتجمعة وأجازات التغيب المصرح بها بلا راتب لا تحسب له إلا بواقع ثلاثة شهور على الأكثر في كل ثلاث سنوات .

بند ٣٦ — إذا توفرت في العامل الشروط اللازمة للحصول على أجازة مرضية في سنة له فيها الحق في الأجازة القانونية فهذه الأجازة تحمل محل الأجازة المرضية .

غير أنه يمكن معاملة العامل بحسب نصوص البند ٢٩ .

الباب الرابع

المعالجة

بند ٣٧ — العمال وأفراد عائلاتهم المكلفين بهم يعالجون مجاناً بمعرفة أطباء الشركة في القطر المصرى . ويعالج العمال إما في منازلهم أو في مستشفيات بورسعيد أو الامتاعيلية أو السويس مع مراعاة نصوص البندين ٣٩ و٤٢ .

بند ٣٨ — العمال وعائلاتهم المكلفين بها لهم فضلاً عن المعالجة بواسطة أطباء الشركة الحق في الأدوية الوارد بيانها على الكشف المحرر بمعرفة الادارة العمومية .

وتصرف هذه الأدوية من محلات العيادة بمقتضى إذن الأطباء .

بند ٣٩ — في حالة انقطاع العامل عن الشغل بسبب أمراض ناشئة عن الافراط أو المشاجرات الاختيارية فلا يحسب له راتب .

ومصاريف دخولهم المستشفى تكون على حسابهم .

بند ٤٠ — في حالة الانقطاع عن العمل بسبب أمراض وبائية أو جراح أصابت العامل أثناء تأدية وظيفته أو أمراض نشأت عن الشغل فيدفع إلى العامل راتبه بالكامل إذا عولج في منزله .

بند ٤١ — العمال المصابون بأمراض أو بجراح ناشئة عن أسباب غير الأسباب الواردة بالبندين المتقدمين لهم الحق في ثلاثة أرباع رواتبهم إذا عولجوا في منازلهم .

بند ٤٢ — العمال الذين يعالجون في المستشفيات في الصالة العمومية على حساب الشركة ينحصر منهم ٢٥ في المائة من راتبهم اليومي . ولا يجب أن تتعدى قيمة الحصر أجره الدرجة القانونية المقبولين فيها .

بند ٤٣ — إذا دعت الحال لإرسال أحد العمال للمعالجة في غير دائرة القنال فإن مدة الإقامة ومصاريف السفر تتقرر طبقاً لرأى أطباء الشركة .

بند ٤٤ — تسرى أحكام البندين ٤٢ و٤٣ على أعضاء العائلة المكلف بها العامل ويعاملون أسوة بالعمال أنفسهم أى المعالجة بالدرجة الثانية في الصالة العمومية بمستشفى سان فنسان دى بول أو بالدرجة المائئة لها في المستشفيات الغير تابعة للشركة .

ولا تزيد قيمة خصم مصاريف العائلة بالمستشفى مهما بلغ عدد أفرادها في وقت واحد عن ٥٠ في المائة من مرتب العامل وبدون أن يتعدى هذا الخصم أجرة الدرجة القانونية المقبولين فيها مضرورة في عدد الأشخاص الذين تحت المعالجة .

الباب الخامس

معاشات التقاعد والاعانات

الفقرة الأولى — الظروف التي يبني عليها منح المعاشات أو الاعانات

بند ٤٥ — العمال الذين لهم ٢٥ سنة خدمة حقيقية أو أكثر متصلة أو متقطعة والعمال الذين تزيد عمرهم عن ٥٥ سنة مهما كان مقدار مدة الخدمة لهم الحق عند تركهم خدمة الشركة في معاش تقاعد يسوي حسابه طبقاً لنصوص البند الآتي بياؤه .

وهذا الحق يشمل العمال الأورويين بعد عشرين سنة خدمة حقيقية متصلة أو متقطعة .

مهما كان مقدار مدة خدمة العامل في حالة الإصابة بعاهة مستديمة تجمله غير صالح للخدمة ويثبت أنها نشأت عن جراح أصيب بها في الشغل أثناء تأدية وظيفته فيمنح معاش تقاعد تعين قيمته بقرار خاص .

بند ٤٦ — إذا أصيب العمال الذين لم تتوفر فيهم شروط السن ومدة الخدمة المنصوص عنها بالبند السابق ولهم ثلاث سنوات على الأقل خدمة حقيقية متصلة أو متقطعة بأمراض تجعلهم غير صالحين للخدمة نشأت عن عاهة أو جراح أو أمراض مزمنة يمكن منحهم إعاقة سنوية بحسب نصوص البند ٥٢ الآتى . ويستثنى من ذلك الأمراض التي تنشأ عن فساد الأخلاق وسوء التصرف .

وإذا ثبت أن عدم صلاحية العامل للشغل نشأت عن مرض اعتراه أثناء تأدية وظيفته بسبب الشغل فيسوي حساب معاشه بقرار خصوصى مما تكن مدة خدمته .

بند ٤٧ — يضاف على معاش التقاعد أو الاعانة السنوية الشخصية المنصوص عنها بالبند ٤٥ و ٤٦ المتقدمين اعانة اضافية برسم أعضاء عائلته على الترتيب الآتى :

٢٠ في المائة من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان في حيازة العامل شخص واحد .

٣٠ في المائة من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان في حيازة العامل شخصان ، ٤٠ في المائة من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان في حيازة العامل ثلاثة أشخاص .

٥٠ في المائة من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان في حيازة العامل أربعة أشخاص أو أكثر .

أعضاء العائلة المنوه عنهم بهذا البند تشمل الزوجة الشرعية التي تكون عادة في معيشة زوجها والأولاد الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة أو بدون تحديد للعمر إذا كانوا من ذوى العاهات وعلى العموم جميع الأشخاص المكلف العامل بمبشمتهم واعتبرتهم الشركة ضمن عائلته قبل انقطاعه من العمل .

بند ٤٨ — المعاشات والاعانات الممنوحة للعامل أو لورثتهم تدفع عند الاستحقاق في نهاية كل ثلاثة شهور .

بند ٤٩ — إذا توفي العامل وهو في الخدمة فنصف المعاش الذي كان يستحقه ليوم وفاته أو نصف الاعانة السنوية الشخصية التي كان يستحقها بالنظر إلى مدة خدمته يمكن منحه للأشخاص المكلف بهم العامل بالنسبة التي تقررها الادارة العمومية لكل منهم . وفضلا عن ذلك يمكن تطبيق نصوص البند ٤٧ بالنظر لأعضاء العائلة ولا يشمل هذا التطبيق سوى أعضاء العائلة السابق اعتمادهم للعامل بدون زيادة .

إذا كانت وفاة العامل بسبب جراح أصيب بها أثناء تأدية وظيفته وثبت أنها نشأت عن الشغل أو عن مرض تحقق وقوعه بأسباب الشغل فيعين بقرار خصوصي مقدار الحصة التي تمنح لأعضاء عائلة المتوفى سواء في المعاش أو الاعانة وطريقة تقسيمها عليهم بحسب ما هو منصوص لكل منها في الفقرة الأخيرة من بند ٤٥ وبند ٤٦ .

بند ٥٠ — إذا توفي عامل من أرباب المعاشات أو الاعانات السنوية فيعامل أعضاء عائلته بحسب نصوص البند ٤٩ ويراعى في تقدير مايعين لهم قيمة المعاش أو الاعانة التي كانت مربوطة للمتوفى .

بند ٥١ — تاريخ انتفاع عائلة المتوفى وهو في الخدمة بالمعاش أو الاعانة أو المتوفى بعد احالته على المعاش يبدأ ثاني يوم للوفاة .

الفقرة ٢ — أجزاء المعاش أو الاعانة

بند ٥٢ — يعتمد الجدول الآتي لحساب أجزاء المعاش أو الاعانة
أن المضروب فيه لا يجب أن يتعدى ٢٥ :

مرتب	قيمة المعاش او الاعانة العامل الاخير عن كل سنة	مرتب	قيمة المعاش او الاعانة العامل الاخير عن كل سنة	مرتب	قيمة المعاش او الاعانة العامل الاخير عن كل سنة	مرتب	قيمة المعاش او الاعانة العامل الاخير عن كل سنة
قرش صاغ		قرش صاغ		قرش صاغ		قرش صاغ	
٤٣٣ر٨	٦٥	٣٦٩ر٣	٥٠	٣٠٠	٣٥	٢٠٧ر٦	٢٠
٤٣٨ر١	٦٦	٣٧٣ر٦	٥١	٣٠٤ر٩	٣٦	٢١٥ر٢	٢١
٤٤٢ر٤	٦٧	٣٧٧ر٩	٥٢	٣٠٩ر٨	٣٧	٢٢٢ر٨	٢٢
٤٤٦ر٧	٦٨	٣٨٢ر٢	٥٣	٣١٤ر٧	٣٨	٢٣٠ر٤	٢٣
٤٥١ر٠	٦٩	٣٨٦ر٥	٥٤	٣١٩ر٦	٣٩	٢٣٨ر٠	٢٤
٤٥٥ر٣	٧٠	٣٩٠ر٨	٥٥	٣٢٤ر٥	٤٠	٢٤٥ر٦	٢٥
٤٥٩ر٦	٧١	٣٩٥ر١	٥٦	٣٢٩ر٤	٤١	٢٥٣ر٢	٢٦
٤٦٣ر٩	٧٢	٣٩٩ر٤	٥٧	٣٣٤ر٣	٤٢	٢٦٠ر٨	٢٧
٤٦٨ر٢	٧٣	٤٠٣ر٧	٥٨	٣٣٩ر٢	٤٣	٢٦٥ر٧	٢٨
٤٧٢ر٥	٧٤	٤٠٨ر٠	٥٩	٣٤٣ر٥	٤٤	٢٧٠ر٦	٢٩
٤٧٦ر٨	٧٥	٤١٢ر٣	٦٠	٣٤٧ر٨	٤٥	٢٧٥ر٥	٣٠
٤٨١ر١	٧٦	٤١٦ر٦	٦١	٣٥٢ر١	٤٦	٢٨٠ر٤	٣١
٤٨٥ر٤	٧٧	٤٢٠ر٩	٦٢	٣٥٦ر٤	٤٧	٢٨٥ر٣	٣٢
٤٨٩ر٧	٧٨	٤٢٥ر٢	٦٣	٣٦٠ر٧	٤٨	٢٩٠ر٢	٣٣
٤٩٤ر٠	٧٩	٤٢٩ر٥	٦٤	٣٦٥ر٠	٤٩	٢٩٥ر١	٣٤
٤٩٨ر٣	٨٠						

وهلم جرا زيادة ٤٣ مليا على قيمة المعاش أو الاعانة عن كل سنة
وعن كل قرش متى زاد الراتب عن ٨٠ قرش .

فقرة ٣ — تغيير وحذف الاعانة

بند ٥٣ — يجب على أرباب المعاشات والأعانات أن يقدموا قبل أول أكتوبر من كل سنة المستندات الآتية :

يقدم أرباب المعاشات شهادة إثبات وجود محرره بمعرفة سلطة شرعية وأرباب الاعانات شهادة مثلها ويذكر فيها إذا اقتضى الحال أن حالتهم كما كانت لا تمكنهم من القيام بأى عمل .

ويوضح على هذه الشهادات عدد أعضاء العائلة المكلف حقيقة بها والسن والنوع وبعد الاطلاع على هذه المستندات يتقرر بقاء الاعانة أو تنقيصها أو حذفها في العام التالي .

بند ٥٤ — إذا تقرر أن صاحب الاعانة أصبح قادراً على مواولة أشغال مهنته وقطعت عنه الاعانة لهذا السبب فلا يترتب على ذلك ملزومية الشركة باعادته إلى الشغل .

فقرة ٥ — قوانين عامة

بند ٥٥ — الاعانة عبارة عن منحة عطف وحسن رعاية من قبل الشركة ولا يمكن المطالبة بها كحق من الحقوق .
وهي شخصية لصاحبها .

بند ٥٦ — في حالة وفاة العامل في الخدمة تصرف الشركة مبلغ يدفع مرة واحدة قيمته ١٢ جنيه مصرى أو ستة جنيهات بحسب مقتضيات الحال .
ويكون هذا المبلغ تحت تصرف رئيس الشغل وهو يبين طريقة استعماله والغرض من ذلك المساعدة على دفع مصاريف المرض الأخير والاحتفال بدفن المتوفى .

الباب السادس

العقوبات

بند ٥٧ — الذنوب التي يرتكبها العمال ضد النظام أو لمناسبة الأشغال يعاقب عليها إما بالانذار أو الايقاف أو الرفت حسب الظروف .
والعقوبات التي تتوقع تكتب في دوسيهات العمال مع بيان الأسباب التي دعت إليها .

بند ٥٨ — الانذار والايقاف يصدرها رؤساء أشغال الشركة أو من يقوم مقامهم بقطع راتب العامل مدة الايقاف .
إذا زادت مدة الايقاف عن سبعة أيام فلا تحسب له عند تقدير مدة الخدمة . الأحكام بالرفت يصدرها رئيس الشغل .

بند ٥٩ — يسقط حق العامل المستعفى أو المرفوت في المعاش أو الاعانة ويفقد حصته في أرباح ٢٪ . عن السنة الجارية وكذا الحصة المتجمدة لدى الشركة من الأرباح عن السنين السابقة .

الباب السابع — قوانين عامة

بند ٦٠ — تلغى جميع القوانين الخاصة بالعمال المخالفة لنصوص هذا القانون
بند ٦١ — يمكن تعديل هذا القانون في أى وقت وكل تعديل يحصل
يبلغ عنه العمال أصحاب الشأن .

* * *

وقد تجددت اللائحة وصدرت بالشكل المتقدم من باريس في أول يناير سنة ١٩٣١ . وهي تعتبر بمثابة عقد العمل الفردى بين الشركة وعمالها .
وكون الشركة وصفتها بأنها قانون العمال تعبير خاطئ ، لأن الشركة لاتملك أن تشرع .

ولا يمكن تعديل هذا العقد إلا بموافقة العمال ، وذلك بغض النظر عن نص البند ٦١ من اللائحة .

الفصل الثالث

مطالب العمال الرئيسيّة

قبل الشركة

تقدم العمال بمطالب مختلفة في عدة مراحل ، وأولى مطالبهم هي المبينة بالقائمة التي قدمتها رابطة نقاباتهم الثلاثة في ١٣ يونيو سنة ١٩٤٣، وبيانها كالآتي: المطلب الأول : — ضمان مستقبل العمال الذين تسميهم الشركة «مؤقتين». وهذا المطلب اشتمل على أربعة بنود : —

(١) لا يكون للعامل الذي تدعوه الشركة للعمل في إنتاجها المباشر صفة التوقيت إلا بمقتضى تعاقده بين صريح لمدة معينة .

(٢) تعتبر الشركة جميع العمال من الفئة المتصفة حاليا « بالمؤقتين » المنضمين إلى العمل حاليا تابعين لها مباشرة لأنهم إنما يشتركون في إنتاجها المباشر بناء على تكليفها لهم باستلام أعمالهم تحت إشرافها .

(٣) كل عامل يمضى على مكثه في العمل ستة آلاف ساعة على سبيل الاختبار يجب على الشركة أن تقرر اعتباره ضمن هيئة المندمجين :

(٤) حسن سير العامل وضممان مواظبته على العمل أثناء مدة الاختبار كفيلان بانتفاعه بتطبيق الشرط السابق .

المطلب الثاني : — الأجر والعلاوات :

طلب العمال مراعاة القواعد الآتية كمنظّم للأجور والعلاوات : ويتلخص المطلب فيما يأتي : —

(١) جميع العمال الذين يزاولون مهنة واحدة يجب أن توحد أجورهم

مها اختلفت جنسياتهم فليس من العدل أن يوجد بين عاملين يؤديان وظيفة واحدة تمييز في الأجر بسبب الجنسية .

(٢) تعميم نسبة إلى 25% Marchandage على جميع عمال الشركة دون استثناء أو تحديد لصناعة من الصناعات .

(٣) بما أن الأسبوع القانوني للعمل محدد بثمانية وأربعين ساعة .

(٦ أيام \times ٨ ساعات) فكل ساعة تؤدي في العمل خارج هذه الحدود تعتبر إضافية ، وكل ساعة إضافية تحسب بزيادة 100% .

(٤) تجرى الشركة تعديلا عاما لأجور جميع العمال مراعية فيه أقدميتهم والخدمات التي أدوها للشركة ، وعلى الأخص كل عامل أمضى في عمله مدة ست سنوات يجب أن يمنح النهاية القصوى لمربوط أجره ، على أن يرقى العامل إلى الدرجة التالية بعد مضي سنتين من حصوله على آخر مربوط الدرجة السابقة .

(٥) يمنح العامل علاوة دورية كل سنتين على الأقل .

(٦) يصل العامل إلى النهاية القصوى للمربوط بعد ثلاث علاوات دورية على الأقل .

المطلب الثالث : — الاعباء العائلية :

وتتلخص في النظام الآتي : —

(١) يمنح العامل علاوة شهرية خاصة به قدرها ١٢٠ قرشا شهريا :

(٣) يمنح العامل علاوة لكل ولد من أولاده تستحق للذكور إلى سن

١٨ سنة وللإناث إلى الزواج ولذوي العاهات طول الحياة ، مقدرة

كالآتي :

١ - ٤٥ قرشا للولد الأول .

ب - ٦٠ قرشا للولد الثاني .

ج - ٧٥ قرشا للولد الثالث .

د - ٩٠ قرشا للولد الرابع .

هـ - ١٢٠ قرشا للولد الخامس فما فوق .

المطلب الرابع : — المساهمة في مصاريف المدراس :

يطالب العمال بأن تساهم الشركة في دفع نصف المصاريف المدرسية لأولاد العمال في جميع مراحل التعليم ، بحيث لا يقل معدل ما تدفعه لهذا الغرض شهريا عن ٧٥ قرشا .

المطلب الخامس : — مكافأة بعد المسافة والانتقال اليومي للعمل :

جميع العمال الذين تلجأهم بعد مسافات العمل إلى التبكير في ذهابهم والتأخير في إياهم بسبب المواصلات وركوب المعديات أو أية وسيلة أخرى من وسائل النقل بحرا أو برا بعد المسافات بين مكان العمل وسكنى العامل ، يجب أن يحصلوا على نصف ساعة إضافية يومية ، بلا علاوة ، في الصباح ومثلها في المساء أى بمعدل ساعة في اليوم .

المطلب السادس : — بدل الانتقال :

يطالب العمال بأن تمتح الشركة بدل انتقال لكل عامل تضطره ظروف العمل للمبيت خارج البلد التي بها مقر عمله بنسبه ٣٠٪ من الأجر الذي تحتسب له عن ساعات العمل القانونية والاضافية في نظير المبيت و ١٥٪ لكل أكله في الافطار أو الغذاء أو العشاء .

المطلب السابع : — المرض :

يطالب العمال بأن يكون للعامل الحق في الحصول طوال مدة مرضه على ما يأتي : —

- (١) الأجر بالكامل في حالة المرض الوبائي ، أو مرض أو جرح نتج من العمل على أساس الشهر ثلاثين يوماً بمعدل ٨ ساعات في اليوم .
- (٢) ثلاثة أرباع الأجر الشهري في كل الأحوال الأخرى إلى أن يقتضى أمر مرضه الاحالة إلى القومسيون لتقرير حالته النهائية .

المطلب الثامن : — الأجازات المرضية :

يطالب العمال بأن يمنح العامل أجازة مرضية ، بناء على موافقة أطباء الشركة لقضاءها خارج المنطقة التي هو فيها تبعاً لظروف صحته . وفي هذه الحالة تكون مصاريف انتقال العامل إلى المنطقة التي يقرر الأطباء السفر إليها على حساب الشركة .

المطلب التاسع : — الأجازات السنوية :

يطالب العمال بأن يسير نظام الأجازات السنوية على الأساس الآتي :

- (١) يمنح العامل أجازة سنوية بمعدل ١٥ يوماً بأجر كامل .
- (٢) يجوز للعامل أن يجمع أجازته السنوية ويقضيها جملة خلال مدة أقصاها أربع سنوات .
- (٣) يحصل العامل الذي يستنفد أجازته على امتداد لمدة خمسة أيام علاوة على الأجازات السنوية ، وذلك بثلاثة أرباع الأجر ، إذا طلب ذلك ، وهذا في مقابل تنقلاته أثناء السفر .
- (٤) في حالة تراكم الأجازات إلى أكثر من مرتين تكون جميع مصاريف التنقلات والسفر للعامل وأسرته على حساب الشركة .
- (٥) تدفع الشركة للعامل من غير المصريين ، مصاريف السفر إلى البلد الذي ولد فيه ذهاباً وإياباً فإذا كانت ولادته في القطر المصري فتكون المصاريف لغاية عاصمة البلد التي يذهب إليها .
- (٦) تدفع الشركة للعامل المصري مصاريف السفر إلى أى بلد يريد في القطر المصري فإذا كان من مواليد بلد خارج القطر المصري وأراد السفر له فيمنح مصاريف السفر لغاية عاصمة ذلك البلد .

المطلب العاشر : — الأعياد الرسمية وعطلتها واحتساب الأجر عليها :

يطالب العمال بأن تساهم الشركة وتساعدهم في الاحتفال بالأعياد الرسمية بأن تقرر لهم عطلة هذه الأعياد من غير خصم أجرها ، فإذا كانت مصلحة العمل تقتضى إلزام العامل بالعمل فيعتبر عمله إضافيا ويحاسب عليه على أساس أجر العمل الإضافي .

