

النقل النهري وتأثيره على قطاع السياحة فى مصر خلال القرن التاسع عشر

أسماء أبوزيد سلامه أبوزيد شروق أسامة شوقي نبيل عبد الحميد سيد أحمد
قسم الإرشاد السياحي، كلية السياحة والفنادق أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر
جامعه قناة السويس كلية الآداب جامعة دمياط

الملخص

يحتل النقل مكاناً مهماً وخطيراً في اقتصاديات العالم وحضارته، فهو وسيلة للتبادل التجاري بين الدول، كما أنه يساعد في نقل العلوم والفنون والآداب والنظم السياسية المختلفة، فهو بحق الحلقة التي تربط جهود الجماعات البشرية بعضها ببعض، مهما اختلفت جنسياتها، لغاتها، لونها، عقائدها. فصناعات النقل وإن كانت مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالصناعات المختلفة إلا إنها في الواقع مجموعة مهمة قائمة بذاتها، فكلاً من النقل البري والنهري والبحري والجوي صناعة بها مميزات الخاصة في وسائل النقل وأساليبه. فالنقل النهري من أهم وسائل النقل في القرن التاسع عشر، حيث أثرت شركات الملاحة النهرية في مصر خلال هذه الفترة على التطور العمراني فظهرت الشركات السياحية والفنادق مما ساعد على تنشيط حركة السياحة ومن هنا جاءت فكرة البحث، فلا شك أن مقياس تقدم أي دولة يقاس بما تتمتع به من ممرات مائية وأنهار داخلية وطرق برية وسواحل بحرية.

معلومات المقالة

الكلمات المفتاحية
النقل النهري؛ شركات
السياحة؛ الفنادق؛ القرن
التاسع عشر.

(JAAUTH)

المجلد 21، العدد 2،

(ديسمبر 2021)،

ص 248-233.

مقدمة

منذ فجر التاريخ أدرك المصريون القدماء أن النهر هو عماد الحياة، فهذبوا مجراه، شقوا الترع والقنوات والمصارف، أقاموا الجسور، ودأبوا على رعايتها وتطهيرها حتى يمكن الإستفادة من ماء هذا النهر والسيطرة عليه، فكان النيل وفروعه وخلصانه وترعه أفضل وسيلة مواصلات في ذلك الوقت. فاخترع المصري القديم 3200 ق. م الأشرعة وصنع أول مركبة شراعية¹. ثم بدأ ظهور بعض الوحدات النهرية الكبيرة* وكانت الملاحة مرتبطة بتوافر المياه وكانت شبه مستمرة في نهر النيل وفروعه فيما عدا فترات التحريق**، وكان العديد من المنشآت التي تقام على هذا المجرى من النوع المتحرك حتى لا تمثل عائقاً أمام المراكب الشراعية.

¹ هانى محمود شحده ، تنمية دور النقل النهري في منظومة النقل الداخلي في جمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه غير منشوره ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ص 5.

* مثل الواورات، الذهبيات، المراكب، السفن البخارية. عبد الحميد حامد سليمان، الملاحة النيلية فى مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2007، ص 44-47.

** الفترة التى ينخفض فيها منسوب مياه النيل، وتمتد من نهاية الفيضان إلى بداية الفيضان التالى. رشدى سعيد، نهر النيل نشأته واستخدام مياهه فى الماضى والمستقبل، دار الهلال، القاهرة، ط1، 1993، ص207.

لكن منذ قيام ثورة يوليو 1952 حدثت طفرة هائلة في تطوير مختلف وسائل النقل ومنها وسيلة النقل النهري، إذ تم إنشاء هيئة النقل النهري وبناء أسطول ناصر النهري وتم اختيار نظام الدافع والمدفع***، كما تم أيضا ربط نهر النيل بميناء الإسكندرية عبر مجرى ملاحى جديد هو ترعة النوبارية المتفرعة من الرياح البحري.

لذا يعد النقل النهري من أهم وسائل المواصلات نظرا لسهولة استخدامه، ومع زيادة كثافة السكان والنشاط الاقتصادي الحديث في المدن انتعشت حركة السياحة ونشأت الشركات والفنادق. حيث أدت هذه الحركة السياحية إلى نمو سريع في وسائل نقل الركاب بحراً وبراً وجواً².

أهداف البحث

- 1- التعرف على نشأة النقل النهري.
- 2- دراسة تأثير الملاحة النهريّة على التطور العمرانى فى مصر خلال القرن التاسع عشر.
- 3- تسليط الضوء على شركات السياحة والفنادق خلال القرن التاسع عشر.

منهج البحث

اعتمد البحث على منهج البحث التاريخى فى سرد تاريخ النقل النهري، شركات الملاحة النهريّة، فضلاً عن دراسة تأثير النقل على التطور العمرانى فى مصر خلال القرن التاسع عشر. وتم الاعتماد على تقسيم البحث إلى جزأين، بحيث يشمل الجزء الأول الدراسة التاريخية لموضوع النقل النهري، أما الجزء الثانى فهو خاص بدراسة مدى تأثير النقل النهري على ظهور شركات السياحة والفنادق فى مصر خلال القرن التاسع عشر.

نشأة النقل النهري

اهتم المصريون القدماء بالنقل المائى أكثر من اهتمامهم بالنقل البرى نظراً للظروف البيئية الطبيعية، خاصة أن المدن والقرى المصرية كانت تقع معظمها على ضفاف النيل وفروعه، وذلك ساهم فى نقل السكان إلى حيث يريدون وتنشيط التجارة الداخلية والخارجية كذلك، فقد فكر المصريون فى شق قناة تربط النيل بالبحر الأحمر، وبدأ هذا المشروع سنوسرت الثالث وخُفر فى عهده قناة تصل النيل برأس خليج السويس، أطلق عليها المؤرخون قناة سيزوستريس³.

وقد دلت الآثار على أن أول رحلة بحرية سجلها التاريخ كانت رحلة مصرية إلى الصومال فى عهد الملكة حتشبسوت عام 1491 ق.م. وقد ظل الاهتمام بالنقل المائى سائداً حتى عهد الفرس وعهد البطالمة الأوائل، وفى

*** وحدات نظام الدافع والمدفع:- عبارة عن وحدتين منفصلتين أحدهما وحده ذاتيه الحركة مزوده بمحركين قدرة كل منها 230 حصان وبحمولة قصوى 900 طن ، والثانية غير ذاتيه الحركة، ويتميز هذا النظام بالقدرة على إجراء الشحن على المخطاف، خفض تكاليف التشغيل بالنسبة للوحدة ذاتيه الحركة، القدرة بالمناورة على الشحنات . محمد يسرى قنديل، دور النقل النهري وتأثيره على التنمية الاقتصادية فى مصر، القاهرة ج1، د.ت. ص4.

² محمد رياض، جغرافيا النقل، مؤسسة هنداوى للتعليم والثقافة، القاهرة، 2018، ص 14، 99.

³ المرجع نفسه، ص 69.

عهد الرومان كانت عنايتهم بالنقل المائي كبيرة وأعادوا حفر القناة وأسموها قناة تراجان، وأقاموا عدة مراسي على النيل لتنظيم أعمال النقل وأداء المكوس مثل: - هرموبوليس، سيين، هرمون، شديا⁴.

