

" بسم الله الرحمن الرحيم "

الشركة العزيزية المصرية

دكتور

سمير محمد طه محمود

اهتم سعيد باشا بالملاحة البحرية ، وشجع على انشاء شركتين للملاحة البخارية ، احدهما للنقل المائي الداخلى ، والأخرى للنقل المائى الخارجى ، وسميت الأولى (الشركة المصرية للملاحة البخارية) ، اما الثانية فكانت تسمى الشركة المجيدية ، نسبة الى السلطان عبدالمجيد سلطان تركيا ، وكان الشركاء فيها خليفا من المصريين والأجانب ، وصدده امتيازها ثلاثون سنة (١) .

وقد تأسست هذه الشركة فى سنة ١٨٥٧ (٢) . وتصد اشتغلت هذه الشركة بالملاحة فى البحرين الأبيض والأحمر وحمودا فى البحر الأحمر حيث قامت بنقل الحجاج الى سواحل الصومال ، وكذلك نقل البضائع فيما بين السويس والقنطرة من جهة وموانى شبه الجزيرة العربية وسواكن ومضوع من جهة أخرى (٣) .

(١) د . محمد فهمى لهيطة : تاريخ مصر الاقتصادية فى العصور الحديثة ص ٢٣٥ ، ٢٣٦ .

(٢) M. Sabry : L'Empire Égyptien sous Ismail Et L'Ingérence Anglo-Française 1863-1879. P. 115.

(٣) د . راشد البراوى ، د . محمد حمزه عيش : التصور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث . ص ٧٣ ، ٧٤ .

وقد رأَت الحكومة - نظرا الى ازدياد حركة التجارة -
اصلاح ميناء السويس ، فعقدت اتفاقا مع شركة فرنسية لتوسيع
الميناء وانشاء حوض عائم بها لاصلاح السفن ، وقد أخذت الشركة
فى انشاء مينائين احدهما للبواخر الحربية والثانى للسفن
التجارية ، وفى اقامة حاجز من الأحجار لصد الأمواج عن المينائين
فيه بوغاز لمرور السفن ، كما بدأت فى اقامة الحوض العائم .

لقد كان اصلاح ميناء السويس بسبب نشاط الشركة
المجيدية غير أن الشركة اضمحلت فى أواخر عهد سعيد باشا
بسبب فساد ادارتها (٤) .

وقد سار الخديو اسماعيل على سياسة سلفه فوجه عنايته
أيضا بالبحرية وخاصة التجارية تنشيطا للتجارة ، فأتى اصلاح ميناء
السويس ، وميناء الاسكندرية (٥) . وبذلك اصبح من الممكن
زيادة تجارة الصادرات والواردات وقد حلت الحكومة الشركة
المجيدية وصفت اعمالها وردت قيمة أسهمها الى أصحابها مقسطة
على عشر سنوات (٦) .

فى تلك الظروف تقدم اسماعيل راغب باشا ومحمد شريف
باشا ونوبار باشا وعبد اللطيف باشا واحمد طلعت باشا وحسين
شرين باشا واوينهايم وايدوارد ريو وماكسيموس سكاكينى وفـرنـ
سينادينوه بطلب الى الخديو اسماعيل بالموافقة على انشاء شركة

(٤) د . احمد احمد الحتة : تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن

التاسع عشر . ص ٢٦٦ ، ٢٦٧ .

(٥) قلينى فهمى : مذكرات قلينى فهمى ، الجزء الثانى ص ١٣ ، ١٤ .

(٦) د . محمد فهمى لهيطة : المرجع السابق ص ٣٠٦ ، ٣٠٧ .

بحرية تمر في موانى البحرين الأبيض والأحمر • وطالبوا باعطائهم السفن الموجودة لدى الحكومة •

وقد تعهدوا باستخدام ضباط البحرية المصرية على سفن الشركة ، وعلى عدم اضافة سفن جديدة للشركة الا بعد موافقة " مركز ادارة أمور البحرية المصرية " • وأن تخضع هذه الشركة للقوانين المصرية •

وطالب المؤسسون بمساعدة الحكومة لهم وذلك عن طريق اعفاء مهمات الشركة من الجمارك ، ومنحتها ما تحتاج اليه من اراض حكومية ، وأن تخمن الحكومة للمساهمين فائدة قدرها ٦٪ سنويا (٧) •

تقدم المؤسسون بهذا الطلب الى الخديو بعد النشاء الشركة المجيدة ، ورغبته في تنشيط التجارة ولذلك وافق على تلك الشروط وأصدر فرمانا بذلك على أن يكون عقد امتياز الشركة لمدة ثلاثين عاما (٨) • تحت رئاسة الأمير حليم باشا (٩) ،

(٧) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥/١ القومانية العزيرية ٦ عربى قرارات نمرة ١ ص ٢ صورة الأمر الصادر على القرار نمرة ١٣٥ بتاريخ ١٥ الحجة سنة ٧٩٠ • يونية سنة ١٨٦٣ •

(٨) المصدر السابق : نمرة ١ ص ١ البند الأول من فرمان رخصة القومانية •

(٩) M: Sabry : L'Empire Egyptien sous Ismail
Et L'Ingérence Anglo - Française 1863-1879
p. 115.

على أن يلغى عقد الامتياز اذا لم تقوم الشركة بأعمالها خلال سنة من الموافقة ، وتسمى " الشركة المصرية فى سياحة السفن التجارية " .

