

**مراكب البرانى وعمليات نقل الغلال لمدينة الإسكندرية
فى عصر محمد على**

د / رزق نورى

باحث بمركز تاريخ مصر المعاصر

دار الكتب والوثائق القومية

مراكب البرانى وعمليات نقل الغلال لمدينة الإسكندرية فى عصر محمد على

د. رزق نورى

لما كانت تجارة الغلال قد شهدت رواجاً فى عالم البحر المتوسط، وكانت مصر من أهم البلاد المُصدِّرة للحبوب، فقد أولى محمد على اهتماماً خاصاً بهذه التجارة، وانعكس ذلك على جميع مراحل إدارته للعملية الإنتاجية للغلال. ولما كانت الإسكندرية الميناء الرئيس للتصدير فقد لعبت دوراً محورياً فى عمليات التصدير، الأمر الذى نشط من عمليات النقل النهري من الأقاليم والقاهرة إلى المدينة بواسطة المراكب الميرى - أى الحكومية - والمراكب البرانى أى - المراكب الأهلية - .

تطرح هذه الورقة سؤالاً إشكالياً مفاده: هل كان هناك فاصل بين الملكية العامة والملكية الخاصة؟ وهذا السؤال له أهمية خاصة من زاوية فهم العلاقة التى ربطت الدولة بملاك المركب البرانى، ويدخل فى هذا الإطار دراسة مدى تأثير المركزية الشديدة لمحمد على على هذا القطاع غير المؤسسى (ذى الطبيعة الخاصة) واختبار مدى مصداقية التصور الشائع عن الطابع الاستبدادى أو الحكم المطلق لهذا الحاكم مع وجود مثل هذا القطاع (الخاص) فى فترة كان للمراكب أهمية كبيرة فى نقل سلعة استراتيجية كالحبوب لها أهميتها القصوى فى اقتصاديات التصدير آنذاك. فيُصبح التساؤل عن مدى نطاق الهامش الذى تحرك فيه هذا القطاع فى ظل هيمنة الحاكم الفرد ومساعدته لتطويع كل مقدرات المجتمع البشرية والمادية لخدمة مشروعه السياسى الكبير، فهل بالضرورة كان هناك تناقص أساسى بين مصالح الدولة ومصالح الأفراد، أم كان هناك منطقة مشتركة ومصالح مُتبادلة خلقت مناخاً من التعاون أعطى دفعة قوية، ودعم دور (المراكب البرانى) فى الاستمرار جنباً إلى جنب مع مراكب الدولة، مما سيعطينا فرصة لاختبار أبعاد العلاقة التى ربطت الدولة بالقطاع الخاص فى ظل الإدارة المركزية.

ومن ثم، فإن دراسة (المراكب البرانى) ودورها فى نقل الغلال للمدينة سيكون مدخلا مهماً لفهم هذه العلاقة بين الدولة والقطاع الخاص، ويقتضى ذلك أن ندرس طبيعة ملكية المراكب البرانى والخصوصية التى تميزت بها مقارنة بمراكب الميرى وشكل العلاقة التى ربطت هذا القطاع (الخاص) بالدولة، واختبار مدى تلاقى المصالح بين الجانبين أو تناقضها، وانعكاس ذلك على إدارة النقل وآلياته.

ملكية المراكب البرانى:

لعل أهم ما تبرزه وثائق تلك الفترة ما يتعلق بطبيعة ملكية^(١) المراكب الخاصة التى ذكرتها الوثائق باسم "المراكب البرانى". ومن خلال تحليلنا للأصول الاجتماعية لملاك المراكب يتضح لنا أن الملاك كانوا من مختلف الطبقات الاجتماعية، فلم تكن المراكب حكراً على فئة اجتماعية معينة، وبطبيعة الحال كانت المراكب الكبيرة أكثر أهمية وأكثر تكلفة. ومن ثم، كان ملاك هذا النوع من المراكب الكبيرة يقتصر على الفئة النخبوية الأكثر ثراءً وكبار التجار، فمثلاً كان بعض أفراد الأسرة العلوية يملكون المراكب التى تعمل فى نقل الغلال، مثل إبراهيم باشا فقد كان يملك مراكب تعمل فى النقل بين الصعيد والإسكندرية^(٢)، كما امتلك كبار التجار بإقليم المنوفية، أمثال: حنا زنايرى وجرجس الطويل، عدداً كبيراً من المراكب التى تعمل فى النقل النهري^(٣). وقد سجل المراقبون لأحداث تلك الفترة ومنهم محمد عارف باشا "إن لكبار الناس ذوى الهيبة مراكب فى النيل..."^(٤). وقد أكد القنصل الروسى "دوهاميل" فى مراسلاته إلى خارجية بلاده فى عام ١٨٣٧ م على قضية ثبات الملكية الفردية، وكانت ملاحظاته مهمة حيث أشار إلى أن "... كثيراً من رؤوس الأموال ملك ثابت للأفراد بحكم القانون..."^(٥). وتأتى آراء المراقبين لتؤكد أن الملكية الخاصة تتمتع بحماية القانون، خلافاً لما هو شائع من أن الاحتكار قد قضى على مظاهر الملكية الخاصة لتلك الفترة.

إلى جانب الملاك من رجال السلطة ورجال المال دخل أيضاً هذا المجال الأهالى كمستثمرين، فامتلكوا مراكب بشكل فردى أو جماعى، فامتلك كلٌّ من

محمد عوض والرئيس أحمد جمعة على سبيل المثال بضعة قوارب فى النيل^(٦). ولم يكن دخول الأهالى لهذا المجال جديداً عليهم؛ إذ كان امتداداً لنشاطهم خلال الفترة السابقة على عصر محمد على^(٧).

كما امتلك "محمد السواق ببحر النيل" - أى الذى يعمل فى قيادة المراكب بالنيل- العديد من المراكب منفرداً أو شريكاً مع آخرين وبيانها كالتالى:

نوع المركب	الثمن بالقرش	الحمولة بالأردب	رياسة - شركة
ذهبية	٩٥٠٠	٢٠٠	رياسة منصور عوض
ذهبية	٦٢٥٠	١٢٠	رياسة إبراهيم أبو شمانه
ذهبية	٢٠٠٠	٦٠	رياسة عطية بعجر
ذهبية	٣٥٠٠	١٥٠	رياسة سليم خير الله
نصف قارب	٢٢٥٠	٢٠٠	رياسة حسن العسيلي
نصف قياسية	١٠٠٠	١٣٠	رياسة سليمان أبو زيد
نصف ذهبية	١٦٠٠	١١٠	شركة على الحمامصي
ثلث قياسية	٢٢٥	-	شركة حسنين عفر
ثمن المركب	٩٠٠	٨٠٠	شركة ورثة محمد قمحة
ربع مركب ذهبية	١٠٠٠	٢٠٠	شركة فرح الترجمان وعلى السواق
قنجة	٢٥٠٠	٥٠	رياسة الحاج حسن أبو حطب

المصدر: تركات محكمة القسمة العسكرية: سجل رقم ٦٤٢، كود ٠٠٢٧٩٣ - ١٠٠٢، وثيقة ٤٠، ص ٣٢، ٨ ربيع الاخر ١٢٥٨هـ/ ١٨٤٢م.

وقد بلغت القيمة المادية لهذا المراكب مبلغ ٣٠٧٢٥ قرشاً، وبلغت نسبتها ٨٦٪ من إجمالي تركته التى بلغت ٣٥٦٦٢ قرشاً، كما كان يملك كميات من الخشب والسامير بمنزله ببولاق، يُرجح أنه كان يستخدمها فى إصلاح أى عطل يصيب أحد هذه المراكب، ونستطيع القول إن امتلاك المراكب النهرية كان مجالاً جيداً للاستثمار، الأمر الذى دفع "محمد السواق" أن يدخل كشريك فى العديد من السفن الصغيرة والكبيرة، ولا يكتفى فقط بما يملكه منفرداً من السفن كما يتضح من الجدول السابق.