ومع مرور الزمن اضمحلت قناة تراجان وقناة شديا حتى الفتح الإسلامي لمصر، وأعاد عمرو بن العاص فتح قناة تراجان وأطلق عليها خليج أمير المؤمنين، وصارت تجارة قائمة من مصر تخرج من القلزم حتى جدة ومن ثم إلى مكة والمدينة المنورة، ومع تولي محمد علي باشا حكم مصر عام 1805 شرع في حفر الترعة المحمودية وطهر وشق بعض الترع الملاحية شمالاً وجنوباً، وشرع في حفر رياحات الدلتا الثلاث التوفيقي والمنوفي والبحيري وإن لم تتم في عهده. وقد بلغ اهتمامه بالنقل المائي أنه أنشأ مدرسة لتعليم صناعة السفن وما يرتبط بها من صناعات. وقامت في عهده كذلك أول شركات لنقل الركاب والنقل التجاري. وفي عهد إسماعيل افتتحت قناة السويس عام 1869 والتي أثرت بالسلب على حركة النقل المائي الداخلي خاصة في الشمال رغم أنها كانت السبب في تنمية حركة المسافرين بين أوروبا والهند وجنوب شرق آسيا⁵.

ومع التوسع في إنشاء السكك الحديدية زاد حال النقل المائي المصري سوءاً مع زيادة التنافس بينهما، ومع بداية الحرب العالمية الأولى بدأت حالة النقل في التحسن المطرد لزيادة حجم البضاعة المنقولة داخل البلاد، غير أن الأزمة الاقتصادية التي مرت بالبلاد بين عامي 1930، 1934 انعكس أثرها على الملاحة فأهملت بشكل كبير. ومع قيام الحرب العالمية الثانية زادت حركة النقل لزيادة كمية وحجم المنقولات نتيجة لظروف الحرب ثم عاد الإهمال مجدداً حتى إعلان الجمهورية⁶.

نشأة الملاحة النهرية

مع قيام الحضارة الفرعونية نشأت الملاحة النهرية باستخدام ضفاف نهر النيل وانتقلت بعد ذلك شمالاً وجنوباً فعلى سبيل المثال كانت تقطع الأحجار المستخدمة في إنشاء أهرامات الجيزة أو المعابد الفرعونية من الجبال الجرانيتية الموجودة بجنوب مصر ثم يتم نقلها إلى موقعها شمالاً باستخدام وسائل النقل المختلفة وعلى رأسها النقل النهري. حيث يدل حجم الأحجار التي تم استخدامها في إنشاء أهرامات الجيزة أو أي منشآت أخرى شيدت باستخدام أحجار الجنوب على الإمكانات الضخمة من حيث كمية تداول البضائع التي يمكن أن يوفرها نظام النقل النهري.

ومما سبق نستنتج أهمية الملاحة النهرية التي اعتبرت النهر شريان الحركة الرئيسي من الجنوب إلى الشمال مع حركة التيار المائي الطبيعية أو من الشمال إلى الجنوب باستخدام طاقة الرياح لدفع أشرعة الوحدات النهرية أو الطاقة البشرية المستخدمة في التجديف⁷.

⁴ محمد العزب موسى ، أول ثورة على الإقطاع ، مكتبة الأسرة، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 2013، ص154.

⁵ الياس الأيوبي ، تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل من سنة 1863 إلى سنة 1879، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2014، ص410.

⁶ أحمد أحمد الحنة، تاريخ مصر الإقتصادي في القرن التاسع عشر، مطبعة المصري، القاهرة، 1967، ص239.

⁷ محمد رياض، جغرافيا النقل، ص 101-102.

شركات الملاحة في مصر خلال القرن التاسع عشر

لم تظهر شركات الملاحة كمؤسسات للنقل بالمعنى المعروف، ولكن في البداية كانت عبارة عن مؤسسات تقوم بالعبارة عن مؤسسات تقوم بالعناية بالنهر لأهميته الكبرى، ولكن بمرور الوقت تم تطوير الشركات وأدائها من حيث اهتمامها بتأسيس البنية التحتية لقطاع النقل البحري والنهري؛ مما مهد الطريق بعد ذلك أمام نشوء النقل النهري السياحي. لذا كان من الضروري بحثياً إلقاء الضوء على المؤسسات والشركات التي عملت في مجال الملاحة بشكل عام سواء كانت ملاحية بحرية أم نهريّة، وسنوف نتعرف بالتفصيل عن هذه الشركات فيما يلي: -

(1) المديرية أول مؤسسات النقل النهري والمجاري المائية

لم تكن هناك مؤسسة معنية بالنقل النهري خلال هذه الفترة؛ ومن ثم كانت أول مؤسسة مصرية كانت تقوم على العناية بالنقل النهري والمجاري المائية هي مديريات الأقاليم المختلفة في مصر أيام محمد علي؛ فكان على سبيل المثال يطلب من مسؤولي المديريات المختلفة الاعتناء بمناسيب النيل، والعمل على تلافي الأخطار التي وقعت في العام السابق عند الفيضان وما شابه ذلك، وإن كان الدافع إلى ذلك في المقام الأول هو الاهتمام بالزراعة أكثر منه الاهتمام بالنقل النهري⁸.

أما في عهد الخديوي عباس، استمر الأمر على الحال نفسه في تقرُّق مسؤولية النقل النهري والاعتناء بنهر النيل في الأمور المختلفة إلى النظائر والمديرين المختلفين، ويتضح ذلك من خلال ارسال الخديوي عباس إلى مدير المدارس في عام 1853 بقياس المسافة بين القاهرة وأسوان من عند نهر النيل من الضفة الشرقية والضفة الغربية "بالساعات الهندسية، وباعتبار الميل أو المتر على حسب الأصول الهندسية"⁹. بالإضافة إلى ذلك القيام بتطهير ترعة المحمودية حيث أرسل خطاب موجه لمسؤولي المديريات، بحيث تعمل كل مديرية في هذا الأمر على حدة، وكذلك تطهير ترعة الخطاطبة، وجه مدير البحيرة بإتمام الأمر، كذلك وجّه الخديوي نفسه الخطاب إلى نظارة الداخلية عند الرغبة في توفير الفحم اللازم للسفن التي سوف تتوجه في رحلة لاستكشاف منابع النيل¹⁰.

(2) الشركة المحيدية

تأسست في عهد الخديوي "سعيد" باشا عام 1857 بموجب فرمان من السلطان عبد المجيد وعرفت بذلك الاسم تيمناً باسمه، وقد وُضِعَتْ تحت رئاسة الأمير "مصطفى فاضل"¹¹ وشكل مجلس إدارتها من المصريين والأجانب، وبلغت

⁸ إبراهيم الزيني، فلاسفة مصر القديمة، كنوز للنشر والتوزيع، ط1، 2013، ص 11.

⁹ أمين سامي، تقويم النيل، ج3، القاهرة، دار الكتب المصرية، 1355هـ - 1936م، ص 56.

¹⁰ المرجع نفسه، ص 153.