واشترط الخديو أن تقوم الشركة باستخدام سفنها فى البحر الأحمر ثم الأبيض . وأن يكون ضباطها وبحارتها من المصريين العاملين بالبحرية المصرية ، كما منحها الأراضى والمباني التى لا تحتاجها الحكومة لاستخدامها فى انشاء المخازن والورش والتوكيلات وذلك بدون مقابل ، على أن تعود الى الحكومة بعد انتهاء عقد الامتياز .

ووافق اسماعيل على منح الشركة ٦ سفن ٤ موجودة بالبحر الأحمر و ٢ بالبحر الأبيض على أن يحدد ثمنها ويدفع على عشر سنوات . كما وافق على ضمان الحكومة لفائدة ٦٪ للمساهمين سنويا . وكذلك اعفاء مهماتها الخاصة بالسفن من الجمارك (١٠) .

وبذلك قامت تلك الشركة على انقاض الشركة المجيدية ، والحقيقة أن المؤسسين انتهزوا فرصة شدة احتياج الخديو الى شركة بحرية تقوم مقام الشركة السابقة وتتولى اعمالها ، وقدموا شروطا فى صالحهم الى حد كبير .

وقد تقدم المؤسسون بلائحة للشركة ببناء على طلب الخديو تضمنت أن يطلق على الشركة اسم " القومانية المصرية "

(١٠) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥/١ القومانية
المريزية ، عربى قرارات نمرة ١ ص ١ - ٣ فرمان
رخصة القومانية .

على أن يكون مكان الشركة فى الاسكندرية أو القاهرة اذا دعيت
الضرورة • ومدة عقد امتيازها ثلاثون عاما •

أما رأس مال الشركة فيبلغ ٤٠٠.٠٠٠ جنيه مقسم على
عشرين الف سهم •

وطبقا لتلك اللائحة يدير الشركة عشرة من المؤسسين
لها يكونون مجلسا لادارتها والنظر فى جميع اعمالها ———
الادارية أو الفنية (١١) •

وقد ازدهرت الشركة فى خلال مدة وجيزة ، مما أدى
الى طلب مؤسسيها زيادة رأس المال الى ٨٠٠.٠٠٠ جنيهه
مصرى (١٢) ، مقسمة على ٤٠٠.٠٠٠ سهم بضمان الحكومة فى
الفائدة ٦٪ سنويا (١٣) وقد وافق الخديو اسماعيل على ذلك (١٤) •

(١١) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥ القومانية
العزيرية ٦ عربى قرارات نمرة ٢ ص ٢ - د نظامات
القومانية المصرية •

(١٢) M. Sabry : L'Empire Egyptien sous Ismail
Et L'Ingérence Anglo - Française 1863-1879
p. 116.

(١٣) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥ القومانية
العزيرية •

عربى قرارات ص ٧ ، صورة الاعراض المتقدم من مؤسسين
القومانية •

(١٤) المصدر السابق : نمرة ٣ ص ٧ بتاريخ ٢٦ محرم سنة ٨٠ ،
١٣ يولييه سنة ١٨٦٣ •

وقد نشطت الشركة وقامت ببناء المخازن وأماكن
للمسافرين في الأراضى التى أخذت من الحكومة فى الاسكندرية
والسويس (١٥) وكذلك فى مصر (١٦) .

وكان جنود البحرية المصرية يدفعون نصف الأجرة عند
استخدامهم لسفن الشركة ، أما البضائع الخاصة بالحكومة فعند
نقلها بسفن الشركة يخفض ثمن النقل بمقدار الربع (١٧) .

وقد اهتم أعضاء مجلس ادارة الشركة باصلاح السفن ، وكان
يتم فى الهند " بومباى " (١٨) .

ثم قدم الاعضاء المؤسسون للشركة التماسا الى الخديو
بادارة سفن تجارية تمر بالنيل وذلك عن طريق استئجار مراكب
بخارية وصنادل وذلك بالوجهين القبلى والبحرى وداخل المحمودية

(١٥) المصدر السابق : نمرة ٥ ص ١٤ بتاريخ ٢٧ محرم سنة ٨٠ ،
١٤ يولييه سنة ١٨٦٣ .

(١٦) دار الوثائق القومية : سجل رقم مـ/١٨/٥ القومانية العزيزية ،
عربى قرارات ، نمرة ٦ ص ١٦ بتاريخ ٢٧ محرم سنة ٨٠ - ١٤ يوليو
سنة ١٨٦٣ .

(١٧) المصدر السابق : نمرة ٥ ص ١٥ بتاريخ ٢٧ محرم سنة ٨٠ - ١٤ يوليو
سنة ١٨٦٣ .

(١٨) المصدر السابق : نمرة ٢٢ ص ٢٥ صورة قرار حضرات مؤسسيين
القومانية المعطى على قرار الجمعية المجتمعة بالسويس بتاريخ
١٩ جماد أول سنة ١٢٨٠ - ١ نوفمبر سنة ١٨٦٣ .

، نمرة ٢٨ ص ٣٥ بتاريخ ٤ ذوالقعدة سنة ١٢٨٠ - ١١ ابريل
سنة ١٨٦٤ .

وسائر الترع التي يمكن أن تسير فيها المراكب لنقل الركاب
وشحن البضائع .

