

جامعة الأزهر
كلية اللغة العربية بأسوط
المجلة العلمية

أزمة خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة)
١٩٣٩ - ١٩٥٦ م دراسة تاريخية تحليلية

Crisis Of The Oil Pipeline (Suez-Cairo) 1939-1956
"A Historical Analytical Study"

إعداد

د. حسين حسنين عبد الرحمن حسنين

مدرس التاريخ الحديث والمعاصر بقسم التاريخ والحضارة
كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر فرع أسوط

(العدد الرابع والأربعون)

(الإصدار الأول-فراير)

(الجزء الثاني ١٤٤٦ هـ / ٢٠٢٥ م)

الترقيم الدولي للمجلة (ISSN) 2536- 9083
رقم الإيداع بدار الكتب المصرية : ٢٠٢٥/٦٢٧١ م

أزمة خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) ١٩٣٩ - ١٩٥٦ م دراسة تاريخية تحليلية

حسين حسانين عبد الرحمن حسانين

قسم التاريخ والحضارة، كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر فرع أسيوط

البريد الإلكتروني : hussainhassanein.47@azahar.edu.eg

المخلص

تَكْمُنُ أهميةُ البحثِ في تقديم دراسةٍ تحليليةٍ لإحدى الأزمات التي واجهتها الحكومة المصرية في الفترة من عام ١٩٣٩ وحتى عام ١٩٥٦ م، من حيث صلتها بالأمن القومي والسيادة المصرية، والتي تعكس مدى تدخل سلطات الاحتلال البريطاني في شئون البلاد وسيطرتها على مرافقها الحيوية، من خلال إنشاء خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) بتأييد من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية إبان الحرب العالمية الثانية، لخدمة جيوش الحلفاء، بتوفير احتياجاتها من مشتقات البترول، مستندة إلى نصوص معاهدة سنة ١٩٣٦ م المبرمة بين الحكومتين البريطانية والمصرية؛ نظرًا لأهمية الوقود للجيش المحاربة في كسب الحرب، كما استخدمته خلال الحرب وبعدها لنقل ما تحتاجه الحكومة المصرية والشركات من الوقود السائل من معامل التكرير في السويس إلى أنحاء القطر المصري. وتحاول هذه الدراسة توضيح موقف الحكومات المصرية من ذلك المشروع، حيث تباينت مواقفها ما بين التشجيع والتأييد، وما بين الدعم والمساندة، وتسخير طاقات البلاد، وتوفير الخدمات والمرافق والأراضي اللازمة لإنفاذ المشروع، ثم التحول السريع من الدعم والتأييد إلى رفض وإيقاف العمل بالخط خاصة في عهد الوزارة الوفية (١٩٤٢ - ١٩٤٤ م)، وإصدار الأوامر إلى مختلف المصالح الحكومية بعدم توفير ما يحتاجه المشروع، حتى يتم الوصول إلى اتفاق مع تلك السلطات يُفضي بأيلولة المشروع إلى الحكومة المصرية؛ ليُعوَدَ نفعه على المجتمع المصري، وذلك من خلال

البيع أو التّأجير أو التّنازل، وبيان موقف سلطات الاحتلال الرّافض تماماً للوصول إلى أيّ اتفاقٍ بشأنه، إلى أن تمّ التّنازلُ عنه في محادثات الجلاء عام ١٩٥٤م؛ لتنتقل ملكيته إلى الحكومة المصرية التي قامت بتأميمه عام ١٩٥٦م، إلى غير ذلك مما تضمّنته الدّراسة بالتحليل والتفسير، معتمدةً على مادة وثائقية غير منشورة بدار الوثائق القومية: كالتقارير، والمراسلات، والمذكرات بين الوزارات المصرية المختلفة وبين السّلطات العسكرية البريطانية، إضافةً إلى مضابط البرلمان المصري، والمقالات المنشورة في عددٍ من المجلّات والدّوريات.

الكلمات المفتاحية : أنابيب البترول، الوقود، السّلطات العسكريّة البريطانيّة، شركة شلّ، الدّفاع الوطنيّ، السويس، القاهرة.

Crisis Of The Oil Pipeline (Suez-Cairo) 1939-1956 "A HISTORICAL ANALYTICAL STUDY"

Hussein Hassanein Abdul Rahman Hassanein

*Department of History and Civilization, Faculty of Arabic Language
in Assiut, Al-Azhar University, Egypt*

Email: *hussein hassanein.47@azahar.edu.eg*

Abstract:

The significance of this research lies in providing an analytical historical study of one of the crises faced by the Egyptian government from 1939 to 1956, particularly in relation to national security and Egyptian sovereignty. This situation reflects the extent of interference by the British occupation authorities in the country's affairs and their control over vital facilities. Specifically, it addresses the establishment of the oil pipeline (Suez-Cairo) with support from the United States government during World War II, which was intended to serve the Allied armies by meeting their demands for petroleum derivatives. This initiative was based on the provisions of the Treaty of 1936, ratified by the British and Egyptian governments, underscoring the importance of fuel for warring armies in achieving victory. The pipeline was also utilized during and after the war to transport the fuel required by the Egyptian government and businesses from the refineries in Suez to various parts of Egypt. This study seeks to clarify the positions of successive Egyptian governments regarding this project, which fluctuated between encouragement and support, and between backing and assistance. It highlights the mobilization of national resources and the provision of the necessary services, facilities, and land to implement the project. Subsequently, there was a rapid shift from support and endorsement to outright rejection and halting operations on the pipeline, particularly during the tenure of the Wafd government (1942-1944). Orders were issued to various government agencies not to provide what the project required until an agreement could be reached with the occupying authorities that would lead to the project's