وفى بلى بيان الأعياد الرسمية (وقد تناولها المطلب مفصلة) .

المطلب الحادى عشر : — صندوق الادخار :

يطالب العمال بأن تنشئ الشركة لهم (صندوق إيداع) بالترتيب الآتى :—

(١) تقتطع الشركة بصفة إجبارية من الأجر الشهرى الكامل لكل عامل ١٠٪. تودع لحساب صندوق الادخار ويستثمر بمعرفة الشركة لحساب الصندوق ، وتودع الشركة للعامل فى نظير هذا الاستغلال مبلغا موازيا للمبلغ الذى اقتطعته من أجره الشهرى .

(٢) لا يجوز للعامل أن يسحب من صندوق الادخار أى مبلغ له فيه طول مدة وجوده فى العمل .

(٣) يحصل العامل على ماله فى صندوق الادخار عند انتهاء مدة عمله فى الشركة دفعة واحدة .

(٤) فى حالة وفاة العامل أثناء العمل يؤول المبلغ المودع لحسابه فى صندوق الادخار إلى ورثته الشرعيين .

المطلب الثانى عشر : — نظام المعاشات للعمال المتدجين :

بدأت الشركة نظام اندماج العمال من أول يناير سنة ١٩٣٩ ، بعد أن كانوا يتبعون للمقاول وهى بهذا الوضع قد اعترفت ضمنا بالسنين التى قضاهها العمال فى خدمتها قبل الاندماج ، إذن تحسب هذه السنين السابقة للاندماج ضمن مدة معاشات العمال .

وعلى هذا طالب العمال بأن يتخذ النظام الآتى أساسا لاحتساب معاشاتهم :

(١) كل عامل يمضى في العمل مدة خمسة عشر عاما متصلة أو منفصلة يكون له الحق في الحصول على معاش بمعدل ٤٠٪ من آخر مرتب حصل عليه في الشهر على اعتبار الشهر ثلاثين يوما وثمانية ساعات في اليوم .

(٢) إذا اقتضى العامل أكثر من خمسة عشر عاما — وهو الحد الأدنى لاستحقاق المعاش — فتزيد النسبة المقررة إلى الحد الأقصى للمعاش ، وهو مدة خمسة وعشرين عاما بحيث يصل العامل في نهايته إلى الحد الأقصى في العمل .

(٣) إذا كان العامل يؤدي وظيفة تحاسبه الشركة على مربوطها وقت قيامه بأدائها واستحق المعاش ، فلا بد من تثبيته على المربوط الذي يؤدي وظيفته بمقتضاه .

(٤) إذا أصيب العامل بعاهة مستديمة من جراء العمل وكان قد قضى في العمل مدة خمسة عشر عاما ، فإنه يمنح معاشا كاملا على أساس الحد الأقصى للمعاش (٢٥ سنة) والحد الأقصى لمربوط أجره ، فإذا قضى في العمل مدة تقل عن خمسة عشر عاما ، فإنه يمنح معاشا على أساس الحد الأدنى (١٥ سنة) وذلك عدا التعويض عن العاهة وهو التعويض المقرر بحكم القانون .

(٥) تمنح الزوجة معاشا على معدل ٢٠٪ من معاش زوجها .

(٦) يمنح كل من أولاد العامل معاشا بمعدل ١٠٪ من معاش والدهم ، على أن لا يتجاوز عدد الأولاد ثلاثة بترتيب ميلادهم ، ويستحق الولد معاشه إلى سن ١٨ سنة والبنات إلى سن الزواج وذوي العاهات مدى الحياة .

(٧) تستحق الأرملة المتوفى عنها زوجها معاشا قدره ٥٠٪ من معاش الزوج وتقبض هذا المعاش إلى أن تتزوج أو تموت ، وإذا ترملت الزوجة بسبب إصابة زوجها أثناء العمل فإنها تستحق معاشا قدره ٥٠٪ من آخر أجر حصل عليه الزوج قبل الوفاة .

(٨) يستحق اليتامى بعد وفاة والدهم معاشا قدره ٢٠٪ لكل ولد مما يحصل عليه الوالد من المعاش ، ولا يزيد العدد عن ثلاثة بحسب أولوية

الميلاد ، ويستحق الولد إلى سن ١٨ سنة والبنات إلى الزواج وذوو العاهات
مدى الحياة ، فإذا تبنوا بسبب إصابة والدهم في العمل ، فتكون النسبة
المذكورة لآخر أجر حصل عليه الوالد قبل الوفاة .

المطلب الثالث عشر - إبطال الحجز على مرتبات العمال

يطالب العمال بأن تعمل الشركة على منع توقيع الحجز لديها على مرتبات
العمال وذلك مهما كانت أسباب الحجز ، اللهم إلا الحجز الذي يتوقع وفاء
لنفقة شرعية .

المطلب الرابع عشر - معاقبة العمال

يطالب العمال بأن كل عامل يوجه إليه اتهام لارتكاب خطأ في العمل ،
أو اتهام بالغيب في حق رئيسه ، أو بالاعتداء عليه أثناء العمل ، أو بالاعتداء
على أحد زملائه ، فإنه يعامل بمقتضى النظام الآتى :

(١) يجرى تحقيق بين الشاكي والمشكو بمعرفة لجنة دائمة تعين خصيصا
لذلك ، ويرأس اللجنة مندوب تختاره الشركة ومعه رئيس القسم ومندوب
النقابة

(٢) للشاكي والمشكو حرية الدفاع والاستشهاد بمن تدعو الحاجة لسماع
أقواله أمام اللجنة

(٣) تقضى اللجنة بأغلبية الأصوات وبدون قرارها في محضر خاص

(٤) يكون قرار اللجنة نهائيا وقاطعا .

المطلب الخامس عشر - الاستغناء عن العمال

طاب العمال بعدم جواز الاستغناء عن العامل إلا في الحالات الآتية :

(١) أن يكون قد صدر ضد العامل حكم ماس بالشرف أو في الجرائم
الخلة بالأمن .

(٢) أن يكون الفصل بسبب عمل ارتكبه العامل ضد العمل ، وترتب

عليه خطر للعمل وذلك بعد إدانة العامل من إحدى الجهات الرسمية

(٣) في الحالات الأخرى الأقل خطورة تعرض الاتهامات على اللجنة المنوه عنها في المطلب الرابع عشر فاذا كان الفصل لسبب ترى الشركة أنه لمصلحةها ، ولم يكن العامل قد ارتكب عملاً مما نص عليه في البندين السابقين فان الفصل يعتبر إحالة إلى الاستيداع تخول العامل الحق في الحصول على تعويض كاستحقاق من يحال إلى المعاش ولم تكمل مدته بشرط إخطار العامل برغبة الشركة في الاستغناء عنه قبل البت في حالته بمدة لا تقل عن شهرين .

المطلب السادس عشر - التحاق أولاد العمال بالشركة وتفضيلهم على غيرهم
يكون لأولاد عمال الشركة الموجودين بالعمل أو المحالين إلى المعاش حق الالتحاق بالشركة عند حاجتها إلى عمال أو موظفين، ويجب أن تكون لهم الأفضلية على غيرهم حسب الكفايات التي يتقدمون بها .

* * *

وقد دار حوار طويل بين الشركة وعمالها ، وتدخل مكتب العمل غير مرة بلا جدوى ، وظلت الشركة تحاور وتراوغ ، بضع سنين ، وفي صيف سنة ١٩٤٦ ، سافر وفد من ممثلي نقابات العمال إلى باريس لمفاوضة الإدارة العامة ، وحررت محاضر وتبودلت مكاتبات ، وجربت الشركة كل وسيلة لتثني العمال عما عقدوا العزم عليه ، ولكن بغير جدوى .

واضطرت بعد لأي لأن توافق على تلك المطالب ، ثم عادت ونقضت اتفاقها ، فلم يجد العمال بدا من الالتجاء إلى لجنة التوفيق ببور سعيد ، في ٢٢ أكتوبر سنة ١٩٤٧ ، بالمطالب الآتية :

أولاً : اعتبار جميع العمال المشتغلين في شركة القناة لغاية اليوم (وهم المنوه عنهم في البند الأول من تعريف العمال) متساوين في الحقوق والالتزامات ، التي يحددها قانونهم الأصلي الصادر في سنة ١٩١٩ ، والمعدل في سنة ١٩٣١ ، دون الالتفات إلى أي قانون سواه .

ثانياً : التزام شركة القناة بمحاسبة العمال الذين لم يعاملوا ، من قبل لتعمدها

حرمانهم ، بلا مسوغ ، من مزايا قانون سنة ١٩١٩ — على أساس هذه المساواة .

ثالثاً : المساواة التامة في المعاملة بين العمال المصريين وغير المصريين ، في الأجور والعلاوات والوظائف .

قرار لجنة التوفيق في ٢٧ مارس ١٩٤٨

وفما يلي النص الكامل للقرار الذي أصدرته لجنة التوفيق في هذا النزاع والذي صار بعد التصديق عليه من وزير الشؤون الاجتماعية ، ووضع الصيغة التنفيذية عليه ، بمثابة حكم نهائي واجب النفاذ :

« من حيث أن حضرة وزير الشؤون قد أحال على هذه اللجنة النزاع القائم بين عمال شركة قناة السويس بيورسعيد والاسماعيلية والسويس وبين الشركة العالمية لقناة السويس وهذا النزاع المبين في المذكرة المرفقة بقرار الاحالة والذي يتلخص في أن الشركة وضعت نظاما للعمال في أوائل عام سنة ١٩٤٦ إلا أن الطرفين لم يتفقا على هذا النظام واستمرا في مناقشات طويلة انتهت بأن تم اتفاق تمهيدى بين مندوبي العمال وبين الشركة في أكتوبر سنة ١٩٤٦ وافق عليه بعض العمال مع بعض التحفظات كجزء مكمل له فلما عرضت الشركة الاتفاق دون إجابة التحفظات رفضته نقابات العمال . ولهذا رفع الأمر لوزارة الشؤون الاجتماعية التي احالته على هذه اللجنة .

« وحيث أنه عند فحص اللجنة لهذا النزاع تمسك العمال بتطبيق نظام سنة ١٩١٩ ما دام أن الشركة سبق أن رفضت الاتفاق الحاصل بينهم وبينها في سنة ١٩٣٦ مع ما اشتمل عليه من التحفظات التي طالبت بها الجمعيات العمومية للعمال والتي هي صاحبة الحق في التعبير عن مشيئة وطلبات العمال .

« وحيث أنه متى تبين أن الاتفاق الذي حصل بين العمال وبين الشركة في سنة ١٩٤٦ لا يصبح ملزما للطرفين إلا إذا أدخلت عليه التحفظات التي

سبق أن طالبت بها الجمعيات العمومية للعامل والتي هي صاحبة الشأن في تقرير مصيرهم . وسبق أن رفضت الشركة هذه التحفظات التي تعتبر جزءاً مكملاً ومتماً لهذا النظام .

« وحيث أن العمال في جمعياتهم العمومية قد سحبوا موافقهم على نظام سنة ١٩٤٦ قبل أن تعلن الشركة قبولها لهذا النظام بما في ذلك التحفظات .

« وحيث أن ميثاق البحث هو ما إذا كانت هناك قيمة للاتفاق التمهيدى المقول من الشركة أنه قد تم في سنة ١٩٤٦ بينها وبين العمال إذ أن هذا الاتفاق لم يتم على الوجه المتفق عليه وبذلك يكون العمال في حل منه ولهم أن يطالبوا بالنظام السابق وهو النظام الصادر في سنة ١٩١٩ .

« وحيث أن اللجنة بحثت الفروق الموجودة بين نظامى سنة ١٩١٩ وسنة ١٩٤٦ ولم تجد من مندوب الشركة استعداداً لمناقشتها كما أصر العمال من جانبهم على تمسكهم بتطبيق نظام سنة ١٩١٩ بأكمله .

« وحيث أن المادة الثالثة من نظام سنة ١٩١٩ لم تستثن من تطبيقه إلا المؤقتين وعرفتهم صراحة بأنهم العمال الذين يشتغلون بصفة وقتية والذين يستدعى استخدامهم مصلحة طارئة فان هؤلاء العمال المؤقتين لا تنقيد الشركة نحوهم بغير التعهدات الناشئة عادة عن شروط الخدمة بالأجر أما غيرهم فان نص المادة صريح في أن الشركة مقيدة نحوهم بالشروط الواردة في نظام سنة ١٩١٩ .

« وحيث أنه يقين من نص المادة المذكورة أن العمال الدائمين الذين يؤدون عملهم بصفة مستديمة لهم الحق في التمتع بالحقوق الواردة في هذا القانون .

« وحيث أن الشركة لكي تحرم العمال الدائمين من حقوقهم الثابتة بهذا

القانون لجأت إلى وضع غير مقبول ذلك بأنها رغما من أنها هي التي تتلقى طلبات

الاستخدام من هؤلاء العمال وهي التي تمتحنهم وتعينهم وتحدد أجرهم وتوقع

العقوبات عليهم ورغمما من أن هؤلاء العمال يؤدون عملا دائما حتى مضى على أكثرهم أزيد من عشرين عاما مما يجعل حقهم واضحا لا شك فيه في التمتع

بالحقوق الواردة في قانون سنة ١٩١٩ .

« وحيث أنه رغمما من كل ذلك فإن الشركة درجت على استخدام وسيط يظهر بمظهر المقاول لكي تضع العمال في موضع العمال الغير دائمين وليس أدل على بطلان هذا الوضع من أنه لا توجد أية صلة بين العمال والمقاول كعقد استخدام أو نحوه إلا فيما يتعلق بصرف المقاول لأجورهم آخر كل شهر ومسئوليته عن حوادث إصابتهم بينما هذه الصلة موجودة بين العمال والشركة في أوضح صورة عند التعيين وتقدير الأجر وتوقيع العقوبة — بل ليس أدل على ذلك من أن هؤلاء الوسطاء يتغيرون بينا العمال باقون في أعمالهم بالشركة ولا يتغيرون .

« وحيث أن الشركة نفسها رأت عدم صلاحية هذا الوضع وأبطلت نظام المقاولين تدريجيا ابتداء من سنة ١٩٣٩ حتى انتهى كلية في آخر سنة ١٩٤٦ .

« وحيث أنه يتبين من ذلك بجلاء أن عمال النقابات الثلاثة هم من العمال الدائمين الذين يحق لهم المطالبة بمعاملتهم طبقا لنظام سنة ١٩١٩ .

« وحيث أن نقابات العمال سحبت موافقتها على نظام سنة ١٩٤٦ قبل أن تعلن الشركة قبولها للتحفظات المتممة له فبذلك يكون هذا النظام ليست له قيمة قانونية وغير ملازم لأحد الطرفين فلهذه الأسباب قررت اللجنة :

أولا : المساواة المطلقة في كل الحقوق والامتيازات والمراتب الخ . . . بين المصريين وغيرهم متى تساوى نوع العمل ومدة الخدمة .

ثانيا : اعتبار نظام سنة ١٩١٩ نظاما قائما ومطبقا على جميع العمال .
بور سعيد في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ .

رئيس اللجنة

فؤاد سبرين

امضاء

ولما كان لقرار لجنة التوفيق المتقدم أثره الرجعي ، إذ تعتبر المساواة قائمة وواجبة التطبيق منذ تاريخ التحاق كل عامل بخدمة الشركة ، وهو الأمر الذي يرتب للعامل المصريين حقوقا مالية في ذمة الشركة تصل إلي بضعة ملايين من الجنيهات ، فقد انتهزت فرصة المباحثات التي دارت بينها وبين وزارة التجارة، وأسفرت عن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، وأقحمت في هذا الاتفاق مادة عجيبة ، قبلها الأستاذ ممدوح رياض ، محابة للشركة ، ودون أن يتفق بالعمل الذين لم يكونوا طرفا في اتفاقه مع الشركة ، تلك هي المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ونصها كالآتي :

« فيما يتعلق بقرار لجنة توفيق بور سعيد ، المتخذ بتاريخ ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ، المصدق عليه من وزير الشؤون الاجتماعية في أول إبريل سنة ١٩٤٨ ، ولتسوية الخلاف القائم بين الشركة وعمالها بسبب هذا القرار تسوية نهائية، قدمت الاتفاق على ما يأتي :

(١) ينطبق هذا القرار على العمال غير المقيدين « المندمجين » الذين كانوا في خدمة الشركة في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ، دون سواهم .

(٢) سنوات الخدمة التي قضاها هؤلاء العمال في خدمة الشركة بأي صفة كانت ، قبل هذا التاريخ ، تدخل في احتساب معاشاتهم بالقدر الذي تمت فيه مساواتهم بالعمال المقيدين من قبل .

(٣) يمنح كل من العمال المذكورين مبلغا مساويا للفرق بين كسبه الشهري القديم ، وكسبه الشهري الذي تقرر له ابتداءا من ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ، مضروبا في عدد سنوات خدمته، المحتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير سنة ١٩٤٨ .

(٤) يمنح علاوة على ذلك، لمن كانوا من هؤلاء العمال في خدمة الشركة ،

في أول يناير سنة ١٩٤٠ مبلغا مساويا لثلث كسبهم الشهري الجديد عن كل سنة خدمة محتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير سنة ١٩٤٠ .

(٥) لن تتحمل الشركة نحو عمالها أى التزام آخر ناتج عن هذا القرار .

* * *

وقد وقف « شارل رو » في اجتماع الجمعية العمومية التي عرض عليها هذا الاتفاق في باريس وأحرق البخور للسيد ممدوح رياض ، وأعلن في اجتماع المساهمين أن الشركة استطاعت بهذه المادة أن تفلت من دفع بضعة ملايين من الجنيهات للعمال .

ولجأت النقابات إلى القضاء طالبة إطراح تلك المادة الغير دستورية ، كما سنبين في الفصل التالي .



الفصل الرابع

القضايا التي رفعها العمال

أثارت نقابات عمال الشركة عديدا من المنازعات لدى هيئات التحكيم تارة ، ولدى القضاء العادي تارة أخرى . وقد فصل في بعضها ، ولم يفصل في البعض الآخر . ونحن نوجزها فيما يلي .

أولا — النزاع رقم ٣ لسنة ١٩٥١ ، تحكيم القاهرة ، وقد صدرت قرارات هيئة التحكيم فيه في ٥ مارس سنة ١٩٥٣ .

وفي هذا النزاع طلب العمال ما يأتي :

- ١ — توحيد نظام ساعات العمل ، ووضع جداول ثابتة لتحديد هذا النظام في جميع أقسام الشركة المختلفة مع تعميم نسبة الـ ٢٥٪ على جميع العمال .
- ٢ — تطبيق كادر الموظفين على الأشخاص الذين يقومون بتأدية أعمال عقلية أو إدارية ، وهم في هيئة العمال .
- ٣ — إعادة بقية العمال الذين أخرجتهم الشركة بسبب الوفرة في أول سنة ١٩٤٧ .

٤ — أجازات العمال التي أوقعتها الشركة إداريا بسبب الحرب .

٥ — رد المبالغ التي استقطعتها الشركة إداريا بمعدل ١١٪ من مهاييا العمال لمدة ٤٣ شهرا أثناء قيام الحرب الأخيرة .

٦ — إعادة النظر في جدول الأجور بصفة عامة لعدم تحقيقه المساواة المقررة تنفيذا لقرار لجنة التوفيق الصادر في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ .

٧ — العلاوات الدورية وموعدها وقيمتها .
٨ — جدول المعاشات ومراجعة نظام ١٩١٩ بما يتناسب والحالة الحاضرة .
٩ — استمرار الشركة في معاملة عمالها على أساس النظام الذي وضعته
في سنة ١٩٤٦ بالرغم من أن لجنة التوفيق قررت في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨
بطلانه واعتباره كأن لم يكن .

١٠ — اعتبار العمال بالشهرية بعد قضاء عشر سنوات خدمة .
١١ — احتساب بدل سكن العمال أسوة بالموظفين بالشركة .
١٢ — تصحيح قواعد عمليات حساب الأثر الرجعي التي قدرتها الشركة
على أساس مخالف للاتفاقية .

وفي ٥ من مارس سنة ١٩٥٣ ، قررت هيئة التحكيم ، برئاسة الأستاذ
يحيى مسعود :

١ — عدم قبول المطلب المقدم من نقابات عمال الشركة الخاص باعادة
النظر في جدول الأجور ، لعدم تحقيقه المساواة المقررة تنفيذا لقرار لجنة
التوفيق الصادر في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ .

٢ — بالنسبة للمطلب الخاص بتوحيد نظام ساعات العمل ووضع
جدول ثابتة بتحديد هذا النظام في جميع أقسام الشركة المختلفة مع تعميم
نسبة الـ ٢٥٪ على جميع العمال . تطبيق نظام العمل باعتبار مدة ثماني
ساعات يوميا عمل فعلي لجميع العمال مع تعميم منح مكافأة الـ ٢٥٪ لكل عامل .

٣ — بالنسبة للمطلب الخاص بالعلاوة الدورية وموعدها وقيمتها
تحديد العلاوة التي تمنح بالأقدمية على أساس جعل منحها بصفة حتمية
للعمال الذين يستحقونها وذلك كل أربع سنوات وبنسبة ٩٪ من الأجر
الأساسي الذي يتقاضاه العامل طبقا للنظام المعمول به تنفيذا لقرار لجنة
التوفيق الصادر في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ على أن يكون احتساب بدء مدة
الأربع سنوات من تاريخ حصول كل عامل على آخر علاوة استحققت له بعد

تاريخ صدور القرار المذكور ومن تاريخ صدوره بالنسبة لمن لم تمنح له علاوة منذ ذلك التاريخ .