وقد طالب المؤسسون بتقدير أثمان المراكب البخارية
والصنادل التابعة للحكومة وليست في احتياج اليها ، وتمنح
للشركة على أن تدفع أثمانها على عشر سنوات بدون فائدة (١٩) .

وقد وافق الخديو على ذلك ونشطت الشركة من ناحية
استئجار المراكب الخشبية لنقل الأحجار وغيرها ، مع الاهتمام
بسرعة سير المراكب في النيل (٢٠) .

وقد قامت الشركة بعد موافقة الخديو باستئلام ١٨
مركبا بخاريا مع ما يلزمها من الصنادل .

وقد اهتم مؤسسو الشركة بايجاد أماكن لاقامة الحجاج
وكذلك الأجانب ، وقد حددت تلك الأماكن قرب سكك حديد
الاسكندرية والسويس ويكون ذلك بالقرب الى السكة الحديد الواردة
من سكندرية والسكة الطالعة الى السويس حتى عند ذهاب واياب
الركاب من احد الجهتين المذكورتين يستقربوا نقل عفشهم

(١٩) المصدر السابق : نمرة ٢٧ ص ٣٢ صورة التماس مؤسسي
القومية المصرية والحاضرين من أرباب حصصها بتاريخ ٢١ رمضان
سنة ٨٠ - ٢٩ فبراير سنة ١٨٦٤ .

(٢٠) المصدر السابق : نمرة ٢٨ ص ٣٥ صورة قرار جمعيتة
مؤسسين قومية مصرية بتاريخ ٤ ذوالقعدة سنة ١٢٨٠ - ١١ أبريل
سنة ١٨٦٤ .

ويشايئهم واقامتهم بالمحلات المذكورة ٠٠٠ خصوصا بوجود محصل
مثل هذه لاقامت الحجاج يوجب حصول الراحة التامة والتسهيل
لهم (٢١) .

وقد زاد حجم العمل على سفن الشركة مما أدى الى ضرورة
ايجار أربعة سفن لتمر في البحر الأسود وأربعة أخرى لبحر مرمرة
والبوغاز (٢٢) .

والى جانب ذلك كانت الشركة تشتري السفن ذات
المواصفات الجيدة ، وقد عرضت الشركة الشرقية بتاريخ ٢٤ أغسطس
سنة ١٨٦٤ على الشركة العزيزية نوع جديد من السفن ذات حمولة
كبيرة ، وقد وافق مديرو الشركة على شراء هذه الأنواع
الجيدة (٢٣) .

لقد نشطت الشركة واتسع حجم العمل فيها بسرعة ويرجع
ذلك في الحقيقة الى أن زيادة حجم تجارة مصر الخارجية من

(٢١) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥ القومانية
العزيزية ، عربى قرارات نمرة ٣١ ص ٤١ قرار جمعية حضرات
المؤسسين قومانية عزيزية مصرية بتاريخ ١٦ ذو الحجة سنة
١٢٨٠ - ٢٣ مايو سنة ١٨٦٤ .

(٢٢) المصدر السابق : نمرة ٣٢ ص ٤٢ قرار جمعية مؤسسين
قومانية عزيزية مصرية بتاريخ ١٦ ذو الحجة سنة ١٢٨٠ - ٢٣
مايو سنة ١٨٦٣ .

(٢٣) المصدر السابق : نمرة ٦٤ ص ٦٦ بتاريخ غزرة ربيع آخر سنة
١٢٨١ - ٣ سبتمبر سنة ١٨٦٤ .

صادرات وواردات زيادة كبيرة وبخاصة خلال فترة الحرب الأهلية الأمريكية ١٨٦١ - ١٨٦٥ - وهي الفترة التي تأسست فيها الشركة - وكانت زيادة الصادرات أكبر وأسرع بكثير من زيادة الواردات (٢٤) . وقد حققت الصادرات زيادة ضخمة قدرت بمبلغ ١٤ مليون جنيه في سنة ١٨٦٤ بعد أن كانت ٤ مليون في سنة ١٨٦٢ (٢٥) . والسبب في ذلك نقص إنتاج الولايات المتحدة من القطن نقما كبيرا مما أدى الى حرمان الدول الأوروبية من القطن الأمريكي ، ومن ثم اشتداد الطلب على القطن في بلاد أخرى غير الولايات المتحدة وأهمها مصر (٢٦) .

ازاء اتساع اعمال الشركة رأى مؤسوها تعديل لائحتها لتساير ذلك النشاط ، فقدموا للخديو لائحة جديدة للشركة ، وأصبح اسم الشركة طبقا لتلك اللائحة " القومانية العزيرية المصرية " وذلك اعتبارا من ديسمبر سنة ١٨٦٤ (٢٧) . وذلك نسبة الى السلطان عبد العزيز سلطان تركيا (٢٨) . والحقيقة أن هذا الاسم قد أطلق عليها قبل ذلك التاريخ بفترة

(٢٤) د . على لطفى : التطور الاقتصادي عرض وتحليل ص ٢٨٧ .

(٢٥) M. Sabry : L'Empire Egyptien sous Ismail Et L'Ingérence Anglo - Française 1863-1879 p. 115 .

(٢٦) د . على لطفى : المرجع السابق ص ٢٨٨ .

(٢٧) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١/٢٢/٥ ديوان القومانية العزيرية ، نظام القومانية العزيرية سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م .