ولم يكن نشاط هؤلاء الملاك مقصوراً فقط على المراكب النهرية، بل امتدت استثماراتهم إلى المراكب البحرية أيضاً، فعلى سبيل المثال امتلك التاجر محمد بدر الدين من تجار الإسكندرية ثلاث سفن تعمل فى النقل التجارى فى البحر المتوسط^(٨). أما البحر الأحمر فقد امتلك إبراهيم باشا مركباً يعمل فى النقل بين السويس وميناء جدة^(٩)، كما امتلك الأهالى العديد من المراكب التى كانت تنقل البضائع والغلال بين ميناء القصير والسويس، وكذلك ميناء جدة، وكانت المراكب الأهلية التى تعمل فى البحر الأحمر تخضع لنفس القوانين التى تخضع له المراكب الحكومية سواء فى الشحن أو الأسعار الخاصة بالنقل^(١٠).

وقد أتاح ضَرْب المشروع السياسى والاقتصادى لمحمد على عام ١٨٤٠ فرصة ذهبية للمستثمرين الأجانب للتغلغل فى الاقتصاد المصرى، وكان قطاع النقل النهري أحد هذه القطاعات الاقتصادية التى سعى الأجانب للاستثمار فيها: ففى العام ١٨٤١، وتحت الإلحاح المستمر من الأجانب، وافق محمد علي على امتلاكهم للمراكب النهرية، ولكن وضع عدة شروط منها أن تكون الأعلام على تلك المراكب أعلاماً مصرية، وأن يكون البحارة أيضاً مصريين^(١١).

وتعقب ريفلين على هذا الإجراء أنه بالرغم من هذا الأمر فإن الملاك الأجانب لم يجدوا الملاحين اللازمين للعمل بمراكبهم، وفسرت ذلك بأن الإدارة أخبرت ملاك المراكب الأجانب "أن أفراد الأطقم رعايا لمحمد علي وله أن يتصرف فيهم حسبما يراه ملائماً"^(١٢). ورغم ذلك فإننا لا نملك دلائل قاطعة على اتجاه محمد

على لعرقلة عمل الأجانب فى هذا القطاع، ولكنه من الواضح أنه سعى للحفاظ على هذه العمالة الماهرة وعدم اتجاههم للعمل مع الأجانب؛ لأن ذلك كان سيؤثر - بلا شك - على قطاع النقل النهري الحكومى والأهلى فى آنٍ واحد.

لذلك منحت الدولة عدة تراخيص للأجانب للمرور بمراكبهم فى ترعة المحمودية، وتحتوى التصاريح على اسم مالك المركب والريس والحمولة، كما هو مبين بالجدول التالى:

حمولة المركب بالأردب	ريس المركب	مالك المركب
١١٠ ١٠٠	أحمد سعدان محمد خطاب	الخواجة توسيعة
٢٠٠ ١٥٠ ١٧٠ ١٤٠	محمد جمعة محمد هريدي عوض حسن هارون عيسى عوض	الخواجة لاويزون ترجمان دولة الموسكوب
٥٠٠	محمد نصير	الخواجة صفر التاجر
٦٠	غانم حمار	موجل بك مهندس الحوض
١٣٠ ١٣٠	يوسف حسين على حبشى	الخواجة لومبروزو
٥٠	أحمد الوراق	الخواجة برواني خوري من رعايا إسبانيا

المصدر: سجل ٢ صادر محافظة الإسكندرية، ص٤، نمرة الصادر ٢٣، ١٧، ١٦، ١٥، ١٤، ١١، ١٠، ٩، ٨، ٧، ٦، سجل ٣، ص٢٢٣، نمرة الصادر ٢٨، الفترة من ١٣ / ١٠ / ١٨٤٧ إلى ١٥ / ٢ / ١٨٤٨م

ونلاحظ تنوع وظائف الملاك الأجانب، فمنهم القنصل والتاجر والموظف لدى الحكومة المصرية، ونلاحظ التزام الحكومة بالقانون الخاص باستخدام المصريين كرؤساء للمراكب التي يمتلكها الأجانب، وهذا يدفعنا إلى القول بأن امتلاك المراكب كان مُرحباً به تجارياً.

إدارة المراكب وآليات النقل للمدينة:

إن آلية إدارة المراكب الأهلية، لم يكن لها نظام واحد، بل تنوعت، فإما أن يقوم الملاك بإدارة المراكب بأنفسهم، وإما أن يقوموا بتأجيرها إلى الملاحين الذين أقبلوا على عمليات الاستئجار بشكل كبير^(١٣).

أثرت عدة عوامل في آليات النقل للمدينة، وفي تحديد مواعيد النقل، منها عوامل سياسية واقتصادية وطبيعية، فعلى المستوى السياسى كان لسيطرة المماليك على الصعيد حتى عام ١٨١١ أثر في تراجع دور المراكب البرانى، حيث أن الباشا كان كثيراً ما يطلب من المماليك أن يمدوه بالغلل من الصعيد فكانوا يرفضون أحياناً ويماطلونهم أحياناً أخرى فيذكر الجبرتي أن محمد علي "... يُطالبهم بالغلل والأموال الميرية المرار العديدة، ويعدون ولا يوفون..."^(١٤). وهذا الوضع السياسى المتأزم مع المماليك والحروب المستمرة بينهم وبين محمد علي أثر بشكل كبير على قطاع النقل النهري الأهلى في أوائل حكم الباشا؛ فحرك محمد علي حملات عسكرية ضد المماليك، ونتيجة لحاجته للمراكب لنقل الجنود كان يقوم بأمر "قبودان بولاق بجمع المراكب لسفر التجريدة..."^(١٥).

أما على المستوى الاقتصادى فإن لندرة الغلال في مدينة الإسكندرية، وكذلك الحاجة المتزايدة من جانب الدول الأوروبية للغلل المصرية، أثر في طبيعة وآليات النقل للمدينة، فعلى سبيل المثال تعاقدت الحكومة مع التجار الأجانب لتبيع لهم عشرين ألف إردب من الغلال، فأصدرت الإدارة الأوامر بسرعة إرسال المراكب المُحملة بالغلل إلى المدينة^(١٦).

كما كان لطبيعة النهر فى أثناء الفيضان أو التحريق دور بارز فى تحديد شكل النقل وآلياته، فكلما انخفضت المياه فى النيل سرعت الإدارة من إجراءاتها ، فتأمر الموظفين بالإسراع فى نقل الحبوب من المياه الداخلية فى الترع الكبيرة إلى النيل، فىأمرهم محمد علي "أن يهتموا فى نقل الغلال الموجودة فى المياه الداخلية مثل انخفاض المياه حيث إن الغلال على البحار الكبيرة سهلة النقل ..."^(١٧). كما حدد النهر بشكل واضح أشكال وأحجام المراكب التى تُستخدم فى النقل، وخاصة فى أوقات هبوط المياه فى النيل والترع الكبيرة، فكلما كانت المياه قليلة كان يتم تجميع المراكب التى لا يزيد استيعابها عن ثلاث مائة إردب؛ لأن المياه قليلة "وهذا يُعرقل سفر المراكب"^(١٨).