٤ — رفض باقى المطالب الأخرى المقدمة من النقابات .

٥ — الزام الشركة بمصروفات انتقال ممثلى النقابات الذين حضروا أمام الهيئة ومن تاريخ نشر القانون رقم ٣١٨ لسنة ١٩٥٢ فى شأن التوفيق والتحكيم فى منازعات العمل بالجريدة الرسمية فى ٨ ديسمبر سنة ١٩٥٢ وقدرت الهيئة هذه المصروفات بواقع أجرة سكة حديد بالدرجة الثانية ذهابا وإيابا بين بور سعيد والاسماعيلية والسويس وبين القاهرة لكل من هؤلاء المنقولين فى المرات التى حضروا فيها أمام الهيئة — والزام الشركة أيضا بمصاريف إقامة لكل منهم بواقع جنيه فى كل مرة .

مبدأ المساواة المطلقة

وقراره مارس ١٩٥٣

ولكى نضع الأمر فى نصابه ، يجمل بنا أن نذبه إلى أن المطالب التى رفضتها الهيئة مازالت قائمة لأن الرفض لم يكن اعتراضا على المطالب ، بل لأمر أخرى كالقول بالنسبة للأحد عشر فى المائة التى اقتطعتها الشركة إن الفصل فى هذا من اختصاص القضاء العادى ، وليس من اختصاص هيئات التحكيم .

أما المطلب السادس الخاص بالمساواة المطلقة، فقد أجابته الهيئة وأكده وهذا ماجاء فى أسباب قرارها بالحرف الواحد :

« وحيث أنه بالنسبة للدفع بعدم الاختصاص الذى سبق أن اثارته الشركة أمام لجنة التوفيق فإنه أصبح الآن غير ذى موضوع بعد صدور قانون التوفيق والتحكيم الرقم ٣١٨ لسنة ١٩٥٢ الذى لم يرد فيه القيد الوارد فى القانون الرقم ١٠٥ لسنة ١٩٤٨ فى الفقرة ب عن المادة الأولى منه والتي كانت تنص على أنه يسرى ذلك القانون على المنازعات المتعلقة بتطبيق وتفسير

قانون و الأئحة أو حكم قضائي - وقد ورد في المادة ١٦ من القانون الجديد أن هيئة التحكيم تطبق القوانين واللوائح المعمول بها .

« وحيث أن العلاقة بين الشركة العالمية لقناة السويس وبين عمالها ينظمها ثلاثة عوامل هي أولا . النظام الذي وضعتة الشركة لعمالها في سنة ١٩١٩ وقد ادخل هذا النظام تحسينات علي عقد العمل الذي كان يربط الشركة في ذلك الوقت بعمالها وحدد طريقة احتساب أجور لهؤلاء العمال كما حدد طريقة احتساب ساعات العمل لهم - وهذا النظام يتضمن عنصرين هما لأئحة عمال الشركة ولأئحة احتساب ساعات العمل وهاتين اللأئحتين تكمل أحدهما الأخرى وقد جرى العرف على أن يطلق على هذا النظام الجديد « نظام سنة ١٩١٩ » .

« وثانيا - قرار لجنة التوفيق الصادر في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ في النزاع الذي كان قائما عندئذ بين الشركة وعمالها الذين كانوا يتظلمون من عدم قبول الشركة تطبيق نظام ١٩١٩ عليهم وقد استبان أثناء نظر النزاع أن الشركة كانت قد قررت في عام ١٩٣٤ الغاء هذا النظام بالنسبة للتعينات الجديدة وأنها انشأت كادرا جديدا في عام ١٩٣٨ ستمته « كادر العمال المندمجين » وهو كادر أقرت الشركة بأنه كان لا يتضمن نفس الامتيازات التي وردت في نظام ١٩١٩ وأنها أدخلت في عام ١٩٤٦ تحسينات على هذا الكادر ولكن نقابة العمال لم تقبل هذا الكادر ونشأ من اختلاف وجهة نظر الطرفين النزاع الذي صدر فيه قرار لجنة التوفيق في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ الذي أزم الشركة بتطبيق نظام عام ١٩١٩ على جميع عمالها وقرر المساواة المطلقة بين المصريين وغيرهم متى تساوى العمل ومدة الخدمة .

وثالثا - القانون الرقيم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ الخاص بالموافقة على الاتفاق المبرم مع الشركة العالمية لقناة السويس والذي تضمن الاحكام التي تطبق على مستخدمي عموم الشركة في مصر بما فيهم العمال وعلى اختيارهم وقد نص في المادة الأولى من هذا القانون أنه من المسلم به أن الشركة لا تقيم أي تمييز بين مستخدميها بسبب الجنسية من حيث المرتبات وشروط الترقية ماعدا بعض المميزات التي أوردتها هذه المادة على سبيل الحصر .

« وحيث أنه بالنسبة للعامل الأول فإن نقابات العمال دفعت بأن لجنة التوفيق كما قررت تطبيق نظام ١٩١٩ على جميع العمال لم تكن تقصد إلا اللامحة الأولى الخاصة بتنظيم خدمة عمال الشركة وأنه لم تعرض عليها اللامحة الثانية الخاصة باحتساب ساعات العمل وأنه ليس من حق الشركة وضع هذه اللامحة الثانية التي تهدم النظام الذي اعتمده لجنة التوفيق وهذا الادعاء مردود بأن نظام ١٩١٩ يشمل اللامحتين مجتمعين وهذا ما سارت عليه الشركة منذ بداية العمل بنظام ١٩١٩ وأنه من المفهوم أن قرار هيئة التحكيم شمل هاتين اللامحتين اللتين يكونان معا النظام الذي كان معمولاً في الشركة .

وحيث أن الشركة استندت في آخر الأمر إلى المادة ٢٢ من الاتفاقية الصادر بها القانون الرقيم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ التي سوت نهائيا كل نزاع نشأ بين الشركة وبين عمالها بسبب هذا القرار لتقول أنه لا محل لاثارة هذا النزاع من جديد .

« وحيث أن مبدأ المساواة بين المصري والأجنبي الذي يطالب به العمال

لايستند على قرار لجنة التوفيق الصادر في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ فقط بل هو حق مقرر يجب احترامه نصا وروحا طبقا لقواعد العدالة ولنصوص اتفاقات العمل الدولية واحتراما لشعور البلاد محل نشاط المؤسسة الرئيسية ولا يحول عائق مامن اعتبارات اقتصادية أو اتفاقات أو غيرها من تطبيق هذا المبدأ تطبيقا عاما بدون قيد أو شرط .

« وحيث أن النزاع الخاص بهذا المطلب يدور حول تنفيذ مبدأ المساواة

المقرر تطبيقا لقرارات لجنة التوفيق الصادر في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ - ذلك المبدأ الواجب تنفيذه بدقة وحزم - فإن على الهيئات الادارية المختصة التحقيق مع الشركة في تنفيذ هذا القرار بدقة للتأكد من أنها طبقت هذه المساواة تطبيقا صحيحا .

« وحيث أن الهيئة المختصة هي مراقبة الشركات بوزارة التجارة طبقا

للائقافية والقانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ وهي التي يجب عليها أن تقوم

بمراقبة تنفيذ الشركة لمبدأ المساواة تنفيذا كاملا وأن تحقق في كل مخالفة له .

« وحيث أنه وقد تبين أن هذا المطلب خاص بتنفيذ قرار سابق واجب

التنفيذ من بداية الأمر فإن اللجنة ترى عدم قبوله .

ثانيا : — طلب الشركة تفسير القرار المتقدم :

وقد حاولت الشركة ، مخالفة للقانون ، أن تتصل من تنفيذ القرارات

الصادرة في ٥ مارس سنة ١٩٥٣ ، فليجأت إلى هيئة التحكيم في النزاع رقم

١٦٣ سنة ١٩٥٣ طالبة تفسير القرار المتقدم ، ووضعت هي من عندياتها تفسيراً

أرادت من الهيئة أن تقرها عليه ولكن هيئة التحكيم قضت برفض طلبات

الشركة .

ثالثا : — تنفيذ قراره مارس سنة ١٩٥٣ :

وعلى الرغم من أن هيئة التحكيم قد نبهت الجهة المختصة في وزارة

التجارة والصناعة إلى ضرورة حمل الشركة على تنفيذ قرارات لجنة التوفيق

ببور سعيد في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ وتحقيق المساواة التامة بين عمال الشركة

فإن الجهة المختصة قد تحاذت ولم تفعل شيئا حتى كتابة هذه السطور وكانت

تشكل لجانا وتقوم بتحقيق وكما أجرت تحقيقا دل على أن المساواة غير

قائمة وأن ذمة الشركة ما زالت مشغولة بالأموال المستحقة للعمال عن الماضي

إذ يستحق لكل عامل الفرق في الأجر وفي سائر المزايا بينه وبين الأجنبي

المساوي له في العمل ومدة الخدمة منذ التحاق المصري بخدمة الشركة ،

وباحتساب المبالغ المستحقة للعمال في ذمة الشركة بصفة إجمالية تبين أنها

لا تقل عن ثمانية ملايين من الجنيهات .

فلم تجد نقابات العمال بدا من أن تلجأ إلى القضاء العادل فرفعت دعاوى منظورة الآن أمام محكمة مصر الابتدائية الوطنية طالبة الزام الشركة بتلك المبالغ حتى إذا صدر حكم قضائي فيها واكتسب الحكم حجية الشيء المحكوم فيه أمكن التنفيذ على جميع أموال الشركة .

ولكن نقطة الضعف التي تستطيع أن تنفذ منها الشركة في هذه القضايا هي الادعاء بأن النقابات لا صفة لها إذ لا تملك أن تحصل بمبالغ يقضى بها للعمال ولكي توضع الأمور وضعا صحيحا يجب على كل عامل أن يرفع دعوى خاصة به وقائمة بذاتها يطالب فيها بجميع ما هو مستحق له عن الماضي من أجر أو غيره طبقا للمبدأ الذي تقرره وتأكد في ٥ مارس سنة ١٩٥٣ وهي دعاوى متعددة ولكن حيث أن المبدأ قد تقرره ولا يمكن الرجوع فيه فتلك هي الطريقة العملية الوحيدة .

والنقابات من ناحيتها قد أدت واجبها وخرج الأمر من يدها إذ نجحت في تقرير الحقوق المالية للعمال وما على صاحب الحق الا أن يسعى بنفسه في التنفيذ واقتضاء المتجمد له .

وهذا ينطبق أيضا على العمال الذين اقتطعت منهم الشركة ١١ في المائة في سنوات الحرب بغير وجه حق ، وقد عرض هذا الأمر على هيئة التحكيم ورأت أنه من اختصاص المحاكم العادية فيحق لكل عامل اقتطع منه هذا القدر أن يطالب بالمتجمد له بالإضافة إلى البنود الأخرى التي تكون مستحقة له .

رابعا — طلب إطراح المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ :

لجأت النقابات ، بمجرد توقيع اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ إلى محكمة مصر الابتدائية الوطنية ، طالبة إطراح المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ المشار إليه .

وباشر هذه القضية في مراحلها الأولى زميلنا الأستاذ مصطفى مرعى المحامي ، ومن بين ماجاء بمذكرة النقابات ما يأتي :

« إن العامل غير المقيّد هو الذى يؤدى عملا عارضا تقتضيه ظروف عارضة ومن ثم فلا محل لانطوائه فى بناء الشركة لأنه عنصر تمس الحاجة إليه اتفقا وفى مناسبات غير منتظمة تنقطع بعدها علاقته بالشركة .

« والعامل المقيّد هو على العكس من ذلك ، يؤدى عملا مستمرا يستأهل معه ، أن يقيد فى السجلات ، وأن تلتزم الشركة قبله بالتزامات هى التى جاءت فى نظام سنة ١٩١٩ .

« فاذا توفر لدى العامل هذا الشرط الموضوعى من ناحية نوع العمل الذى يؤديه للشركة تمت إجراءات تعيينه طبقا للشروط المبينة بالنظام .
« والعامل المقيّد له بمقتضى النظام الصادر فى سنة ١٩١٩ حقوق واسعة ، فله فضلا عن أجره مزايا مالية ، كإعانة للسكن ومقابل الأعباء العائلية وعطلات بأجر كامل ونصيب فى أرباح الشركة ووضحته تفصيلات المادة الثالثة عشر ورعاية طبية ، وأخيرا فإن له معاشات للتقاعد .

« ونظرا لأن الميعاد الذى يحدد من هو العامل المقيّد ، والغير مقيّد ، معيار موضوعى ، يقوم على نوع العمل ، فقد كان من الطبيعى أن يعتبر عاملا مقيّدا ، كل من يقوم بعمل دائم فى الشركة ، بغض النظر عن شخصه أو جنسه أو حنسيته ، ولكن الشركة تخففت من هذا الميعاد ، عندما رأت أن نفعه ، سيشمل المصريين فتحايلت على حرمانهم من حقوقهم بابتداع نظام المقاولين مدعية أن العمال المصريين ، إنما هم أجراء للمقاول لالها ، وبالتالي فهم غير مقيدين ، ولا يستحقون ما يكفله نظام سنة ١٩١٩ من مزاياها ولو كانوا يقومون بعمل دائم فى الشركة .

« والشركة إذ فعلت ذلك أفصحت عن أسلوب غاية فى الخطورة ، فى معاملة عمالها ، فاذا كانوا أجنب فهم آدميون ترعى آدميتهم وتسهر عليها فتقف إلى جوارهم فى المرض وتعينهم فى الشيخوخة وتخفف أعباء الأسرة ، وإذا كانوا مصريين فلا تخرج المسألة بالنسبة لهم عن مقابلة تساق فيها « الأنار » ولا عليها أن تحللت من التزاماتها قبل هذه المخلوقات التى لا يعينهم من أمرها إلا الناحية العددية دون الناحية الانسانية . »

وبعد أن شرحت المذكرة ما أسلفناه عن قرار لجنة التوفيق في بور سعيد وأثره ، قال الأستاذ مصطفى مرعى :

« وعز على الشركة أن تنزل على مقتضى ماتقدم ، وأن ترد للعمال حقوقهم عن الماضي فأخذت تماطل في هذه الحقوق تارة ، وتساوم عليها تارة أخرى ، وكانت تشعر في كل هذه المحاولات بضعف موقفها ، إذ هي تكابر في أمور لا محل لوضعها موضع الجدل أو الشدة ، حتى حدث أن دخلت الشركة مع الحكومة في مفاوضات أثارها تطبيق قانون الشركات عليها ، وانتهت هذه المفاوضات إلى اتفاق بين الاثنين على ما كان ناشبا بينهما من خلاف فإذا بالشركة تعرض على الحكومة أن تضمن هذا الاتفاق نصا يحد من آثار سريان قرار ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ على الماضي وقبلت الحكومة هذا العرض . . . الخ » .

« وإعمال هذا النص ، مؤداه تعطيل نفاذ قرار ٢٧ من مارس سنة ١٩٤٨ وهو يحد من الآثار المترتبة على سريان هذا القرار على الماضي من جهة ، لأنه يحرم العمال من حقهم في أن يستردوا من الشركة كامل الفرق بين الأجرة التي كانت تعطى لهم والأجرة التي كانوا يستحقونها لو سوت الشركة في المعاملة بينهم وبين الأجانب ولا يعطيهم مقابل هذا الحرمان إلا تعويضا جزئيا هو المنصوص عليه في الفقرة الثالثة ، وهو من جهة ثانية يحرم العمال من حقهم في حصة الأرباح ، ولا يعوضهم عنها إلا تعويضا جزئيا أيضا ، هو المنصوص عليه في الفقرة الرابعة ، وهو إذ يقرر هذا التعويض لا يقرره لكل من يستحقه من العمال ، وإنما يقرره لمن كان منهم في خدمة الشركة في أول يناير سنة ١٩٤٠ دون سواهم ممن التحقوا بخدمة الشركة بعد هذا التاريخ .

« وظنت الشركة أن إيراد هذا النص في اتفاق يبرم بينها وبين الحكومة يؤثر في حقوق العمال أو ينال من هذه الحقوق ، وعلى هذا الظن وقفت الشركة أمام عمالها معتصمة بهذا النص متمسكة به قصد إبطال قرار لجنة التوفيق وإهدار حقوق العمال المترتبة عليه والاكتفاء في خصوص هذه الحقوق بما تقرر منها في النص المذكور . »

وذكر زميلنا في دفاعه أن قرارات لجان التوفيق تعد أحكاماً ثم قال :
« فإذا كانت هذه القرارات أحكاماً وجب إذن أن تكون لها الخاصية
الأولى من خصائص الأحكام وهي أنها تقرر الحق ولا تنشئه، ومن المسلم
به أن الأحكام كلها فيما عدا حكم الإفلاس أو إيقاع الفرقة بين الزوجين
تكشف عن الحق ولا تخلقه من العدم .

« فإذا تقرر أن حق العمال يجب أن يستند إلى الماضي بغير قيد ولا شرط
بقي أن نبحث في أثر نص المادة ٢٢ من الاتفاقية في هذا الحق وهل يستطيع
أن يقصره على الحدود الواردة بهذه المادة ؟

« وأول ما يلاحظ على هذه المادة أنها تحكم واقعة سابقة على صدورها
وتسلب حقوقاً تم اكتسابها في الماضي فيما يميّط قرار لجنة التوفيق اللثام عن
حق العمال المطلق في المعاملة بنظام سنة ١٩١٩ إذا بالمادة ٢٢ من القانون
المذكور تحد من هذا الذي كشف عنه قرار لجنة التوفيق وتحرم العمال من
أجر العمل الذي قاموا به في الماضي والذي يستحقونه من غير منازع فهل
يملك المشرع أن يفعل ذلك ؟

واحتجت المذكورة بنص المادة ٢٧ من الدستور الملغى كما احتجت بما
رآه رجال الفقه بالاجماع إذ قرروا أن حق المشرع في إهدار الحقوق
المكتسبة في نفاذ التشريع الجديد مشروط بأن يكون مستهدفاً في ذلك تحقيق
مصلحة عليا للجماعة تغلب في الميزان مصلحة الأفراد ذوى الحقوق المكتسبة
وبعد إيراد مقتبسات مما قال به الفقهاء في مصر وفي فرنسا جاء في المذكرة :

« ما هي المصلحة العليا وما هو الهدف الأسمى الذي حرص المشرع على
تحقيقه ومن أجله ضحى بحقوق العمال المكتسبة وجعل المادة ٢٢ من
الاتفاقية تهدر حقوقاً تم اكتسابها في الماضي ؟ مهما تكلفنا حسن الظن
بالمشرع ، فإننا لانستطيع العثور على أثر لهذه المصلحة العليا أو الهدف
الأسمى فلا مناسبة وضع الاتفاقية ولا الهدف الذي قصد تحقيقه من المادة
٢٢ ولا الدور الذي يجب أن تضطلع به الحكومة إزاء شركات الامتياز

لا شيء من هذا يمكن أن يسعف الحكومة بمقصد سليم تقول أنها ضححت
في سبيله بكل الضمانات الدستورية .

وقد أردنا من ناحيتنا بمذكرة قلنا فيها إن المشرع يجب أن يستعمل
سلطته التشريعية لتحقيق المصلحة العامة فلا يتوخى غاية غيرها ولا ينحرف
عنها إلى غاية أخرى وإلا كان التشريع باطلا وإن الاسراف في تقرير الأثر
الرجعي يعد انحرافا في استعمال السلطة التشريعية وإن قناة السويس مرفق
من مرافق الدولة ويجب أن يكون هدف الدولة فيما تضعه بشأنه من
تشريعات أو تبرمه من اتفاقات تحقيق مصالح البلاد العليا لا إهدار مصالح
حقوق طائفة من أبناء البلاد هي أولى الناس برعاية القانون ، إبتغاء إثراء
شركة قناة السويس على حساب تلك الطائفة ، والبرلمان الذي وافق على
نص المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ قد تورط فيما تورط فيه ، لأن
الوزير المختص وقتئذ قد تواطأ مع شركة قناة السويس وأخفى الموقف عن
العمال ، ولم يقدم عنه شيئا لمجلسي البرلمان، فوافق المجلسان على نص تلك المادة
العجيبة دون أن يقدرنا خطورة النتائج المترتبة عليها من سساس بقرار لجنة
التوفيق ، ببور سعيد الصادر في ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ، واستندنا إلى ماقرره
العميد ديجي من أن هناك قانونا أعلى قد وجد قبل أن توجد الدولة ذاتها،
وأن كل تشريعات الدولة حتى التشريعات الدستورية يجب أن تخضع لهذا
القانون الأعلى الذي هو من خلق النظام الاجتماعي وليس وليد إرادة
المشرع ، وكذلك استندنا إلى ماقرره رئيس مجلس الدولة السابق في بحث
له من أن كل عمل تأتبه الدولة أو الأفراد لتحقيق التضامن الاجتماعي هو
عمل مشروع يحميه القانون وكل عمل يتعارض مع هذا المعنى هو عمل غير
مشروع يمنعه القانون قبل أن يقع ويترتب عليه الجزاء إذا ما وقع ، فالدولة
ليست إذا إلا مركزا لهذه المرافق مجتمعة تقوم عليها وتكفل بقاءها غير
منقطعة وليس لأحد ولو كان الحاكم أن يفرض إرادته ولو تعارضت مع
الإرادة القانونية ولا طاعة للحاكم في معصية القانون فاذا كانت إرادة

السلطة الحاكمة ولندعها تتمثل في تشريع واجب على المحكوم طاعتها فليس ذلك لأن إرادتها أعلى من إرادة المحكوم أو لأنها تتمتع بسلطان مزعوم بل لأن هذه الإرادة تتفق في حقها وفي غايتها مع القانون .