(٢٨) د . محمد فهمى لهيطة : المرجع السابق ص ٣٠٧ .

طويلة (٢٩) . وأن الغرض انشاء شركة بحرية تجارية تسير فى
البحر الأحمر والأبيض والأسود والبحار المحيطة ، وكذلك سفن
بخارية تمر بنهر النيل وفروعه وأن يكون اختصاصها النقل والقطر ،
وكذلك قيام ادارة مصلحة " سكك حديد " بمصر وملحقاتها ومن
الخرطوم لسواكن وموضوع . وأن يكون عقد امتياز الشركة تسعون
عاما اعتبارا من ٨ مايو سنة ١٨٦٤ .

وطبقا لتلك اللائحة تتكفل الحكومة للماهمين فيها
بأرباح ٧% سنويا . وأصبح رأس المال ثمانية ملايين جنيهه
انجليزى مقسمة على أربعمائة الف سهم قيمة كل سهم عشرون
جنيها انجليزيا ، كان فى الامكان تقسيطها .

أما ادارة الشركة فكانت لمجلس ادارة مكون من ١٢
عضوا ، على أن يكون أغلب الأعضاء من المصريين . وكان
من اختصاصات هذا المجلس انشاء الأماكن والتوكيلات
والوكالات ، وأن يعين المستخدمين ويحدد الوظائف والمرتبات ،
وأن يعقد المقاولات والمزادات ويشترى ويبيع الأراضى والعقارات ،
وكذلك من اختصاصاته شراء السفن .

والى جانب هذا المجلس جمعيه عمومية تتشكل من

(٢٩) دار الوثائق القومية : سجل رقم م-١/١٨/٥ القومانية

العريزية .

عربى قرارات . قرار جمعية مؤسسين قومانية عزيزية
مصرية نمرة ٣١ ص ٤١ بتاريخ ١٦ ذوالحججة سنة ١٢٨٠ - ٢٣ مايو

سنة ١٨٦٣ .

المساهمين الحائزين على خمسة وعشرين سهما على الأقل (٣٠) .

أما الفصل فى الدعاوى الخاصة بالشركة فكانت طبقا
للائحة على أساس القوانين المصرية .

وقد ألقت الشركة على عاتقها مسئولية نقل الموظفين
والجنود فى مأمورياتهم بنصف الأجرة المقررة .

وكان على الشركة قبل شراء أى سفينة الرجوع إلى
" مركز ادارة البحرية المصرية " للحصول على التصديق بذلك ،
وللحكومة أن تستخدم سفن الشركة لتعليم طلبة البحرية على ألا
يزيد عددهم مع الضباط عن ستة اشخاص فى السفينة .

أما بالنسبة للمراكب البخارية وصنادل الشركة فتمر فى
النيل وسائر الترع مع ملاحظة رى الأراضى ودرء المياه وكذلك
تعطى للشركة الأراضى والأماكن التى تحتاج إليها فى مد
والاسكندرية والوجهين البحرى والقبلى لإنشاء المخازن والورش ،
وأن يكون عمال المراكب والصنادل من المصريين . وقد أعفيت
المراكب التى تحمل السائحين أو التى تحمل مهمات للشركة من
الرسوم .

وقد طالب المؤسسون فى تلك اللائحة بمد خطوط

(٣٠) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١/٢٢/٥ ديوان

القومانية العزيزية ، نظام القومانية العزيزية سنة

١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م .

السكك الحديدية ، على أن تساعد الحكومة من ناحية منحها الأراضي للمحافظة على تلك الخطوط . ورغم الترخيص للشركة ببناء السكك الحديدية ، فلا يجوز لها مد خط حديدى الا بعد اعداد الرسوم المفصلة عن الموقع وامتناده ويقدم للحكومة ويصدق عليه منها . وقد اختصت الشركة وحدها بأعمال السكك الحديدية ، وليس من حق الحكومة اسناد أى اعمال خاصة بالسكك الحديدية بأى جهة الى أى شركة الا اذا رفضت الشركة العريزية ذلك (٣١) .

وقد وافق الخديو اسماعيل على ما جاء بهذه اللائحة وأصدر أمره الى وزير المالية بذلك :

" قد عرض لدينا هذه النظامنة المختمة بالقومانية العريزية المصرية الممضية من المؤسسين المحررا مآهم بهـا المشتلة على مقدمة وسبعين بند ، وعلنا كامل ما حوته حسب ما توضح بالبنود المرقومة فيها وتعلقت ارادتنا بقبولها واعتماد الاجرى على موجبها وصدر أمرنا بذلك فى تاريخه على نسختها لحضرة راغب باشا رئيس القومانية المرقومة ولزم اصداره لكم على هذه النسخة لآجل تسجيلها بالمالية واعتماد الاجرى بمقتضاها" (٣٢) .

(٣١) دار الوثائق القومية : سجل رقم مـ/١/٢٢/٥ ديوان

القومانية العريزية ، نظام القومانية العريزية سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م .

(٣٢) دار الوثائق القومية : سجل رقم مـ/١/٢٢/٥ ديوان

القومانية العريزية ، نظام القومانية العريزية سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م .

