موقف شركة قناة السويس من تأميم القناة

فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ حصل «دى لسبس» على امتياز حفر القناة. وورد فى مقدمته الأسباب التى أدت إلى إصداره، والفوائد التى تعود على مصر من اتصال البحرين. وأعطى الامتياز فى مادته الأولى لدى لسبس حق تأليف شركة تسند إليه إدارتها تُعرف باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ـ وأرجو أن تلاحظوا أن الشركة لم تحمل اسم الشركة المصرية ـ ولست بحاجة إلى أن أعرض على مسامعكم قصة حفر القناة، وتحكيم نابليون الثالث، وبيع مصر لأسهمها فى الشركة، فذلك كله معروف مدروس.

وأحب أن أوضح أن من الأسباب الرئيسية التى حدت بحكومة مصر إلى منح امتياز القناة هو اهتمامها بمسألة الحياد، إذ لما عجز «محمد على» عن الحصول عَلَى الضمان الدولى المطلوب لحياد القناة، لم يوافق بالتالى على حفرها.

وفى عهد سعيد كان اقتناعه أن القناة إذا ما حُفرت فسوف تسعى الدول للمحافظة عليها من الوقوع تحت سيطرة دولة من الدول.

وفى فرمان الامتياز الثانى ١٨٥٦ نصت مادته الرابعة عشرة على إعلانٍ من حكومة مصر بحياد القناة، وكان معنى الحياد ـ كما تضمنته المادة ـ هو السماح للسفن التجارية التابعة لمختلف الدول بالمرور بالقناة.

وفى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨، وبعد إجراء مفاوضات غير ناجحة فى السنة السابقة بين حكومتى لندن والآستانة بخصوص الجلاء وقعت اتفاقية القسطنطينية، وتقرر مبدأ الحياد دوليًّا، وذلك ما نصت عليه المادة الأولى من الاتفاقية، إذ تقرر السماح لجميع السفن التجارية والحربية التابعة لجميع الدول بالمرور، واستخدام القناة فى أوقات الحرب والسلم على السواء.

كانت شركة قناة السويس ـ وهى المسئولة عن احترام حياد القناة والتنبيه إلى ضرورة

احترامه ـ أول المخالفين له، فمثلما يسرت لإنجلترا دخول مصر من ناحية القناة عام ١٨٨٢ وضعت نفسها فى إبَّان الحرب العالمية الأولى تحت تصرف القوات البريطانية، وأصبح لهذه القوات حق التصرف فى مخازن الشركة وفى خطوطها السلكية واللاسلكية، مع موافقتها على إعفاء كل السفن التابعة لبريطانيا، والقائمة بالدفاع فى منطقة القناة، من رسوم المرور. وشاركت فى مصادرة بواخر الدول المعادية لبريطانيا وفى الاستيلاء عليها، وكانت حُجتها أن الدفاع عن قناة السويس يسبق حيادها.

وفى فترة مابين الحربين راحت شركة قناة السويس تواصل دور الدولة داخل الدولة فى مصر، وكانت لها سياستها الخاصة المستقلة عن مصر. ولم تكن الحكومة المصرية تعرف شيئًا عن سياسة الشركة أثناء الحرب العالمية الثانية، فكانت الشركة تتصرف بمنطق الدولة المستقلة. وبعد سقوط فرنسا فى قبضة المحور انتقلت رئاستها إلى الجزائر، وأصبح «فرانسوا شارل رو بين شارل رو» نائب دى لسبس رئيسًا لمجلس إدارتها.

وتعرضت قناة السويس للغارات الجوية من جانب دول المحور نتيجة لما حشدته بريطانيا لقواتها فى قاعدة حربية لها فى منطقة القناة.

وبعد الحرب مارست الشركة دورها كمؤسسة لاتخضع للسيادة المصرية، لها شفرتها الخاصة، وجهاز مخابراتها. وكانت حجة فرانسوا شارل رو فى ذلك أن الشركة تتحمل مسئوليات خاصة تجاه جماعة من الشعوب لها مصلحة فى القناة، وتتحمل مسئوليات محددة بالنسبة للاقتصاد العالمى، وتجاه مستعملى القناة، وهو ما يعطيها شخصية متميزة لايمكن إنكارها، ويستحيل التعرض لها.