وفى تلك الفترة لعبت ترعة المحمودية دوراً مهماً فى نقل الغلال إلى المدينة، ولكن كانت توجد صعوبات بها فى أوقات معينة من العام خاصة فى أوقات التحريق التى تنخفض فيها المياه فى الترعة، لذلك اتجهت الإدارة إلى استخدام طريق ميناء رشيد حيث كلما صادفت المراكب مشكلة ما فى دخول الترعة ، كانت تأتى أوامر الإدارة بالمرور بالحمولة عن طريق ميناء رشيد : فى العام ١٨٣٠ ، على سبيل المثال، تم إرسال الزوارق التى تحمل بذر الكتان من المأموريات بطريق رشيد بدلاً من ترعة المحمودية لما فيها من الصعوبة^(١٩)، وكانت التقارير التى تصل إلى الوالى مهمة فى توضيح الرؤية عن وضع الميناء برشيد ، فكلما دلت هذه التقارير على أن الأحوال الجوية جيدة فى الميناء ، استمرت الإدارة فى نقل الغلال عن طريق الميناء^(٢٠). ويبدو أن الوضع الأمنى لطريق رشيد الإسكندرية كان سيئاً فى فترات معينة من عصر محمد على، فعلى سبيل المثال فى ١٨ رجب ١٢٤١هـ / ١٨٢٥م نتيجة لتهديدات القراصنة فى هذا الطريق، أمر محمد علي وكيل السفن أن يخصص سفناً حربية لحراسة السفن التجارية من "عدوان مراكب الأشقياء المتجولين فى البحر"^(٢١).

وكان يتم تجميع الغلال فى الشون الرئيسية على الموانئ النهرية، وتدخل مرحلة أخرى حيث تستعد الإدارة لنقلها إلى ميناء التصدير بالإسكندرية أو

للقاهرة للاستهلاك المحلى، ففتعاقد الدولة مع المراكب البرانى، فتقوم بدفع مقدم مالى يُسمى "عربون"^(٢٢) للمستؤل عن المركب، ولم يكن هذا "العربون" ثابتاً طوال فترة الدراسة، بل اختلف من سنة لأخرى، إلى أن تمّ تنظيم صرف "العرايين" فى ٢٥ ذى القعدة ١٢٦٢ هـ/ نوفمبر ١٨٤٦م، حيث قررت الإدارة صرف العرايين فى أثناء تحميل المركب حتى لا يكون هناك عذر لرؤساء المراكب فيرفضون العمل بحجة هروب "النوتية" لتأخر أجورهم، وقررت الإدارة صرف العربون حتى لو كان على ريس المركب ديون، وبهذه الطريقة "تستقطع إعدار الرويسا من عدم وجود دراهم بيدهم ...". وقد كان يتم صرف العربون من جميع المصالح النهرية ما عدا الترسانة، لأن الترسانة بها دفاتر عن ديون الرؤساء، فإذا تم شحن غلال وغيره منها، فقبل صرف العربون من الإدارة سألقة الذكر، كان يتم الكشف عن اسم الرئيس، فإذا كان عليه ديون يُصرف له نصف العربون فقط، وإن لم يكن عليه ديون فيصرف له العربون بالكامل^(٢٣). وبهذه الكيفية سعت الدولة إلى إزالة المعوقات التى يستخدمها ملاك ورؤساء المراكب البرانى كأعدار بأن النوتية هربوا، حتى إن المراكب البرانية "التي نقلت الأرز من جفالك شرنوب إلى المدينة" تم دفع مقدم التعاقد لهم من ناظر المحمودية^(٢٤).

ثم تقوم المراكب بتحميل الغلال، ويشرف على هذه العملية ناظر الشونة والرؤساء كذلك، فنصّ قانون السياسة سنة ١٨٣٧ فى أحد مواده، بإلزام رؤساء المراكب بالتواجد أثناء تحميل الغلال، ويؤخذ عليهم سند بالتسليم، وذلك يطبق على "المراكب البرانية والميرية على نسق واحد"^(٢٥).

فكان يتم تحديد الكمية المراد نقلها للمدينة، فمثلا إذا طلب مائة ألف إردب من الغلال إلى مدينة الإسكندرية يقوم ناظر الترسانات بتحرير تذاكر إلى جميع رؤساء المراكب، يأمرهم بالحضور فى يوم معين بمراكبهم، ويحدد لهم كمية الغلال التى سينقلوها بمراكبهم وميعاد وصولهم لميناء الشحن، ويجب مراعاة أن تكون المراكب قادرة على السير فى المياه، إذا كانت قليلة فى النهر والمحمودية، وفى

أثناء طريق المراكب إلى المدينة كانت تخضع لعملية رقابية من جانب الإدارة شديدة الدقة، حيث تم فى عام ١٨٣٣ تقسيم النهر إلى سبع مناطق منها ثلاث مناطق فى الصعيد وأربع فى الوجه البحرى، وتم تعيين مراقب لكل منطقة، ويساعده مجموعة موظفين تنحصر مهمتهم فى "سوق المراكب التى تتأخر بالطريق من غير موجب ولم يكن تأخيرها بعذرٍ ضرورى"، ومن أجل مزيد من الرقابة كان على كل مراقب فى حدود منطقتة فى النهر أن يسجل ميعاد دخول المراكب وميعاد خروجها من دائرة اختصاصه، والهدف من هذا الإجراء أنه إذا تأخر مركب عن ميعاد الوصول تستطيع الإدارة تحديد المنطقة التى حدث بها التأخير من خلال الإيصالات المسجّل بها مواعيد الدخول والخروج لها، وبالتالي معاقبة المسئول عن ذلك^(٢٦).

وفى إطار الدور الرقابى النشط للإدارة، كانت توضع عينة من الغلال فى قارورة سوداء، ثم تُسلم هذه القارورة إلى ريس المركب الذى يقوم بدوره بتسليمها فى ميناء الوصول، فيقوم الموظف المنوط به استلام الحمولة بفتح هذه القارورة ومطابقة الغلال التى بها مع الحمولة التى فى المركب^(٢٧)؛ للتأكد من أنها مطابقة لها، وذلك حتى يتم ضبط المخالفات التى يقوم بها رؤساء المراكب أثناء نقل الغلال؛ حيث كانوا فى بعض الأحيان يقومون ببعض السرقات أو استبدال الغلال الجيدة بغلال رديئة، وفى حالة الغش أو السرقة كانت الإدارة تُعاقب الريس الذى تكون الغلال الميرية المنقولة فى مركبه "غير موافقة للنموذج الذى لديه..."^(٢٨).

ولم تكن الإدارة وحدها تلعب هذا الدور الرقابى، بل سعى محمد على إلى مشاركة الأهالى فى هذه الرقابة سواء للمراكب البرانى أو الميرى فيما يمكن أن نطلق عليه (الرقابة الشعبية الموجهة)، ففى عام ١٢٤٠ / يونيو ١٨٢٥ صدر فرمان من محمد على نبه فيه على الأهالى أن من "وجد مراكبى أو ريس مركب أخرج شيئاً من وسق مركبه بقصد الاختلاس أو السرقة..." يحضر إلى ناظر الإقليم ويبلغه بذلك فيصرف له "أنعام من خزينتنا العامرة ألف وخمسمائة غرش"^(٢٩) فى نظير صداقته". وتم تعميم هذا فرمان فى أنحاء البلاد حيث أمر

محمد علي "أن يُنادى بأمرنا هذا فى جميع البلاد والبنادر والأسواق والموارد ...". وكان وجهة نظر الوالى أن هذا الإجراء يعود نفعه على المراكبية أنفسهم حتى "لا يفعلوا مثل هذا الفعل الرديء المضر لذواتهم والمال الميرى ...".^(٣٠) فالواضح أن الهدف من هذه الرقابة - بمفهوم الوالى - المحافظة على أموال الحكومة وكذلك على ملاك المراكب ورؤسائها من الوقوع فى الأخطاء التى يترتب عليها ضررهم.

ومن مزايا النقل بالمراكب البرانى أنها كانت الأسرع مقارنة بمراكب الميرى، فبناء على تقرير ناظر المحمودية، فإن المراكب البرانى حمولة ثلاثمائة إردب كانت تصل من القاهرة إلى العطف فى ثمانية أيام، أما المراكب الميرى حمولة مائة إردب ومائة وخمسون إردباً فإنها تستغرق من ثلاثين إلى خمس وثلاثين يوماً، وفسر ذلك بأنه ناتج عن إهمال الموظفين فى الموانئ، لأنهم ينصرفون إلى الاهتمام بأشغالهم الخاصة^(٣١). وكذلك يُمكن تفسير هذه السرعة من جانب المراكب البرانى أن العائد المادى سيزيد كلما كانت حركة المراكب أسرع، من ثم كان اهتمامهم بالعمل أكبر من موظفى الحكومة على المراكب الميرى.