أدت الموافقة على قيام الشركة بمد السكك الحديدية الى أن رأى مجلس ادارة الشركة مد سلك تلغراف خاص بالخطوط التي سوف يبدأ بها ، وقد اتخذ قرار بمد " خط برقى " مع السكك الحديدية على أن تطلب مهماته على درجة السرعة • وقد خطط لمد خمسمائة ميل من الخطوط البرقية (٣٣) .

وقد اقتضى الحال بالنسبة للسكك الحديدية انشاء محطات وقد اتفق على أن يقوم بهذا البناء المقاولين الممتازين بناء على مزاد يتم بينهم (٣٤) .

وقد قرر مجلس الادارة شراء ستون قاطرة للسكك الحديدية وألفين " عربة " للركاب و شحن البخائع وعشرة بالمبات مياه ، وما يكفى لمد مائة ميل من القضبان على أن يتم شراء تلك " المهمات من أحسن المصنوعات التي فى غاية الاتقان " • ويستحسن أن يكون ذلك عن طريق وكيل الشركة بلندن بالاشترار مع الشركة الشرقية (٣٥) .

ولكن يبدو أن الشركة لم تستمر فى أعمال السكك الحديدية وأوكل الى ديوان عموم الأشغال القيام بتلك

(٣٣) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/٣/١٨/٥ القومانية العزيرية • عربى صدر نمرة ٥٥ ص ٣٠ بتاريخ ١٦ القعدة سنة ٨١ - ١٢ ابريل ١٨٦٥ .

(٣٤) المصدر السابق : نمرة ٥٦ ص ٣١ بتاريخ القعدة سنة ٨١ - مارس سنة ١٨٦٥ .

(٣٥) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/٤/١٨/٥ القومانية العزيرية • عربى صدر نمرة ١٧ ص ١٠ قرار عن انشاء السكك الحديدية بتاريخ ٢٠ شعبان سنة ١٢٨١ - ١٨ يناير سنة ١٨٦٥ .

وقد اتسعت أعمال الشركة فى نهر النيل ، مما أدى الى اتخاذ قرار بمجلس الادارة بضرورة الحصول على عدد ٥٠ مندلا الى جانب ٢٠ مندلا كان قد تم تركيبهم بالترسانة ، على أن يكون حمولة كل منهم ٥٠ ألف أردب (٣٧) .

وكانت ادارة النقل النهري تحت رئاسة ناظر وثمانية معاونين وثمانية من الكتبة والمترجمين ، كما أعدت خمس ورش للصيانة لكل منها رئيس وميكانيكى واثنين من الكتبة (٣٨) .

وكان موظفو الشركة يختارون بدفة ويستبعد من يعرف عنه سوء

(٣٦) دار الوثائق القومية : سجل رقم م-٥/ ١/ ١ صادر فروع القومانية العزيرية المصرية ، عربى صادر جزء أول نمرة ١٨٢ ص ١٠٦ تحريزات - صورة الصادر الى توكيل اسكندرية بتاريخ ١٥ جماد أول سنة ١٢٨٢ - ٦ اكتوبر سنة ١٨٦٥ .

(٣٧) دار الوثائق القومية : سجل رقم م-٥/ ١٨/ ٣ القومانية العزيرية ، عربى صادر نمرة ١٦ ص ١٤ صورة قرار المجلس بتاريخ ٨ شعبان سنة (١٢٨١ - ٦ يناير سنة ١٨٦٥) .

(٣٨) دار الوثائق القومية : سجل رقم م-٥/ ١٨/ ٤ القومانية العزيرية .

عربى صادر نمرة ٧٣ ص ٥٥ - ٦١ عن بيان ترتيب مستخدمين عموم الانجارية القومانية العزيرية المصرية بمجرى النيل بتاريخ ٢٠ محرم سنة ٨٢ - ١٥ يونيه

السلوك (٣٩) . وكانت المديریات تعتمد على موظفی الشركة فسی
تركيب الكبارى على القناطر (٤٠) .

• • • اهتمت الشركة بعد أن اتسعت أعمالها باجراء
الترميمات والاصلاحات فى سفنها وقرر مجلس الادارة بالنسبة
للاصلاحات أنبأ من المواد المهمة الضرورية الذى لا يتوقف اجراها على
الاستئذان منها كغيرها حيث هى من الصنایع الوقتیه التى یجب
الالتفات اليها على الدوام واجراها أول بأول عند الاقتضى اليها " .

وأسند الى ناظر ديوان العموم اصدار الأوامر فى تلك الأمور حتى
یضمن سرعة التنفيذ (٤١) . وأصبحت عمليات الاصلاح تتم فسی
لندن (٤٢) بعد أن كانت تتم فى الهند .

(٣٩) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٢/٥/ ١٠ الانجرارية

العزیزية ، عرثا وارد جزء ١ نمرة ٤٧٠ ص ١٦٢ بتاريخ ١٣ ذوالقعدة

سنة ١٢٨٤ - ٧ مارس سنة ١٨٦٨ .

(٤٠) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١١/٥/ ١ الانجرارية

العزیزية ، عربى وارد جزء ١ نمرة ١٣ ص ٧٢ بتاريخ ٩ جماد ثان

سنة ١٢٨١ - ٩ نوفمبر سنة ١٨٦٤ .

(٤١) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥/ ٤ القومانية

العزیزية ، عربى صادر نمرة ١٣ ص ٦ قرار بشأن وابورات البحور

بتاريخ ٨ شعبان سنة ١٢٨١ - ٦ يناير سنة ١٨٦٥ .