¹¹ هو بن إبراهيم باشا بن محمد علي باشا وشقيق الخديوي إسماعيل. ولد 22 فبراير 1830 بالقاهرة وتوفي 11 نوفمبر 1875. درس في مدرسة البعثة المصرية في باريس وعين وزيراً للمعارف 1862، ثم للمالية 1864 ثم للعدل 1871. وفي 18 يناير 1863 أصبح صاحب الحق في وراثة العرش بعد أخيه إسماعيل باشا ولكن نشبت خلافات بينهما صدر على إثرها فرمان 1866 من إسماعيل بشراء كل أملاكه وترحيله إلى الأستانة لكي لا ينازعه أبناءه في وراثة العرش وحصرها في أبناء الخديوي إسماعيل فقط وليس أكبر أبناء أسرة محمد علي باشا سناً خلافاً لفرمان 1841م. روجي الخالدي، الانقلاب العثماني وتركيا الفتاة: أصدق تاريخ لأعظم انقلاب، مؤسسة هندواي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2013، ص 23، 24.

مدة امتيازها ثلاثين عامًا، ورفعت العلم المصري وكانت منازعاتها تنتظر أمام المحاكم المصرية لا أمام محاكم القنصليات¹².

حيث كان الهدف من إنشائها هو اتساع التجارة الداخلية والتجارة الخارجية؛ فقرر إنشاء شركة للملاحة البحرية "الشركة المجيدية"، وأخرى للملاحة النهرية" الشركة المصرية لقيادة السفن بالبخرار" على النيل والترع المصرية، برأس مال قدره عشرون مليون فرنك، مقسّم إلى أربعين ألف سهم، قيمة السهم الواحد خمسمائة فرنك، حيث قامت الشركة باستغلال شواطئ القلزم لغاية الخليج العربي استغلالاً تجارياً، ونقل الحجاج إلى الأراضي المقدسة، وربط نظام الملاحة في البحر الأحمر بنظام السفن البخارية في البحر المتوسط، بالإضافة إلى خدمة سواحل السلطنة العثمانية، فكانت مستودعات ومحطات تلك الشركة في السويس والقصير ومصوع، وكانت بواخرها تسيير بين السويس وثغور الحجاز واليمن لنقل الحجاج، لكن أداء الشركة تراجع كثيراً في أواخر عهد "سعيد" باشا بسبب فساد الإدارة؛ فلما جاء الخديوي "إسماعيل" أمر بجلها وأنشأ على أساسها الشركة العزيزية¹³.

(3) الشركة المصرية لقيادة السفن بالبخرار على النيل والترع المصرية (الشركة المصرية للملاحة البخارية)

تأسست برأس مال قدره خمسة ملايين فرنك، وبامتياز من "سعيد" باشا في ٢ أكتوبر سنة ١٨٥٤ إلى مؤسسها مدته خمسة عشر عامًا؛ وهم مجموعة من كبار التجار الغربيين، وبعض كبار موظفي الحكومة المصرية. حيث كان الغرض من تأسيسها الانفراد بقوة البخار لجر بضائع الوارد والصادر في عموم دائرة القطر المصري على النيل والترع المصرية، بطلب من أصحاب المراكب المشحونة فيها تلك البضائع، وبالأسعار التي تضعها الحكومة المصرية لكل صنف، وكان مقابل ذلك الانفراد بإنشاء طلمبات نارية في العطف ذات قوة كافية لحفظ ترعة المحمودية دائماً صالحة للملاحة، ولري عشرين ألف فدان رياً صيفياً، وتزويد الإسكندرية بالماء اللازم لها¹⁴.

كان إنشاء الشركة ضرورياً لتسهيل حركة النقل الداخلية، فكانت المراكب الشراعية تنقل الحاصلات الزراعية في 15 يوماً، بينما كانت السفن البخارية تنقلها في يوم ونصف. لكن من المؤسف أنه لم يكن في مجلس إدارتها إلا

¹² أحمد أحمد الحنة، تاريخ مصر الإقتصادي، ص 224.

¹³ أسس الخديوي اسماعيل عام 1863 شركة "القومية المصرية في سياحة السفن التجارية" قبل أن يتحول اسمها إلى "الشركة العزيزية المصرية" تيمناً باسم السلطان عبد العزيز، واقتصر عملها في البداية على البحر الأحمر وسواحل البحر المتوسط العثمانية؛ فكانت تنقل المسافرين والبضائع والبريد بين مصر وكلاً من سوريا والأناضول في المتوسط، وشواطئ الدردنيل والبوسفور؛ وقد اشترى "إسماعيل" أسهم تلك الشركة عام 1873 وحولها إلى مصلحة حكومية باسم "إبورات البوستان الخديوية"، أو "مصلحة البوستان الخديوية". ولكن في عام 1898 باعت الحكومة سفن هذه المصلحة وكل أصولها من مخازن وورش وأحواض، إلى شركة إنجليزية؛ فسميت بعدها "شركة البوستان الخديوية". وفي عام 1937 تأسست شركة خطوط البريد الفرعونية، وكانت شركة مصرية مقرها القاهرة، وهي امتداد لشركة البوستان الخديوية، وكان لها أن تقوم بكل عمليات الملاحة والنقل البحري، وبوجه خاص شراء البواخر والسفن وأدوات النقل البحري وبيعها واستغلالها وبنائها وإصلاحها، وفي عام 1941 تغير اسمها مرة أخرى بمرسوم ملكي، ليصبح "شركة بواخر البوستان الخديوية". إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا، ص 132، 133، 390، 392.

¹⁴ المرجع نفسه، ص 132، 131.

"ذو الفقار" باشا، وزير المالية، آنذاك، لكن بالرغم من ذلك كانت ترفع العلم المصري، وكان التحكيم هو أداة الحسم في أي خلاف ينشأ بينها وبين الحكومة المصرية، لا القنصليات الأجنبية¹⁵.

(4) الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية في 5 يناير 1856 بامتياز لمدة 99 عامًا، تبدأ من 17 نوفمبر 1869؛ تاريخ افتتاح القناة للملاحة؛ وهي شركة مصرية تأسست وفق مبادئ القانون التجاري الفرنسي بشأن الشركات المساهمة، ومقرها في الإسكندرية، ومركزها الإداري في باريس، وكان رئيس مجلس الإدارة "فرديناند دليسبس" الذي استطاع بالحيلة أن يحصل على امتياز حفر القناة لنفسه لا للأطراف الدولية التي كانت تشارك في إجراء الدراسات¹⁶.

(5) شركة "المساحيري" الفرنسية

تعد هذه الشركة من أبرز شركات النقل البحري الفرنسي عام 1869م، وتأسست بغرض رؤية ومراقبة حركة السفن العابرة للقناة من المدخل الجنوبي، واختص عملها بين فرنسا ومصر عبر البحر المتوسط، وتمثل دورها الأبرز في نقل البضائع، الركاب، وسار الخط الملاحي لهذه الشركة بين الإسكندرية ومارسيليا¹⁷.

من خلال ما سبق ذكره عن أبرز الشركات التي عملت في مجال الملاحة البحرية والنهرية في مصر في القرن التاسع عشر، يتضح أن هذه المؤسسات أسهمت في إنشاء البنية التحتية لقطاع النقل المائي في مصر بشقيه البحري والنهري؛ وهي البنية التي تأسس عليها النقل النهري السياحي في مصر فيما بعد.