إن طبيعة المادة الوثائقية لا تتيح فرصة لعمل جداول إحصائية عن الغلال التى نقلتها المراكب البرانى إلى المدينة، وذلك لعدم وجود وحدة أرشيفية قائمة بذاتها عن هذا القطاع ، وكذلك لصعوبة الفصل بين ما هو برانى وما هو ميرى فى أوقات أخرى، ولذلك سنكتفى بذكر بعض عمليات النقل التى تمت على مراكب برانى ، ففى عام ١٢٤٧ تم نقل ٥٠٠ إردب فول صعيدى إلى مدينة الإسكندرية على مركب فرج الهلباوى^(٣٢). ومن خلال متابعتنا لما تم نقله إلى المدينة، فإن القمح كان فى مركز الصدارة بين الحبوب التى تنقل إلى المدينة. والجدول التالى يوضح كمية الغلال ونوعها التى تم نقلها على المراكب الميرى والبرانى على حد سواء فى الفترة من ١٤ أغسطس ١٨٣٠ إلى ٢٦ أغسطس من نفس العام.

نوع الغلال	كمية الحمولة	التاريخ
قمح	١٢٨٠ إردباً	١٤ أغسطس ١٨٣٠
قمح	٢١٣٧ إردباً	١٦ أغسطس ١٨٣٠
قمح	٦٣٠ إردباً	١٧ أغسطس ١٨٣٠
قمح	١٣٥٠ إردباً	٢٨ أغسطس ١٨٣٠
قمح	١١٣٤ إردباً	١٩ أغسطس ١٨٣٠
قمح	١٣٧٢ إردباً	٢٠ أغسطس ١٨٣٠
قمح	١٠٠٠ إردب	٢١ أغسطس ١٨٣٠
قمح	١١٣١ إردباً	٢٢ أغسطس ١٨٣٠
قمح	٧٠٥٠ إردباً	٢٤ أغسطس ١٨٣٠
قمح	١٥٨٠ إردباً	٢٥ أغسطس ١٨٣٠
قمح	١٢١٠ إردب	٢٦ أغسطس ١٨٣٠
ترمس	٣٠٠ أرادب	٢٦ أغسطس ١٨٣٠
فول	١٧٠٠ إردب	٢٧ أغسطس ١٨٣٠

مصدر الجدول: سجلات ديوان خديوى تركى، سجل ٧٥٤، صادر مجلس الملكية، ص ٥٠، وثيقة ٢٨٣، ٩ ربيع الأول ١٢٤٦هـ / أغسطس ١٨٣٠.

ويتضح من الجدول السابق أن كمية الغلال تختلف من يوم لآخر بشكل متذبذب، وأن الإقبال كان شديداً على نقل القمح إلى المدينة؛ لما لهذه الغلة من أهمية كبرى كغذاء للأهالى، وكذلك الإقبال الكبير من جانب الأجانب على شراء الغلال لتسويقها فى حوض البحر المتوسط الذى كانت تمثل مصر له المصدر الأساسى للغلال.

هذا وقد خضعت المراكب البرانى المحملة ببضائع وغلال التجار لنظام التأمين على هذه البضائع أثناء النقل من القاهرة للإسكندرية من جانب شركة

تأمين أنشئت عام ١٢٤٦هـ-١٨٣٠/، وكان من مهام هذه الشركة أن تقوم بانتشال البضائع التي تغرق في النيل، وقد ساعدتها الدولة بأن قدمت لها مساعدات في عملية نشل المراكب الغارقة، وتكون جميع النفقات على حساب هذه الشركة^(٣٣).

الدولة والملاك (تناقض أم تكامل؟)

إن العلاقة بين الدولة وملاك المراكب أثرت فيها ثلاثة أطراف رئيسية، الطرف الأول يُمثله الوالى وأوامره وقوانين الدولة ولوائحها، أما الطرف الثانى فتمثل في الموظفين القائمين على التنفيذ أو ما نسميهم (الإدارة الوسطى)، أما الطرف الأخير فهم الملاك أنفسهم. وكل طرف من هذه الأطراف الثلاثة كانت له استراتيجية معينة في التعامل، وهذه الاختلافات في أفكارهم ومصالحهم حدّدت بشكل كبير شكل العلاقة بين الدولة والملاك.

فقد كان للسياسة الاقتصادية للدولة، وخاصة الاهتمام بتطهير الترع وتوفير الأمن في النهر، أثر كبير في استقرار الأوضاع، وساعد كذلك المراكب البرانى على العمل بحرية في إطار حماية الدولة الأمر الذى ساهم في تنشيط هذا القطاع.

كما ان الوالى - بعد ان استقرت الأوضاع السياسية - تعامل مع قطاع المراكب الاهلية من منطلق الحفاظ على قوته لأنه كان مدركاً لأهمية هذا القطاع وفعاليته في نقل الحبوب إلى المدينة، إلى جانب مراكب الميرى، خاصة في ظل عدم توافر طرق وأدوات نقل برية جيدة، أو سكك حديدية في تلك الفترة، ونلاحظ من خلال مكاتبات محمد علي إدراكه لهذه الحقيقة، حيث اشتكى إليه رؤساء المراكب من سوء معاملة رجال الإدارة، فخاطب محمد علي موظفيه بضرورة العمل على تذليل العقبات أمام رؤساء المراكب، لافتاً نظرهم إلى أهمية هذا القطاع بقوله "إن رواج مصالحنا راجع إلى القوارب..."^(٣٤) وكلما ازدادت الشكاوى ازداد غضب الوالى وأصدر الأمر تلو الآخر بتهديد موظفيه الذين لا يراعون الإجراءات القانونية، فأمرهم "بأن لا يفرقوا بين مراكب الدولة ومراكب

الأهالى ، وأن لا يقوموا بحماية مراكب الميرى ويغدروا بمراكب الأهالى ..."، ومنعهم من تسخير هذه المراكب فى العمل وطلب منهم المحافظة على "أصول الحكومة"^(٣٥). وهكذا سعى الوالى إلى حماية هذا القطاع ومتابعة تنفيذ القوانين واللوائح الخاصة به.

وعند حدوث أزمة حبوب فى مدينة الإسكندرية، تتجلى بوضوح العلاقة بين محمد علي وهؤلاء الملاك، فلم تلجأ الإدارة لحل هذه الأزمة باستغلال سلطتها لإرغام ملاك المراكب بالقوة للقيام بنقل الغلال إلى المدينة، بل على العكس لجأت الإدارة إلى "ترغيب" ملاك المراكب فى التعاون معها بأن أمر محمد علي "باستئجار قوارب برانية بأجورها المعتادة أو بزيادة شئ عليها، ... وكذلك بدفع مقدم مالى لهم "ترغيباً لأصحابها ..."^(٣٦). ويُمكن تفسير عدم لجوء الدولة إلى القوة مع ملاك هذه المراكب، بخوفها من لجوء ملاك المراكب إلى التعلل بأن النوتية والرؤساء لا يريدون العمل لأن لهم أجوراً متأخرة أو أنهم هربوا وتركوا المراكب.

وهذا لا يعنى أن الدولة كانت دائماً تُعاملهم بهذا الأسلوب، بل اتخذت إجراءات استثنائية وخاصة فى أوقات الأزمات والحاجة الشديدة للمراكب، ولكن يبدو أنها كانت إجراءات مؤقتة وقليلة جداً؛ ففى عام ١٨٣١ كان يقوم موظفو الترسانة بجمع المراكب التى تعمل فى النيل عند الحاجة الشديدة لاستعمالها فى خدمات الحكومة مهما كان شأن أصحابها حتى إن مراكب إبراهيم باشا "تؤخذ لهذه الغاية، ومن البدهة أن تسرى هذه القاعدة على قوارب ومراكب كافة الأهالى"^(٣٧). ولكن بعد هذا الأمر ينذر أن نجد مصادرات للمراكب الأهلية من جانب الإدارة حتى نهاية عصر محمد علي مما يعنى أنه ربما لم يدخل هذا الأمر حيز التنفيذ على نطاق واسع.