transfer to the Egyptian government. This transition aims to ensure its benefits return to the Egyptian community, whether through sale, leasing, or transfer, while also illustrating the occupying authorities, which completely rejected any agreement about it until it was abandoned during the evacuation talks in 1954; ownership then transferred to the Egyptian government, which nationalized it in 1956, along with other aspects analyzed and interpreted in the study, relying on unpublished documentary material from the National Archives: such as reports, correspondence, and memoranda between various Egyptian ministries and the British military authorities, as well as records from the Egyptian parliament and articles published in several magazines and periodicals.

Keywords: *Oil Pipelines, Fuel, British Military Authorities, Shell Company, National Defense, Suez, Cairo.*

المقدمة

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات وبفضله تُرفع الدرجات، وبعونه تُقال العثرات، وأشهد أن لا إله إلا الله، وحده لا شريك له، فاطر الأرض والسموات، والصلاة والسلام على الذي ختم الله ﷺ برسالاته جميع الرسالات، سيدنا محمد ﷺ المبعوث بالخيرات والرحمات، وبعد،،،،

فقد كانت مسألة إنشاء مستودعات للبنزين والكيروسين - في منطقة (جنيفة) ومدً خط أنابيب على طريق (السويس - القاهرة) إلى منطقة (غمرة) بالقاهرة بمعرفة السلطات العسكرية البريطانية، لخدمة جيوش الحلفاء بتوفير احتياجاتها من مشتقات البترول عام ١٩٣٩م، مستندةً إلى نصوص معاهدة عام ١٩٣٦م - محل مناقشات ومباحثات بين هذه السلطات وبين الوزارات المصرية المختلفة.

ولأهمية الموضوع رأيتُ أن اتبعه لمعرفة إلى أي مدى ارتبطت الحكومة المصرية مع السلطات البريطانية فيما يخص الترخيص بإنشاء هذا الخط، حيث يتضح أن المراسلات التي تبودلت بشأنه بين السلطات البريطانية والحكومة المصرية بدأت عام ١٩٣٩م في عهد وزارة (محمد محمود باشا) وتلاها مراسلات بين السلطات العسكرية البريطانية ووزارة الدفاع الوطني في عهد وزارات: (علي ماهر، حسن صبري، حسين سري) في المدة من عام ١٩٣٩م وحتى عام ١٩٤١م. وبعد الاطلاع على الوثائق التي أمكنني العثور عليها تبين لي موقف الحكومات المصرية - في تلك الفترة - الداعم والمؤيد لإنشاء هذه المستودعات ومد هذه الخطوط. ومع عودة الوفد إلى الحكم عام ١٩٤٢م، كان العمل في خط أنابيب (السويس - القاهرة) قد امتد إلى حدود القاهرة، فأمرت حكومة الوفد في عام ١٩٤٣م، بإيقاف العمل داخل القاهرة إلى أن يتم الاتفاق بينها وبين السلطات البريطانية بشأنه، الأمر الذي واجهته الأخيرة بالرفض التام. وهذا البحث يوضح الأدوار التي مر بها المشروع، وما انتهت إليه المفاوضات التي جرت بين الوزارات المصرية وبين السلطات البريطانية قبل ثورة ٢٣

يوليو عام ١٩٥٢ م، بشأن مد أنابيب لنقل وتخزين الوقود السائل من السويس إلى جنيفة في خطوط مختلفة بالصحراء الشرقية بعضها بين السويس والقاهرة، وبعضها بين البحيرات المرة وجنيفة.

ومنذ قيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ م كان هناك اهتمام حكومي مصريّ بمجال التنقيب عن البترول في الأراضي المصرية، ومحاولة الوصول إلى اتفاق مع السلطات البريطانية بشأن خط (السويس - القاهرة) وإنشاء شبكات أخرى من خطوط الأنابيب، ومن ثم دخلت حكومة الثورة في مباحثات مع الجانب البريطاني في نوفمبر عام ١٩٥٢ م، كما تناولت محادثات الجلاء عام ١٩٥٤ م، مسألة نقل ملكية أنابيب البترول إلى الحكومة المصرية على أن تتعهد شركة (شل) بإدارته وتشغيله لمدة سبعة أعوام بدءاً من عام ١٩٥٥ م. ومع تطور الأحداث الداخلية والخارجية وتعرض مصر للعدوان الثلاثي في يوليو عام ١٩٥٦ م، قامت حكومة الثورة بتأميم الخط؛ لتنتهي تلك الأزمة التي استمرت ما يقرب من ثلاثة عشر عاماً منذ بدء تشغيله في أكتوبر عام ١٩٤٣ م.

وتكمن أهمية البحث في تقديم دراسة تحليلية لإحدى الأزمات التي واجهتها الحكومة المصرية في الفترة من عام ١٩٣٩ وحتى عام ١٩٥٦ م، من حيث صلتها بالأمن القومي والسيادة المصرية، والتي تعكس مدى تدخل سلطات الاحتلال البريطاني في شئون البلاد وسيطرتها على مرافقها الحيوية، كما سوف يظهر مدى قوة حكومة الثورة في مواجهة محتل استمر يُسيطر على البلاد فترة سبعين عاماً.