السياحة والنقل النهري

لم يكن قطاع السياحة معروفًا بالمعنى التنظيمي في مصر خلال القرن التاسع عشر قبل بدء توافد الأجانب على البلاد، فكان من الطبيعي أن تكون الشركات التي تنشط في قطاع السياحة في مصر هي شركات أجنبية، لأن السياح القادمين سوف يأتون من الخارج، ولن يأتوا إلا تحت مظلة حماية من دولهم؛ فكان من الطبيعي أن يكون للشركات الأجنبية السبق في السياحة بمصر، لكن بالرغم من ذلك ظهرت بعد ذلك عدد من الشركات المصرية. وسوف نتعرف بالتفصيل عن هذه الشركات الأجنبية والمصرية على حدٍ سواء :-

1. الشركات السياحية الأجنبية التي عملت في مصر خلال القرن التاسع عشر

(* شركة توماس كوك

تأسست عام 1841 من بين كبريات الشركات السياحية في العالم على يد البريطاني "توماس كوك" لتنظيم رحلات يومية للعمال بالقطار، وكانت تلك الرحلات في البداية مجانية، وعندما حققت تلك الرحلات نجاحًا، بدأ عام 1845

¹⁵ أحمد أحمد الحنة، تاريخ مصر الإقتصادي، ص224.

¹⁶ انجلو ساماركو، قناة السويس: تاريخها ومشكلاتها، ترجمة: ولاء عفيفي عبد الصمد وآخرون، المركز القومي للترجمة، 2015، ص 196-198.

¹⁷ يوسف آصاف، قيصر نصر، دليل مصر لعامي 1890، 1889، المطبعة العمومية بمصر، القاهرة، 1889، ص 169.

في تنظيم الرحلات بغرض الربح، وكانت أولى رحلات الشركة عبر البحار عام 1851 إلى اسكتلندا¹⁸. فكانت رحلات الشركة إلى مصر من أهم أنشطة الشركة التي في تعزيز موقع الشركة في السياحة عالمياً، فنظمت الشركة أول رحلتها لمصر التي لم تكن تستهدف السياحة بشكل أساسي؛ ففي عام 1869 نظّمت الشركة رحلة إلى القدس، وكانت مصر جزءاً من الرحلة فقط، لكن في العام نفسه، نظّم رحلةً لفوج يتكون من عشرة أشخاص إلى مصر، وكان الغرض منها حضور حفل افتتاح قناة السويس، ومنذ تلك الرحلة صارت مصر بنداً رئيساً في جدول رحلات شركة "توماس كوك"¹⁹.

وفي عام 1870 منح الخديوي "إسماعيل" الشركة امتيازاً لإدارة البواخر الحكومية من القاهرة إلى أسوان، وفي عام 1874 مدّت الشركة خدماتها لتصل إلى الحدود السودانية عند الجندل الثاني، كما منح الخديوي الشركة امتيازاً آخر لنقل البريد الحكومي عبر نهر النيل²⁰. فتوسّعت أعمال الشركة في مصر، واتخذت لنفسها مقراً في الأزكية في وسط البلد الآن؛ فأدّت دوراً كبيراً في إنشاء البنية التحتية لخدمة قطاع السياحة في البلاد؛ حيث أسست في عام 1877 في مدينة الأقصر فندقاً سماه "فندق الأقصر" والذي افتتحه "توماس كوك" وابنه "جون ماسون كوك" بالقرب من معبد الأقصر؛ لكي يتيح للسياح فرصة الإقامة في المدينة لمشاهدة الآثار. وكان تصميم الفندق على الطراز المصري مع قاعاتٍ متنوعة ضمّت قاعةً للعب البلياردو، للتدخين، وغير ذلك من مستلزمات الإقامة²¹.

ومن العوامل التي ساعدت على نجاح الشركة في التوسع في أعمالها في مصر هو إنشاء سوق سياحي في البلاد؛ وهو ما ظهر في الكتاب الإرشادي الذي وضعته الشركة للسائحين؛ حيث يتوافر فيه الكثير من المعلومات التفصيلية عن الآثار المصرية²². لكن الإنجاز الأكبر للشركة في قطاع السياحة في مصر كان تدشينها "سياحة المراكب النيلية"، والتي كانت تطوّراً عن المركبات النيلية الأبسط والأقل سرعة والتي كانت معروفة في ذلك الوقت بـ "الذهبيات"، وبلغ من نجاح تلك الوسيلة السياحية أن سجلتها الكاتبة الشهيرة "أجاثا كريستي" في إحدى رواياتها البوليسية عام 1937 وعنوانها موت فوق النيل أو Death on the Nile²³، ولما كانت استراتيجية الشركة تستهدف امتلاك المرافق والتسهيلات اللازمة لإنجاح عملها؛ فلم تقتصر على أن تدير السفن البخارية النيلية، بل امتلكت كذلك حوضاً لإصلاحها بما يضمن عدم تعطل العمل، حال تعطل واحدة من تلك السفن²⁴.

Andrew Humphreys, Grand Hotels of Egypt: In the Golden Age of Travel, 2015, p 129. 18

Ibid, P.129. 19

Hunter, F Robert , "Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868-1914," Middle Eastern Studies, 40:5 (2004), p 31. 20

²¹ مجلة الهلال، توماس كوك للرحلات إمبريالية على ضفاف النيل، القاهرة، ، أبريل 2016، ص 69.

²² المرجع نفسه ، ص 69.

²³ أجاثا كريستي: كاتبة إنجليزية وُلدت 15 سبتمبر 1890، وتوفيت 12 يناير 1976، واشتهرت بكتابة الرواية البوليسية؛

حيث كتبت 66 رواية من هذا النوع إلى جانب مجموعة من القصص القصيرة والمسرحيات والروايات المتنوعة من بينها 6 روايات رومانسي.

Encyclopedia Britannica (Electronic Edition), Agatha Christie.

²⁴ Cook's Tourists' Handbook, Egypt: The Nile and the Desert, Thomas Cook and Son, Simpkin Marshall, & Co., 1876, pp. 159-179.,

كما قام "توماس كوك" برسم محطات توقف على طول نهر النيل، وكانت المحطات الرئيسية هي القاهرة وأسيوط والأقصر وأسوان والخرطوم في السودان، لكن توسع أعمال الشركة جعل الذهبيات غير قادرة على استيعاب الأعداد المتزايدة من السياح؛ فاستثمر "توماس كوك" في أسطول البواخر الحكومي، وبعدها بني الأسطول الخاص بالشركة من البواخر؛ فكانت تلك طفرة كبيرة في قطاع النقل النهري السياحي²⁵. وكان من العوامل التي أسهمت في نجاح الشركة، أنها امتلكت المرافق الخاصة بها من فنادق ومراكب نيلية وحوض، لإصلاح تلك المراكب وطاقم هائل من العمالة في أغراض مختلفة ودوائر إمداد بمستلزمات الرحلات السياحية، إلى جانب التنظيم الممثل في إعداد برامج سياحية تتضمن الفقرات التي سوف تسير على أساسها الرحلة، وحزم مختلفة من الرحلات السياحية منها ما يناسب الطبقة الوسطى ومنها ما يناسب الأرستقراطيين؛ فضمنت الشركة بذلك تنوع الفئات المستهدفة وتقديم خدمة سياحية فريدة أسهمت في بناء اسم الشركة، لتستمر على مدى نحو المائة وثمانية سبعين عامًا، لكن أشهرت الشركة إفلاسها في 23 سبتمبر 2019²⁶.

ولم تكن رحلات الشركة تقتصر على الرحلات النيلية من القاهرة فقط، بل بدأت من الإسكندرية إذ كان السياح يركبون الذهبية من الإسكندرية إلى القاهرة؛ حيث أخذت الطريق المعتاد عبر ترعة المحمودية إلى منطقة العطف، ثم إلى القاهرة عبر النيل؛ وهي الرحلة التي كانت مسافتها 170 ميلاً أي نحو 274 كيلومتراً، ومضت بعد ذلك عبر النيل في المسار المعتاد نحو أسوان²⁷.