(٤٢) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١/٥/ ٢ القومانية

العزیزية ، عربى صادر جزء ٢ نمرة ٦٤ بتاريخ

٢٢ رجب سنة ١٢٨٨ - ١١ ديسمبر سنة

١٨٦٥ .

ونشطت الشركة وخاصة بالنسبة للحجاج ، وكان يئبه على
مشايخ الأقسام بالترغيب بالسفر على سفن الشركة (٤٣) .

وأمام اتساع العمل قررت الشركة نقل مركزها الرئيسي الى
القاهرة ولذلك أُلنى توكيل القاهرة (٤٤) . واستحداث خط بحرى
ثالث بالبحر الأبيض الى اليونان واطافة سفينة لنقل البضائع والركاب
من والى أزمير (٤٥) .

وبذلك أصبحت خطوط المواصلات بالشركة على النحو
التالى :

- أولا : خط الاستانة وترتب له أربعة سفن .
- ثانيا : خط الشام ، وقد ترتب له أربعة سفن .
- ثالثا : خط بلانيك ، وقد ترتب لهذا الخط خمسة سفن .
- رابعا : خط البحر الأسود ، وقد ترتب لهذا الخط خمسة سفن (٤٦) .

(٤٣) دار الوثائق القومية : سجل رقم م-٩/٧/٥ الانجرايية
العزيرية المصرية . عربى صادر جزء ٢ نمرة ٢٥ صورة الصادر الى
ضبطية مصر بتاريخ ٨ شعبان سنة ١٢٨٢ - ٢٧ ديسمبر سنة ١٨٦٥ .

(٤٤) دار الوثائق القومية : سجل رقم م-٤/١٨/٥ نمرة ٢ ص ٢ بتاريخ
قرار بلقو توكيل مصر بتاريخ ٢٠ شعبان سنة ١٢٨١ - ١٨ يناير سنة
١٨٦٥ .

(٤٥) دار الوثائق القومية : سجل رقم م-٤/١٨/٥ نمرة ٢٠ ص ١٢ قرار بتاريخ
٤ جمادى ثان سنة ٨٥ - ٢٢ سبتمبر سنة

١٨٦٨ .
٢٠ شعبان سنة ١٢٨١ - ١٨ يناير سنة ١٨٦٥ .

أما توكيلات الشركة فكانت توكيل الاسكندرية - ج - جدة -
السويس - الآستانة - أزمير (٤٧) . كما كان للشركة وكلاء
بلندن (٤٨) وبينبع (٤٩) .

ومن ناحية قيادة السفن الخاصة بالشركة فكان يقوم به ضباط
وجنود البحرية المصرية مع تبعيتهم لديوان البحرية بتبعية تامة (٥٠) .

ورغم ذلك النجاح دب الضعف فى الشركة مما أدى الى التفكير
فى ضغط مصروفاتها ومن هذه الاجراءات نقل الشركة من القاهرة الى
الاسكندرية مكان توكيل الاسكندرية وذلك للاستغناء عن العاملين بمركز
الشركة بالقاهرة ، وقد استقر الرأى على نقل العاملين الى الاسكندرية
والابقاء على بعضهم فقط (٥١) .

(٤٧) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/٢/١/٥ صادر فـرـوع
القومانية العزيزية المصرية .

(٤٨) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١/١/٥ نمرة ٦٩ ص ٤٤ .

(٤٩) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/٢٣/٤/٥ القومانية

العزيزية المصرية ، عربى صادر الجزء ٣ نمرة ١٠٩ بتاريخ

١٦ جماد أول سنة ١٢٨٥ - ٤ سبتمبر سنة ١٨٦٨ .

(٥٠) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/٨/٢/٥ القومانية

العزيزية المصرية ، عربى صادر جزء ٣ نمرة ٧٨٦

المصدر الى البحرية بتاريخ ٢ الحجة سنة ١٢٨٣ - ٧ ابريل

سنة ١٨٦٧ .

(٥١) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/٤/١٨/٥ القومانية

العزيزية ، عربى صادر نمرة ٤٤ ص ١٦١ قرار بديوان الداخلية

بتاريخ ١٩ صفر سنة ١٢٨٥ - ١٢ يونيه سنة ١٨٦٨ .

وقد بدأت الخسائر تحيط بالشركة ، فحققت خط الشام خسارة واضحة اعتبارا من نهاية سنة ١٨٦٨ . كما أن المراكب البخارية فى النيل حققت أيضا خسائر فى خط الصعيد . أما السفن التى ترتبت فى البحر الأحمر فى مايو سنة ١٨٦٨ فكان متوقع خسائرها أيضا .

وقد اتخذ قرار بابقاء الخطوط على أن تساعد الحكومة ، ان كان تشغيل الوابورات بالخطوط المذكورة ينتج عنه الخسائر المبدى ذكرها لجانب الشركة الا انه لا ينبغي ابطالهم بمجرد ذلك لما ان ترتيبهم يعود منه الفوائد لجانب الحكومة ومثل هذا مما يقتضى استخراج رأى مجلس الادارة منه حتى اذا وافق الالتماس من الاعتساب السنيه باعانة القومية على تمشيت الخطوط الثلاثة المذكورة مع خط سلانيك المستجد أيضا كما هى عادت الحكومات المساعدة فيمثل ذلك " (٥٢) .