واشتملت الدراسة على مقدمة، وتمهيد، وأربعة مباحث، تناول التمهيد: لمحة تاريخية عن اكتشاف البترول في مصر وطرق نقله، أمّا المبحث الأول، فقد تناول: أسباب ودوافع إنشاء المشروع، وأهمها: ضعف وسائل النقل الداخلي، وتخزين كميات من البترول داخل الأراضي المصرية لتموين قوات الحلفاء، بينما أوضح المبحث الثاني: مساعي الحكومة البريطانية لدى مصر للحصول على الموافقة على إنشاء الخط،

وذلك من خلال المخاطبات والمراسلات والمذكرات المرسلة من السلطات العسكرية البريطانية إلى الوزارات المصرية بدءًا من عام ١٩٣٩م بشأن مدّ خطّ أنابيب البترول (السويس - القاهرة) عبر الأراضي المصرية، وردود فعل تلك الوزارات تجاه المشروع، وتناول المبحث الثالث: المباحثات المصريّة البريطانيّة حول آلية تشغيل الخط ومستقبله، وذلك من خلال موقف حكومة الوفد (١٩٤٢ - ١٩٤٤م) من المشروع، وإصدارها الأوامر إلى المصالح الحكومية بإيقاف العمل فيه إلى أن يتمّ الوصول إلى اتفاقٍ يحفظ للحكومة سلامة مرافقها وصون أراضيها، ثمّ تشغيل الخط وتجميد المباحثات، ثم جاء المبحث الرابع والأخير: لبيّن مناقشة المشروع في محادثات الجلاء عام ١٩٥٤م، وقيام حكومة الثورة بتأميمه عام ١٩٥٦م، ثم اختتمت الدراسة بالنتائج التي توصّل إليها البحث، إضافةً إلى ثبت للمصادر والمراجع.

اعتمدت الدراسة - بدرجة رئيسة - على عدة مصادر متنوعة ما بين الوثائق غير المنشورة والوثائق المنشورة، وعلى رأسها وثائق (مجلس النظار والوزراء) خاصة الملف الذي يحمل الكود الأرشيفي (٠٥٤١٠ - ٠٠٧٥) الذي احتوى على مجموعة من المراسلات والمذكرات المتبادلة بين السلطات العسكرية البريطانية والوزارات والمصالح المصرية، والتي أوضحت بما لا يدع مجالاً للشك مدى تدخل تلك السلطات في شئون ومرافق البلاد، كما أسهمت وثائق (مجلس الوزراء) في تتبع تلك المسألة من خلال الملفات التي تحمل عنوان: (مسائل متنوعة عن تشغيل أنابيب البترول)، إضافةً إلى وثائق (ديوان الأشغال العمومية) التي بيّنت الدّعّم الذي قدمته الوزارات المصريّة للمشروع. وإلى جانب الوثائق غير المنشورة فقد كان للوثائق المنشورة دور مهمّ في توضيح جوانب البحث، فقد تمكّن الباحث من خلال تتبع مضابط البرلمان من الوقوف على رأي أعضائه من تلك الأزمنة، إضافةً إلى بعض الدوريات والصحف اليومية التي أثّرت البحث.

والله وليّ التوفيق

التّمهيد

لحة تاريخية عن استخراج البترول في مصر ووسائل نقله

جذب انتباه الدّول الصناعية - عقب نشأة الثّورة الصناعية في أوروبا عام ١٧٦٠م - البحث عن النّفط في منطقة الشّرق الأوسط بحكم علاقاتهم مع الدّولة العثمانية، وزيادة اهتمامهم في توسيع التّجارة التي دفعتهم إلى إنشاء طرق المواصلات التي تربط الأقاليم ببعضها البعض^(١).

أولاً: اكتشاف البترول في مصر(*) .

بدأ البحث عن البترول في مصر منذ فترة تاريخية مبكرة في النّصف الثّاني من القرن الثّاسع عشر، بعد اكتشافه في بلدة بوتسفيل (Pottsville) في ولاية بنسلفانيا (Pennsylvania) بالولايات المتحدة الأمريكية عام ١٨٥٩م، حيث استقدمت مصر عدداً من الخبراء الأجانب، للبحث عن البترول، إلا أنّ جهودهم لم تُكلّل بالنجاح، وكان البحث في بداية الأمر مقصوراً على المساحات الجيولوجية

(١) هاني عمارة، الطاقة وعصر القوة، دار غيداء للنشر والتوزيع، ط١، عمان، ٢٠١٢م، ص ١٧.