ولكن على الرغم من الدور اللافت الذي أدته الشركة في بناء القطاع السياحي في مصر، كان للشركة وجه آخر استعماري لم يظهر إلا بعد الاحتلال البريطاني لمصر؛ حيث كانت الشركة من المظلات التي استخدمها البريطانيون لوضع قدم لهم في البلاد؛ فقد سعت الشركة إلى طمأنة المصريين بأن الإنجليز ليس لهم أي مطامع في احتلال البلاد، وأصدرت بياناً بهذا المعنى، لكن المفارقة أنه صدر في وقت كان الإنجليز فيه يهدمون مدينة الإسكندرية على رؤوس أهلها بالمدافع، وقد راحت الشركة تتقل الجرحى الإنجليز للعلاج من القاهرة والإسكندرية إلى لندن عن طريق مركباتها المائية، وقطارات السكك الحديدية، وقدمت الشركة ذهبية في ترعة الإسماعيلية، لتكون مقرراً لقيادة الجيش الإنجليزي²⁸. ولم تكف الشركة بالمشاركة في الاعتداءات العسكرية الإنجليزية على مصر، بل استمر نشاطها في دعم الجيش الإنجليزي بعد انتهاء الحرب؛ حيث نظمت العديد من الرحلات النيلية المجانية للجنود الإنجليز، واستضافت المراسلين الصحفيين الذين غطوا المعارك، حتى أن الجيش الإنجليزي وجّه إلى الشركة الشكر على "الترتيبات الرائعة التي قمت بها، وكانت ذات فائدة كبيرة في تحقيق النصر"، بل أن أحد الساسة الإنجليز وهو السير "جورج نيونز" قال عام 1899 إن "مصر الآن محتلة من جيشين... الجيش الأول هو عساكر الجيش البريطاني، والثاني هو جيش توماس كوك وابنه" في عبارة شديدة الدلالة والوضوح على الدور الاستعماري للشركة²⁹.

Cook's Tourists' Handbook, Egypt: The Nile and the Desert, p. 74. 25

Tripti Lahiri, the travel agency of Britain's far-flung 19th-century empire is dead, Quartz Daily 26

Cook's Tourists' Handbook, Egypt: The Nile and the Desert, p. 74. 27

28 مجلة الهلال ، توماس كوك ، ص 65، 66.

29 المرجع نفسه ، ص 69-70.

ونستنتج مما سبق ذكره الدور الكبير الذي لعبته الشركة في تأسيس قطاع السياحة في البلاد، وتمثلت هذه البنية التحتية في وضع الأطر التنظيمية لاستقدام السياح من الخارج، وتأسيس الفنادق لاستضافتهم، وتنظيم الرحلات السياحية، ورسم خط ملاحية في نهر النيل له محطة بداية ومحطة نهاية ونقاط توقف في أثناء الرحلة من أجل مشاهدة المعالم السياحية والتزود بمستلزمات الرحلات وغير ذلك من الأمور الضرورية في تلك الرحلات³⁰.

فبعد أن توسّعت أعمال قطاع السياحة في مصر، وبدأ السياح يتوافدون إليها من الكثير من البلدان خاصة بريطانيا والمستعمرات التابعة لها، ظهر العديد من الفنادق والمرافق المختلفة ذات العلاقة بالقطاع السياحي؛ مما استتبع تأسيس شركات إضافية لخدمة القطاع الآخذ في التوسع، وكان من بين تلك الشركات شركة الفنادق المصرية ليمتد³¹.

(* شركة الفنادق المصرية ليمتد

شركة إنجليزية تأسست عام 1897 ومقرها الرئيسي لندن، بينما الإداري في مصر، فكان النشاط الأساسي للشركة هو القيام بأعمال الفنادق والمطاعم والمقاهي، وتوفير احتياجات الفنادق من روائح عطرية، وملابس، ومكاتب، بالإضافة إلى توفير احتياجات جميع المحال الخاصة ببيع المشروبات الروحية والمرطبات؛ وهو النشاط الذي وإن بدا بعيداً للوهلة الأولى، لكنه بنظرة عميقة يتضح مدى اتصاله بالقطاع السياحي، لأن محال بيع المشروبات الروحية والمرطبات تخدم السائحين خلال تجوالهم في المناطق الأثرية وغيرها من مناطق البلاد³².

ومن أبرز الأنشطة التي كانت تقوم بها الشركة في مصر إدارة فندق قصر الجزيرة وشبرد، حيث قامت بتحسين فندق شبرد من حيث طاقته الإستيعابية فأنفقت مبالغ كثيرة على تجديد الفنادق التي تديرها؛ الأمر الذي أسهم في إقبال السائحين على الإقامة في الفنادق التابعة لها، وقد واصلت الشركة توسيع أعمالها؛ فتوصلت إلى اتفاق مع مديري فندق سميراميس على إضافة هذا الفندق إلى إدارتها عام 1911، وعدّلت عن الخطط التي كانت قد وضعتها لهدم فندق قصر الجزيرة³³.

(* شركة لويد النمساوية

على الرغم من أن هذه الشركة كانت بالأساس شركة نقل سياحي بالسكك الحديدية، فإنه من الضروري ذكرها في الشركات الملاحية، لأنها كانت تعمل أيضاً في مجال النقل البحري للسياح، وإن كان ذلك كنشاط ثانٍ. وكان لها خطا ملاحية بين الإسكندرية وتريستا في إيطاليا³⁴.

³⁰ مجلة الهلال ، توماس كوك، ص70.

³¹ محمد عبد الحق شعيب ، السكك الحديدية في مصر ، نشأتها وتطورها وتأثيرها على السياحة في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة قناة السويس ، ص 194.

³² المرجع نفسه ، ص 195.

³³ المرجع نفسه ، ص 195.

³⁴ يوسف أصفاف، قيصر نصر، دليل مصر ، ص169.

فمع اتساع قطاع السياحة في مصر وتزايد حجم المرافق التي تخدم ذلك القطاع، بدأت الحكومة المصرية في الدخول إليه من خلال إنشاء الشركات لإدارة المرافق وتشغيلها؛ فبدأ العديد من الشركات المصرية الجنسية في الظهور في القطاع، بعد أن كان وقفاً على الشركات الأجنبية وسوف نتعرف بالتفصيل عن هذه الشركات:-

2. الشركات السياحية المصرية التي عملت في مصر خلال القرن التاسع عشر

(* شركة فنادق مصر الكبرى المساهمة

على الرغم من أن شركة فنادق مصر الكبرى المساهمة تأسست في أواخر القرن التاسع عشر؛ حيث تأسست في 15 مايو 1899، ومقرها الرئيس والإداري في القاهرة، فإن البنية التحتية التي أقامت عليها عملها كانت كلها في القرن التاسع عشر، كما أنها على المستوى الإجرائي تأسست في ذلك القرن نفسه؛ ومن ثم يمكن احتسابها ضمن الشركات السياحية التي عملت في القرن التاسع عشر في مصر³⁵.