وفى تقرير كتبه «اللورد هانكى» (ظل مدة طويلة سكرتيرًا للجنة الدفاع الإمبراطورى، وكان من أقرب الناس إلى تشرشل رئيس وزراء بريطانيا) عضو مجلس إدارة الشركة فى مايو ١٩٤٦، يؤكد أن أعضاء مجلس إدارة الشركة لايحبون الجلاء البريطانى عن مصر، وهم يشيرون إلى أن الشركة خلال ستين سنة من عمرها البالغ ثمانية وسبعين عامًا قد اعتمدت على القوات البحرية والعسكرية البريطانية فى حمايتها فى عملها الجوهرى، ألا وهو الاحتفاظ بالقناة مفتوحة.

ويخلص فى تقريره إلى قلق أعضاء مجلس إدارة شركة قناة السويس من عدم تعاون المصريين مع الشركة إذا ما تم الجلاء البريطانى.

ومع إلغاء مصر للمعاهدة المصرية البريطانية عام ١٩٥١، تعاونت شركة القناة تعاونًا كاملاً مع القوات البريطانية، وتحولت منطقة القناة إلى قاعدة بريطانية ضد الحركة الوطنية، وقامت القوات البريطانية بعمليات وحشية ضد المدنيين فى عواصم القناة وفى قراها.

وكانت الحكومة البريطانية خلال تلك الفترة على اتصال دائم بالحكومة الفرنسية، فأظهرت الأخيرة استعدادها للتعاون مع إنجلترا على أساس أنه إذا كانت بريطانيا مهتمة بالقاعدة فإن فرنسا مهتمة بشركة قناة السويس!

تصاعدت الحركة الوطنية المصرية، ووقف الشعب المصرى كله بعماله وموظفيه وفلاحيه مؤيدًا لقرار إلغاء المعاهدة. وأصدرت الحكومة البريطانية تعليمات إلى قيادتها فى الشرق الأوسط تطلب الاستعداد لكل الاحتمالات: احتمال السيطرة العسكرية على منطقة قناة السويس ووضعها تحت حكم عسكرى بريطانى كامل، ثم احتلال الدلتا والقاهرة والإسكندرية إذا ما زاد الموقف تدهورًا.

وتطورت الأحداث على نحو ما هو معروف، فبعد حريق القاهرة توقفت حركة الكفاح، وتلاحقت الأحداث، حتى أقدم الجيش على ثورته فى ليلة الثالث والعشرين من يوليو عام ١٩٥٢.

وأثناء مفاوضات الجلاء بين الحكومة البريطانية وحكومة الثورة، حمل «إيدن» أوراقه وقصد إلى واشنطن، وكان معه ورقة تتحدث عن مستقبل قناة السويس، وقد سلم فيها «إيدن» بأن الحكومة البريطانية لم تكن مسئولة عن الملاحة فى القناة، وإنما كانت هذه المسئولية واقعة على شركة قناة السويس، كما أن الحكومة البريطانية لم تكن تقوم بدور لحماية الملاحة فى القناة، ولكن مجرد وجود القاعدة فى حد ذاته هو الذى يعطى الاطمئنان للشركة ولمستخدمى القناة، وأيضًا لدى شركات الملاحة الدولية، وبما أن قوة القاعدة ستنكمش فلابد لهؤلاء (شركة قناة السويس وشركات الملاحة التى تستخدمها) من عنصر طمأنينة إضافى مؤكد وملموس.

واقترح «إيدن» فى ورقته مناقشة مسألتين مهمتين:

(أ) أن تصدر مصر ـ ضمن وثائق اتفاقها الجديد المنتظر مع بريطانيا ـ إعلانًا باحترام الملاحة فى قناة السويس وفق أحكام معاهدة القسطنطينية ١٨٨٨، (مع أنه لم يثبت على طول التاريخ أن مصر لم تحرم حرية الملاحة فى القناة!).