(*) البترول: مادة قابلة للاشتعال، مصدرها باطن الأرض، وتتكوّن كلمة بترول (Petroleum) في الأصل من كلمتين لاتينيتين، هما: (Petra) أي الصّخر، وكلمة (Oleum) ومعناه الزيت، فكانت هذه المادة ذات الشّأن في السّلم والحرب عبارة عن سائل لزج ذي رائحة خاصّة، يختلف لونه من أخضر قاتم إلى أسود، وهو من الوجهة الكيميائية مركّب أيدروكربوني، لأنّه يتكوّن من ٨٤٪ من وزنه من الكربون، و ١٢٪ من الأيدروجين، وتشويه مقادير ضئيلة من الأكسجين والكبريت والنيتروجين، وهذا مما يجعل له مكانة مهمّة في عالم الكيمياء والطب. للمزيد، انظر: راشد البراوي، حرب البترول في الشرق الأوسط. دراسات في السياسة الاستعمارية، ط٣، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٠م، ص ٩؛ المقطف، مج ١٢١، ج ٢، يوليو ١٩٥٢م، مقال لسامي الجسري، بعنوان: (البترول: تاريخه. أصله. مشتقاته. فوائده) ص ٩٢.

والطبوغرافية على الشاطئ الغربي لخليج السويس والبحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء^(١).

ومع بداية عام ١٩١٠م، بدأ استخراج البترول من حقل (رأس جُمسة)^(*) عن طريق (شركة البحر الأحمر) التي كانت عضوًا في مجموعة شركة (شل العالمية) (Shell)^(**)، ثم أُعيد تكوين تلك الشركة عام ١٩١١م باسم شركة (آبار الزيوت

(١) حسين علي الرفاعي، الصناعة في مصر، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٣٥م، ص ٥٨٤-٥٩٠؛ أحمد عبد المعتمد بالله، البترول العربي وأثره في حاضر ومستقبل الأمة العربية، مطابع الدار القومية، القاهرة، ١٩٦٠م، ص ٥٤.

(*) رأس جُمسة: منطقة صحراوية، تقع على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر تجاه جزيرة جوبال، على بعد ٣٠٠ كيلو متر، جنوبي مدينة السويس، ويحاذيها على النيل مدينة ملوي - التابعة لمحافظة المنيا - وأقيم فيها مجموعة من المساكن المخصصة لإقامة عمال شركة استخراج البترول. ولنفاذ زيت البترول في الآبار التي حفرتها الشركة بتلك الجهة، أوقفت الشركة العمل بجُمسة، فعادت منطقة صحراوية، كما كانت في بادئ الأمر. انظر: محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥م، قسم ٢، ج ٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م، ص ٢٧٢.

(**) بدأت شركة شل (Shell) نشاطها في مصر عام ١٩١١م، وأصبحت من أكبر شركات التسويق والتوزيع في البلاد. وفي عام ١٩١٣م تمت اكتشافات بترولية في الغردقة، لذا نقلت شركة آبار الزيوت الإنجليزية المصرية (AEO) - التابعة لشركة شل - مقرها إلى الغردقة للبحث والتنقيب. وفي الستينيات تم تأميم شركتي شل و (AEO)، وتوزيع أنشطتهما على ثلاث شركات، هي: النصر للبترول، مصر للبترول، الشركة العالمية للبترول، وفي أبريل عام ١٩٦٤م تم تغيير اسم شركة شل إلى اسم (الشركة العربية للبترول) بعد دمجها نهائيًا في هذه الشركة، لكنها عادت مرة أخرى عام ١٩٧٤م؛ لتمارس نشاطها في استكشاف وإنتاج البترول في مصر، وفي عام ١٩٧٩م حصلت شركة شل على امتياز للبحث والاستكشاف عن البترول، في منطقتي بدر الدين، وسترا، بالصحراء الغربية، حيث أسفر البحث عن اكتشاف آبار بترولية في هاتين

←←←

الإنجليزية المصرية) (Anglo – Egyptian Oil Fields Company)، وأعطت الشركة للحكومة المصرية حصّة مجانية في رأس مالها بلغت نحو (١٠٪) وبدأت أبحاثها في منطقة (رأس جمسة) فحفرت نحو ثلاثين بئراً، نجح منها نحو عشرة آبارٍ فقط في استخراج زيوتٍ على درجةٍ كبيرةٍ من النقاء تكاد تخلو من الكبريت والمواد الغريبة، وأصبحت مصر آنذاك أولى الدول العربية إنتاجاً للبترول^(١).

واصلت شركة آبار الزيوت البحث عن البترول، فاكتشفت حقل (الغردقة)^(*) عام ١٩١٣ م، وأقامت معملًا لتكريره في السويس في العام نفسه، وأخذ الإنتاج يتزايد حتى بلغ (٢٢٤,٣٠٠) طنٍ متري، وظل الإنتاج من حقل الغردقة مستمرًا حتى عام



المنطقتين، مما نتج عنه تأسيس شركة بدر الدين للبترول (بابيتكو). للمزيد انظر: سلوى عمر عبد الرحمن، الإدارة بالأداء كمدخل لتقييم العاملين بالمنظمات العامة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٥ م، ص ص ١٧٤، ١٧٥؛ الأهرام، العدد (٢٨٢٤٤) بتاريخ ٩ أبريل ١٩٦٤ م، مقال بعنوان: (تغيير اسم شركة شل من كافة محطات البنزين)، ص ٦.

(١) أحمد عبد المعتمد بالله، مرجع سابق، ص ٥٤؛ محمد محمود الديب، محمد محمود الديب، البترول في مصر. دراسة في تاريخه السياسي، والاقتصادي، والاجتماعي، والعسكري، بحث منشور بمجلة مصر الحديثة، مج ٣، القاهرة، ٢٠٠٤ م، ص ص ١٧٥، ١٧٦.