لم يكن هذا اسم الشركة عند تأسيسها، ولكن كان اسمها شركة "جورج ننجوفيتش" للفنادق المصرية حتى عام 1921، وهي شركة تتبع الحكومة المصرية، كان رئيس مجلس إدارتها "إسماعيل صدقي باشا" رئيس وزراء مصر³⁶، وكان النشاط الأساسي للشركة هو إنشاء الفنادق واستغلالها. فكان نشاطها يشمل استغلال الفيلات والمنازل المفروشة والمقاهي والمطاعم والمسارح، والملاهي المختلفة، وكل الصناعات المتممة لها أو المرتبطة بها، وبوجه عام كل الأعمال أو العمليات الفرعية أدت إلى اتساع نطاق نشاط الشركة³⁷.

فطورت أعمال الشركة وصارت تمتلك العديد من الفنادق من بينها الكونتنتال، وحلوان الكبرى، ومينا هاوس، وسان استيفانو، وسافوي، وفندق حمامات بلوان. بالإضافة إلى العديد من الأراضي، من بينها قطعة أرض في مواجهة فندق سافوي، إلى جانب أرض تقنيش في بني عبيد، وقد باعت الشركة جزءاً من تلك الممتلكات، من بينها فندق سافوي نفسه؛ فحقت الكثير من الأرباح استغلتها في تطوير الفنادق التي كانت لا تزال تملكها من حيث الطاقة الاستيعابية ومستوى الخدمات المقدمة³⁸.

(* شركة الأنجلو أمريكيان نايل

ينطبق ما قيل عن شركة فنادق مصر الكبرى المساهمة على شركة الأنجلو أمريكيان نايل، من حيث تاريخ الإنشاء؛ فقد تأسست الشركة في اليوم نفسه 15 مايو 1899، وكان كذلك مقرها الرئيس والإداري في القاهرة، ولكنها كانت شركة خاصة لرجال أعمال مصريين وأجانب³⁹.

³⁵ المرجع نفسه ، ص 219.

³⁶ رئيس وزراء مصر في الفترة من 1930-1933، وأيضاً عام 1935، وارتبط اسمه بدستور 1930. ذاكرة مصر المعاصرة. <http://modernegypt.bibalex.org/Types/Persons/Details.asp>. Last access 14 /7 /2021.

³⁷ يوسف أضاف، قيصر نصر، دليل مصر، ص 219.

³⁸ المرجع نفسه ، ص 219-220.

³⁹ مصلحة عموم الإحصاء والتعداد، احصائيات شركات المساهمة التي يوجد استغلالها الرئيسي في مصر، وزارة المالية ، القاهرة ، 1942، ص 305.

لكن الشركة تختلف عن سابقتها من حيث النشاط فكان نشاطها الرئيسي ينحصر في الملاحة النيلية والأعمال المتعلقة بها كافة؛ ومن ثم فإن نشاط تلك الشركة من النقاط التي توضح بجلاء أثر قطاع السياحة على النقل النهري في مصر. بالإضافة إلى بناء المراكب الشراعية والتجارية، وإنشاء الورش بكل أنواعها واستغلالها لأغراض الملاحة، إلى جانب أداء جميع الأعمال التي من شأنها تسهيل الملاحة النيلية في كل فروعها، بالإضافة إلى إنشاء الفنادق والمطاعم والمنازل المفروشة واستغلالها⁴⁰. ولم يقتصر نشاط الشركة فقط على النقل النهري؛ بل شمل تنفيذ الامتيازات الخاصة بالبريد، وإنشاء سكك حديدية والانتفاع بها، والنقل بواسطة الكهرباء أو بأي قوة محرك، وبوجه عام العمل في الصناعات التكميلية في مصر والخارج⁴¹.

(* شركة النيل الإنجليزية الأمريكية للملاحة والسياح

تأسست شركة النيل الإنجليزية الأمريكية للملاحة والسياح في 15 مايو 1899 وكان مقرها الرئيس والإداري في القاهرة، وكانت شركة خاصة، يتكون مجلس إدارتها من الأجانب. فتمثل النشاط الأساسي للشركة في الملاحة النيلية، وكل الأعمال المتعلقة بها؛ من بناء المراكب الشراعية والتجارية، ونقل المسافرين، وإنشاء الفنادق والمطاعم والمنازل المفروشة واستغلالها، إلى جانب تنفيذ الامتيازات المتعلقة بالبريد، وإنشاء الورش بكل أنواعها واستغلالها لأغراض الملاحة، إلى جانب أداء جميع الأعمال التي من شأنها تسهيل الملاحة النيلية في كل فروعها⁴².

كما قامت الشركة بتأسيس فندق سافوي 1886؛ حيث دخلت في منافسة مع شركة توماس كوك في مجال السياحة النيلية؛ فأسست "توماس كوك" دورها فندق كتركت أسوان، كرد فعل على فندق سافوي. ويمكن ملاحظة أن مجال عمل الشركة لم يختلف كثيراً عن سابقتها ما يدل على اتساع قطاع السياحة والنقل النهري وقطاع النقل بشكل عام في البلاد خلال القرن التاسع عشر، وتداخل كل تلك القطاعات معاً⁴³.

ومن خلال استعراض الشركات السياحية الأجنبية والمصرية التي عملت في مصر خلال القرن التاسع عشر، وردت أسماء بعض الفنادق التي أسستها تلك الشركات أو عملت في إدارتها.

(* الفنادق في مصر خلال القرن التاسع عشر

لعبت الفنادق الكبرى التي ظهرت خلال القرن التاسع عشر دوراً كبيراً في تنشيط حركة السياحة، وكذلك تفعيل خدمة النقل النهري، إلى جانب بعض الفوائد الاقتصادية والاجتماعية الأخرى. ويمكن القول بأن النشأة الحقيقية للفنادق في مصر بدأت مع اكتشاف طريق "أوفر لاند" البري الذي أسهم في زيادة عدد السياح والمسافرين الإنجليز، ونشأة الفنادق وإقامتها في مصر لاستضافة المسافرين الإنجليز إلى الهند خلال مرورهم بمصر⁴⁴.

⁴⁰ مصلحة عموم الإحصاء والتعداد، احصائيات شركات المساهمة، ص 305-306.

⁴¹ المرجع نفسه، ص 307.

⁴² أحمد حسين مجاهد، النقل المائي الداخلي في مصر، الطاقات المتاحة والفرص الضائعة، د.ت، ص 4.

⁴³ المرجع نفسه، ص 4.

⁴⁴ Sir John Gardner Wilkinson - A Handbook for Travelers in Egypt (London: John Murray, 1858, p.25).

(* فندق شبرد)

يعد فندق شبرد واحدًا من أقدم الفنادق في مصر وأعرقها، وقد سمي الفندق على اسم صاحبه "صمويل شبرد" الذي جاء إلى مصر عام 1842؛ حيث غادر بريطانيا ليذهب إلى العاصمة المصرية القاهرة. فعمل في العديد من الوظائف إلى أن استقر به الحال للعمل في "الفندق البريطاني"، وترقى في المناصب إلى أن وصل إلى منصب المدير. وفي عام 1846 جمع التمويل اللازم لشراء الفندق، واشتره بالفعل وغير اسمه ليصبح على اسم مالكه الجديد فندق شبرد، فوطد علاقته بحاكم مصر آنذاك الخديوي "عباس"، واستطاع إقناع الخديوي عام 1848 بأن يشتري قصر الألفي بك⁴⁵ في منطقة الأزبكية التي كانت من المناطق الراقية في ذلك الوقت، ونقل مقر الفندق إلى القصر.