(ب) أن ينشئ المجتمع الدولى المهتم بقناة السويس هيئة للمنتفعين بها تعترف بها الحكومة المصرية.

إذًا يخطئ من يظن أن هيئة المنتفعين جاءت رَدَّ فعل على التأميم.. وتعثرت المفاوضة المصرية البريطانية بخصوص الجلاء، ورأت الولايات المتحدة أن تتدخل، وجاء «دالاس» وزير الخارجية الأمريكى إلى القاهرة فى ١١ مايو ١٩٥٣، وسعى رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس إلى مقابلته. وفى مجموعة وثائق الخارجية الأمريكية التى أشار إليها الأستاذ «محمد حسنين هيكل» فى كتابه (ملفات السويس) قال شارل رو لدالاس:

«إن المصريين يطمعون فى شركة قناة السويس، ويحلمون بالاستيلاء عليها فى اللحظة التى تنتهى فيها حماية القاعدة العسكرية الإنجليزية لها، والمشكلة أن المصريين لايستطيعون إدارة هذا المرفق الذى ينظرون إليه فى حسد، ولايستطيعون حمايته، أو حتى حماية العاملين فيه إذا بدأ «الغوغاء» يقومون بمظاهراتهم التقليدية فى مصر».

ثم أضاف رو: «الأكل نفسه هو أكبر فاتح للشهية، وإذا ما تمكن المصريون من أكل القاعدة (البريطانية) فسوف تفتح شهيتهم لأكل الشركة».

ثم قال رو: «إن القناة هى وريد الدورة الدموية للبترول فى العالم».

كانت شركة قناة السويس ـ شأنها شأن إسرائيل ـ تحس بالقلق والخوف من المستقبل فى حالة إتمام الجلاء البريطانى عن مصر.. كان للشركة اتصالات وثيقة مع عدد من اليهود فى مصر، فتبرعت بمبالغ طائلة للحركة الصهيونية.. وإذا كانت الحكومتان البريطانية والأمريكية قد بحثتا إنشاء هيئة من المنتفعين لقناة السويس، فإن الحكومة الفرنسية كانت ترى أنه ينبغى تقوية هذه الهيئة، وأن تكون لها سلطة تعوضها عن غياب القاعدة العسكرية البريطانية فى قناة السويس.

وعادت شركة القناة تلح على الحكومة البريطانية أن القناة سوف تصبح غير صالحة للملاحة على الإطلاق فى ظرف سنة واحدة من رحيل القوات البريطانية عن قاعدة قناة السويس، وأن المصريين لن يستطيعوا أن يقاوموا طويلاً ـ فى حالتهم الاقتصادية السيئة الراهنة ـ إغراء تأميم شركة قناة السويس.

ونجحت شركة قناة السويس أن يكون لها فى مجلس العموم البريطانى مؤيدون من أعضاء المجلس، أسْمَوْا أنفسهم جماعة السويس، ووقع الاختيار على «المستر جوليان إيمرى» ليرأس هذه المجموعة.

وراحت هذه الجماعة تشن حملة ضد مصر، والخوف على القناة بعد الجلاء البريطانى عن مصر.

وقدم «إيدى» مذكرة إلى رئيس الوزراء تشرشل جاء فيها:

«إن شركة قناة السويس لديها عقد امتياز يعطيها كل الحق فى القناة حتى عام ١٩٦٨، وأنا أعلم أن هناك اقتراحات وبدائل لمواجهة ما بعد هذا التاريخ، لكننى أرى احتمالات كثيرة تشير إلى أن الحكومة المصرية قد تسبق فى إلغاء الامتياز، أو حتى تأميمه، بتعويض أو بغير تعويض قبل انتهاء مُدَّته.. إن حكومة صاحبة الجلالة هى أكبر مالك للأسهم فى الشركة، فلها وحدها ٤٤٪ من الأسهم. وفى اللحظة التى تنسحب فيها القوات البريطانية من منطقة القناة فهناك خشية من أن التأميم سوف يُطبق على الشركة، إمّا بطريق مباشر كما حدث فى عبدان، وإمّا بطريق غير مباشر، عن طريق جعل مركز الشركة مستحيلاً فى مصر، وبنفس الأساليب التى عرفناها من الشيوعيين الصينيين. إن تأميم الشركة قد يعقبه ـ كما حدث فى شركة البترول الإيرانية البريطانية فى عبدان ـ انسحاب لكل الخبراء الأوربيين، خصوصًا المرشدين. إنَّ أقلَّ من ثلث المرشدين فى الوقت الحالى هم من المصريين، ومعنى ذلك أن القناة فى حالة تأميمها سوف تتوقف عن العمل».