(*) حقل الغردقة: يقع على بعد مسافة ٥٥ كيلومترًا جنوب جمسة، على الشاطئ الإفريقي للبحر الأحمر، عند مدخل خليج السويس، وهو الحقل الوحيد الذي تم اكتشافه عام ١٩١٣ م بالطرق السطحية نتيجة وجود رشح بترولي، وقد بلغ هذا الحقل ذروة إنتاجه عام ١٩٣١ م؛ إذ أنتج (٢٩١,٠٠٠) طنٍ خلال العام نفسه. انظر: محمد محمود إبراهيم الديب، الطاقة في مصر: دراسة تحليلية في اقتصاديات المكان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٣ م، ص ١٨٥.

١٩٢٧م. وفي سنة ١٩٢١م تم اكتشاف حقل (أبو درية) (*) إلا أنه لم يكن ذا أهمية تجارية؛ إذ لم يزد إنتاجه عن (١٢٥٢) طنًا عام ١٩٢٧م^(١).

وخلال أعوام (١٩٣٥ - ١٩٣٨م) حدثت اكتشافات مهمة، فبدأت أعمال التنقيب عن البترول في الساحل الشرقي لخليج السويس عام ١٩٣٥م على يد شركات ثلاث، هي: شركات آبار الزيوت الإنجليزية المصرية، وسكوني فاكوم أويل (Socony Vacuum Oil)، وستاندرد أويل (Standard Oil) الأمريكيتين، وقبيل الحرب العالمية الثانية استطاعت شركة (آبار الزيوت) اكتشاف حقل (رأس غارب) (**) عام ١٩٣٨م الذي أمد البلاد بالزيت خلال الحرب العالمية الثانية، والذي يعد من أغنى الحقول المصرية، فقفز الإنتاج إلى (٦٦٦,٤١٩) طنًا عام ١٩٣٩م، و(١,٣٥٠,٤٦٨) طنًا عام ١٩٤٨م، كما كان له أكبر الأثر في إنقاذ الموقف مع بداية الحرب العالمية الثانية، نتيجة لصعوبة استيراد الفحم بسبب العمليات

(*) حَقْلُ أَبُو درية: يقع على بعد ١٨٠ كيلومترًا جنوب مدينة السويس، على الحافة الغربية لجبل درية التي كان يظهر فيها رشحُ البترول، تم اكتشافه عام ١٩٢١م، إلا إنه أصبح حقلًا مهجورًا منذ عام ١٩٤٥م، لنضوب زيته. انظر: محمد محمود الديب، المرجع نفسه، ص ١٦٨.

(١) اتحاد الصناعات المصرية، الكتاب السنوي لاتحاد الصناعات المصرية، القاهرة، ١٩٤٨م، ص ١٠٥؛ محمود الشرفاوي، بترول العرب، سلسلة كتب سياسية، الكتاب الثامن والخمسون، دار القاهرة للطباعة، القاهرة، ١٩٦٠م، ص ٧٨.

(**) حَقْلُ رَأْسِ غارب: يقع على الشاطئ الغربي لخليج السويس وشمال الغردقة بنحو ١٥٠ كيلومترًا، عُثِرَ على البترول في هذا الحقل عام ١٩٣٨م، وسرعان ما أصبح حقلُ رأس غارب هو المركز الرئيس لاستخراج البترول في الصحراء الشرقية، بعد أن توقف الإنتاج في حقل جمسة وتضاءل الإنتاج في حقل الغردقة. انظر: إبراهيم أحمد رزقانة، الجغرافيا البشرية لحوض النيل، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، ١٩٥٦م، ص ٢٥٥.

العسكرية^(١).

غير أن السنوات التالية لانتهاء الحرب العالمية الثانية شهدت تطوراً كبيراً، فاكْتُشِفَت منابع (سدر)^(*) و(عسل)^(**)، وبدأ الإنتاج في الأول عام ١٩٤٧ م، وفي الثاني عام ١٩٤٨ م، ومما هو جدير بالذكر، أن الكشف الجديدة قفزت باحتياطي مصر من البترول في أوائل عام ١٩٥٠ م، من (٢٠) مليون طن متري^(***) إلى (٥٠) مليون طن، وبلغ الإنتاج في عام ١٩٤٩ م (٢,٣٠٠,٠٠٠) طن متري^(٢).

وهكذا يتضح، أن التنقيب عن البترول في القطر المصري بدأ مبكراً، حيث أتت مصر في المرتبة الأولى بين الدول العربية إنتاجاً له في عام ١٩١٤ م، وسرعان ما أصبح البترول يُمثّل مورداً أساسياً من موارد الدخل القومي، ولذا قامت الحكومات المصرية بتكثيف عمليات البحث عنه، لزيادة احتياطاتها من الزيت، وتنمية حصيلة

(١) اتحاد الصناعات المصرية، مصدر سابق، ص ١٠٥؛ راشد البراوي، مصدر سابق، ص ٥٣.

(*) حَقْل سدر: يقع على الشاطئ الشرقي لخليج السويس بشبه جزيرة سيناء، على بعد أربع كيلو مترات تقريباً من السويس، تم اكتشافه عام ١٩٤٦ م. انظر: محمد أحمد السيد خليل، مصادر الطاقة في الشرق الأوسط. الفرص والتحديات، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، ٢٠٠٨ م، ص ٥٨.