وقد أدى هذا الفندق دورًا كبيرًا في تنشيط القطاع السياحي في مصر؛ فعلى الرغم من أن زواره كانوا في البداية من الضباط البريطانيين، إلا أنه شه بعد ذلك مجيء أثرياء أمريكيان وأدباء ومشاهير، حيث تم تشييد مبنى جديد للفندق في القرن التاسع عشر على درجة كبيرة من الفخامة⁴⁶.

(* فندق مينا هاوس)

على الرغم من أن الفندق لا يقع على نهر النيل مباشرة، وإنما يقع بالقرب من أهرام الحيزة، فقد أدى دورًا هو الآخر في تنشيط النقل النهري في مصر، من خلال تنشيط السياحة النيلية. كان الفندق في البداية مقرًا لإقامة الخديوي "إسماعيل" أثناء رحلات الصيد عند الأهرامات؛ حيث بني عام 1869 في سياق المنشآت الاحتفالية التي أقيمت بين القاهرة والأهرامات احتفاءً بقدوم الإمبراطورة "أوجيني" إلى مصر لحضور حفل افتتاح قناة السويس، وفي عام 1883 اشتراه "فريدريك هيد" وزوجته "جيسي"؛ فقاما بتوسعته وأضافا إليه طابقًا ثانيًا، وأقام به الزوج منتجًا صحيًا استفاد فيه من الجو الصحي المحيط بالأهرامات، وأطلقا عليه مسمى "مينا هاوس" تيمناً باسم الملك مينا موحد القطرين بعد اقتراح من أحد الأصدقاء⁴⁷.

وبعد عدة سنوات اشتراه "هيو لوك — كنج" وزوجته "إيثيل"، وبعد الاستقرار فيه قررا إنشاء فندقًا آخر في المكان، وبدأوا خطوات إنشاء فندق بجوار منزلهما ليتأسس فندق مينا هاوس، حيث لعب هذا الفندق دورًا كبيرًا في تاريخ النقل النهري السياحي في مصر من خلال اتفاق جرى بينه وبين شركة توماس كوك للرحلات، والتي كانت وكيل الرحلات الأول الذي يحجز في فنادق لإقامة السياح في مصر. وقَّع الفندق اتفاقًا مع الشركة يحصل السياح

⁴⁵ محمد بك الألفي من زعماء المماليك في مصر قبل الحملة الفرنسية. قاوم الفرنسيين وفرَّ إلى الصعيد، واستمر في قتال الفرنسيين، وتحالف مع الإنجليز لطرد الفرنسيين، ثم للإطاحة بـ "محمد علي" بعد ذلك، مدفوعًا في ذلك بطموحه لتولي حكم البلاد. توفي عام 1807 قبل إطلاق الإنجليز حملة فريزر الفاشلة للإطاحة بـ "محمد علي". كريستوفر هيرولد، بونابرت في مصر، ترجمة فؤاد اندراوس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1998، ص 112.

⁴⁶ سارة حامد ربيع وآخرون، فندق شبرد (1841-1952) دراسة تاريخية سياحية، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والفنادق، المجلد الثالث عشر عدد خاص بمؤتمر الإسماعيلية، 2016، ص 35-52.

Mena House Hotel: Historical Background, Mena House Hotel 2018, p 1.

بمقتضاه على كوبونات للإقامة في الفندق، وكان الفندق يقدم بمقتضى الاتفاق خدمات ترفيهية إضافية إلى النزلاء بخلاف خدمة الإقامة في أثناء رحلتهم إلى مصر، والتي كانت بالأساس رحلات نيلية⁴⁸.

(*) فندق قصر الجزيرة

يقع هذا الفندق بمنطقة الزمالك، وقد اتسم هذا القصر بالفخامة البارزة من حيث الخدمات المقدمة، وهذا الأمر ليس غريباً؛ فقد كان ذلك هو السبب الرئيسي في تأسيسه؛ حيث أنشأه الخديوي "إسماعيل" لاستضافة كبار القادة الأوروبيين الذين جاءوا لحضور حفل افتتاح قناة السويس عام 1869 وعلى رأسهم "أوجيني" إمبراطورة فرنسا والتي خصص لها غرفتين في الفندق واحدة كانت مماثلة لغرفتها في قصر التوليري في فرنسا، والثانية على الطراز الإسلامي الأندلسي⁴⁹. أنشئ عام 1863 وتم الإنتهاء منه في عام 1868، ولم تقتصر فخامة الفندق على الخدمات المقدّمة فقط، بل يعد من أبرز التحف المعمارية في قصور القرن التاسع عشر، وقد بيع القصر في عام 1879 لشركة الفنادق المصرية بعد فرض الوصاية على حكومة مصر بواسطة صندوق الدين عام 1876 ومصادرة ممتلكات الخديوي "إسماعيل"، وكان من بينها قصر الجزيرة، وفاءً للديون التي تراكمت في عهده، وصار مبناه الآن جزءً من فندق ماريوت الزمالك. حيث كان الفندق يبعد عن مرفأ نهر النيل مسافة نصف ساعة بالسيارة ما جعل الرحلات السياحية، من بين مفردات البرامج الترفيهية التي يمكن أن يستمتع بها النزلاء، دون الاضطرار إلى بذل الكثير من الجهد⁵⁰.

نستج ما سبق ذكره الدور الكبير الذي لعبه النقل النهري وبالأخص شركات الملاحة النهرية وانعكاس وجودها على قطاع السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر بالتطبيق على شركات السياحة والفنادق التي ظهرت خلال تلك الفترة وهو الدور الذي يتجلى في:-

- 1- نشطت الحركة السياحية للرحلات النيلية للسياح القادمين من الخارج.
- 2- بنت الشركات مرافق خدمية للمركبات المائية مثل أحواض السفن وغيرها لصيانة السفن.
- 3- بنت الشركات سفناً بخارية وذهبيات، وغيرها من المركبات المائية النهرية لتنشيط السياحة النيلية.
- 4- ساعدت الشركات في رسم خطوط ملاحية في نهر النيل للرحلات السياحية فعلى سبيل المثال من كوبري قصر النيل إلى أسوان عند الجندل الأول ثم تطور الأمر بعد ذلك وتم وضع محطات توقف على طول نهر النيل مثل القاهرة، أسيوط، الأقصر، أسوان.
- 5- ساعدت شركات الملاحة في تنشيط قطاع السياحة من خلال قيام شركات السياحة الأوروبية مثل شركة توماس كوك برحلات سياحية أدت إلى ازدياد تندفق الأفواج السياحية إلى مصر بشكل منظم، والجدول التالي يوضح ازدياد أعداد السائحين مقارنة بالقرن الثامن عشر السابق لفترة البحث :-

Mena House Hotel: Historical Background, p1.

48

49 أمل محفوظ أحمد ، ياسر على معبد ، مرونة العمارة الإسلامية ، عمارة القرن 19 في القاهرة كنموذج ، مجلة العمارة

والفنون ، العدد السابع ، ص 5.

50 المرجع نفسه، ص 5، 6.