أما موظفو الإدارة المسئولون عن عمليات النقل النهري، فنجد أن علاقتهم بملاك المراكب كانت جيدة فى بعض الأوقات وسيئة فى أوقات أخرى، ولا يمكن

أن نحملهم جميعاً هذا السوء فى العلاقة، فربما يرجع فى جزء منه إلى سوء فهم اللوائح والقوانين، أو إحساسهم بأن أعمالهم التى تنطوى على تسخير المراكب لصالح الدولة بأنهم يخدمون بذلك الوالى؛ ويحاولون إظهار ولائهم وقدرتهم على الإدارة، أما فى أوقات أخرى كان سلوكهم هذا ناتج عن محاولة استفادة شخصية لأنفسهم، ومن أمثال الصنف الأخير عابدين جاويش الذى كان مسئولاً عن حركة السفن فى ميناء المحمودية من النهر إلى الترعة والعكس، فقد كان هذا الموظف يملك عدداً من المراكب وقام باستغلال نفوذ وظيفته والترويج لهذه المراكب بأن استطاع أن يقوم بتأجيرها للملاحين بأعلى من الأسعار السائدة فى ذلك الوقت، وقد أقبل المستأجرون على الاستئجار منه دون غيره، والسبب فى ذلك أنه كان يقوم بتسهيل مرور مراكبه من الميناء أكثر من غيرها مما يترتب عليه منفعة كبيرة للمستأجرين مع أضرار كبيرة للمراكب البرانى الأخرى وكذلك المراكب الميرية، وعندما اكتشف أمره، خضع للتحقيق، وبعد التأكد من مخالفته "الأصول" تم طرده من وظيفته^(٣٨).

أما فيما يخص الركن الأخير فى هذه العلاقة، وهم الملاك، فيظهر سلوكهم من خلال الشكاوى التى كانوا دائماً يرفعونها للوالى؛ ليحصلوا على مزيد من المزايا أو يشكون فيها من سوء واستغلال موظفى الإدارة، فقد قدم محمد عوض والرئيس أحمد جمعة شكوى بأن لهم بضع قوارب تعمل فى أشغال الحكومة، وأن ترسانة بولاق تمتنع عن صرف أجورها بموجب السندات، وأن الترسانة تصرف أجر قوارب أقاربهم، وأن قواربهم التى هى ملكهم فإن نوتيتها يطالبونهم بالأجور المستحقة لهم^(٣٩)، أى أن هؤلاء الملاك لجأوا لاستخدام شكاوهم من أجل الحصول على مستحقاتهم المالية، وعللوا لجوءهم لذلك أن النوتية لهم أجور متأخرة ويطالبونهم دائماً بها.

وعموماً، فإن الدولة منحت ملاك المراكب والعاملين عليها كثيراً من الامتيازات، ومنها فى حالة غرق المركب أثناء النقل كان يتم إعفاء رؤساء المراكب

من مطالبتهم بالقيمة المادية للحمولة التى غرقت إذا أتوا بإعلام شرعى من قاضى الجهة التى غرقت بها المركب، وفى عام ١٢٣٩ / ١٨٢٣، طلب محمد على من ناظر البحرية، أن يقوم بعمل تحقيق عند حدوث حادثة غرق مركب بدلاً من الاكتفاء بأخذ حجة شرعية^(٤٠)، والهدف من ذلك معاقبة ريس المركب إذا كان هو السبب وراء غرق الحمولة.

واللافت للنظر أن جميع المراكب البرانى قد خضعت لقوانين ولوائح الدولة من دون استثناء، حتى إن مراكب إبراهيم باشا عندما مرت من حوض المحمودية مخالفة بذلك نظام الدور فى المرور من الميناء، وعندما بلغ مسامع محمد على ذلك، أصدر أوامره إلى إبراهيم باشا بأن يقوم بإرجاع هذه المراكب وينتظر دوره للمرور من الحوض وعتب عليه عدم احترامه قوانين تنظيم مرور السفن بالحوض^(٤١).

وقد خضعت المراكب المُحمَّلة بأموال الحكومة وغلالتها للقانون بصورة مباشرة فى حالة تجاوزها حدوده، أما إذا كانت مُحمَّلة ببضائع التجار وحبوبهم فإن الدولة لا تتدخل فى حالة وجود خلاف بين الملاك والتجار وتقديم أحدهم شكوى إلى الإدارة بوجود خلاف بينهم فى هذه الحالة فقط تتدخل الإدارة وتطبق نفس اللوائح والقوانين التى تطبقها إذا كانت حمولة المركب من أموال الحكومة^(٤٢)، أى أن القانون كان واحداً فى الحالتين.

والملاحظ أن جميع القوانين واللوائح المهمة التى نظمت عمليات النقل النهري عموماً وآلية العمل بالمراكب البرانى خصوصاً، ظهرت بعد تسوية لندن ١٨٤٠م، أى بعد انتهاء الوالى من مشاريعه الخارجية، ولم يبق أمامه إلا الوضع الداخلى، فركّز جهوده على ترتيب وتنظيم الإدارات الاقتصادية المختلفة، وكان من ضمنها قطاع النقل النهري.

وقد خضعت المراكب الميرى والبرانى لضريبة العوايد التى كان تدفع على المراكب أثناء مرورها بالموانى الرئيسة فى النهر وخاصة حوض المحمودية، وقد

تساوت كل منهما فى قيمة ما تُحصله الدولة من ضريبة، وللتحكم فى عملية دفع هذه الضريبة اتخذت الإدارة عدة إجراءات، منها أن تسجل فى دفاتر الحوض اسم المركب والمديرية المشحون منها الغلال وبيان الحمولة ، وقررت الإدارة وضع لوحة نحاسية لكل مركب مكتوب عليها نمرة ومقدار حمولته؛ وذلك لتمييز المراكب عن بعضها البعض وتقرر منع المراكب التى لا تحمل هذه اللوحة من المرور من حوض المحمودية، ويكون ذلك "بحق كافة المراكب إن كان ميرى أو برانى..."^(٤٣).

كما تتضح العلاقة أكثر إذا ما تعرضنا لصيانة المراكب البرانى، فقد كانت الدولة تقوم بصيانتها فى الورش والمصانع التابعة لها فى ترسانة الإسكندرية^(٤٤)، وبولاق ودمياط وأسيوط وغيرها، على أن يقوم المالك بدفع قيمة الإصلاح من أرباحه التى يحصل عليها أو يقوم بتأجيرها للحكومة حتى تُسد ما عليه من أموال الإصلاح ، فتمَّ تعمير مراكب الرئيس يونس من أهالى رشيد فى ورش الحكومة، وبعد ذلك أخذتها الحكومة وسلمتها إلى ملتزم بحر الغرب الذى رتب لها الطوائف بالأجر، وتم الحصول على قيمة مالية محددة شهرياً حتى تم سداد ما عليها من مطلوبات نظير الإصلاح^(٤٥)، وفى أوقات أخرى كان يتقدم المالك للترسانة ويطلب المواد اللازمة لإصلاح المركب من ألواح وغيره على شرط أن يأتى بضامن ، ويتم تحديد مدة زمنية معينة يتم خلالها تسديد القيمة المالية لهذه المواد، فقد حصل محمد الشيجى على المواد اللازمة لإصلاح مركبه من ترسانة الحكومة بقيمة ١٠٦٢ قرشاً و ٢٠ بارة وأحضر ضامناً من ورشة الحسابات، ووافق المجلس الملكى على ذلك^(٤٦).