(**) حَقْل عسل: يُعد من أحدث منابع البترول التي اكتُشِفَت في مصر عام ١٩٤٨ م، ويقع على مسافة لا تتجاوز العشرة أميال جنوبي رأس سدر، بالقرب من ساحل خليج السويس. انظر: أحمد جمال عبد القادر، من مشكلات الشرق الأوسط، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٥ م، ص

ص ٨٠، ٨٦

(***) الطن المتري من مضاعفات الكيلوجرام، حيث يعادل الطن المتري ١٠٠٠ كيلو جرام. انظر:

محمد صادق الكرياسي، الأوزان والمقاييس، بيت العلم للنابهين، بيروت، ٢٠١٩ م، ص ٧٤.

(٢) مضابط مجلس الشعب، الفصل التشريعي الثالث، دور الانعقاد العادي الأول، مضبطة الجلسة السابعة والتسعين بتاريخ ٢٩ يونيو ١٩٨٠ م، (تقرير اللجنة الخاصة المُشكّلة للرد على بيان السيد الدكتور نائب رئيس مجلس الوزراء) ص ٩٣٤٠؛ راشد البراوي، مصدر سابق، ص ٥٣.

الإنتاج من الحقول المكتشفة، وزيادة طاقة التكرير بما يتماشى مع زيادة الإنتاج. لكن يلحظ مدى هيمنة الشركات الأجنبية، خاصةً شركة (آبار الزيوت) -التابعة لشركة (شل) والتي كان الجانب الأكبر من رأس مالها ملكاً لشركات بترول بريطانية وهولندية - في فرض الاتفاقات في مجال الحفر والتنقيب واستخراج البترول، في الوقت الذي لم يتعد نصيب الحكومة المصرية سوى (١٠٪) من ناتج البترول.

ثانياً: وسائل نقل البترول.

تعددت وسائل نقل البترول ما بين وسائل نقل متحركة، ممثلة في الصهاريج والمركبات البرية عبر الطرق الممهدة، وفي السكك الحديدية، وناقلات النفط عبر البحار، ووسائل نقل ثابتة، ممثلة في خطوط أنابيب البترول^(١).

وَيَرْجِعُ التَّوَسُّعُ فِي إنشاء خطوط الأنابيب إلى ما تتمتع به هذه الوسيلة من نقل كميات كبيرة ولمسافات طويلة بتكاليف رخيصة، واختصار المسافات مقارنةً بالوسائل الأخرى كعربات الصهاريج والناقلات المحصورة في البحر والمضطرة للدوران حول اليابسة للوصول إلى أهدافها، وتقليل استخدام الفاقد من المواد البترولية المنقولة لتتراوح بين (٠,٢٪ - ٠,٥٪) كما إنها من أكثر الوسائل انتظاماً في توصيل الخام من مناطق الإنتاج إلى أسواق الاستهلاك، إضافةً إلى أن البترول يتدفق في الأنابيب بشكل مستمر بينما تعود الناقلات فارغة، وكذلك انخفاض تكاليف الطاقة؛ حيث تُستخدَمُ الطاقة فقط في عملية الضخ وليس لتسيير الناقلات، إلى جانب التوفير في نفقات العمالة؛ إذ يكفي عدد محدود من العمال لصيانة وتشغيل الخطوط ومراقبتها، وكذلك تجنّب مخاطر التلوث والكوارث الطبيعية وذلك على النقيض من النقل البحري،

(١) مجيد ملوك السامرائي، جغرافية النقل المعاصرة وتطبيقاتها الحاسوبية، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٢٢م، ص ٣٣٧.

وإمكانية استخدامها في تخزين البترول في حالات انخفاض الطلب، مما يقلل من تكاليف المخزون^(١).

لكن رغم الميزات السابقة لخطوط الأنابيب، فإن استخدامها لا يخلو من بعض العيوب، أهمها: ارتفاع تكاليف إنشائها، كما أنها وسيلة غير مرنة نسبياً فيما يتعلق بمساراتها، حيث يمكن تحويل الناقلات إلى اتجاهات أخرى بخلاف خطوط الأنابيب، وكذلك يصعب مدّها إلى بعض الأسواق إلا بتكلفة مرتفعة، وعند مرور الأنابيب بدول أخرى، فإن هذه الدول تطالب بزيادة مستمرة في الرسوم والعائدات حيث تجري تلك المطالبات على أساس التوفير الناتج عن استعمال الخط مقارنة بالنقل بالشاحنات، كما تلعب الاعتبارات السياسية دوراً كبيراً في النقل بالأنابيب المارة بدول أخرى، فقد تتعرض للتخريب المتعمد وإيقاف الضخ، هذا بالإضافة إلى العوامل الطبيعية، مثل: الزلازل والهزات الأرضية^(٢).

يتضح مما ذكر، أن نقل البترول والغاز الطبيعي بواسطة الأنابيب أمر حديث، ولا شك أن النقل بواسطة الأنابيب أحدث ثورة في مجالات النقل الخاصة بمصادر الطاقة السائلة والغازية، ولعل الدافع الرئيس لابتكار هذه الوسيلة كان البعد المكاني بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك.