واجتمع مجلس إدارة شركة قناة السويس واتخذ قرارًا بضرورة القيام بحملة دعاية مكثفة لكشف نوايا الحكومة المصرية المعادية للغرب ومصالحه، شريطة ألاَّ يظهر دور الشركة فى هذه الحملة حتى لاتثير شكوك الحكومة المصرية.

ومن اللافت للنظر أن مجلس إدارة الشركة ناقش اقتراحًا بتخفيض رسوم المرور فى قناة السويس حتى لاتبدو أمام المصريين غنيمة تستحق المخاطرة من أجلها.. وجاء «كريستيان بينو» وزير خارجية فرنسا إلى مصر فى ١٣ مارس ١٩٥٦ ليعرض على جمال عبد الناصر اقتراحًا بأن تتوقف فرنسا عن مدّ إسرائيل بالسلاح فى مقابل أن تتوقف مصر عن مَدِّ ثوار الجزائر به.

وأثناء مقابلته لعبد الناصر طلب الوزير الفرنسى منه تلبية رغبة «شارل رو» رئيس شركة قناة السويس فى مقابلة قائد الثورة المصرية. وكان رد جمال عبد الناصر أنه كمبدأ لايستطيع أن يقابل ممثلى شركات تجارية لها مصالح فى مصر، وأن هذا ليس موقفًا شخصيًّا من «شارل رو»، لكنه تقليد عام يُلزم نفسه به.

ومع إعلان التأميم بدأت الشركة تناصب مصر العداء، فَنصحت المرشدين الأجانب الموجودين بالإجازة وألاً يعودوا إلى عملهم، وبلغ عدد المرشدين الممتنعين عن العمل حتى يوم السادس والعشرين من أغسطس ١٩٥٦ (أى بعد انقضاء شهر على التأميم) تسعة وخمسين مرشداً. ثم علم أن الشركة المحتلة عرضت على موظفيها الممتنعين عن العمل مكافأة تتراوح قيمتها من راتب سنة وثلاث سنوات (حسب مدة خدمتهم)، فضلاً عن معاش سخىّ يسمح لهم بالعيش فى رغد.

ثم كان أن أصدر «جورج بيكو» المدير العام لشركة قناة السويس قراره الذى جاء فيه أنه يتعين على المرشدين أن يتخذوا فوراً كافة التدابير اللازمة للعودة إلى بلادهم مستعينين ـ إذا لزم الأمر ـ بممثلى دولهم الدبلوماسيين والقنصليين.

وتم تنفيذ المؤامرة، وتَرَكَ المرشدون والموظفون والفنيون والعمال الأجانب ـ ما عدا اليونانيين ـ عملهم، ابتداءً من ليلة الرابع عشر/ الخامس عشر من سبتمبر سنة ١٩٥٦، ولم يبق فى جهاز الإرشاد بالقناة سوى اثنين وخمسين مرشداً، أى أن قناة السويس فقدت بين عشية وضُحاها ثلاثة أرباع مرشديها.

وتغلبت مصر على المؤامرة، وعبرت القناة يوم الخامس عشر من سبتمبر اثنتان وأربعون سفينة لم يَعُقَ سيرها عائق.

وأشاد وكلاء شركات الملاحة بكفاءة الهيئة الملاحية التى تدير القناة، وكان من نتيجة هذا النجاح الرائع للهيئة المصرية لقناة السويس أن خفضت شركات التأمين أسعارها بالنسبة للبضائع المارَّة بقناة السويس إلى المستوى الذى كانت عليه قبل انسحاب المرشدين.