وقد وفرت هذه الترسانة للحكومة أموالاً إضافية للدولة، فكانت الحكومة تُضيف مقدراً من الأرباح على ثمن المواد الخام؛ ففى عام ١٨٤٥ على سبيل المثال تم إصلاح أربعة مراكب برانى فى ترسانة الإسكندرية، وحصلت الدولة على أرباح بجانب أسعار المواد الخام، وكان بيانهم كالتالى:

قيمة الإصلاح متضمنة الأرباح		اسم مالك المركب
قروش	بارة	
٤٦٧٣	٢٢	على أبو صالحه
٣٥٥٦	٠٧	عطية محمد
٥٨١٢	٢٥	الريس محمد الماحي
٤٤٦٢	١٠	أحمد الخالص

المصدر: ديوان الأبنية بالإسكندرية، م ٢/١ / دفتر وارد تحريرات، ص ٤٣ ، وثيقة ٢٥٤ ، ٢٠ ربيع الثانى ١٢٦١هـ / إبريل ١٨٤٥م.

وقد لعبت الدولة المركزية فى تلك المرحلة دوراً مهماً فى الإشراف والرقابة على المراكب، فكانت تقوم بعمليات تفتيش عليها لضمان سلامتها وقدرتها على الإبحار، وتقوم بتحويل الذى فى حاجة إلى إصلاح إلى الترسانة، ويتم تسجيل الأجزاء التى فى حاجة إلى إصلاح، وفى عام ١٢٦١ / ١٨٤٥م، تم تحويل عدد من مراكب البرانى إلى الترسانة بالإسكندرية لأجل إصلاح المراسى^(٤٧) الخاصة بهم^(٤٨).

ووفرت الدولة المادة الخام لعمليات إصلاح المراكب، وفى حالة عدم وجود هذه المادة بالبلاد كانت تستوردها من الخارج، فاستوردت ألواح النحاس من ليفورنة التى كانت تستخدم فى السفن الصغيرة، لذلك أمر محمد على بسرعة استيرادها على وجه السرعة حتى لا تتعطل السفن من طراز "قباق"^(٤٩).

وقد كانت أوامر الباشا تمثل مظلة لحماية طوائف العمال على المراكب ، فأمر مشايخ البلاد بالامتناع عن التعدى بالضرب على رؤساء المراكب ونوتيتها^(٥٠)، ورغم ذلك استمر بعض الموظفين فى تجاهل أوامر الباشا فانتهى الأمر بالإدارة إلى وضع قانون فى عام ١٨٤٦ اختصت المادة الرابعة منه لمعالجة هذه المشكلة، فجاء بها ما يوضح تجاهل رجال الإدارة للأوامر السابقة فى هذا النطاق ، فأوضحت المادة أن "يصدر أوامر أكيدة إلى كافة المديرىات قبلى وبحرى

والعهد والجفالك وغيره بالتنبيه على مشايخ النواحي وحكام الأخطاط بساير الأطراف بعدم التعرض إلى المراكبية فى عدم أخذ عيالهم إلى الترع والجسور...". فالحماية كانت لهذه الطائفة وأسرههم أيضاً وانتهدت تلك المادة بأنه لا يحب على المشايخ أن "ينكروا النوتية المطلوبين العمل ويخفوهم عن الإدارة"، وإذا ثبت قيام أحد المشايخ بذلك فيتم عقابه طبقاً للقانون^(٥١).

وقد اهتتمت الدولة بأن يتوفر على كل مركب العدد الكافى من العاملين، من رؤساء ونوتية وطوائف مختلفة؛ وذلك من أجل السرعة فى الشحن والتفريغ لأن قلة عدد العمال سيكون سبباً فى تأخير هذه الأعمال؛ مما يترتب عليه الضرر للحكومة ولأصحاب المراكب، فتم توزيع أعداد العاملين على أساس الحمولة، فكل حمولة لها قدر معين من العمال، وقد تابعت الدولة بدقة تنفيذ هذه التوجيهات على المراكب، فكان من مهام "قبودانات الموانى" أن يقوموا بمراقبة أعداد العاملين على المراكب التى تمر بموانئهم سواء كانت هذه المراكب مبرى أو برانى، فإذا وجودوا "تعداد أنفارها ناقص..." عن ما هو منصوص عليه فى القانون، تُسجل إفادة بذلك موضعاً بها اسم الرئيس ولقبه وعمره حتى إذا حضر إلى الترسانة يتم عقابه بالضرب خمسين جلدة عن كل نفر ناقص، والتصريح لناظر المحمودية وكذلك المسئولين بميناء الإسكندرية للتحقيق فى مثل هذه الأمور سالفه الذكر. والجدول التالى يوضح توزيع العمال على المراكب.

عدد العاملين عليه	حمولة المركب بالإردب
١٦	من ١٦٠٠ - ١٤٠٠
١٥	من ١٣٠٠ - ١٢٠٠
١٣	من ١١٠٠ - ٩٥٠
١٢	من ٧٠٠ - ٦٠٠
١١	من ٥٥٠ - ٤٠٠
١٠	من ٣٥٠ - ٣٠٠
٨	من ٣٥٠ - ٣٠٠
٧	من ٢٥٠ - ٢٠٠
٥	من ١٩٠ - ١٠٠
٤	من ٨٠ - ٥٠
٣	من ٥٠ فأقل

المصدر: محفظة الميهى، ملف ١٧، صورة لائحة منظمة بمعرفة ترسانة بولاق،
٢٥ ذى القعدة ١٢٦٢ هـ / نوفمبر ١٨٤٦.

وقد أجمع المراقبون والقناصل الأجانب على أن البحارة كانوا يمتازون بالمهارة والشجاعة فى أعمالهم^(٥٢)، كما أنهم يعملون منذ طفولتهم فى النيل فاعتادوا متاعب الملاحة واكتسبوا كثيراً من القوة والصلابة والمران، وأصبح لهم إلمام تام بتصاريف الرياح وأحوال الجو^(٥٣).

* * *

فى النهاية يتضح لنا أن مرونة النظام أدت إلى تقوية وتدعيم دور مراكب البرانى فى النقل فأصبح جزءاً مهماً من منظومة النقل النهري، وخاصة لمدينة الإسكندرية، حيث لعب هذا القطاع دوراً مهماً فى نقل الحبوب من الأقاليم، وخاصة من مواطن الإنتاج بالصعيد إلى الإسكندرية.

وأصبحت هذه المراكب مجالاً مهماً للاستثمار الشخصي؛ حتى إن أفراد الأسرة العلوية دخلوا هذا القطاع كمستثمرين، كما دخله أيضاً الموظفون والتجار والأهالي، سواء بشكل فردي أو جماعي، ولم تكن استثماراتهم قاصرة فقط على المراكب التي تعمل في النهر، بل امتدت إلى الاستثمار في البحر الأحمر والمتوسط.

وقد لعبت الدولة دور المنظم للعلاقة بينها وبين الملاك من ناحية، وبين ملاك المراكب والعاملين عليها من ناحية أخرى، وقدمت مزايا عديدة للعاملين على المراكب من إعفاء من التجنيد وإعفاء أسرهم من السخرة، كما فتحت أبواب مصانعها لإصلاح المراكب وصيانتها، وكانت تجنى أرباحاً من هذه الصيانة.

كما ازدادت قوة هذا القطاع في نهاية فترة محمد علي بفضل التنظيم القانوني، وسعى الوالي إلى إقرار قوة القانون في العلاقات بين جميع الأطراف من ملاك وعاملين ورجال إدارة، هذه القوانين التي جعلت الملاك على وعى كبير بحقوقهم وواجباتهم، الأمر الذي دفع هذا القطاع إلى الازدهار والنمو.