ولكن الخديو لم يوافق على مساعدة الشركة للخروج من محنتها ولذلك قام المساهمون بطلب عقد جمعية عمومية للمداولة فى طلباتهم الخاصة باقلال رحلات خط الشام الى مرتين شهريا بدلا من أربعة ، وكذلك ابطال خط مصوع وسواكن ، وكذلك بحث استمرار خط سلانيك وكذلك ابطال المراكب البخارية التى حققت خسائر بالصعيد . وبذلك يتوفر عدد من السفن تبقى بدون عمل ويفصل العاملون بها ،

(٥٢) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥ القومية

العريزية .

عربى قرارات ، نمرة ٢ ص ٤ قرار بموافقة ابقاء الثلاثة خطوط المشروحة ولو انه حاصل منهم خسائر ويعرض للمجلس بالالتماس والاعانة .

وكذلك طالب المساهمون بالغاء جزء من ورش التشغيل (٥٣) .

ويوضح تقرير مجلس الادارة الذى عرض على الجمعية العمومية فى ٢٠ ذوالحجة سنة ١٢٨٦ - ٢٣ مارس سنة ١٨٧٠ أسباب انهيار الشركة ، فقد تلفت السفن من الاستخدام ، مع شراء بعض مهمات بأثمان مرتفعه أثناء الحرب الأهلية الأمريكية . وأن معظم السفن يجب اصلاحها ويتكلف ذلك ١٠٠,٠٠٠ جنيه ، كما أن التجارة قد كسدت منذ ثلاث سنوات أدى الى نقص الايرادات مع بقاء المصروفات .

وقد بلغ العجز فى ميزانية سنة ١٨٦٨ مبلغ ٥٣,٩٧٠ جنيهها وأن ذلك يؤدى الى عجز الشركة عن دفع الفائدة للمساهمين وانه ليس امامها الا أن تلجأ الى الحكومة .

وكان الحل كما أوضحه تقرير مجلس الادارة طلب نقود جديدة من المساهمين لأجل تسديد الديون وتجديد سفنها حتى تستطيع أن تقف على قدميها (٥٤) .

وقد اجتمع الأعضاء المساهمون فى الشركة فى ٢٨ أبريل سنة

(٥٣) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥/٦ نمبرة ٣٢ ص ٢٠ بتاريخ ١٨ القعدة سنة ١٢٨٥ - ٢ مارس سنة ١٨٦٩ .

(٥٤) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥/٥ القارارات الصادرة من مجلس القومانية العزيزية المصرية ص ١٨ تقرير مجلس الادارة المعروض على الجمعية العمومية بتاريخ ٢٠ الحجة سنة ١٢٨٦ - ٢٣ مارس سنة ١٨٧٠ .

١٨٧٠ بديوان الداخلية برأس التين وذلك برياسة شريف باشا رئيس الشركة العريزية . ورأوا التصريح للمجلس للتداول مع الحكومة فى وضع شروط تنازل لها عن الشركة ، وقد عينوا شريف باشا وحافظ باشا للمشروع فى ذلك ، أما شروط الحكومة فقد أوضحها اسماعيل صديق باشا ناظر ديوان المالىة فى خطاب منه الى رئيس مجلس الادارة وهى :

" أولا : القومانية العريزية المصرية تتنازل الى الحكومة المصرية بمقتضى اقرار قطعى عن كافة موجوداتها وحقوقها ومزاياها كما هو موجود ومثبت بدفاترها ونظاماناتها لغاية تاريخه .

ثانيا : بمقابلة هذا التنازل تأخذ الحكومة على طرفها وتتكفل بديون القومانية وتلتزم تسديدها ووفاء التعهدات التى حصلت من القومانية مع الغير لغاية تاريخه " .

ثالثا : تسلم سندات الأسهم لديوان المالىة مقابل استلام الفوائد ٧٪ عن سنة ١٨٦٨ وابعالات مالىة بقيمة الفوائد ورأس المال تسلم فى مواعيد تالية .

رابعا : للحكومة الحق فورا فى الاشراف على سير العمل فى الشركة لحين الانتهاء من اجراءات التنازل .

وقد استقر رأى جميع المساهمين على الموافقة على التنازل للحكومة بناء على هذه الشروط (٥٥) .

(٥٥) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/٥/١٨/٥ بدون رقم ص ٢١ ، ٢٢ قرار جمعية مساهمين عموم القومانية العريزية المصريه .

وفى ١٣ ابريل سنة ١٨٧٠ اجتمع مجلس الادارة بديوان
الخارجية حيث تم الاتفاق على الغاء خذكريت الاسكندرية وسلانيك
والآستانة ، وكذلك بعد انتهاء موسم الحج سنة ١٨٧٠ يصير ايقاف
السفن وحجز الصالح منها - وكذلك فصل الجنود بمعرفة البحرية
وكذلك الضباط والمهندسون المصريون ، أما الأجانب فينتظر انتهاء
المدد المتعاقد عليها معهم (٥٦) . وذلك بعد اخلاء طرفهم (٥٧) .

كذلك تم الغاء المحطات البحرية على النيل والتابعة
للشركة (٥٨) .

وهكذا اسدل الستار على تلك الشركة ، ورغم تلك النهاية
فقد أدت هذه الشركة خدمات جلييلة للاقتصاد المصرى فقد زادت حركة
التجارة الخارجية زيادة عظيمة خلال فترة ازدهار الشركة ، فزاد حجم
المصادر والواردات (٥٩) .