ومع كل هذه الأسانيد الفقهية وغيرها ، رأت محكمة القاهرة الابتدائية الوطنية في حكمها الصادر في ٢٨ يونيو سنة ١٩٥٣ في القضية رقم ٩٢٦ سنة ١٩٥١ كل مصر رأيا لم يهدم حق العمال ، بل على العكس يتفق معهم في النظر كما يستفاد من أسباب الحكم وكل ما هنالك أن منطوق الحكم خالف الأسباب إذ قضي بعدم اختصاص المحكمة بنظر الدعوى لانعدام ولايتها وبما قالته محكمة أول درجة ضمن أسباب حكمها :

« وحيث أن النقابات المدعية تقرر أنه إذا صح في الجدل أن التشريع موضوع النزاع قانون في حقيقته ، فهو باطل لعدم دستوريته، نظرا لاختلاله بالحقوق المكتسبة ، هذا من جهة ومن جهة أخرى فهو باطل أيضا لأنه ينطوي على انحراف في استعمال السلطة التشريعية ، نظرا لاختلاله بمبادئ الدستور العليا التي تقوم على فكرة التضامن الاجتماعي ومن بينها احترام الحقوق المكتسبة وعدم مجاوزة التشريع للغرض المخصص الذي رسم له .

« وحيث أنه يتعين إذا البحث فيما إذا كان من سلطة القضاء النظر في دستورية القوانين .

« وحيث أن آراء الفقه وأحكام المحاكم قد اختلفت في سلطة القضاء في دستورية القوانين فيرى فريق من الفقهاء أن المحاكم المصرية ليس لها حق رقابة دستورية القوانين ويستندون في ذلك إلى الأسباب التي أخذت بها المحاكم الفرنسية ومن تبع رأيا من الفقهاء الفرنسيين وهو عدم جواز بحث دستورية القوانين موضوعا والوقوف عند مراجعة الأركان الشكلية ، حتى لا يكون لها أن تعرقل تنفيذ القوانين الصادرة من السلطة التشريعية وحتى لا يقع اختلال في مبدأ فصل السلطات إذ أن التصدي لبحث دستورية القوانين الصادرة من السلطة التشريعية إهدار لهذا المبدأ عن طريق تدخل السلطة

القضائية في عمل السلطة التشريعية مما يعطل عملها ويرى فريق آخر جواز رقابة السلطة القضائية على القوانين لأن هذه الرقابة تقوم على أساس مبدأ الشرعية وأن هذه الرقابة من طبيعة عمل القاضى ذلك أن الرقابة على تصرفات الحكام هي من أهم القواعد الأساسية في أية حكومة قانونية ، إذ أنه في كل حكومة عادلة ، لا بد من خضوع الحكام جميعاً لمبدأ الشرعية في تصرفاتهم ، سواء أ كانت قوانين أو لوائح ، أم قرارات ، أم إجراءات فردية ، ومن ثم فلا يستقيم القول بأن القواعد التي عينها الدستور للسلطة التشريعية لا رقيب عليها سوى ضمير أعضاء هذه السلطة ومسئوليتهم الأدبية أمام الأمة ، كما أن وظيفة القاضى هي تطبيق القانون بأيحاء الحل القانوني للنزاع المطروح عليه وهو ملزم بتطبيق قوانين البلاد العادية كما أنه أيضاً ملزم باحترام الدستور الذى هو القانون الأساسى للدولة ومن المسلم به أنه إذا تعارضت لائحة مع قانون وجب ترجيح الأخير لأنه أعلى ، وبهذه المثابة يعتبر أقوى من اللائحة ، وكذلك إذا تعارض قانون عادى مع دستور وجب إعلاء كلمة الأخير ، باعتباره القانون الأعلى وذلك بالامتناع عن تطبيق القانون العادى الذى هو أدنى ، وقد أثير الدفع بعدم دستورية القانون رقم ٣٧ الصادر فى ١٦ من سبتمبر سنة ١٩٢٣ بتعديل المادة ١٥١ عقوبات الخاص بمعاينة من ينشر أخباراً ثورية يجذب فيها تغيير النظم الأساسية للدولة أمام محكمة الجنايات التى حكمت بالعقوبة عام ١٩٢٤ وأمام محكمة النقض التى رفضت الطعن وطرح الأمر بعد ذلك على إحدى المحاكم الجزئية بشأن عدم دستورية قانون الانتخاب الذى عدل أثناء غيبة البرلمان عام ١٩٢٥ لمناسبة إضراب العمدة ورفض استلامهم لدفاتر الانتخاب ، وفى ٥ من ديسمبر سنة ١٩٣٠ أصدرت محكمة النقض حكماً بصحة القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٢٩ الذى صدر أثناء إيقاف الحياة النيابية ذلك الإيقاف الذى صدر به الأمر المكي رقم ٤٦ فى ١٩ من يوليو سنة ١٩٢٨ ، وقد أصدرت محكمة القاهرة الابتدائية فى ١ مايو سنة ١٩٤١ حكماً أخذت فيه بقاعدة عدم دستورية القانون أخذاً صريحاً استندت فيه إلى ما قرره رجال الفقه وما ذهبوا إليه من حجج بيد أن محكمة الاستئناف

قضت بالفاء هذا الحكم مرتسكة في ذلك إلى حجج الرأي المخالف وقد أثير هذا الدفع بعدم دستورية القوانين أمام محكمة الجنايات المختلطة فبحته، وقضت برفضه في قضية الجناية المختلطة رقم ١٤ لسنة ١٩٣٣ ق المحكوم فيها بتاريخ ٩ من ديسمبر سنة ١٩٤٨ وقالت إن كل ما تملكه في هذا الشأن هو التحقق مما إذا كانت الشروط الشكلية لوجود القانون في ذاته قد توفرت، أم لا، من حيث الاقتراع عليه وإصداره ونشره، والشروط اللازمة لوجوده إذا صدر في غيبة البرلمان، وأخيراً قضى مجلس الدولة، في حكمه الصادر في ١٠ من فبراير سنة ١٩٤٨، بأنه ليس في القانون المصري ما يمنع المحاكم المصرية من التصدي لبحث دستورية القوانين بله المراسيم بقوانين سواء من ناحية الشكل أو الموضوع. أما القول بأن في هذا التصدي إهداراً لمبدأ فصل السلطات بتدخل السلطة القضائية في عمل السلطة التشريعية بما يعطل تنفيذه، فإنه يقوم على حجة داحضة، إذ على العكس من ذلك، فإن في هذا التصدي إعمالاً لهذا المبدأ، ووضعاً للأمر في نصابها الصحيح، ذلك أن الدستور المصري إذ قرر مبدأ الفصل بين السلطات، دون أن يصرح به، قرنه بمبدأ آخر أكده ضمناً، وجعله متلازماً معه، حين قرر في المادة ٢٣ أن استعمال السلطات، يكون على الوجه المبين بالدستور، وبذلك جعل استعمال السلطات لوظائفها ينتظمه دائماً تعاون متبادل بينها، على أساس احترام كل منها للمبادئ التي قررها الدستور، فالمبدأ متلازمان، يسيران جنباً إلى جنب ويكمل أحدهما الآخر، وبغير ذلك لا تنتظم الحياة الدستورية، لأنه إذا أهدرت إحدى السلطات مبدأ من مبادئ الدستور، تكون قد خرجت عن دائرة المجال المحدد لاستعمال سلطتها، وإذا جاز لها أن تتخذ من مبدأ فصل السلطات تلة تتذرع بها في إهدارها للدستور، لانتهى الأمر إلى فوضى لا ضابط لها، مما يقطع بأن التزام كل سلطة من تلك السلطات لمبادئ الدستور هو خير الضمانات لإعمال مبدأ فصل السلطات، بل ولتدعيم البنيان الدستوري جميعه، فبمبدأ فصل السلطات بهذا المعنى لا يتعارض إطلاقاً مع الرقابة القانونية لدستورية القوانين بل أن هذه الرقابة هي في الواقع عامل لحفظ التوازن بين

السلطات الثلاث ، لاستعمال كل منها سلطتها على الوجه المبين بالدستور ، فإذا كان الدستور قد قرر في المادة ٣٠ منه ، أن السلطة القضائية تتولاها المحاكم ، فإنه قد ناط بها تفسير القوانين وتطبيقها فيما يعرض عليه من شتى المنازعات ، ويتفرع عن ذلك أنها تملك الفصل عند تعارض القوانين ، في أيها الواجب التطبيق ، إذ لا يعدو أن يكون هذا التعارض صعوبة قانونية فيما يتولد عن المنازعة فتشمها سلطة المحكمة في التقدير وفي الفصل لأن قاضي الأصل هو قاضي الفرع فإذا تعارض قانون عادي مع الدستور في منازعة من المنازعات التي تطرح على المحاكم فقامت بذلك لديها صعوبة ماثراها أي القانونين هو الأجدر بالتطبيق وجب عليها بحكم وظيفتها القضائية أن تتصدى لهذه الصعوبة وأن تفصل فيها على مقتضى أصول هذه الوظيفة ، وفي حدودها الدستورية المرسومة لها ، ولا ريب في أنه يتعين عليها عند قيام هذا النزاع أن تطرح القانون وتهمله وتغلب عليه الدستور وتطبقه بحسبانه القانون الأعلى الأجدر بالاتباع . وهي في ذلك لا تعتدى على السلطة التشريعية ، ما دامت لا تضع لنفسها قانونا ولا تنقض بالغاء قانون ، ولا تأمر بوقف تنفيذه ، وغاية الأمر أنها تفاضل بين قانونين قد تعارضا فتفصل في هذه الصورة وتفرر أيهما أوفى بالتطبيق ، وقد صدرت أحكام من مجلس الدولة تؤكد الحكم سالف الذكر من ذلك ما قضى به في ١٨/٤/٥٠ و ٢٦/٦/٥١ و ٧/١١/٥١ بحيث أصبح مبدأ رقابة القضاء لدستورية القوانين مقررا في قضاء مجلس الدولة بمصر ، راجع في ذلك مجلس الدولة السنين الأولى والثانية والثالثة ، ففي الأولى بحثان قيامان للأستاذ السيد علي السيد وكيل مجلس الدولة والدكتور عبد السلام ذهني في رقابة القضاء لدستورية القوانين ، وفي السنة الثالثة عدد يناير سنة ١٩٥٢ بحث للدكتور السنهوري في مخالفة التشريع للدستور والانحراف في استعمال السلطة التشريعية عقد فيها الباحث مقارنة بين الحالتين انتهى منها إلى أن الجزء واحد في التشريع المخالف للدستور حيث تكون فيه السلطة التشريعية مقيدة ، والتشريع المنطوي على انحراف في استعمال السلطة التشريعية ، حيث تكون هذه السلطة تقديرية ، فإن كليهما

باطل ، وإنما يختلف التشريع الغير دستوري ، عن القرار الادارى الباطل ،
فاذا رفعت دعوى الالغاء بطريق مباشر أمام القضاء الادارى ، فانه فى القرار
الادارى الباطل سواء كان القرار فريداً أو تنظيماً ، تكون محكمة القضاء
الادارى مختصة وتقضى بالالغاء ، أما فى التشريع غير الدستوري ، فالمحكمة
غير مختصة ولا توجد هيئة أخرى تختص بذلك ، ولا يمكن أن توجد هذه
الهيئة إلا إذا وجد نص فى الدستور ينشئ محكمة عليا تكون مختصة بالنظر
فى دستورية القوانين ، وأما إذا كان الطعن بطريق غير مباشر فى صورة الدفع
بالبطلان ، فهنا تتجلى رقابة القضاء على دستورية التشريع ، ذلك أن الخصم
إذا استند إلى تشريع يطلب تطبيقه ودفع خصمه ، يبطلان هذا التشريع لأنه
غير دستوري ، فالمحكمة وإن كانت لا تملك أن تحكم ببطلان التشريع يجب
عليها إذا تثبتت من عدم دستوريته أن تستبعد تطبيقه ، وذلك لسببين :
أولهما أنه من الأصول المقررة أن تلتزم المحكمة فى تطبيقها للتشريعات المتفاوتة
فى القوة ، تطبيق المشروعات الأعلى ، عند تعارضه مع تشريع أدنى منه ،
والسبب الثانى أن مبدأ فصل السلطات ومرددها جميعاً إلى الدستور ، يقضى
بأنه لا يجوز أن تعتدى سلطة على أخرى ، فإذا وضعت السلطة التشريعية
تشريعا غير دستوري لم تستطع أن تجبر السلطة القضائية على تطبيقه دون
الدستور ، وإلا كان فى هذا اعتداء على السلطة القضائية من السلطة التشريعية
وكلتاها مستقلة عن الأخرى وكتاها خاضعة للدستور ، ومن ثم فانه
مادام أن دستورنا المصري لا يشتمل على نص ينشئ محكمة عليا للنظر فى
دستورية القوانين وهو فى الوقت ذاته لا يشتمل على نص يحرم النظر فى
هذه الدستورية فلا يجوز لأية محكمة مصرية أن تقضى فى دعوى أصلية بالغاء
تشريع غير دستوري ، ولكن يجب على كل محكمة أن تمتنع عن تطبيق
التشريع الذى يتعارض مع الدستور ، إذا دفع أمامها بعدم دستوريته ، لأن
الدستور هو الأولي بالتطبيق ، ويكون قضاء المحكمة باستبعاد التشريع غير

الدستورى ذا حجية نسبية فلا يحتج به إلا فى القضية بالذات التى استبعد فيها هذا التشريع أما فى قضية أخرى تنظرها محكمة ثانية أو المحكمة الأولى ذاتها فلا يتحتم التقيد بهذا القضاء ويجوز للمحكمة أن تأخذ بعكسه فتقضى بأن التشريع لا يتعارض مع الدستور وهذا النظر الذى تضمنه بحث الدكتور السنهورى فى خصوص أن المحاكم المصرية لا تملك الفصل فى دعوى أصلية بإلغاء تشريع غير دستورى . وإنما تملك الامتناع عن تطبيق هذا التشريع عن طريق الدفع أمامها بعدم دستوريته إذا استند الخصم فى دعوى مقامة من الغير إلى تشريع غير دستورى يطلب تطبيقه إذ عندئذ يتعين على المحكمة استبعاد التشريع الغير دستورى تأسيساً على أن الدستور أولى بالتطبيق — هذا النظر هو ما استقر عليه قضاء مجلس الدولة منذ أن صدر الحكم الأول فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٤٨ .

وحيث أن النزاع الحالى إنما هو دعوى أصلية الأساس فيها هو اطراح تشريع غير دستورى واعتباره كأن لم يكن والقضاء باستبعاد ذلك التشريع وتركه جانباً واعتباره كأن لم يكن ، إنما هو الغاؤه ومن ثم فإنه على هدى القواعد المتقدمة لا تختص المحاكم المصرية بالفصل فيه ، وذلك لأن الطعن فى التشريع إنما رفع بالطريق المباشر وليس فى صورة دفع بالبطلان فى منارعة مقامة من الخصم استند فيها الى ذلك التشريع .

« وحيث أنه دون تطرق الى بحث دستورية التشريع موضوع النزاع فإن هذا التشريع قد صدر فى الشكل القانونى الصحيح ونشر فى الجريدة الرسمية بعد أن أقره البرلمان وصدق عليه الملك إذ ذاك وأصدره . » وحيث أنه مع ذلك فلا جدوى من التصدى لهذا البحث بعد صدور الأمر فى ١٠ من ديسمبر سنة ١٩٥٢ بإعلان سقوط دستور سنة ٢٣ إذ أن التشريعات المعمول بها الآن ومن بينها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٥٢ أصبحت

تستند في شرعيتها إلى إقرار السلطة الفعلية لها وهي السلطة التي تستجمع بين يدها السلطة التشريعية وقد أقرت السلطة الفعلية وهي الحكومة في الدعوى الحالية التشريع المطعون فيه .

وحيث أنه ترتيباً على ما تقدم يتعين الحكم بعدم اختصاص المحاكم بنظر الدعوى الحالية لانعدام ولايتها في الفصل في دعوى أصلية بالغاء تشريع غير دستوري ، ومن ثم فلا جدوى من بحث دعوى الضمان التي تقوم على الدعوى الأصلية » .

فأما : صندوق المعاشات

ولعل أهم وأخطر الدعاوى التي رفعتها النقابات بالنسبة للشركة هي الدعوى رقم ٣٦٠٦ سنة ١٩٥٣ تجارى كلى مصر الخاصة بطلب نقل صندوق معاشات عمال الشركة وموظفيها من باريس إلى القاهرة وتقديم حساب عنه وتعيين خبراء حسابيين وحراسا قضائيين وهذه الدعوى قد رفعت من مكتبنا ونظرت بجلسة التحضير التجارى بمحكمة القاهرة الابتدائية في ٦ ديسمبر سنة ١٩٥٣ ، وأثناء نظرها دفعت الشركة بعدم اختصاص القضاء التجارى ، وكان دفعها أو هي من خيط العنكبوت وقد قضت الهيئة بضم الدفع للموضوع ، وتأجل نظرها أمام التحضير لجلسة ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٤ ، وقد طلبنا الحكم فيها على الشركة في مواجهة وزارات الشؤون الاجتماعية والتجارة والصناعة والمالية ونظراً لخطورة هذه القضية ، نورد فيما يلي نص صحيفة افتتاح الدعوى :

« ١ — ورد في عقد تأسيس شركة قناة السويس الصادر به الفرمان الصادر من والى مصر محمد سعيد في ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ نظام توزيع حصص الشركة فى صافي الأيراد على الشركاء فى المادة ٦٣ من نظام

الشركة الأساسي ، وهذه المادة حددت المستحقين في صافي إيراد الشركة في خمسة بنود :

البند الأول : الحكومة المصرية بنسبة ١٥ ٪ .

البند الثاني — المؤسسون الذين تعينهم الحكومة المصرية بنسبة ١٠ ٪ . وهم الذين يكونون قد أدوا خدمات في المشروع جعلتهم في نظر الدولة المصرية أهلا لهذه الميزة .

البند الثالث — أعضاء مجلس الادارة بنسبة ٣ ٪ .

البند الرابع — المستخدمون بنسبة ٢ ٪ . تخصم من صافي إيراد الشركة لتكوين مال يصرف في المعاشات والاعانات والتعويضات والمكافآت .

البند الخامس — المساهمون في الشركة وينالون ٧٠ ٪ من صافي الإيراد .

وحيث أن تعيين المستحقين لما في الإيراد بهذا الترتيب الذي ورد في المادة ٦٣ المشار إليها جعلهم جميعا شركاء ، مما يخول كل طائفة منهم الحق في محاسبة الشركة ، ولا تعتبر ميزانيتها صحيحة إلا إذا حصلت على مصادقة الطوائف المذكورة ، على الدخل والمنصرف حتى لا يفغن أي مستحق ، بمبالغة في النفقات ، أو تلاعب يكون من شأنه التقليل من صافي الإيراد في سنة من السنين ، ولا أدل على مساواة المستخدمين في هذا الحق بحاملي الأسهم ، وهو الأمر الذي يخولهم التصويت في الجمعية العمومية ، من أن النص المتقدم قد أورد في البند الرابع قبل أن يتكلم عن حاملي الأسهم ، وذلك بغير تحفظ أو تمييز بين فئة وأخرى إلا في النسب المئوية وهذا لا يؤثر على الحق في المشاركة .

وقد أكد هذا النظر فرديناند دي لسبس مؤسس الشركة ، إذ قرر في أكثر من وثيقة أن العمال شركاء في الشركة .

وحيث أن الشركة التي يمثلها المدعى عليه الأول قد ضربت بتلك النصوص والمبادئ عرض الحائط .

وحيث أن المدعى عليه الأول قد استغل المخالفة التي درجت الشركة على ارتكابها إذ حولت مكتبها الإداري في باريس إلى مركز رئيسي خلافا لنظامها الأساسي ، وللاتفاقات المبرمة مع الحكومة المصرية وراحت تحصل رسوم المرور في الخارج بدلا من تحصيلها في هذه البلاد ، وتبعاً لذلك امتنعت الشركة المذكورة عن تقديم حساب عن المبالغ التي تقطع ، منذ افتتاح القناة للملاحة في سنة ١٨٦٩ ، لحساب صندوق المعاشات ، وجعلت أمر هذا الصندوق بحيث بقي سراً مكتوما لا يعرف أصحابه عنه شيئاً ولا عن أوجه استغلال المال الطائل الذي يقطع بنسبة ٢ ٪ .

وحيث أنه قد تناهى للطالين أن الشركة التي يمثلها المدعى عليه الأول قد أنشأت العارات في الخارج من مال هذا الصندوق واستغلت هذا المال وفوائده في الأوجه التي تراها .

وحيث أنه كان ينبغي أن يكون هذا الصندوق في مصر وتحت إشراف لجنة تديره وتستغله في الأوجه المفيدة وتحافظ عليه وتصرف في المعاشات وغيرها من الأوجه التي عينتها المادة ٦٣ من نظام الشركة الأساسي .