التسعينات	الفترة		أعداد السائحين
	أوائل الثمانينات		
	1984	1980	
2 مليون سائح	1.6 مليون سائح	1.4 مليون سائح	

- يتضح من الجدول السابق زيادة أعداد السائحين الوافدين إلى مصر حيث تضاعف عددهم في فترة التسعينات. مما أدى إلى انعاش الاقتصاد المصري، وبالتالي نشاط حركة السياحة.
- 6- أدى اتساع قطاع السياحة في مصر وازدياد حجم المرافق إلى دخول الحكومة المصرية بإنشاء العديد من الشركات لإدارة المرافق وتشغيلها مثل شركة فنادق مصر الكبرى، الأنجلو أمريكيان نايل وغيرهما.....
- 7- لعبت الفنادق دوراً كبيراً في تنشيط حركة السياحة حيث وفرت إقامة مريحة للسائحين الأمر الذي انعكس بشكل كبير في ازدياد عدد الرحلات النيلية والتنقل عبر نهر النيل لمشاهدة المناطق الأثرية والسياحية المختلفة.

التوصيات

- 1- إعادة تفعيل مسار الرحلات النيلية التي تبدأ من القاهرة وصولاً إلى أسوان؛ وهو المسار الذي يجذب شريحة كبيرة من السياح نظراً لأنه يوفر فرصة الاستمتاع بالرحلة النيلية في ذاتها إلى جانب المرور على المواقع الأثرية المختلفة بطول ضفتي النيل الشرقية والغربية.
- 2- إقامة مجموعة من الفعاليات النيلية مثل مهرجانات نيلية أو غيرها من الفعاليات في توقيتات معينة في مناطق الوجه البحري؛ لتنشيط السياحة الداخلية في تلك المناطق التي تعتبر من المناطق ضعيفة الجذب السياحي، مقارنة بمناطق أخرى مثل الوجه القبلي والساحل الشمالي وغيرها من المناطق التي تتمتع بإمكانيات سياحية.
- 3- تفعيل نشاط السياحة النيلية البيئية من خلال تنظيم رحلات سياحية سواءً للسياحة الداخلية أو للسياحة الوافدة إلى المحميات الطبيعية الموجودة في نهر النيل، والتي تكثر بخاصة في الوجه القبلي؛ ومن ثم يمكن إضافتها على برنامج الرحلات النيلية الطويلة، أو يمكن تخصيص برنامج سياحي منفرد لها، منعا لإطالة أمد الرحلة السياحية النيلية.

قائمة المراجع

أولاً المراجع العربية

- إبراهيم الزيني، فلاسفة مصر القديمة، كنوز للنشر والتوزيع، ط1، 2013.
- أحمد أحمد الحنة، تاريخ مصر الإقتصادي في القرن التاسع عشر، مطبعة المصري، القاهرة، 1967.
- أحمد حسين مجاهد، النقل المائي الداخلي في مصر، الطاقات المتاحة والفرص الضائعة، د.ت.
- أمين سامي، تقويم النيل (1279هـ - 1848م - 1863م)، ج3، القاهرة، دار الكتب المصرية، 1355هـ - 1936م.
- انجلو ساماركو، قناة السويس: تاريخها ومشكلاتها، القاهرة، المركز القومي للترجمة، 2015.
- رشدي سعيد، نهر النيل نشأته واستخدام مياهه في الماضي والمستقبل، دار الهلال، القاهرة، ط1، 1993.
- روجي الخالدي، الانقلاب العثماني وتركيا الفتاة، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2013.
- عبد الحميد حامد سليمان، الملاحة النيلية في مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2007.

- كريستوفر هيرولد ، بونابرت في مصر، ترجمة فؤاد اندراوس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1998.
- محمد العزب موسى ، أول ثورة على الإقطاع ، مكتبة الأسرة، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 2013 .
- محمد رياض ، جغرافيا النقل ، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2018.
- محمد يسرى قنديل، دور النقل النهري وتأثيره على التنمية الاقتصادية في مصر، القاهرة ج1، د.ت.
- الياس الأيوبي ، تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل من سنة 1863 إلى سنة 1879، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2014 .
- يوسف آصاف، قيصر نصر، دليل مصر لعامي 1890، 1889، المطبعة العمومية بمصر، القاهرة ، 1889.

ثانياً الرسائل العلمية

رسائل الدكتوراه

- هانى محمود شحده ، تنمية دور النقل النهري في منظومة النقل الداخلي في جمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه غير منشورة ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

رسائل الماجستير

- محمد عبد الحق شعيب ، السكك الحديدية في مصر ، نشأتها وتطورها وتأثيرها على السياحة في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة قناة السويس .

ثالثاً الدوريات

- مجلة الهلال، توماس كوك للرحلات إمبريالية على ضفاف النيل، القاهرة، ، أبريل 2016.

رابعاً الأبحاث والمقالات العربية

- أمل محفوظ أحمد، ياسر على معبد، مرونة العمارة الإسلامية ، عمارة القرن 19 في القاهرة كنموذج مجلة العمارة والفنون ، العدد السابع .
- سارة حامد ربيع وآخرون، فندق شبرد (1841-1952) دراسة تاريخية سياحية ، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والفنادق، المجلد الثالث عشر عدد خاص بمؤتمر الإسماعيلية، 2016.

خامساً تقارير وإحصائيات

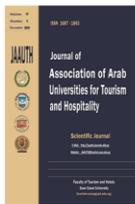
- مصلحة عموم الإحصاء والتعداد، إحصائيات شركات المساهمة، وزارة المالية ، القاهرة ، 1942.

سادساً المراجع الأجنبية

- Andrew Humphreys, Grand Hotels of Egypt: In the Golden Age of Travel, 2015.
- Cook's Tourists' Handbook, Egypt: The Nile and the Desert, Thomas Cook and Son, Simpkin Marshall, & Co., 1876.
- Encyclopedia Britannica (Electronic Edition), Agatha Christie.
- Hunter, F Robert, "Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868-1914," Middle Eastern Studies, 40:5 (2004).
- Mena House Hotel: Historical Background, Mena House Hotel 2018.
- Sir John Gardner Wilkinson - A Handbook for Travelers in Egypt (London: John Murray, 1858).
- Tripti Lahiri, the travel agency of Britain's far-flung 19th-century empire is dead, Quartz Daily September 23, 2019.

سابعاً مواقع الإنترنت

- <http://modernegypt.bibalex.org/Types/Persons/Details.asp>.



River Transport and its Impact on the Tourism Sector in Egypt During the Nineteenth Century

Asmaa Abouzied Salama, Shrouk Osama shawky, and Nabil Abd El Hamed Sayed
Tourist guidance Department Faculty of Art,
Faculty of tourism and hotels, Suez Canal University Damietta university

ARTICLE INFO

Keywords:
River transport;
Tourism companies;
Hotels, 19th century.

**(JAAUTH)
Vol. 21, No. 2,
(2021),
PP.233-248.**

ABSTRACT

Transport occupies an important and dangerous place in the world's economies and civilization, as it is a means of trade exchange between countries, it also helps in the transfer of sciences, arts, literature and various political systems. Indeed, it is the link that links the efforts of human groups to each other regardless of their different nationalities, languages, color or beliefs. The transport industries, although closely related to the various industries, are in fact an important group on their own. Each of the land, river, sea and air transport industries has its own advantages in the means and methods of transport. River transport was one of the most important means of transportation in the nineteenth century. During this period, river navigation companies in Egypt affected the urban development, so tourism companies and hotels appeared, which helped stimulate the movement of tourism. Hence the idea of research came. There is no doubt that the measure of any country's progress is measured by what it enjoys. It has waterways, inland rivers, land roads and sea coasts.