(٥٦) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١٨/٥/٦ نمرة ٧ ص
٢٩ قرار مجلس الادارة بديوان الخارجية يوم الأحد ١٣ ابريل
سنة ١٨٧٠ .

(٥٧) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١/٦/٥/١ نمرة ٣٢٠ ص
١٩٠ تابع ديوان بحرية بتاريخ ١٥ ذو القعدة سنة
١٢٨٧ - ٦ فبراير سنة ١٨٧١ .

(٥٨) دار الوثائق القومية : سجل رقم م/١/١٠/٥/١ القومانية
العزيفية ٤ عربى وارد نمرة ٣٧ ص ٨٤ بتاريخ
١٤ ربيع أول سنة ١٢٨٧ - ١٢ يونيه سنة
١٨٧٠ .

(٥٩) د . محمد فهمى لهيطة : المرجع السابق ص ٣٥٦ .

وقد ازدهرت الشركة أثناء الحرب الأهلية الأمريكية ولكن ما أن انتهت هذه الحرب حتى بدأت تجارة أمريكا الخارجية فى الانتعاش من جديد ولاسيما مع الدول الأوروبية ، وكان من الطبيعى ازاء ذلك أن يقل الطلب على القطن المصرى ثم تنخفض اثمانه ، ولكن هذا الهبوط فى صادرات القطن المصرى لم يستمر حيث بدأت تتجه نحو الزيادة ولاسيما ابتداء من عام ١٨٧٢ (٦٠) وذلك بعد أن عانت الشركة العزيفية من هذا الكساد فى النقل البحرى تبعا لعدم الاقبال على القطن المصرى ، وهذا يفسر أيضا أسباب نجاح (مصلحة وابورات البوستة الخديوية) التى تحولت الشركة اليها كادارة حكومية فقد اطردها نجاح المصلحة الجديدة حتى أصبحت تمتلك ٢٦ باخرة تنقل البضائع والمسافرين والبريد من ثغور مصر وسوريا والأناضول واليونان والحجاز والسودان وتصل الى زيلع وبربرة ، وقد خصص لبواخر البوستة الخديوية حوض فى الاسكندرية ومصنع من مصانع الترسانة لاصلاحها (٦١) .

وهكذا قامت البوستة الخديوية على انقاض الشركة العزيفية ، كما قامت الشركة العزيفية من قبل على انقاض الشركة المجيدية .

(٦٠) د . على لطفى : المرجع السابق ص ٢٨٨ ، ٢٨٩ .

(٦١) د . محمد فهمى لهيطة : المرجع السابق ص ٣٠٧ .

" مصادر البحث "

أولا : وثائق غير منشورة :

- دار الوثائق القومية :-

سجلات ديوان القومباينة العزيبية تحت رقم م / ٥

- ١ - صادر الفروع .
 - ٢ - صادر الدواوين .
 - ٣ - صادر الواپورات .
 - ٤ - صادر مكتب توكيل السويس .
 - ٥ - صادر العموم .
 - ٦ - صادر تنظيف .
 - ٧ - صادر دواوين الانجرارية .
 - ٨ - صادر عموم وفروع الانجرارية .
-
- ٩ - وارد الفروع .
 - ١٠ - وارد التنظيف .
 - ١١ - وارد دواوين الانجرارية .
 - ١٢ - وارد عموم وفروع الانجرارية .
 - ١٣ - وارد تحريرات عموم القومباينة .
 - ١٤ - وارد الدواوين بالقومباينة .
 - ١٥ - وارد توكيل السويس .
 - ١٦ - وارد (سواريان الواپورات) .
 - ١٧ - وارد الانجرارية واپورات بحر النيل .
 - ١٨ - قيد القرارات السواردة .
 - ١٩ - جريدة اثمان الواپورات .
 - ٢٠ - الأوراق المسلمة للدفترخانه .

- ٢١- نظام القومبانية الجزيرية
- ٢٢- سجل حسابات

ثانيا : المراجع العربية :

- ١- احمد احمد الحنة (الدكتور) :
تاريخ مصر الاقصادى فى القرن التاسع عشر ، الطبعة
الأولى ، مكتبة النهضة ، ١٩٥٥ ، القاهرة .
- ٢- راشد البراوى (الدكتور) ، محمد حمزه عليش (الدكتور) :
التطور الاقصادى فى مصر فى العصر الحديث ، مكتبة
النهضة ، ١٩٤٤ ، القاهرة .
- ٣- على لطفى (الدكتور) :
التطور الاقصادى عرض وتحليل ، مطبعة لجنة البيان
العربى ، ١٩٦٤ ، القاهرة .
- ٤- قلينى فهمى :
مذكرات قلينى فهمى ، الجزء الثانى ، مطبعة مصر ،
١٩٣٤ .
- ٥ - محمد فهمى لهيطة (الدكتور) :
تاريخ مصر الاقصادى فى العصور الحديثة ، مطبعة
لجنة التأليف والترجمة والنشر ، ١٩٤٤ ، القاهرة .

ثالثا : المراجع الأجنبية :

1- Sabry M. :

L'Empire Égyptien sous Ismail Et L'Ingérence
Anglo-Française 1863-1879, paris, 1933.