وحيث أن مخالفة الشركة لهذا لاتعميمها من تقديم الحساب لأصحاب المصلحة في أي وقت يطلبونه وتقديم كافة الضمانات التي تمنع التسلاعب في هذا المال ، الذي يعد ملكاً لأصحابه لا للشركة التي احتفظت به في الخارج واستخدمته حسب هواها .

وحيث أن موعد انتهاء أجل الشركة وحلها يقترب عاما بعد عام ويوما بعد يوم ، فالشركة إما أن تصفي قبل الأجل الذي عينه عقد الالتزام وهو يوم ١٦ من نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وأما أن تصفي في التاريخ المذكور ، وهو الحد الأقصى المتبقي من حياتها .

وحيث أنه بعد أن تسلم المرفق لايسهل الرجوع عليها بالحقوق المتعلقة في ذمتها ، وهي تقدر فيما يتعلق بهذا الصندوق حتى الآن بما يزيد عن عشرة ملايين من الجنيهات حسب الرواية التي ترددها الشركة التي يمثلها المدعى عليه الأول .

وحيث أن هذا الخطر يخول أصحاب الحقوق الحق في طلب نقل الصندوق إلى مصر وتقديم حساب مفصل عن دخل هذا الصندوق وفوائده المال الذي تجمع فيه وأوجه الصرف منذ ابتداء التزام الشركة حتى تاريخ تقديم الحساب ليتعرف كل مستحق فيه من المستخدمين ماله في هذا الصندوق وبضمن إلى حصوله على حقه في الأوقات التي يتقرر له أن يصرف هذا الحق من الصندوق طبقاً للأغراض التي عينتها المادة ٦٣ سالفه الذكر .

وحيث أنه علاوة على هذه المصلحة وهي من الخطورة بمكان كبير، توجد مصلحة أخرى بالنسبة للذين خرجوا من خدمة الشركة فعلاً أو ماتوا ولهم حقوق ولم يصلهم نصيبهم من هذا الصندوق ولا سيما أن سوابق الشركة التي يمثلها المدعى عليه الأول والتي سجلتها بعض الأحكام القضائية تدل على أنها حرصت على تمييز أناس وحرمان آخرين والامتناع عن تطبيق مبدأ المساواة المطلقة لأناس يشتغلون في مؤسسة واحدة .

وحيث أنه فوق ما تقدم وفي منازعات أخرى امتنعت الشركة التي يمثلها المدعى عليه الأول عن صرف أموال أخرى مستحقة في ذمتها وألزمها بها قرارات هيئة التحكيم وتلاعبت في أوراقها، وفي كشوف الأجور على نحو لا يدع محلاً للاطمئنان لادارتها لصندوق المعاشات، فيدها على هذا الصندوق في نظر القانون تعتبر يد الأمين على ما أئتمن عليه ولم تدع الشركة بتصرفاتها محلاً للثقة والاطمئنان لمصير أموال أصحاب هذا المال .

وحيث أن الشركة التي يمثلها المدعى الأول وقد أحست بأن الوقت قد حان لمحاسبتها على هذا الصندوق وأوجست خيفة بدأت تلوذ بأقلية من المستحقين في الصندوق متجاهلة الأثرية لابتداع نظام لهم من شأنه اقحام بعض شركات التأمين الموجودة في الخارج في نصيب من هذا الصندوق .

وحيث أن ما اتخذ بهذا الخصوص حتى الآن يعد مخالفاً للقانون مخالفة بالغة حد الخطورة والاستمرار فيه فوق كونه يحمل الشركة بالمسئولية ويلزمها بالتعويض لأصحاب الحقوق الذين يراد الاضرار بهم فإنه يهدد أموال صندوق المعاشات .

وحيث أن الشركة التي يملئها المدعى عليه الأول قد خالفت التشريع
العالمى وخصوصا المادة ٤٧ من القانون ٣١٧ لسنة ١٩٥٢ الذى يفرض عليها
أن تسجل الصندوق وهي لم تفعل شيئا بهذا الخصوص مما يقطع بسوء النية
والتبييت للاضرار بأصحاب الصندوق .

وحيث أن الطالبين يمثلون الكثرة العظمى من المستحقين فى الصندوق
وهم طوائف العمال .

وحيث أن القانون المنظم للنقابات قد حولهم الدفاع عن هذه الحقوق
وأمثالها واتخاذ سائر الاجراءات القضائية لدفع الخطر عن حقوق أعضاء
النقابات التي يمثلونها .

وحيث أن هذا الحق قد تأكد للنقابات الثلاثة والتي سجلت وصادقت
عليها وزارة الشؤون الاجتماعية .

وحيث أن الطالبين بهذه الصفة يحق لهم مطالبة الشركة التي يملئها المعان
إليه الأول بما يأتى :-

أولا — نقل أموال صندوق المعاشات المبينة بالفقرة الرابعة من المادة
٦٣ من نظام الشركة الأساسى من الخارج إلى مصر .

ثانيا — تقديم حساب عن الأموال الموجودة فى هذا الصندوق منذ انشائه
إلى تاريخ الفصل فى هذه الدعوى وما حدث من تصرفات ، مع مسئولية
الشركة عن أوجه التبذير التي كانت من شأنها الاقلال من نسبة ٢٠٪
المستحقة سنويا للصندوق .

ثالثا — اعطاء الضمانات القانونية التي تكفل عدم التلاعب فى صندوق
المعاشات أو تهريب أمواله إلى الخارج ، أو الصرف منه فى أوجه مخالفة
للقانون أو حرمان المستحقين فيه من كل أو بعض حقوقهم ، أو استغلال
تلك الأموال فى أوجه لا يوافق عليها المستحقون ، وذلك لا يتأتى الا بوضع
إدارة هذا الصندوق فى عهدة لجنة يمثل فيها أصحابه ، وخصوصا النقابات
التي يملئها الطالبون ويكون التمثيل بحسب نسبة الحقوق فيه .

وحيث أنه من غير اخلاق بحق الطالبين في اتخاذ الاجراءات التحفظية التي تكفل دفع الاخطار التي تمدد صندوق المعاشات بما في ذلك الحراسة القضائية ريثما تتم المحاسبة وتسلم الحقوق .

وحيث أن المعلن إليه الثاني قد نيظ به السهر على تنفيذ تشريع العمل ، وصيانة حقوق العمال ضد رب العمل .

وحيث أن المعلن إليه الثالث قد نيظت به مراقبة تصرفات الشركة المعلن إليها الأولى ومنع ارتكابها من التصرفات المخالفة للقانون أمثال تصرفها في صندوق المعاشات موضوع الدعوى الحالية .

وحيث أن المعلن إليه الرابع بوصفه وزيراً للمالية مختص بمنع تهريب الأموال المصرية إلى الخارج واستغلالها والتصرف فيها في الخارج ، وأموال صندوق المعاشات تمثل جزءاً من الاقتصاد القومي .

وحيث أنه لتلك الاعتبارات رأي الطالبون إدخال السادة المعلن إليهم الثاني والثالث والرابع ليقوم كل بواجبه في حدود اختصاصه تمكيناً للطالبين من حقهم في صندوق المعاشات ، مع حفظ الحق في الرجوع عليهم متضامين مع المعلن إليه الأول في حالة التقصير أو الامتناع عن تنفيذ القانون .

بناء عليه

أنا المحضر سالف الذكر قد أعلنت المدعى عليهم جميعاً وتركت لكل واحد منهم صورة من هذا وكلفتهم بالحضور أمام محكمة القاهرة الابتدائية الوطنية الكائنة بميدان أحمد ماهر « باشا » باب الخلق سابقاً بجلسة يوم الأحد ٦ ديسمبر سنة ١٩٥٣ الساعة الثامنة أفرنكي صباحاً أمام الدائرة الثالثة التجارية تحضير .

لتحضير هذه الدعوى وحتى بعد تحضيرها وإحالتها للمرافعة ليسمع المدعى عليه الأول بصفته في مواجهة المدعى عليهم الثاني والثالث والرابع الحكم بالزامه بما يأتي :

أولاً — نقل صندوق المعاشات الخاص بمستخدمي شركة قناة السويس والذي تتألف أمواله من الحصص المبنية بالمادة ٦٣ فقرة ٤ من نظام الشركة الأساسي ، من الخارج إلى القاهرة وإيداعه بخزانة بنك مصر .

ثانياً — تقديم حساب مفصل عن هذا الصندوق من حيث الدخل والمنصرف مع بيان جميع أقلام الحساب مؤيدة بالمستندات ، للطالبين وذلك منذ إنشاء شركة قناة السويس إلى تاريخ الفصل في هذه الدعوى ، وفي حالة امتناع الشركة عن تقديم هذا الحساب يطلب الطالبون الحكم عليها :

(١) بغرامة يومية قدرها ألفاً من الجنيهات لكل يوم تتأخر فيه عن تقديم الحساب منذ التاريخ الذي يقضي فيه بتقديم الحساب .

(ب) تعيين خبراء محاسبين مصريين لمراجعة جميع حسابات الشركة تفصيلاً منذ تأسيسها حتى يمكن أن تتبين أموال صندوق المعاشات .

ثالثاً — تعيين الطالبين حراساً على صندوق المعاشات ريثما ينقل إلى مصر ويصنف الحساب بين الشركة والمستحقين في هذا الصندوق وتعيين الجهة التي يناط بها الاشراف عليه وإدارته في الأوجه التي أنشئ من أجلها وفي الحدود التي عينها القانون ، وفي البلد الذي يجب أن يوجد فيه .

رابعاً — إلزام المدعى عليه الأول بصفته بالمصاريف القضائية ومقابل أتعاب المحاماة .

خامساً — شمول الحكم بالنفاذ العاجل وبلا كفالة وحفظت كافة حقوق الطالبين القانونية الأخرى .

سادساً — قضية معاشات العمال :

رفعت النقابات النزاع رقم ٣٤٨ سنة ١٩٥٣ أمام هيئة التحكيم بمحكمة استئناف القاهرة بالطالبات الآتية التي ما زالت قيد البحث :

(١) احتساب معاش العمال على أساس متوسط الأجر اليومي الناتج من مجموع ما يتقاضاه العامل سنوياً من أجور يومية وإعانات إلخ ...

(٢) اعتبار متوسط الأجر اليومي الناتج من الحساب المذكور في البند الأول هو الأجر الذي تضرب فيه الأرقام التي حددتها الشركة في جدول المعاش الصادر في لائحة العمال لسنة ١٩١٩ .

(٣) احتساب المعاش على أساس عدد سنوات الخدمة التي يقضيها العامل في الشركة منذ التحاقه بالعمل حتى تاريخ إحالته إلى المعاش على الإطلاق .

سابعاً — قضية مصاريف الانتقال بنسبة ١٠ ٪ . ومواعيد العمل .

في النزاع رقم ١٧٣ سنة ١٩٥٣ تحكيم القاهرة قررت الهيئة بجلسة
١٠ / ١٢ / ١٩٥٣ :

أولاً — تقرير حق عمال الشركة الذين يقيمون ببور سعيد وتكلفتهم الشركة بالعمل ببور فؤاد في بدل انتقال بواقع ١٠ ٪ من أجرهم اليومي العادي ليومية العمل بأكملها .

ثانياً — رفض الطلب الثاني الخاص بمواعيد العمل .

وعلى الرغم من عدم جواز الطعن في قرارات هيئات التحكيم بنص صريح في القانون فقد طعنت الشركة لدى محكمة النقض فرفض طعنها ، وطعنت لدى محكمة القضاء الإداري بمجلس الدولة ولم تفصل في الطعن بعد .

ثامناً — مصاريف السفر :

طلبت النقابات في النزاع رقم ٣١٤ سنة ١٩٥٣ تحكيم القاهرة بمنح العمال المصريين ما يساوي القيمة التي تدفعها الشركة للعامل الأجنبي كنفقات سفر إلى الخارج ولمسافة تصل إلى باريس وقيام الشركة بمحاسبة العمال المصريين عن هذه الميزة بالنسبة للماضي من تاريخ التحاق كل عامل بالشركة باعتبار أن المساواة مفترضة منذ ذلك التاريخ .

وسند المطلبين المتقدمين مبدأ المساواة التامة بين العامل المصري والأجنبي في جميع الحقوق والمزايا ، وهو مبدأ مقرر ومسلم به ، ولكن هيئة

التحكيم قررت رفض المطالبين المتقدمين وأخذت بما دفعت به الشركة وهي الاعترافات التي من أجلها تميز عمالها الأجانب بنفقات السفر ولو كانوا مولودين ومتوطنين في مصر قائلة أن قلوبهم تهفوا إلى مواطن أجدادهم الأصليين .

تاسعاً — نظام يومية العمل واحتساب الأعمال الاضافية وأعمال

يوم الراحة :

وفي النزاع رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٥٣ تحكيم القاهرة قررت الهيئة « اعتبار أن وقت العمل الفعلي هو كل الوقت الذي يكون العامل فيه تحت تعرف الشركة على أن يحسب وقتاً إضافياً يستحق عنه أجراً إضافياً ، كل الوقت الذي يكلف فيه العامل بالتواجد نحت تصرف الشركة أو يضطر فيه للبقاء بمكان العمل بعد انتهاء اليومية العادية والتي يستحق عليها العامل أصلاً أجر ٨ ساعات مضافاً إليه ٢٥ % .

قضايا العمال المقول بتبقيتهم لمقاولين :

وما زالت الشركة حتى الآن تستخدم طوائف متعددة من العمال ، وتقيم بينها وبينهم ستارا بقصد حرمانهم من الحقوق والمزايا المقررة لهم فترغم أنهم يتبعون مقاولين تستخدمهم خصيصاً كجرد ستار ، بيد أن هؤلاء العمال يشتغلون في أماكن في مقام أعمال الشركة ويتلقون منها الاوامر والتوجيه وهي التي تختارهم وتفصلهم بمعرفة رجالها الاداريين ، وتقتصر علاقتهم بمن يسمى مقاولاً ، على قيامه بصرف الأجر لهم والشركة هي التي تدفع هذا الأجر .

ومن الحالات الصارخة التي رفعت عنها منازعات أمام هيئات التحكيم وبعضها صدرت فيه أحكام طعنن الشركة فيها لدى مجلس الدولة وبعض هذه المنازعات لم يفصل فيها تلك التي أقامها عمال الجنان بالاسماعيلية وقد سبق

أن قضى مجلس الدولة لصالحهم وقرار أنهم يتبعون الشركة مباشرة وما المقاول إلا ستاراً وعمال الجنان والنظافة بيور سعيد ، وعمال المقاول المسمى بدران وعمال مدام جيران وغيرهم .

وهناك حالات أخرى كحالة عمال مخازن التموين التابعة للشركة وعمال النادي التابع للشركة وهؤلاء أنكرت الشركة كل صلة بهم علي الرغم من صراحة المستندات المؤكدة لمسئوليتها عنهم .

صدمات تأديبية

وإزاء تلك المنازعات التي أثرت جردت الشركة حملات تأديبية على العمال ودست عمالها بينهم لتخطيم وحدتهم وتمزيق صفوفهم ، وقد بدأت هذه الحملات ضد عمال مقاوولي الباطن وعمال المخازن وعمال النادي ، بتشريد الكثيرين منهم ، وإشهار عصا الأرهاط عليهم مستغلة رقة حالهم وحاجتهم إلى القوت الضروري ، وقد ذهب الكثيرون ضحايا الدفاع عن حقوقهم .

ثم تفرغت الشركة لنقابات عمالها الأصلية ، فجرت مختلف الأساليب وقدر لها أن تغير بعض مجالس تلك النقابات .



نحن لا نخفل كثيراً بالقضايا الفردية ولكننا تصدينا لهذه المنازعات بكل ما أوتينا من قوة رجاء أن نضع حداً لطغيان الشركة وعدوانها على كرامة المصري في بلاده ، وأردنا أن نصفي جهد الطاقة بعض المشكلات التي نخشى أن تخلفها الشركة للدولة حينما ينتهي أجل الالتزام وفي الوقت نفسه بهمنا أن يثق المصري العامل في شركة قناة السويس بأن وطنه يحميه وبأنه ليس أقل مكانة من الأجنبي فالمصري هو الذي ستؤول إليه إدارة القناة قريباً ويجب

أن يمنح كل فرصة ترفع من حالته النفسية ومن قيمته المادية والمعنوية ولو أن الأمور سارت في هذه البلاد سيراً صحيحاً لكننا نفهم أن يسعى الأجنبي للمساواة بالمصري ، أما أن يكون العكس هو الذي حدث حتى الآن وألا يصل المصري إل المساواة حتى الآن وأن تستخف الشركة بالأحكام والمبادئ التي تقرر دون أن يضرب على يدها فهذه مأساة تبعث على مزيد من القلق بالنسبة لمستقبل القناة .

وإنا نرجو أن تجد الدولة الفسحة من الوقت لمعالجتها وحل المشكلات القائمة بين الشركة حلولاً عادلة ومعقولة تكفل كل قيام عامل بعمله على خير وجه وتبهي . كل عامل وكل موظف للدور الكبير الذي سيطلب منه حيناً تختفي الشركة وتقوم الإدارة المصرية مقامها .

الحل الوحيد تصنيفية الشركة

بعد عرض المشكلات المتقدمة، ما كان منها خاصاً بإدارة القناة واستغلالها، أو بعلاقة الشركة بالدولة مانحة الالتزام، وعلاقتها بموظفيها وعمالها، لا نجد حلاً لهذه المشكلات إلا أن تصنف الشركة، وتقوم الحكومة بنفسها بإدارة القناة، وهذه ضرورة تفرضها اعتبارات أخرى أهمها :

أولاً — التعارض بين وجود الشركة أو أية شركة غيرها، وحقوق السيادة التي لمصر على القناة، وهي الحقوق التي لا يمكن أن تباشر بمعرفة مؤسسة خاصة، كما قدمنا .

ثانياً — نشأت هذه الشركة في فجر النصف الثاني من القرن الماضي، وهي أخطر مرحلة في تاريخ استعمار الغرب للشرق، وكانت مصر وقتئذ

مكبلة بأغلال ثقيل ، وكان يحكمها معتوه تافه ، يقال له « محمد سعيد » ،
وكانت في نظره كضيعة ورثها عن أبيه ، ولذلك جازت الغفلة ، وظفر
دى لسبس بالالتزام ، وفرضت تلك الأوضاع التي عطلت نهضة مصر وتقدمها
السياسي والاقتصادي ، قرابة مائة عام . وقد تطور الزمن ، وأضحت مصر
جمهورية عظيمة كاملة السيادة والاستقلال ، فمن غير المتصور أن تظل
رواسب القرن التاسع عشر على ماهي عليه ، وأن لنا أن نضع حداً للقوضى
التي تربت على وجود شركة قناة السويس .

وما السبيل إلى ذلك ؟

رأى البعض تأميم الشركة ، وكانوا متأثرين في هذا الرأي ، بما جرى
في إيران ، على يد الرجل العظيم الدكتور محمد مصدق ، ولكن الظروف
مختلفة ، وليس حتماً أن نحاكي غيرنا ، دون تدبر في النتائج . ولذلك لم أوافق
على التأميم ، سيما وأن التأميم يقتضي تعويض المساهمين في الشركة المؤتممة ،
وما نحن بحاجة لهذا .

وإنما دعوت للدخول في أعمال الشركة من الآن ، واتخاذ الخطوات
العملية السريعة لتصفيتها ، واعتبرت الفترة المتبقية من الالتزام مرحلة انتقال
يجب أن تتم التصفية خلالها .

ولهذا اقترحت قيام مرفق إداري جديد ، باسم « وزارة شؤون قناة
السويس » ، وأفردت لبحث هذه المسألة ، قسماً موجزاً ، وضعته في نهاية
هذا الجزء من الكتاب .



القسم الثاني

وزارة شؤون فئاة السويب

يرى البعض أن يظل إشراف وزارة التجارة والصناعة على شركة قناة السويس مستمرا ، بواسطة مصلحة وإدارة الشركات في هذه الوزارة . وأن يكتب في الوقت الحاضر ، بتشكيل لجنة من بعض القانونيين والفنيين للتحضير للتصفية وإعداد الجهاز المصرى الذى تناط به إدارة القناة ، وقال آخرون بإنشاء مجلس لقناة السويس تابع لوزارة التجارة والصناعة ، ويشترك في عضويته مندوبون عن الوزارات المختلفة التى لها اتصال بأعمال شركة القناة .

ورأيت فى رسالتى التى وضعتها فى سنة ١٩٥١ ، أن تكون للقناة وزارة قائمة بذاتها ، وهى وزارة شئون قناة السويس ، وما زلت مقتنعا بأن هذا هو الحل الأمثل ، للأسباب الآتية :

أولا — تختلف طبيعة قناة السويس فى إدارتها واستغلالها عن جميع المرافق الأخرى التى تستغل بمعرفة شركات احتكار ، والتى تعد مرافق تجارية بحتة ، ويدل تاريخ القناة الطويل ، والظروف التى عاصرتها على أنها كانت وستظل محورا تدور حوله سياسة مصر الخارجية ، فمن الخطأ البين أن تنزل كغيرها تحت إشراف وزارة التجارة والصناعة ، التى لا يمكن أن تمتد اختصاصها إلى مسائل سياسية أو أن تبشر اتصالا دبلوماسيا ، على أى نحو كان .