وتجلى بوضوح أن العلاقة بين المركزية والقطاع الخاص لم تتطو على تناقض وإنما سارت في خطوط متوازية، وحين تشابكت مصالحها وتداخلت كانت في صالح الطرفين، وأن الدولة استطاعت أن تروّض، أو بالأحرى تستوعب، نشاط الأهالي، وأن توظف قواهم المادية في خدمة مشاريعها الاقتصادية، وأن تحافظ على استمرارية قطاع التصدير بقوة طيلة عصر محمد علي. ولعبت مشاريع الدولة الاقتصادية دوراً إيجابياً في خدمة مراكب البراني، وكذلك استفادت من الأمن الذي ساد في تلك المرحلة، والتنظيم والتعاون القوي بينها وبين الدولة.

الهوامش

- (١) تحوى المحاكم الشرعية فى تلك الفترة العديد من حالات بيع وشراء المراكب الخاصة، وكان يسجل بها اسم البائع واسم المشتري وثمان المركب ومواصفاته، ومن أمثلة ذلك (... اشترى أحمد باشا طاهر متصرف جرجا من الرئيس خليل من أهالى الشيخ عبادة بولاية الأشمونين اثنى عشر قيراطاً وذلك فى مركب كامل العدة ما عدا الصارى الكبير والقربة صالح للسير فى النيل ... يحمل ٣٥٠ إردب غلال ... يسعر ٦٠٠ ريال "الريال ٩٠ فضة ديوانى" ودفع له كامل الثمن مرة واحدة ...). محكمة أسيوط الشرعية، سجل وقائع رقم ١١ ، وثيقة ٨٩ ، ص ٦٨ ، ذى العقدة ١٢٣٧هـ / يوليو ١٨٢١م.
- (٢) ديوان الخديو تركى، محفظة ١٠، وثيقة ١٦٢ من الجناح العالى إلى حبيب أفندى، ٢٣ ربيع الأول ١٢٤٤هـ/سبتمبر ١٨٢٨م.
- (٣) حلمى أحمد شلبى، المجتمع الريفى فى عصر محمد على (دراسة عن إقليم المنوفية)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ص ١١٠.
- (٤) محمد عارف باشا، عبر البشر فى القرن الثالث عشر، ج٢، ص ٤٢ محفظة ١٤٩ أبحاث، دار الوثائق القومية.
- (٥) محمد فؤاد شكرى، بناء دولة مصر محمد على "السياسة الداخلية"، ط١، دار الفكر العربى، لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ١٩٤٨م، تقرير دوهاميل، ص ٣٢١.
- (٦) ترسانة بولاق، محفظة ١، ملف ١١٧، وثيقة ١١٥، من الجناح العالى إلى مفتش ترسانة بولاق، ١٥ محرم ١٢٥٧هـ/ ٩ مارس ١٨٤١م.
- (٧) امتلك رجال الأوجاقات العثمانية فى العصر العثمانى المراكب النيلية، وشاركهم فى ذلك العديد من التجار ورؤساء المراكب والنوتية، وكذلك العلماء والأشراف، كما كان الاستثمار فى المراكب جاذباً لقطاعات متنوعة منها أيضاً النساء ومشايخ العربان والذميين وغيرهم. انظر: عبد الحميد حامد سليمان، الملاحه النيلية فى مصر العثمانية ١٥١٧ - ١٧٩٨، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص ٢٠.
- (٨) معية سنية تركى، محفظة ٦، وثيقة ١٧، ترجمة أمر للتجارة، ٧ محرم ١٢٣٦ / أكتوبر ١٨٢٠.
- (٩) راضى محمد جودة، السويس مدينة التاريخ، محافظة السويس، ٢٠٠٦، ص ٥٨.
- (١٠) معية سنية تركى، محفظة ١٧، وثيقة ٩٤، مكاتبه إلى وكيل محافظ القصير، ٧ رمضان ١٢٣٨هـ/ ١٨ مايو ١٨٢٣م.
- (١١) ديوان التجارة والمبيعات، محفظة ١٦، وثيقة ٩٩، من الجناح العالى إلى بغوص بك مدير

- التجارة والمبيعات ، ١٥ شعبان ١٢٥٧ هـ / يونيو ١٨٤١ م. كما ذكرت هيلين ريفلين هذا التصريح من محمد على للأجانب نقلاً عن القنصل الإنجليزي بارنت في مراسلته إلى الخارجية البريطانية ٢٠ أكتوبر ١٨٤١. هيلين ريفلين ، الاقتصاد والإدارة في مستهل القرن التاسع عشر، ص ٢٧٣، ترجمة: أحمد عبد الرحيم مصطفى، مصطفى الحسيني، دار المعارف، القاهرة ١٩٦٧ م.
- (١٢) هيلين ريفلين ، مرجع سابق، ص ٢٧٣.
- (١٣) دار الوثائق القومية، محفظة الميهي، ملف ٦، تقرير شاكراً أفندي ١٢٤٩ هـ / ١٨٣٣ م.
- (١٤) الجبرتي، عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق: عبد الرحيم عبد الرحمن، ج٧، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ص ١٤٧.
- (١٥) نفس المصدر، ص ١٤٨.
- (١٦) محفظة ١ ترسانة بولاق ، وثيقة ١١٠ ، من الجناب العالى إلى أحمد بك مفتش الترسانة ١٨ ذى الحجة ١٢٥٥ هـ / فبراير ١٨٤٠ م.
- (١٧) ديوان خديو تركى، محفظة ١ ، وثيقة ١٦٦ ، من الجناب العالى إلى حبيب أفندي ، ١١ ربيع الثانى ١٢٤٤ هـ / أكتوبر ١٨٢٨ م.
- (١٨) ديوان خديوى تركى، محفظة ١ ، وثيقة ٢٢٦ ، من الجناب العالى إلى حبيب أفندي، ٢٤ شعبان ١٢٤٤ هـ / ١ مارس ١٨٢٩ م.
- (١٩) معية سنية تركى، محفظة ٤٥ ، وثيقة ٤٢ ، من الجناب العالى إلى شاكراً أفندي ناظر المحمودية، ١٦ صفر ١٢٤٦ هـ / أغسطس ١٨٣٠ م.
- (٢٠) ترسانة بولاق، محفظة ٢ ، وثيقة ٢٥ ، من محمد على إلى خير الدين بك مفتش الترسانة، ٣ ربيع الآخر ١٢٦١ هـ / أبريل ١٨٤٥ م.
- (٢١) محافظ ذوات، محفظة ٤ ، وثيقة ٨١ ، من الجناب العالى إلى الباش أغا وكيل ناظر الجروم، ١٨ رجب ١٢٤١ هـ / ٢٦ فبراير ١٨٢٦ م.
- (٢٢) العربون: الجمع عرابين، ما عقد به البيع، ما يدفعه المشتري للبائع على أنه اخذ السلعة واحتسب به من الثمن وان لم يأخذها كان للبائع، زين العابدين شمس الدين نجم، معجم الالفاظ والمصطلحات التاريخية، ط١، القاهرة ٢٠٠٦.
- (٢٣) محفظة الميهي، ملف ١٧ ، صورة لايحة منظمة بمعرفة ترسانة بولاق، ٢٥ ذى القعدة ١٢٦٢ هـ / نوفمبر ١٨٤٦ م.
- (٢٤) شورى المعاونة تركى ، ملخصات دفاتر ، محفظة ٢٣ ، ص ٤٨٣ ، وثيقة ٢١٩٢ ، من الجناب العالى بالإسكندرية إلى ناظر المحمودية ٨ رجب ١٢٥٨ هـ ، أغسطس ١٨٤٢ م.
- (٢٥) قانون السياسة استامة ١٨٢٧ ، ملحق ٢ ، ص ١٨ ، أحمد فتحى زغلول المحاماة ، دار المعارف ١٩٠٠ م.
- (٢٦) دار الوثائق القومية، محفظة الميهي، ملف ٦، تقرير شاكراً أفندي، رجب ١٢٤٩ هـ / ١٨٣٣ م.