(١) محمد محمود إبراهيم الديب، الطاقة في مصر. دراسة تحليلية في اقتصاديات المكان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٧م، ص ص ٤٧٠، ٤٧١؛ الطليعة، العدد الأول، يناير ١٩٦٥م، مقال للدكتور أمين حافظ، بعنوان: (البترول في خدمة التطور السياسي والاقتصادي للوطن العربي)، ص ٧١.

(٢) سحر محمد عبد الوهاب، النقل ودوره في التنمية الاقتصادية في محافظة البحر الأحمر. دراسة جغرافية، رسالة دكتوراه غير منشورة بقسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ٢٠٠١م، ص ٢٧١.

الْمَبْحَثُ الْأَوَّلُ

أسباب ودوافع إنشاء خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة)

مشروع خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) مشروع قديم، يَزْجُجُ التَّفْكِيرُ فِيهِ إلى عام ١٩٢٢م، وتكرَّرَ بَحْثُهُ أَكْثَرَ مِنْ مَرَّةٍ فِي إِنْجِلْتِرا والقاهرة، ففي عام ١٩٣٨م اقترحت شركة (شل) إنشاء خط أنابيب بين السويس والقاهرة عندما قامت بتوسيع (مصفاة السويس) الخاصة بها، وأيدتها الحكومة البريطانية، إلا أنَّ الحكومة المصرية التي كانت تَشْعُرُ بِالْقَلْقِ إِزاء احتمال خسارة الشحن من قبل نظام السكك الحديدية الحكومي، وضعت شروطاً، أهمها: تعويض مصلحة السكك الحديدية عن خسارتها من تنفيذ ذلك المشروع، وتعويض الحكومة المصرية عن تنازلها عن الأراضي التي سيمر بها الخط، والمشاركة في الربح، إلا إن الشركة لم تقبل تلك الشُّرُوط آنذاك^(١).

أولاً: ضعف وسائل النقل الداخلي خلال الحرب العالمية الثانية

نظراً لزيادة الاضطرابات على الساحة الدولية، والخوف من قيام حرب عالمية ثانية بين لحظة وأخرى، منذ حدوث الأزمة الدولية في سبتمبر عام ١٩٣٨م^(*)، قامت السلطات البريطانية في سبيل استعدادها لمواجهة حالة حرب جديدة بوضع سياسة

(1) D.J. Payton Smith, *Oil; a study of war-time policy and administration*, Her Majesty's Stationery Office, London. 1971, p ,459.

(*) يَزْجُجُ سَبَبُ تِلْكَ الْأَزْمَةِ، إِلَى اشْتِدَادِ حِدَّةِ النِّزَاعِ بَيْنَ أَلْمَانِيَا وَتَشِيكُوسْلُوفَاكِيَا، عَقِبَ تَنَاوُلِ الْأَخِيرَةِ عَنْ إِقْلِيمِ السُّودَانِ لِأَلْمَانِيَا، وَطَمَعِ هِتْلَرِ فِي إِحْتِلَالِ كُلِّ أَرْضِي تَشِيكُوسْلُوفَاكِيَا. لِلْمَزِيدِ يُنْظَرُ: عَبْدُ الْعَظِيمِ رَمْضَانَ، تَارِيخُ أَوْرُوبَا وَالْعَالَمِ فِي الْعَصْرِ الْحَدِيثِ، ج٣، الْهَيْئَةُ الْمِصْرِيَّةُ الْعَامَّةُ لِلْكِتَابِ، الْقَاهِرَةُ، ١٩٩٧م، ص ٩٥؛ مُحَمَّدُ حَمْزَةُ حَسِينِ، لِبْنِي رِيَاضُ عَبْدُ الْمَجِيدِ، تَارِيخُ الْعَالَمِ الْمَعَاوِرِ، ط١، دَارُ غِيْدَاءِ لِلنَّشْرِ وَالتَّوْزِيْعِ، عَمَانَ، الْأُرْدُنِ، ٢٠١٥م، ص ٢٧٥.

احتياطية، لضمان تموين جيوشها في مصر من الوقود^(١)، وبدأت التعزيزات البريطانية تصل إلى مصر منذ شهر أغسطس من عام ١٩٣٩ م، وتوالى تدفق تلك القوات، وأخذت أعدادها تزداد مع تطورات الحرب، حيث أصبحت منطقة الشرق الأوسط وخاصة مصر من أهم ميادين الحرب الرئيسية، ومعسكرًا لتدريب جنود الحلفاء في الشرق الأوسط، ومركزًا تتدفق منه قوات الحلفاء إلى جبهات القتال المختلفة^(٢)

وكانت مصلحة السكك الحديدية في الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥ م) قد تكفلت بالقسط الوافر من أعباء حركة النقل، من خلال نقل المنتجات البترولية من معامل التكرير بالسويس إلى داخل البلاد، فضلًا عن إسهامها في مواجهة ازدياد الركاب، ونقل البضائع والمهمات الحربية، وعاونت في نقل حاجات البلاد التي اقتضتها ضرورات التموين، إلا أنها أخذت تواجه مشكلة نقص كميات الفحم؛ نظرًا لظروف الحرب، فعملت المصلحة على تحويل القاطرات على حرق المازوت بدلًا من الفحم، وتم لها عام ١٩٤٠ م تحويل (٢١٥) قاطرة للعمل بالمازوت^(٣).