هذا ونحن نغض من قيمة قناة السويس وأهميتها ، حينما نضعها على قدم واحد مع غيرها من المرافق كالترام أو مصر الجديدة أو غيرها .

ثانيا — ضخامة وتنوع أعمال الإدارة والاستغلال ، وضخامة إيرادات القناة ، وما يقتضيه ذلك من تخصص وتركيز ، مما يستوجب قيام وزارة لشئون القناة ، تنفرد بأعظم مسئولية تحملها وزارة من الوزارات .

ثالثا — إن العالم كله يتطلع إلى مصر ، ليرى ماذا هى صانعة بقناتها ، وعملاء مصر الذين ينتفعون بالقناة ، هم الدول صاحبة الأساطيل الحربية والتجارية التى تجتاز القناة ، وشركات الملاحة العالمية التى تقف الدول الكبرى

من ورائها ، فلو فرض أن اختلت إدارة المرفق أو تعثرت لأى سبب كان بعد زوال شركة قناة السويس ، ولو لفترة مؤقتة ، فانا لانستطيع أن نتنبأ بالنتائج الخطيرة التي تترتب على ذلك ، والضغط السياسى الذى نستهدف له .
وقد ملأت شركة قناة السويس أرجاء الأرض طوال مائة سنة بدعايتها وألفت فى روع الجماعة الدولية أنها أعظم مؤسسة فى الكرة الأرضية ، دقة ونظاما ، وأنها استطاعت بذلك أن تكفل استمرار الملاحة العالمية فى القناة . وهذا كله يقتضينا مبالغة فى الحرص على سلامة الملاحة واستمرارها فى القناة ، ويجب أن يثبت الجهاز المصرى الجديد أنه أكثر كفاية ومقدرة من شركة قناة السويس ، وقد تدعو الحاجة لأن يكون لهذه الوزارة المقترحة نظام يختلف تماما عن الأنظمة الحكومية ، ولا يخضع للروتين ولا للقيود المعروفة .

ونحن لانظن إدارتنا المصرية أو نعرض بها ، إذا اقتضانا الحرص المتناهى على مستقبل القناة ، أن نوصى بعدم استخدام أى موظف سبق له العمل فى إدارة أخرى ، لا لسبب إلا لاختلاف نوع العمل والروتين ، وضرورة معالجة الأمور بعقلية لم تتأثر قط بالدولاب الحكومى .

رابعا — يجب أن تتوفر فيمن يقومون بإدارة القناة معارف خاصة ، وتجارب خاصة ، تختلف عما يحتاج إليه الموظف فى أية مصلحة أخرى ، والامام بالشئون البحرية والملاحية وباللغات الأجنبية ، ضرورة لاغناء عنها كما أننا محتاجون للاتصال بالعالم بأسره ، شرقه وغربه .

ولذلك لابد من أن يكون البناء جديدا فى مختلف جزئياته ، وملائما للعمل الضخم الذى سيؤول إلينا .



فى سنة ١٩٥٢ التقيت فى لاهائى بالدكتور عبد الحميد بدوى ، الذى أكن لشخصه كل تقدير ومحبة ، فأشار على بالعدول عن فكرة وزارة للقناة ، والمطالبة بأن يكون لها ديوان كديوان المحاسبة أو ديوان الموظفين ،

أو بعبارة أخرى مصلحة حكومية كبيرة لها استقلال في عملها وميزانيتها عن الوزارات . ولهذا الرأي وجاهاته ، وإنما المشكلات التي تثيرها القناة يوميا ، والتي تتصل بسياسة الدولة العليا اتصالا مباشرا ، لا تقف عند حد ، ولذلك يستحسن أن يكون الرئيس الأعلى للمصلحة أو الديوان المقترح عضوا في مجلس الوزراء ، حتى يستطيع أن يحيط المجلس أولا بأول ، بكل مسألة ، ويشترك معه المجلس في المسؤولية ، وفي هذا ضمان كبير .

وإني أذهب في اقتراحي ، إلى حد القول ، إنه في الفترة المتبقية من الالتزام وبعدها بوضع سنوات ، أي إلى أن يتم الاستقرار ، وسير الدولاب كعقارب الساعة ، قد يكون من صواب الرأي ، أن تسند الوزارة الجديدة إلى أقوى رجل في الدولة ، وهو رئيس مجلس الوزراء ، أو إلى نائبه على الأقل ، فمصر تتصل بالجماعة الدولية عن طريق قناة السويس ، ويجب أن يكون هذا الاتصال عن طريق أقوى الشخصيات فيها .

* * *

نرجو أن تقوم الوزارة المقترحة على الفور .
والمدة المتبقية من التزام شركة قناة السويس هي أربعة عشر عاما ، وهي فترة قصيرة جدا ، بالنسبة لما يجب أن نهض به من الأعمال ، في خلالها .
ويختلف اختصاص وزارة شؤون القناة ، قبل ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ عنه بعد هذا التاريخ ، كما سنبين في الفصول التالية .



الفصل الأول اختصاص الوزارة المفتوحة

يقتصر البحث في هذا الفصل على بيان اختصاص الوزارة المقترحة ، في مرحلة الانتقال ، أي الفترة المتبقية من أجل التزام شركة قناة السويس . في هذه الفترة ، يجب أن تضع الوزارة الجديدة نصب عينها ثلاث مسائل على جانب كبير من الأهمية :

- (١) رقابة الحكومة على شركة القناة .
 - (٢) تصفية المشكلات القائمة ، حتى إذا انتهى أجل الالتزام ، لا تبقى مسألة ما معلقة ، ولا يتأجل تسليم المرفق دقيقة واحدة .
 - (٣) إعداد الجهاز المطلوب لإدارة القناة .
- وفيما يلي تفصيل لهذه المسائل :

رقابة الحكومة على الشركة

تجرى هذه الرقابة حالياً بمعرفة وزارة التجارة والصناعة ، ومفروض أن تقوم الحكومة بوساطة مندوبها لدى الشركة بتصيب آخر من الرقابة والاشراف ، وأن يكون الأعضاء المصريين في مجلس إدارة الشركة ممثلين للمصالح المصرية . أما وزارة التجارة والصناعة ، فقد أخذت على كاهلها مراقبة تنفيذ الاتفاقات المبرمة بين الشركة والحكومة ، ولا سيما اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ وأنشأت إدارة صغيرة خاصة بشركة قناة السويس ، وتابعة لإدارة الشركات المساهمة في الوزارة .

ومما يستوقف النظر أن مرتب رئيس تلك الادارة لا يبلغ مرتب أصغر كاتب في شركة قناة السويس، وذلك بغض النظر عن كفاية وزاهاة موظفي وزارة التجارة والصناعة ، ولكن هذا المظهر مضافا اليه الخوف من احتمال المسؤولية جعل تلك الادارة الصغيرة تنطوي على نفسها في حجرة بمبنى المجمع ، فلم تقم بنصيب يذكر من الاشراف على الشركة . ولعلها تشعر دائما بأن الشركة تتمتع بحماة عريض ، وهذا الشعور حال مرارا دون حمل الشركة على النزول على حكم القانون ومراعاة نصوص الاتفاقات المبرمة بينها وبين الحكومة .

ولم يحدث قط أن قام موظف مصري بالتفتيش على أعمال الشركة ، وفحص دفاتها وأوراقها ، والوقوف على مختلف تصرفاتها ، وهذا تقصير ، إذ لا يوجد قانون أو اتفاق يحول دون ذلك ، ولا ندرى من المسئول عن هذا التقصير ؟

ويكفي أن تراجع المكاتبات التي تبودلت بين وزارة التجارة وبين الشركة في مسألة ما ، كمسألة قرارات التحكيم الصادرة لصالح العمال وإصرار الشركة على مخالفة الأحكام ، ووقوف إدارة قناة السويس متفرجة ، وهي لا تملك شيئا حيال الشركة العاتية .

هذه الحالة المؤلمة يجب أن تنتهي بمجرد قيام الوزارة الجديدة التي تستطيع أن تضع جميع أعمال الشركة وشؤونها المختلفة تحت رقابتها وسيطرتها التامة .

وأما تمثيل الحكومة لدى الشركة بواسطة مندوب أو قوميسير ، فقد كان في العهود الماضية مهزلة ، إذ كان الاختيار مجرد محاباة لرجل من أولى النفوذ يريد أن يقبض ثلاثة آلاف من الجنيهات من خزينة الشركة ، ويستمتع بالسفر إلى باريس بين حين وآخر ، دون أن يفعل شيئا .

ولكن حكومة الثورة قد وفقت إذ اختارت لهذا المنصب أحد رجال القانون ، ووزير سابق لوزارة التجارة والصناعة وهو الأستاذ الدكتور

بهجت بدوى ، ويبدو حتى الآن أنه يقدر مسؤوليته ويدرك أعباء منصبه الخطير وأنه يريد أن يلعب دورا هاما في تصفية الشركة واستلام المرفق منها. ونحن نتمنى له كل خير ، وندعو له بالتوفيق والصحة الغالية ، ونعتقد أنه بكفايته وسمعته الطيبة يستطيع أن يفعل الكثير .

تمثيل الحكومة في مجلس الإدارة والجمعية العمومية

ومصر ممثلة في مجلس إدارة الشركة بخمسة أعضاء هم السادة محمود نغرى ، وشريف صبرى ، وواصف غالى ، وأحمد عبود ، وعلى الشمسي ، وقد وقع الاختيار على الأربعة الأولين في العهد الماضى ، واختير الأستاذ على الشمسي في عهد الثورة ، وهو من غير شك أصلح الأعضاء الخمسة للقيام بواجبه ، فالأستاذ على الشمسي يمت بنسب لقضية القناة ، ولا نستطيع أن ننسى موقف والده المشرف في مشكلة مد الامتياز في سنة ١٩١٠ ، وشجاعته، ووطنيته ، كما أن ماضى الأستاذ على الشمسي في تاريخ الحركة الوطنية ، وتمرسه على مسائل القناة ، وقت أن كان مندوب الحكومة لدى الشركة ، وكفايته في الشؤون الاقتصادية والمالية ، ونزاهته وشممه ، كل ذلك ينهض مبررات قوية لوجوده في مجلس إدارة الشركة .

ونحن لا ننكر على رجل مثل الأستاذ واصف بطرس غالى علمه ونزاهته وقوة خلقه ، ولكن صحته متهدمة ، وإنا لندعو له بطول العمر ، ولكن كان أولى بأستاذ مثله أن يقتدى «بادوارد هوريو» حينما تنحى عن رئاسة الجمهورية ورئاسة الجمعية الوطنية في فرنسا قائلا إن السن قد تقدمت به ، ومن التجنى أن يحرم بلاده ممن هم أحسن منه صحة وأقوى على احتمال تبعات منصبه .

ونعترف للسيد محمود نغرى بأنه رجل فاضل ، وكان سفيرا من الطراز الأول ، وله ماله من مائة الخلق ونبيل الطباع ، ولكن لم نسمع صوتا قط

الأستاذ فخري في اجتماعات مجلس إدارة شركة القناة أو الجمعية العمومية ، وكان يجب أن يكون للمصريين أصوات مدوية في تلك الاجتماعات وأن يقوموا عوج الشركة ، فكان موقفه سلبيا على طول الخط ، ولعله بلغ من العمر ما يفرض عليه أن يخلي مقعده لغيره من مواطنيه ، ولا سيما أنه غنى عن مكافأة العضوية ونفقات السفر إلى باريس .

وأما المهندس احمد عبود فهو شعلة نشاط وشعلة ذكاء ، ومهما اختلف الناس في الحكم عليه فلا ينكر فضله على الاقتصاد القوي إلا جاحد أو حقوق . ولكن كنا نرجو أن نرى موقفا كريما واحدا لعبود حيال شركة قناة السويس ، وهو الثعلب الذي لا يمكن أن تخفى عليه أساليبها ، فإذا فعل عبود بعضويته حتى الآن ؟ !

لا شيء ، فيما نعلم .

وبقي ابن الذوات ، السيد شريف صبرى ، الذى عين في عهد ابن شقيقته فاروق ، من باب التدليل والمجاملة ، وهو لا يصلح لغير الصالونات ، فلا تى داع يعطل هذا المقعد الذى يشغله ، ومصر أشد ما تكون حاجة للانتفاع به .

منذ افتتاح القناة ، حرمت مصر من أن يكون لها صوت أو رأى في الجمعية العمومية ، حتى وقت أن كانت مساهمة بنسبة ٤٤ ٪ .

ومنذ أن مثلت في مجلس إدارة الشركة لم تنتفع قط بهذا التمثيل ، ولما طالبت بمقاعد في مجلس الادارة ، لم تكن تعنى الحصول على مكافآت توزع على عدد من بنينها وإنما حاولت أن تشترك في توجيه سياسة الشركة ومراقبة أعمالها ، فلم يتحقق ذلك قط .

واجب الوزارة المقترحة أن تركز بداخلها ، مختلف نواحي النشاط التي تقدم الكلام عنها ، وأن تصدر تعليماتها للأعضاء المصريين في مجلس الادارة ليعملوا طبقا للتعليمات . وليس ثمة ما يمنع من إعادة النظر في هذه العضوية ، ولو بالنسبة للبعض ، هذا ومن المحال أن نقر الشركة على ما تدعيه من أن

الجمعية العمومية هي التي تعين الأعضاء ، فالحكومة المصرية هي صاحبة الحق في تعيين الأعضاء المصريين . وسوف يزيد عدد المقاعد التي يجب أن تشغل بمصريين طبقا لما جاء في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ونرجو أن تشغل بوطنيين ممتازين .



وهو ب نفل مقر الشركة الرئيسي من باريس

ونصفية مطبخها بلنرته ونيويورك

ولكي تكون رقابة الحكومة على الشركة مجدية وفعالة ، وحتى لا تقلت من يد الدولة المستندات الهامة ، والأوراق التي تحتاج إليها الدولة ، والمحفوظات التي ترجع إلى تاريخ افتتاح القناة ، ويجب أن تسلم إلى الحكومة مع القناة ، نرى أن تكون أول خطوة في القضية هي حمل الشركة على تنفيذ ما جاء بعقد الالتزام بأن تنقل مقرها الرئيسي إلى القاهرة بحيث تركز في مصر ، ويجتمع في القاهرة مجلس إدارتها وجميعها العمومية ، وبذلك يسهل وضع الشركة تحت رقابة الحكومة وإشرافها الفعلي .

وفي الوقت نفسه ، لاجابة البتة لوجود مكتب الشركة بلندن ومكتبها بنيويورك ، فإن ذلك يتنافى مع مصالح مصر العليا في قناة السويس .
ويصح أن تبدأ مباحثة الشركة في هذا الأمر ، فإذا لم تدعن ، وجب أن تعامل بمقتضى القانون ، حتى وإن أدى إصرارها على المخالفة لفسخ عقد الالتزام .

تصفيّة الشركة الحالية

وعلى الوزارة المقترحة أن تقوم من الآن ، بحصر المشكلات القانونية والمالية ، بين الشركة والحكومة ، وإيجاد حلول لها ، بالطرق الودية ،

ما استطاعت إلى ذلك سبيلا ، وقد يحتاج بعضها إلى خبرة وفحص ، ويحتاج البعض الآخر إلى تحقيق ودراسة ، فإذا فشلت الجهود الودية ، أحيل الأمر إلى القضاء الوطنى ، وهو جهة الاختصاص الوحيدة ، لتفصل فيه .

ويجب أن يتم هذا كله ، قبل حلول يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، بحيث لا تبقى مشكلة واحدة معلقة ، فتنتهى فترة الانتقال ، ويسير الدولار الجديد فى موعده المتفق عليه ، من غير هزات ، فإن أخشى ما نخشاه ، أن نتظاهر الشركة فى المدة المتبقية بحسن النية ، وتقمص ثوب الحمل الوديع ، ثم تثير المتاعب والعراقيل فى آخر لحظة ، محاولة أن تخلق رأيا عاما عالميا معاديا لهذه البلاد . ونحن نقدر حالة الشركة النفسية ، وضيق صدرها كلما اقترب موعد جلائها وحرمانها من ذلك الكنز الثمين ، الذى لا يمكن أن نجد مثله فى أية بقعة من بقاع الأرض . وبعد استغلال دسم امتد نحو مائة سنة لانظن أن الشركة تعدم الوسائل التى تستخدمها للعب والكيد ، والعمل فى الظلام ، رجاء أن تؤخر خروجها من هذه الجنة الأرضية . ولذلك لابد من وضعها أمام الأمر الواقع ، وتصفية كل مسألة بينها وبين الدولة ، عاجلا لا آجلا .

ونحن نكتفى بالإشارة إلى بعض المشكلات ، على سبيل المثال ، لاعلى سبيل الحصر ، فيما يلى :

إلغاء الاتفاقات البطولية

ترى ضرورة تشكيل لجنة من بعض القانونيين الممتازين ، يقتصر عملها على مراجعة جميع الاتفاقات التى أبرمت بين الشركة والحكومة المصرية ، ابتداء من فرمان محمد سعيد فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ إلى اتفاق ممدوح رياض فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، سواء أكانت هذه الاتفاقات فى صيغة عقود ، أو مكاتبات تبادلها الطرفان .

والغرض من المراجعة ، حصر الاتفاقات الباطلة ، وقد أشرنا إلى بعضها في الأبواب المتقدمة ، وبيان أوجه البطلان ، توطئة للغايتها بجملة قلم .
ولا تملك الشركة أن تعترض على إلغاء الاتفاقات الباطلة ، وهي إما أن تدعن وإما أن تلجأ للجهة القضائية المختصة وهي محكمة القضاء الإداري ، لتقول كلمتها التي ينزل عليها الطرفان .

وهناك اتفاقات مجحفة بمصلحة الدولة ، ولكن لاحيلة للطعن فيها ، ولا تملك الدولة إلا أن تعمل على تحديد التزامات الطرفين المالية ، مع بقاء الاتفاقات الصحيحة قائمة .

ويبدو لنا ، ان اغلب الاتفاقات التي عقدت في ظل الاحتلال البريطاني ، ولم تكن للدولة فيها إرادة حرة ، قد تسربت من مصر ، ولا توجد أصولها في محفوظات الحكومة المصرية ، ولكن محفوظات الشركة في باريس غنية بكل ورقة ، وقد طالبنا بنقل اوراق الشركة من باريس إلى القاهرة ، وتستطيع الحكومة ان تكلف الشركة بتقديم اصول الاتفاقات والمكاتبات المتبادلة جميعها ، وقبل بيان حكم القانون يجب أن تفحص التوقيعات التي تحملها بمعرفة خبراء للتأكد من ان كل اتفاق قد ابرم فعلا وبالصيغة التي تدعيها الشركة ، وبعد التأكد من صحة التوقيع والمكتوب في كل اتفاق يجب معرفة صفة من وقع نيابة عن الحكومة فقد صدرت مكاتبات من أناس لا يملكون أن يقيدوا الدولة وهذه مسألة قانونية يجب ان تصفى .

وبعد ذلك يقتضى الحال ترجمة الأوراق ترجمة صحيحة بمعرفة مترجمين رسميين ، إذ أن النص العربي هو الذي يعمل به طبقا للقانون .

مجلس إدارة شركة القناة

بيننا في غير موضع من هذا الكتاب أن الشركة مدينة للحكومة في أموال طائلة ، فقد كانت تقدر ميزاتيتها وتبالغ في ابواب النفقات دون أن يكون

للحكومة دخل في ذلك ، وهذه مسألة يجب ان يعاد فيها النظر ، لمعرفة ماللحكومة من حقوق مالية قبل الشركة ، وهناك اراض استولت عليها الشركة وتصرفت فيها بالاستغلال او باعتمها من غير وجه حق ، ولا بد من تحديد هذه الأراضى وتقويمها ومساءلة الشركة عن التعويض وغيره مما تلزم به قبل الدولة .

وهناك اخطاء في تطبيق عقد الالتزام والعقود التالية وتصرفات مخالفة للقانون ارتكبتها الشركة وترتب على ذلك تعريض مصالح الدولة لأضرار جسيمة ويجب ان يقدر التعويض عنها .

وكذلك قامت الشركة ببعض نواحي الاستغلال فى ميناء بور سعيد وغيرها ، وتمتعت بالاعفاء الجمركى من غير وجه حق ، وهذه الأمور وما إليها يجب ان تحصى ويقدر عنها التعويض بالطريق الودى او القضائى .

وعدا ما تقدم لا يمكن اغفال العشرة فى المائة من صافى الأيراد وهى النسبة التى تدفعها الشركة لغير مستحقين وتسميهم مؤسسين ولم يصدر بتعيينهم ذكر بتو او فرمان او مرسوم كما جاء فى عقد الالتزام ، وكل مبلغ تحصله الشركة من رسوم المرور ، ويدفع لغير مستحق يجب ان ترده إلى بيت المال لأن إيراد القناة يعتبر اصلا حقا خالصا للدولة فيما عدا ما تنازلت عنه بنص صريح ومستحق معروف ، ولا يمكن ان يكون تصرف الشركة صحيحا إلا إذا قدمت بأسماء المؤسسين فرمانا موقعا عليه من والى مصر ، والبيسة على من ادعى واليمين على من انكر .