- (٢٧) ديوان خديو تركى، محفظة ٤٠، وثيقة ٤٢، من المجلس العالى إلى مأمور الديوان الخديوى سنة ١٢٤٧هـ / ١٨٣٢م.
- (٢٨) شورى المعاونة تركى، ملخصات دفاتر محفظة ١١، وثيقة ٧٢٨، من المعاونة إلى ناظر المحمودية ١٤ ذى القعدة ١٢٥٣ هـ / يناير ١٨٣٨م.
- (٢٩) القرش: وحدة العملة المصرية، وقد أخذته مصر عن تركيا وهو الأصل عملة إيطالية "grosso"، ويقسم القسم إلى أربعين جزءاً يعرف الجزء منها بأسماء مختلفة فتارة يُسمى "فضة" وتارة أخرى "نصف فضة" أو "نصفاً" فقط وكان يسمى كذلك "ميدى" بينما كان الأتراك يسمونه "بارة". عبد السميع سالم الهراوى، لغة الإدارة العامة فى مصر فى القرن التاسع، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية، القاهرة ١٩٦٢م، ص ٢٢٢.
- (٣٠) محكمة المنوفية الشرعية، سجل ١١٤٦، وثيقة ٣٩٠، ص ١٢٦، فرمان محمد علي فى ٢٢ ذى القعدة ١٢٤٠هـ / ٨ يوليو ١٨٢٥م.
- (٣١) محفظة الميهى، ملف ٦، تقرير شاكراً أفندى، رجب ١٢٤٩هـ / ١٨٣٣م.
- (٣٢) محكمة إسكندرية الشرعية، سجل مبيعات ١٢٧، ص ٦٣، وثيقة ٩٣، ذى القعدة ١٢٤١هـ / يونيو ١٨٢٦م.
- (٣٣) معية سنوية تركى، محفظة ٤٥، وثيقة ٦٨، مرسوم إلى مأمورى المأموريات ونظار الأقسام فى المناطق الممتدة من رشيد إلى مصر، ١٩ صفر ١٢٤٦هـ / أغسطس ١٨٣٠م. حتى الآن غير متوفر معلومات تفصيلية عن هذه الشركة.
- (٣٤) معية سنوية تركى، تراجم ملخصات دفاتر، محفظة ٣١، وثيقة ١١٧، ص ١٩ مكاتبة إلى إبراهيم أغا مأمور قنا، ١٤ جمادى الثانية ١٢٤٢هـ / يناير ١٨٢٧م.
- (٣٥) معية سنوية تركى، تراجم ملخصات دفاتر، محفظة ١٧، وثيقة ١٤١، ص ٧٩ مكاتبة إلى متصرف جرجا، ٢٦ ذى القعدة ١٢٣٨هـ / يوليو ١٨٢٣م.
- (٣٦) شورى المعاونة تركى، محفظة ٢٣، ص ٤٨٣، وثيقة ٢١٩٢، من الجناب العالى بالإسكندرية إلى ناظر المحمودية، ٨ رجب ١٢٥٨هـ ، أغسطس ١٨٤٢م.
- (٣٧) على الجرتلى، تاريخ الصناعة فى مصر فى النصف الأول من القرن التاسع عشر، دار المعارف، ١٩٥٢، ص ٩٧ .
- (٣٨) سجلات ديوان خديوى تركى، سجل ٨٢٥ وارد، ص ١٠، ١١، وثيقة بدون رقم خلاصة المذكرة الواردة من مجلس الترسانة، ١٠ صفر سنة ١٢٥٣ هـ / ١٦ مايو ١٨٢٧م.
- (٣٩) معية سنوية تركى، تراجم ملخصات دفاتر، محفظة ١٧، وثيقة ١٤١، ص ٧٩، إلى حضرة الباشا متصرف جرجا، ٢٦ ذى القعدة ١٢٣٨هـ / يوليو ١٨٢٣م.
- (٤٠) معية سنوية تركى، تراجم ملخصات دفاتر، محفظة ٢٠، وثيقة ٣٠، من الجناب العالى إلى ناظر البحرية ٣ محرم ١٢٣٩هـ / سبتمبر ١٨٢٣م.

- (٤١) محافظ عابدين، محفظة ٤٢، تراجم ملخصات دفاتر، ص٣٦، وثيقة ١٧٩، من الجناح العالى إلى إبراهيم باشا، ٢ شعبان ١٢٥٩هـ / ٢٩ أغسطس ١٨٤٣م.
- (٤٢) محفظة الميهى، ملف ١٧، صورة لآئحة منظمة بمعرفة ترسانة بولاق ٢٥ ذى القعدة ١٢٦٢هـ / نوفمبر ١٨٤٦م.
- (٤٣) محفظة الميهى، ملف ٤٠، ترجمة إفادة من الشورى، ٢٤ شوال ١٢٥٩هـ / ٧ نوفمبر ١٨٤٣م.
- (٤٤) يذكر عمر طوسون أن محمد على أسس على الشاطئ الشرقى من الميناء الغربية جهة الصيادين بالإسكندرية مصانع للحدادة والنجارة والجلفطة ... وغيرها وعهد إدارتها إلى شاکر أفندى الإسكندراني المهندس والحاج عمر المصرى الخبير المشهور بعمارة السفن، عمر طوسون، الجيش المصرى البرى والبحرى، ص٦٦ مكتبة مدبولى، ط٢، القاهرة، ١٩٩٦م.
- (٤٥) ديوان خديو تركى، تراجم ملخصات دفاتر، دفتر ٨٢٤ دفتر قيد الخلاصات، ص١١٤، خلاصة من المجلس الملكية ٢٥ رمضان ١٢٥٢، كذلك لمزيد من المعلومات محفظة الميهى ملف ٦ تقرير شاکر أفندى ١٢٤٩هـ / ١٨٣٣م.
- (٤٦) ديوان خديو تركى سجل ٨٢٢ صادر تحريرات وثيقة ١١٧ ٣ جمادى الأولى سنة ١٢٥٢ / أغسطس ١٨٣٦م.
- (٤٧) المراسى: هى ثقل من الحديد له أربعة أسنة من الحديد تسمى "خطاف" ومهمتها تثبيت المركب فى مكان واحد بإلقاء هذا الثقل فى الماء وهو مربوط بجنازير إلى جزء خشبى فى صدر المركب، عبد الحميد حامد سليمان، مرجع سابق، ص ١٩٥
- (٤٨) ديوان الأبنية بالإسكندرية، م ٢/١ / دفتر وارد تحريرات عربى ص٢٨ وثيقة بدون رقم، ٢٩ ربيع الثانى ١٢٦١هـ / إبريل ١٨٤٥م.
- (٤٩) معيه سنیه تركى، تراجم ملخصات دفاتر، محفظة ٤٤، وثيقة ٢٠ من الجناح العالى إلى الخواجة بغوص، ٤ شعبان سنة ١٢٤٦هـ / يناير ١٨٣١م. القبايق: هى زوارق صغيرة صالحة للملاحة فى النيل، أحمد الحتة، تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر، ط١، دار النهضة المصرية، القاهرة ١٩٥٥، ص ٢٥٢.
- (٥٠) محفظة ١ شورى المعاونة تركى، ملخصات دفاتر، وثيقة ٨٢٢، أمر عالى إلى كل مدير وأقاليم الوجه البحرى، ٢ ذى الحجة ١٢٥٣ هـ / يناير ١٨٣٨م.
- (٥١) محفظة الميهى، ملف ١٧، صورة لآئحة منظمة بمعرفة ترسانة بولاق، ٢٥ ذى القعدة ١٢٦٢ هـ / نوفمبر ١٨٤٦م.
- (٥٢) محمد فؤاد شكرى: مرجع سابق، تقرير بورنج، ص٥١٨.
- (٥٣) أحمد أحمد الحتة، تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر مكتبة النهضة المصرية، ١٩٥٧، ص٢٥٣.