وتحديد حقوق الدولة ، يتم أولا ببيان الأسس القانونية لتلك الحقوق المالية وهذا بحث تختص به اللجنة القانونية فى الوزارة المقترحة ، وبعد ذلك يأتي دور المحاسبين القانونيين ، وقد يستعينون بخبراء هندسيين أو غيرهم لبيان هذه الحقوق بالأرقام ، ويجب أن نعرف مركزنا أولا ونستوثق منه ثم نبدأ بمباحثة الشركة للتسوية الودية أو التقاضى ، وقد يكون هناك مجال للمقاصة إذ تدعى الشركة أنها طبقا لاتفاق ظفرت به فى سنة ١٩٢٠ ستحصل من

الحكومة على أثمان الآلات والمهمات وبعض المنشآت الثابتة فيما عد الأراضى
التي أقيمت عليها .

القضايا المطروحة من الحكومة رفعها

نكاد نوقن بأن الشركة سوف تترك رأسها ، ولن تتفق على المسائل
التي تقدم الكلام عنها بالطرق الودية ، وما على الحكومة فى هذه الحالة إلا أن
تستخدم سلطتها التي خولها القانون إياها ، وإن كان للشركة ثمة اعتراض فباب
محكمة القضاء الإدارى بمجلس الدولة مفتوح أمامها على مصراعيه .

هذا وهناك أفضية سوف تضطر الدولة نفعها لرفعها ، كقضايا التعويض
التي أشرنا إليها ، ويقتضى الحال تعيين نخبة ممتازة من رجال القانون لحصر
هذه القضايا وتكييفها وإعداد ملفاتها ، فى أقصر مدة ممكنة ، مع الاستعداد
للدفاع عن حقوق الدولة بمجرد رفع تلك القضايا .

ولا نود أن نشير بشيء من ناحيتنا ، فلسنا ممن يستبدون برأيهم وإنما
نطالب بفحص كل حالة على حدة ووضعها تحت المهر ، ثم يتحدد الموقف
بعد الدراسة الدقيقة ، وتبادل مختلف وجهات النظر .

جهة الاختصاص هي المحاكم الوطنية
دونت سواها

ونعود فنؤكده ما سبق أن ذكرناه فى هذا الكتاب ، من أن المنازعات
التي تنشأ بين الشركة والحكومة المصرية ، تختص بالفصل فيها المحاكم الوطنية
المصرية دون سواها ، وذلك بنص صريح فى الاتفاقات التي أبرمت فى أيام
اسماعيل ، بعد أن سوى الخلاف بينه وبين الشركة ، وقد أوردنا النص فى
الباب الأول من هذا الكتاب .

ونرجو ألا يقع البعض في خطأ ويخيل إليه أن هناك شبهة اختصاص للقضاء الدولي كمحكمة العدل الدولية في لاهاي فالنص الذي أشرنا إليه ، قد حسم في هذه النقطة ، وهذا بغض النظر عن الشذوذ الذي حدث إذ أوضحت الحكومة البريطانية مساهمة في الشركة ، وبغض النظر عن وجود مصالح لبعض الحكومات الأجنبية ، ولن يظهر معترض قط على اختصاص القضاء الوطني دون غيره بكل خلاف يقوم بين الشركة والحكومة ، والشركة نفسها مساهمة بذلك ولا تستطيع أن تماري فيه .

إعداد الجهاز الفني والإداري

وما دام أن الدولة ستحل محل الشركة في إدارة القناة ، فواجب الوزارة المقترحة أن تبادر منذ الآن باعداد الجهاز المصرى الفنى والادارى ، على أكمل وجه ، منذ الآن ودون إضاعة أى وقت ، وسنفصل بعض النقاط الخاصة بهذه المسألة في الفصل التالي ، إذ لا نستطيع أن نكتفى بمجرد الإشارة إليها فلعلها أهم مسألة ستقوم بها وزارة شؤون قناة السويس في مرحلة الانتقال .

* * *

ولا يقتصر اختصاص وزارة شؤون قناة السويس على المسائل القائمة بين الدولة وبين شركة قناة السويس وإنما يتسع هذا الاختصاص بحيث يتناول مسائل أخرى كتصفية المنازعات القائمة بين الشركة وعمالها وموظفيها وضمان الحقوق المالية للعمال والموظفين ، حينما تزول هذه الشركة كحقوق المعاش وصندوق المعاشات وغير ذلك ، إذ لا ينبغي أن تخلف الشركة للدولة تركة مثقلة بالديون .

وإلى جانب شؤون القناة الخاصة بالادارة والاستغلال توجد المشكلات الأخرى التي تثيرها القناة كمشكلة الملاحة وحرية المرور والسهر على تطبيق معاهدة القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ وهذه المسائل يتناولها اختصاص الوزارة المقترحة وينبغي أن تنشأ إدارات خاصة بها كما ستوضح في بيان تكوين هذه الوزارة .

الفصل الثاني

كيفية التصفية وإجراءها

يجب على الشركة ، وهي التي تدير الملاحة في القناة لحساب الحكومة المصرية ، وتخضع لسلطانها ، أن تقدم للحكومة في مرحلة الانتقال ، كل معونة ممكنة ، لتصفية المشكلات التي تقدم بيانها ، وانتهاء الوضع الحالي ، وقيام الادارة الحكومية التي ستحل محلها فور انتهاء أجل الالتزام .

وقد تكون المعونة المطلوبة من الشركة أوراق وبيانات تضعها تحت تصرف مندوبي الحكومة ، أو تنفيذ أوامر تصدر إليها ، لادخال تعديلات فنية وغيرها على الأوضاع الحالية ، أو غير ذلك مما لا يمكن التكهّن به وإنما يطرأ أثناء عملية التصفية .

والمعونة المطلوبة من الشركة ، ليست منحة تفرضها المجاملة ، وإنما هي واجب يقتضيه عقد الالتزام ، وأي تخاذل أو تقصير من ناحية الشركة أو تراخ في تنفيذ الأوامر التي تصدر إليها ، يبيح للدولة أن تضع يدها على موجودات الشركة ، وتنتهي عقد الالتزام في الحال .

ولو فرض أن اضطرت وزارة شؤون القناة لهذا الاجراء في مرحلة الانتقال ، فإنه لن يكون عسيراً أن تقوم الوزارة بنفسها بادارة الملاحة في القناة فوراً وتستطيع في هذه الحالة ، أن تستصدر أمراً عسكرياً يحتم على جميع العمال والموظفين أيا كانت جنسياتهم بالاستمرار في أعمالهم ، لحساب الدولة مباشرة ، فيتبعون الوزارة الجديدة على الفور ويتلقون منها أوامرها ، وأي اخلال يعرض الخلل لمسئولية غاية في الخطورة .

وبهذه الطريقة يكون لدى الوزارة فسحة للتصفية التدريجية في الفترة

المتبقية فتستغنى عن خدمات من ترى الاستغناء عنهم وتعين من ترى تعيينهم ،
وتتخذ أى إجراء تمليه المصلحة المصرية العامة وضمان استمرار الملاحقة
في قناة السويس وما على المتضرر إلا أن يلجأ لجهات القضاء المصرى ولديه
الفسحة من الوقت إن كان له حق يدعيه .

الدخول في الاعمال من الآن

إن تكون التصفية ممكنة من وراء المكاتب ، وبعيداً عن منطقة العمل ،
وإنما تبدأ الوزارة المقترحة بتعيين نواتها الأولى من الموظفين الفنيين
والاداريين ، وتشكيل اللجان التي يقتضى الحال تشكيلها ، وهؤلاء يباشرون
عملهم منذ الآن في منطقة أعمال الشركة ببورسعيد والسويس والاسماعيلية .

ويبدأ العمل بخصر وجرّد ومراجعة على نطاق واسع ، ويتناول الحصر
والجرّد المنشآت التي أقامتها الشركة في فترة الالتزام . ووصفها في السجلات
وصفاً دقيقاً نافياً للجهالة ، وتقدير قيمتها تقديراً مؤقتاً ، سهبط بطبيعة الحال
بسبب الاستعمال ، عند ما يحل أجل سداد ثمن المنشآت التي يتبين حسب اتفاق
سنة ١٩٢٠ أن الحكومة ستدفع ثمنها للشركة كأقراض ، ولا تنطبق هذه
الحالة على جميع المنشآت ، فيجب أن تعين في السجلات المنشآت التي ستستولى
عليها الحكومة مجاناً وتلك التي ترى اللجنة القانونية أن الحكومة ستدفع
قيمتها .

والأثاث المستخدم في تلك المنشآت ، يدخل في التقدير والتممين ، وذلك
دون ارتباط باستلامه ، أو مشتراه فلا شك أن الشركة قد بالفت وأنفقت
في الكماليات ، نفقات طائلة ، والدولة ليست ملزمة بمشترى هذا الأثاث فيصح
أن تكلف الشركة بأخذ ما لا تدعو الحاجة إليه ، وهذه المسألة ستكون
موضع بحث بمعرفة القانونيين والفنيين من جانب الحكومة .

وأهم من المنشآت والأثاث ، موضوع الآلات والمهمات ومحتويات

المخازن ، ونحن لا ننكر أن الشركة قد زودت القناة بعتاد ضخمة ، وإن تكن قد استهلكت ثمنه بضع مرات ، ولا بد من جرد هذا العتاد ، ووصف كل آلة ، وخصوصا الكراكات الماصة ، والأوناش العائمة ، والجرارات والصنادل والرافعات ونحو ذلك ، وصفا غاية في الدقة ، مع بيان طريقة إدارة كل آلة ، والوقود الذى يستعمل مثلا ، وتكاليف الادارة وما إلى ذلك ثم يوضع الضرورى فى قائمة والكالى فى قائمة أخرى .

وقد تكون هناك آلات قديمة من طراز القرن التاسع عشر لا تصلح للاستعمال فى الوقت الحاضر ، ومثل تلك الآلات يجب أن تعرف وتعين ، ولا نرى أن الدولة تلتزم بدفع ثمنها .

وفى تقدير أثمان الآلات والمهمات التى تلتزم الدولة بها ، يجب أن يراعى الاستهلاك ، كما أنه يجب أن يراعى فى المنشآت ، القيمة الايجارية الحقيقية ، ويستنزل هذا من التكاليف .

وهناك عملية جرد المخازن ، وحصر وجرّد موجودات الورش العمومية ، وهذه العملية ليست من المسائل الهينة ، وتستطيع إدارة الحصر والجرّد ، فى وزارة شؤون قناة السويس ، أن تستعين بمن تندهم من الموظفين الفنيين فى مختلف مصالح الحكومة المصرية ، من وزارة الأشغال العمومية ومصلحة الموانئ والمنائر ، والسكة الحديد والترسانة وغيرها ، بل قد يكون من المفيد جداً الاستعانة بسلاح المهندسين فى الجيش المصرى وغيره من الأسلحة .

ويجب أن نفهم الشركة ، أنه فى فترة الانتقال ، وهى لا تريد الآن على أربعة عشر عاما ، يفترض ضمناً أن جميع موجودات الشركة تحت حراسة اختيارية ، والحارس هو الدولة ، وإذا لم ترتض الحراسة الاختيارية فالحصول على حكم قضائى بالحراسة من أسهل الأمور .

ولدينا تجربة ما زالت شاخصة فى مرافق أقل أهمية كمرفق الاضاءة فى القاهرة ، فحينما انتهى عقد شركة ليبيون تسلمت الحكومة آلات خربة ، وفى حالة سيئة ، ويرجع ذلك للفوضى التى كانت قد استشرت فى العهود

الماضية ، والآن لا يمكن السماح بتكرار تلك التجربة القاسية ، خصوصا وأن سلامة الملاحة واستمرارها في القناة بتوقفان على سلامة الجهاز الذي يؤول للحكومة .

ولست رجلا فنيا حتى أستطيع لنفسي اقتراح احتياط بعينه يتخذ من الآن ، لمفاداة ما قد يحدث من لعب أو تخريب ، سواء كان متعمدا أو من قبيل الإهمال . ولكن قد يبدو بداهة أن أول احتياط يصح أن يتخذ هو المراقبة المستمرة ، بل المراقبة اليومية من جانب وزارة شؤون القناة لسير الجهاز وسلامته ، ويصح أن تعين الوزارة مفتشين ، فنيين وغيرهم ، يتواجدون في مناطق نشاط الشركة ويراقبون سير الدوالب وسلامة الآلات والمهمات ولهم أن يصدروا أوامر تكليف للشركة تلتزم بتنفيذها ومراعات مضمونها وهي لا تستهدف إلا إبقاء الدوالب الذي يدير القناة في أحسن حال إلى أن يتم تسلم الحكومة المرفق بأكمله .

وأرى أن يكون هؤلاء المراقبون أو المفتشون ، من رجال القوات المسلحة الذين يناط بهم عبء خطير ، ففي فترة الانتقال وبعدها بوضع سنوات لا بد من أن يسود النظام ، والروح العسكرية في سير دوالب القناة حتى نأمن الهزات والمفاجآت ، والأوامر التي تعطى للشركة ورجالها يجب أن تنفذ في الحال والاجراءات التي تتخذ في حالة الإهمال أو سوء النية يجب أن تفرض في حزم متناه وأن تقبض وزارة شؤون القناة على مختلف جزئيات العمل بيد من حديد ، ويجب أن نفترض في الشركة سوء النية وما عليها إلا أن نقيم بمسلكها الدليل على عكس ذلك .

* * *

وكما تفرض الوزارة المقترحة رقابتها على المنشآت والآلات والمهمات ، والورش والمخازن ، وجميع متعلقات الشركة ودفاترها وأوراقها ومكاتباتها ، لا بد أن تبسط هذه الرقابة على موظفي الشركة وعمالها ، على اختلاف أجناسهم ووظائفهم .

ونحن نعلم أن الشركة ، حينما أقامت ذلك الدولار من الموظفين والعمال كانت بمعزل من رقابة الدولة مانحة الالتزام وإشرافها ، ولا يصحح أن يحملنا سخاء الشركة في معاملة رجالها على الاعتقاد بأنها أحسنت اختيار العناصر دائما ، فهناك عناصر أجنبية رديئة وقع الاختيار عليها لاعتبارات لا شأن لصالح العمل بها ، فمثلا كانت الشركة تكافئ بعض الفرنسيين الذين قاتلوا أو جرحوا في الميادين تحت الراية الفرنسية ، ورأت بلادهم أن تكرمهم بادخالهم في تلك التكية ، دون أن يكون لهم تخصص سابق ، أو كفايات تسوغ إسناد الأعمال التي أسندت إليهم ، وهناك أجنبى وقع الاختيار عليهم محليا لأن أمهاتهم أو قريباتهم كن يخدمن في بيوت رجال الشركة الذين يملكون تعيين الموظفين والملاحظين مثلا ، بل هناك بعض المصريين تقول الشركة عنهم إنها اختارتهم في وظائفها الادارية بطريق المحسوبية ووساطة باشوات وحكام العهد الماضى ، وقد تكفى مراجعة أسماء الموظفين ، ومعرفة قرابتهم بأولى النفوذ في العهود الماضية ، لفهم الأسباب والبواعث التي لعبت دورها الأهم في الاختيار ، وهناك آخرون كان جواز المرور بالنسبة لهم الثقافة الأجنبية التي حصلوا عليها في مدارس الجزويت مثلا وتطبعهم بطباع الفرنسيين ، وهناك بعض من عرفتهم الشركة أثناء شغلهم لوظائف حكومية كانت تتصل بأعمال الشركة ولقاء الخدمات التي قاموا بها لمصلحتها منجوا بعض الوظائف وهؤلاء كونيستبلات في البوليس المصرى سابقا ، وعدا أولئك جميعا يوجد الدخلاء والمتمصرون ممن كانوا في المؤسسات الكبيرة دائما حربا عوانا على هذه البلاد وأبنائها ومستقبلها ، وهم الذين لا يمكن أن يعيننا نقاقهم في العصر الحالى عن ماضيهم وتنكرهم لمصر والمصريين ، والطعنات التي كانوا يصوبونها للمصريين من الخلف في غابر الزمن والطرق الملتوية والمريبة التي نبغوا فيها للوصول إلى غاياتهم أو خدمة بعض أغراض الشركة غير المشروعة .

إن الشركة مشكلة تشكيلا غريبا ، ففيها مختلف العناصر ومختلف الميول ،

ولقد نجحت في ماضى الأيام في خلق قومية لا وجود لها بين القوميات وإنما هي قومية شركة قناة السويس والتبعية لها والتفانى فيها .

وكل هذه الملاحظات لا تمنع من القول بأنه توجد بعض العناصر المصرية الأصيلة الممتازة في خلقها وفنها وإيمانها بوطنها ، استطاعت أن تتسرب إلى بعض أعمال الشركة وتدخلها ، وعاشت حتى الآن وهي تنقلب على الجمر ، بسبب الاحساس الوطنى الذى تجرده المظاهر الحالية ولكنها لم تستطع أن تفعل شيئا لأنها قلة تكاد تحصى على أصابع اليد .

يجب أن تعنى الوزارة المقترحة في فترة الانتقال بمراجعة حالة كل موظف وكل مستخدم أجنبيا كان أم مصرية مراجعة دقيقة ، تكشف عن كفاية كل فرد وناحية تخصصه وتجربته وخبرته ، وهل يساوي الأجر والمزايا التي يحصل عليها أم لا ، وملابسات التحاقه بعمل الشركة ، ومسوغات تعيينه ، وإلى أى مدى كان مخلصا لهذه البلاد ، وهل في ماضيه شوائب ولونات أم أنه ماضى نظيف ، ومدى صلاحيته أو عدم صلاحيته للأوضاع الجديدة ، وعلى الشركة أن تقدم لوزارة شؤون القناة ملفات موظفيها وعمالها كلما طاب منها ذلك وتستطيع اللجنة المكلفة بالفحص والمراجعة أن تجمع معلوماتها من مختلف المصادر الرسمية وغيرها ولديها فسحة من الوقت لتصفية حالة كل فرد ، فالأجنبي الذى يثبت أنه خبير ممتاز ، بفنه وخلقه ، وأن من الخير أن ينتفع به ، وأنه محب لهذه البلاد ومستقبلها ، وأنه مستعد لأنه يتخذ منها وطنا له ، لارزى بأسا من أن يستخدم لحساب الحكومة المصرية ولو بنفس الشروط والمزايا التي يحصل عليها الآن ، فنحن لانتعصب لقوميتنا وإنما نراعي مصلحة البلاد العليا ولا نرى بأسا من الاستعانة بالفرن الأجنبي بشرط ألا يكون ذلك ضارا بمصر من ناحية أخرى كأن يكون الأجنبي متصلا بدولة أجنبية نخشى أن تقف على أسرار العمل في القناة وأسرار الملاحة وهي من المسائل الخطيرة التي يجب أن تحاط بسرية تامة .

والمصرى الصالح والمفيد ، يجب أن يطمئن إلى مستقبله وينال من الدولة كل الضمانات التي تكفل حصوله في المستقبل على نفس الأجر والمزايا والمعاملة

السخية مادام ممتازا ولم يتلوث قلبه وضميره ، وأما الذين يتبين أنهم عالة ، أو أنهم قد تحللوا أو أنهم اختيروا في ظروف مريبة ولأسباب مريبة ، أو أنه لا تتوافر فيهم الكفاية ومعيار الوطنية المطلوب ، فأولئك يرصدون في قوائم وبمجرد انتهاء أجل الالتزام يقصون عن منطقة القناة ، مع الشركة وشأنها شأنهم تماما .

إن الانتقال من حال إلى حال مشكلة غاية في الدقة ، ولا يمكن الانتظار حتى السنة الأخيرة من الالتزام بل يجب أن تتخذ الاجراءات العاجلة لهذه التصفية التي تتناول الأفراد كما تتناول بقية أجزاء الجهاز وأن يتم ذلك كله نتيجة بحث ودراسة عادلة وبمجردة عن الهوى ، في المدة المتبقية .



وربى أن تضع الوزارة المقترحة نصب عينها المشكلات القائمة بين الشركة وعمالها وموظفيها ، الموجودين في الخدمة ، وأرباب المعاشات ، فتتحمل الشركة على تسوية كل ما هو مطلوب منها لهؤلاء تسوية عادلة وإعطاء كل ذي حق حقه ، لكي لا تبقى بعض المشكلات معلقة وترث الدولة تركة ثقيلة ، وأموال الشركة ضامنة لتسوية حقوق الغير قبلها ، ويجب أن يمكن أولئك العمال والموظفون من حقوقهم بالكامل ، قبل أن تجلو الشركة .

وهناك التزامات للموظفين والعمال قبل الشركة تستمر بعد انتهاء أجل الالتزام ، ومنها المعاشات والصندوق الموجود حتى الآن في الخارج ، ومن العيب أن تناط إدارة هذا الصندوق في المستقبل بشركات تأمين أو بنوك موجودة في الخارج ، فحينما تختفي الشركة وتحل لن يجد الموظفون والعمال أمامهم إلا الحكومة المصرية ، والحكومة في غنى عن أى متاعب تجد من هذه الناحية ، ولذلك يدخل في محاسبة الشركة ويعتبر جزءا لا يتجزأ من هذه المحاسبة كل حق يكون مطلوبا في الحال أو في المآل من الشركة لأحد عمالها أو موظفيها أو لأى فرد أو مؤسسة في هذه البلاد .

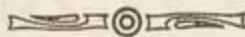
ولا يختلف الحال مع الشركة عن الموقف مع الشركات العالمية التي تستقدم لتنفيذ عقود الأشغال العامة ، فقد جرى العمل مع هذه الشركات ألا يتم التخالص معها إلا بعد أن تبرى ذمتها من كل حق للغير في هذه البلاد ، ويجب أن تستعمل هذه الطريقة مع شركة قناة السويس مع مزيد في الاحتياط وأخذ الضمانات إذ المقروض أن حياة هذه الشركة سوف تنقضى بانقضاء الالتزام .

هذا وفي الفترة المتبقية ليس ثمة ما يمنع وزارة شؤون القناة من أن تدرّب من ترى تدريبهم من العناصر الجديدة على أعمال الشركة وعلى الدولار الحالي ومن أن تنتزع من يد الشركة بعض الأعمال شيئاً فشيئاً وتباشرها بنفسها حتى تكون التصفية تدريجية وليس في المبادئ العامة في القانون ما يحول دون ذلك ونعود فنكرر أن القناة قناة مصر وأن الشركة ليست إلا وكيلاً والأصيل حرق في اختيار الطريقة المثلى لضمان مصالحه والاطمئنان للمستقبل .

ولكل تلك الاعتبارات طلبنا بأن تدخل الوزارة المقترحة في أعمال الشركة صغيرها وكبيرها منذ الآن حتى إذا حل الأجل المقرر يكون الانتقال أمراً طبيعياً لا مفاجأة ولا تكون هناك هزات قط .

وهناك مسألة بعينها يهمنا أن ننبه إليها ، وهي مسألة سلامة القناة نفسها ، فإن أي إهمال في أعمال الكراكات مثلاً ، قد يؤدي إلى ردم جزء من القناة ، أو إلى عرقلة الملاحة فيها ، وقد تكون هناك أعمال هندسية يجب أن تتم والشركة تتراخى لأنها تعرف أنها إلى زوال ، ولذلك استوجبنا الرقابة الدقيقة عليها في المرحلة المتبقية بمعرفة الوزارة المقترحة التي ينبغي أن تتخذ كل ما من شأنه يسلم القناة ومدنها ودولابها في أحسن حال ، فقد تغيب مسألة وتظل معلقة إلى أن تنتهي العلاقة مع الشركة ثم نبحث عنها فلا نجد لها

وقد تكون هناك مؤامرات تبنت بقصد إحراج الإدارة الجديدة والتدليل على فشلها والأمر يقتضينا بقبضة متناهية بحيث لا نفرط في صغيرة ولا كبيرة، ولكي نثبت للملأ كلّه أن في إدارة القناة بمعرفة حكومة مصر ضمناً أقوى لسلامة الملاحة وانتظامها من وجود شركة كشركة القناة، وأن ما قيل عن كفاية هذه الشركة كان فيه مبالغة كثيرة ودعاية انفق عليها الأموال الطائلة، ومصر ليست مقيدة بأى التزام قبل الدول الملاحية وإنما مصلحة مصر نفسها ومستقبلها السياسي والاقتصادى والعمرانى كل ذلك يفرض عليها أن تدير القناة إدارة طيبة تكفل سلامة الملاحة فيها.



الفصل الثالث

تكوين الوزارة المقترحة

يجب أن تشكل الوزارة المقترحة بالتدرج وطبقا لمقتضيات العمل وليس حتما أن يتم تشكيل إداراتها المختلفة في يوم وليلة ، وإنما تبدأ هذه الوزارة ببعض الإدارات الفنية قانونية وهندسية وحسابية ، ولو اقتضى الحال أن يندب إلى هذه الإدارات بعض العناصر الممتازة في الحكومة المصرية .

وأغلب هذه الإدارات يجب أن يكون موجوداً في منطقة عمل الشركة ، ولدى الشركة من الأبنية الزائدة على الحاجة ما يصح استخدامه للإدارة المصرية الجديدة ، وهذا مع وجود إدارة مركزية محددة العدد بالقاهرة في مكتب الوزير المعين لهذه الوزارة وليس حتماً أن يكون الوزير فيها ، وإنما يصح أن يكون وكيله من الفنيين الذين يستطيعون الالمام بسهولة بمختلف أعمال القناة وقد يحتاج الوزير لأن يوجد بجانبه بعض الشخصيات الكبيرة المتخصصة وهؤلاء يعملون تحت إشرافه كمستشارين قانونيين وهنديين وغيرهم .

وفي أثناء أعمال الحصر والجرد ستبين للوزارة احتياجاتها المختلفة للمصريين الذين يدرون القناة ، وهي كما قلنا في الفصل السابق ستستخلص بعض الموجودين حالياً في أعمال الشركة ليعملوا لدى الدولة حينما تحمل الوزارة محل الشركة في إدارة القناة .

وحيثما تنتهي حياة الشركة ، يمكن أن تتخذ الوزارة في القاهرة مقرها بمبنى الشركة الحالي بشارع لاطوغلى بجاردن سيتي ، وإلى أن يحين هذا الأجل ، يجب أن يكون للوزارة مندوب مقيم في هذا المكتب ، يراقب

سير العمل فيه ، كما يكون لها مندوبون ومكاتب في مدن القناة تراقب
الحالة هناك مع مراعاة التنسيق بين نشاط تلك العناصر .

بعثات ومعهد عال لقناة السويس

إن الإدارة الجديدة ستكون أشد حاجة لتكوين عناصر فنية لازمة
لمختلف فروع العمل في القناة ، وهذا ما سيسفر عنه الفحص والجرد والمراجعة
ولتكوين هذه العناصر وخصوصا في المسائل البحرية وأعمال إرشاد السفن
وقياس حمولتها وكذلك أعمال الموانئ والكرافات ، لا بد من إرسال
بعوث علمية إلى الخارج ، ولا ينبغي أن نضيع وقتا ، للوصول إلى الهدف ،
فتستطيع الوزارة المقترحة أن تختار من خريجي كليات الجامعات وغيرهم من
الناشئين الممتازين أعضاء البعوث وتختار البلاد التي يرسلون إليها مع تجنب
البلاد التي لها أطماع سياسية في قناة السويس . والدراسة النظرية لا تكفي بل
لا بد من دراسة عملية ، فضباط البحرية يدرّبون في الشركات العالمية التي تعمل
في البحار الكبيرة ، ومنطقة نشاط قناة السويس نفسها مجال طيب للتدريب .

وبجانب هذه البعوث أرى أن ينشأ معهد عال لقناة السويس ، في منطقة
نشاط الشركة نفسها ، ويلتحق بهذا المعهد بعض خريجي الكليات ، ويصح
أن يلتحق به ، ولو في أقسامه المسائية بعض النابهين من موظفي الشركة
وعمالها المصريين .

وهذا المعهد يجب أن تكون له في برامج فروع مختلفة وليس حتما أن
يدرس الطالب في كل تلك الفروع والشعب وإنما تبدأ الدراسة في عامها
الأول ببرنامج عام للجميع ، ثم تأتي بعد ذلك مرحلة التخصص ، وهذه
المرحلة يصح أن تمتد بضع سنوات .

وفي المرحلة الاعدادية العامة يكتبني بتدريس جغرافية القناة وتاريخها

السياسى واقتصادياتها ، والمهمة عامة عن الممرات المائية العالمية ، وتدرّس بعض اللغات الأجنبية ومبادئ القانون الدولي للبحار وبعض الدراسات البحرية الأولية .

وأما في مرحلة التخصص فتتبع المعهد شعب مختلفة في البحرية والهندسة والاقتصاد والمحاسبة وغير ذلك من كل ما يحتاج إليه العمل في القناة .

ويمكن اختيار بعض أعضاء هيئة التدريس محليا واستقدام البعض الآخر من الخارج .

ويجب أن تقرن الدراسة العملية بالتدريب المستمر على أجهزة الشركة ونواحي نشاطها المختلفة : ولا تستطيع الشركة أن تعترض على هذا التدريب بأية حال للأسباب التي قدمناها وهي أن الحكومة المصرية هي الأصيل وصاحب الشأن والشركة عارض ولا يختلف مركزها عن مركز الوكيل .

الطّار والرهجات

من العيب أن يتصور كائن من كان أن الاسراف في تقدير المرتبات والمزايا الذي وقعت فيه الشركة عامدة متعمدة لأنها كانت تغترف المال بغير حساب ، سوف يستمر إلى غير غاية . وإنما يجب أن تراعى مسألة الحقوق المكتسبة بالنسبة لمن يستمرون في العمل في القناة ، بعد انتهاء حياة الشركة ، وهذه قلة نادرة ، لأن الدولة لن تستبقى في خدمتها ، بغض النظر عن الجنسيات إلا من تدعو الضرورة للانتفاع بهم ، وهؤلاء ليس من العدل في شيء أن تقلب حياتهم رأسا على عقب فيطلب منهم العمل في حدود المرتبات والدرجات المألوفة في أعمال الحكومة .

هؤلاء سيكونون بمثابة خبراء متخصصين ، ويجب أن تبقى حالتهم على ما هي عليه بلا مساس برواتبهم ، ومزاياهم كبدأ عام ، فحتى يمكن الانتفاع بمواهبهم ، يجب أن يستنوا ويطمئنوا إلى الاستقرار .

وبمجرد انتهاء حياة هذا العدد ، تنتهي هذه الحالة وتختفي تلك التركة
الثقيلة من شركات شركة قناة السويس :

وأما العناصر الجديدة فيصح أن يوضع لها كادر خاص ، يمتاز في كثير
من نواحيه عن كادر المصالح الحكومية الأخرى ، بسبب التخصص ووجود
الاعتبارات الفنية التي لا تقوم في أعمال حكومية أخرى .

والذي نوصي به خلافاً لما جرى عليه العمل في الحكومة ، ألا يكون
المؤهل الدراسي أو الجامعي أو مدة الخدمة هي العوامل الوحيدة في تقدير
حظ الموظف أو العامل بل توزن المزايا الأخرى من كفاية وتجربة ونبوغ
وتزاهة وإخلاص في العمل ، فكل ذلك أهم من المؤهل الدراسي مثلاً .

نشاط الوزارة المقترحة في الخارج

لا يقتصر نشاط الوزارة المقترحة على القناة ومنطقتها ، فهذه الوزارة هي
الوارث الشرعي لشركة قناة السويس ، وقد كانت للشركة رقعة نشاط وصلات
عالمية واسعة ، ويجب أن تحتل الوزارة المقترحة هذه الرقعة وأن يراعى ذلك
في تكوينها .

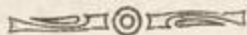
وكما قلنا في الفصل السابق ، إن حاجة العمل هي التي تحلق عناصر الوزارة .
ومن أهم الأعمال التي يجب أن نفطن إليها ، دعايات الشركة في المحيط الدولي
وقد استمرت ثمانين عاماً وهي تحاول أن تلتقي في روع الجماعة الدولية
والمشتغلين بالملاحة العالمية أنها هي القادرة دون سواها على إدارة القناة ، وقد
اتسمت دعايتها في السنوات الأخيرة بالتجني على مصر واتهامها بالعجز عن
إدارة القناة مستقبلاً والقول إن في أبولولة القناة لها تهديداً للمصالح الملاحية
العالمية ومحاوله استعداد كل القوى ضد مصر ، وهذه الدعاية يجب أن ترد
عليها وزارة شؤون قناة السويس منذ مولدها بدعاية مضادة في العالم كله وأن
تطمئن جميع المنتفعين بالملاحة في القناة إلى المستقبل وإلى أمان مصر الطيبة

وهذه الدعاية يجب أن يختار لها دعاة بارعون لا صحفيون ، فالصحافة شيء وفن الدعاية شيء آخر ، وإن الخطوات التي تستعملها الوزارة المقترحة عملها لمهي أحسن دعاية في الخارج .

وإلى جانب الدعاية ، للشركة خبرة طويلة في الاتصال بغرف الملاحه وشركات الملاحه ، وكل ما يتعلق بشئون الملاحه العالميه وهذه الخبره لا يمكن أن تكتسب في يوم وليله ، ولا بد من أن نحصل عليها ، وسيل ذلك أن يكون لنا ملحق بحرى ممتاز في كل بلد ملاحى ، وأن يكون لهذا الملحق مكتب مؤلف من عناصر ممتازة فنيه ، ويكون هذا المكتب على اتصال مباشر بوزارة شئون قناة السويس فيجمع لها المعلومات التي تحتاج للوقوف عليها ويقدم لها تقاريره السريه وغير السريه ويعقد الصلات المختلفه وهكذا ، بحيث تتوثق العلاقات مع الزمن مع عملاء مصر في القناة من أصحاب السفن وشركات الملاحه الكبرى والدول البحريه نفسها .

وهذا لا يمنع من نشاط الوفود والبعوث المختلفه التي تزور تلك البلاد وتعرف حاجاتها وتقف على اتجاهاتها بين حين وآخر .

وجمله القول إن وزارة شئون قناة السويس لا تبني دفعة واحده وإنما تتكون تدريجيا وطبقاً لما يجد من الاحتياجات .



الفصل الرابع

مركز مِصْرَ الدَّوْلِي بَعْدَ تَسَلِّمِ القَنَاةِ

نجحت مصر ، في إجلاء القوات البريطانية عن قناتها ، وسيتم هذا الجلاء طبقا للاتفاق الأخير الذي وفتت إليه حكومة الثورة .

وبقيت إدارة القناة إدارة أجنبية، أقيمت لحساب الاستعمار الغربي ، قيدياً ثقيلاً يضعف من مزايا الجلاء ، ويشوب مكانة مصر في المحيط الدولي ويحد من أمانها ، ولذلك لم تضيع الحكومة وقتاً في اتخاذ الخطوات العملية لانتهاء هذا الوضع الشاذ وتحطيم ذلك القيد الذي لا يتفق مع أوضاع العالم السياسية والقانونية في العصر الذي نعيش فيه .

وقد فأت الجماعة الدولية التي غررتها شركة قناة السويس أن تدرك حقيقة هامة ، وهي أن القناة كانت مورد رزق مبالغ فيه لعصابة من الرأسماليين الذين ينامون في بيوتهم وتقذف إليهم القناة بالقناطر المنقطرة من الذهب والفضة ولم تكن لهؤلاء أهداف عمرانية . ونستطيع أن نقطع ، مع اعترافنا بالعجز في المعرفة بالهندسة ، أن القناة قد بنيت بنظام القرن التاسع عشر ، وطبقا لاحتياجات السفن الصغيرة وقتئذ وما جرى فيها حتى الآن من تعديل وتهذيب لم يكن إلا ترقيعاً ومشروعات أريد بها إفادة بعض المقاولين ، والذين يعقدون صفقات تلك المقاولات .

ولكن مصر حينما تتسلم قناتها ، ستجند قوى الهندسة والفن لتقلب هذه القناة شيئاً آخر ، بحيث تتسع لأكبر السفن حمولة وبحيث يمكن أن تتضاعف

الحركة الملاحية فيها بل ويمكن أن تعمق القناة ويستغنى عن جزء كبير من عمليات التطهير التي لا تتوقف ليلاً ولا نهاراً وستتخذ مصر كل ما من شأنه تدعيم الحركة في القناة .

وهذا وحده موجب لاطمئنان الجماعة الدولية إلى مستقبل الملاحية بعد أن تؤول القناة لمصر .

وقيام مصر بنفسها بإدارة قناتها ، دون أن تكون على هذه الإدارة وصاية أجنبية سيرفع اسم مصر في المجال الدولي إلى عنان السماء ، وسيضفي عليها من المكانة والنفوذ وقوة الشخصية ما يخولها أن تحتل مكانا في الصف الأول بين الدول الكبيرة وعندئذ فقط أى عندما تدير قناتها ستتمتع بموقعها الجغرافي العديم المثال ، هذا الموقع الذي وهبه الله إياها فخوله الاستعمار إلى خنجر سدّد لقلب مصر واستغل لحساب الاستعمار وحده .

سنتنقل إلى مصر المكانة الأدبية الكبيرة التي تتمتع بها إنجلترا بحكم سيطرتها على شركة قناة السويس وعندئذ ستحسب الدول الاستعمارية حساباً لصوت مصر ورأيها في المشكلات العالمية ولن يكون من السهل على أية دولة أن تغضب مصر لأنها ستملك وتضع في يدها مفاتيح بوابة الشرق إلى الغرب وستعرف كيف تتصرف في هذه البوابة بالفتح والغلق ، في أوقات السلم والحرب مراعية المواثيق الدولية الطيبة ومبادئ القانون الدولي وواضحة في المحل الأول مستقبل البلاد العربية والاسلامية وأمانها .

ويجب أن يدعم هذا المركز الفذ بأسطول بحرى مصرى وأسطول تجاري مصرى ، وهذا الأسطول الأخير يقوم بأكبر نصيب في نقل البضائع بين الشرق والغرب ، فهذا يمكن الانتفاع بالقناة وتصبح مصر كما كانت في غابر الزمان مستودعا لحاصلات العالم وينتفع شعبها بهذا النشاط فيرتفع مستواه ويحقق آماله في الحياة ، وسيذتفع مع مصر بهذا المركز من الناحية الأدبية على الأقل ، جميع البلاد العربية والاسلامية من غير استثناء .

وعندما تتسلم مصر قناتها ، تستطيع بحكم الحرص على استمرار الملاحية

في هذه القناة أن تجعل من نفسها واحة سلام دائم وأن تضع لنفسها حياداً تسهر هي على حمايته بقواها البرية والبحرية والجوية وبذلك تخدم قضية الأمن الدولي وتؤدي أعظم واجب إنساني .

خرافة إنشاء قناة جديدة

وبين حين وآخر ينشر اليهود وغيرهم دعايات مغرضة عن مشروع قناة أخرى يقال عن إمكان شقها في خليج العقبة لتنافس قناة السويس أو تغني عنها ، وهذه الخرافة ليست بنت اليوم فكثيراً ما لاكتها الألسنة في الأزمان ، كلما أفلت الزمام أو أوشك أن يفلت من يد المستعمر .

ونستطيع أن نقطع باستحالة شق قناة أخرى تصل البحرين غير قناة السويس ، فدون مشروع العقبة الخرافي صخور وجبال لا تقدر عليها القوى البشرية وهناك عقبات هندسية يستحيل التغلب عليها ولا يمكن أن توجد الأموال التي تلزم لمثل هذا العمل الخرافي .

والثابت أن قناة السويس قد شقت بعد دراسات لجميع منطقة العقبة والسويس ، وتبين أن الجزء الذي شقت فيه كان في الأصل بحراً يصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر ، ثم حدثت هزة أرضية ردمت هذا الجزء بالرمال فلم تفعل يد الإنسان أكثر من إزالة هذا الحاجز من الرمال .

ولذلك لا محل لأن نلقي بالا لهذه الخرافة ، ولن تهدد قناة السويس اقتصادياً بأنايب البترول أو بتقدم الطيران أو بغير ذلك وإنما ستظل أبد الدهر أهم أداة في اتصال الشرق بالغرب ويجب أن نعمل للقناة ول مستقبلها ولتوطيد سيادة مصر عليها على هذا الأساس .

يوم ١٦ نوفمبر ١٩٦٨ سنة

وبعد كل ما قدمنا يستطيع القارىء أن يعرف خطورة يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ وإن هذا اليوم هو أعظم أيام التاريخ المصرى بل هو نقطة تحول كبرى فى سير القلق العالمى ، فما علينا إلا أن نترقبه بفارغ الصبر ، فحينما تشرق شمس ولا نرى شركة قناة السويس ، بل نرى الجهاز المصرى ، فى هذه اللحظة سوف يخفق قلب مصر التى ستبعث من جديد والعالم كله ينظر إليها ، فلنعمل لهذه الساعة الخالدة ، والله معنا .

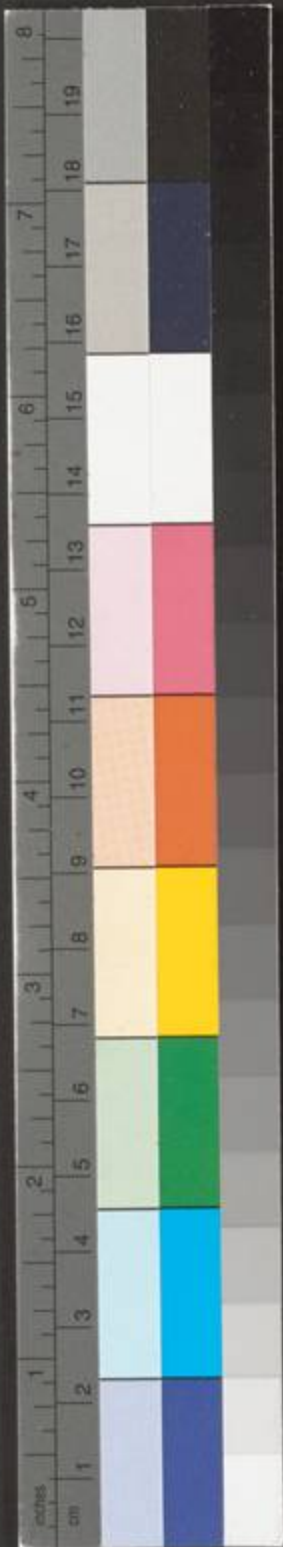
Bach

تم طبع هذا الجزء من الكتاب فى صيغة
يوم الاثنين ١٣ من صفر سنة ١٣٧٤ هـ
الموافق ١١ من أكتوبر سنة ١٩٥٤ ،
بمطبعة جريدة قناة السويس « بدار زياد
لمكافحة الاستعمار » ٦ شارع إبراهيم باشا
نجيب بخاردن سبى بالقاهرة - تليفون ٢٣٠١٠

*PB-32749-A
5-10T
CC

5 1 3 7





NEW YORK
UNIVERSITY
LIBRARIES

GENERAL UNIVERSITY
LIBRARY