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأحد ١٧ جمادى الأولى سنة ١٣٦٤ هـ، الموافق ٢٩ أبريل ١٩٤٥ م، تقرير مدير مكتب البترول بمصلحة المناجم والمحاجر المقدم لوزارة التجارة والصناعة بشأن أنابيب البترول التي أمدتها السلطات البريطانية عبر الأراضي المصرية، تحريرًا في ٢٠ مارس ١٩٤٥ م، ص ١، ٢.

(٢) دار الوثائق القومية، وثائق وزارة الخارجية، أرشيف سري جديد، فيلم رقم ١٥٩، كود أرشيفي (٠٣٧٠٢٣ - ٠٠٧٨) العلاقات التجارية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية (١٩٤١ - ١٩٤٣ م) محضر اجتماع بمكتب عثمان محرم وزير الأشغال مع الهيئة الأمريكية الموكول إليها تنفيذ قانون الإعارة والتأجير، تحريرًا في ٢٨ سبتمبر ١٩٤٢ م، ص ٢.

F.O. 407, 223, ON. 458, from Bateman to Halifax, Alexandria, August 20.1939, p 167.

(٣) مضابط مجلس النواب، الهيئة النيابية الثامنة، دور الانعقاد العادي الثاني، الجلسة الافتتاحية بتاريخ ١٩ نوفمبر ١٩٤٢ م، ص ١٠.

ومع تطور الحرب العالمية الثانية، لاحظت السلطات البريطانية ضعف وسائل النقل الداخلي، وتَخَوَّفَت من تعثُّر عملية النقل الحربي، فاقترح السَّفيرُ البريطاني (مايلز لامبسون - Miles Lampson) (١٩٣٦ - ١٩٤٦م) تأليف لجنةٍ مصريةٍ إنجليزيةٍ مشتركةٍ للنقل الداخلي والنظر في مسألة إمداد البترول وتوزيعه في زمن الحرب^(١)، كما ركَّزت تلك السلطات جهودها لتموين قوات الحلفاء من خلال السكك الحديدية، فعملت على تشغيلها إلى أقصى طاقتها، وأعطت الأولوية إلى نقل المواد الخاصة بالتموين كالوقود والحبوب وغيرها، كما خصصت قطارات خاصة، لنقل الوقود والسلع التموينية لجهات معينة بالقطر المصري، عُرِفَت بقطارات (الجمع) وزادت في أعدادها بمرور الوقت، وبلغ ما خُصَّصَ لنقل بعضها (كالمازوت) ستة قطارات في الشهر بدءًا من أغسطس عام ١٩٤١م، وتراوحت أعداد عربات القطارات الخاصة في بعض الأحيان إلى (٨٥) عربةً في القطار الواحد، كما عملت على زيادة حمولتها إلى عشرة أطنان للعربة الواحدة^(٢).

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥١١٥٨ - ٠٠٧٥) المعاهدة بين مصر وبريطانيا العظمى سنة ١٩٣٦م وتنفيذ المادة السابعة، محضر اجتماع بين رئيس الوزراء والسفير البريطاني وقائد القوات البريطانية في مصر بدار السفارة البريطانية، تحريرًا في ١٧ نوفمبر ١٩٣٩م.

(٢) المصدر نفسه، كود أرشيفي (٠٥٥٤١٠ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة في الثامن من أبريل ١٩٤٣م، مذكرة مرفوعة من مصلحة السكك الحديدية إلى مجلس إدارة السكك الحديدية عن رفع الحد الأدنى للوزن المقرر للشحنة الكاملة عن بعض أصناف الزيوت، تحريرًا في ١٣ مارس ١٩٤٣م، ص ١؛ الأهرام، العدد (٢٠٤٧٠) بتاريخ ٢ سبتمبر ١٩٤١م، مقال بعنوان: (استهلاك المازوت ووسائل نقله) ص ٤؛ مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، العدد (١٠ - ١٢) أكتوبر، ديسمبر ١٩٤٥م، مقال لفهمي رزق سليمان - وكيل إدارة البضائع، بعنوان: (السكك الحديدية ومشاكل الحرب) ص ٤ - ٦.

ومع ذلك، ظلت مصلحة السكك الحديدية تعاني نقصاً في عربات الصهرج؛ نظراً لأن جميع تحركات النفط داخل الأراضي المصرية كانت تتم عبر السكك الحديدية، ولعلاج تلك الأزمة تم استيراد عربات إضافية، وتحويل أنواع أخرى من العربات إلى ناقلات للنفط، وبحلول خريف عام ١٩٤١م كان لدى هيئة السكك الحديدية المصرية نحو (١١٠٠) عربة صهرج بسعة إجمالية قدرت بنحو (١٣٠٠٠) طن من النفط مقارنة بنحو (٥٠٠) عربة صهرج في بداية الحرب، إلا أن هذه التحسينات لم تأت بالسرعة الكافية لمواكبة حركة النفط المتزايدة على السكك الحديدية، ففي أبريل عام ١٩٤١م، قدرت السلطات البريطانية أن لديها نقصاً في عربات الصهرج بلغ نحو (٢٧٧٥) طناً، وبحلول نوفمبر من العام نفسه ارتفع العجز إلى نحو (٦٨٩٠) طناً^(١).

وقد بينت القيادة العسكرية البريطانية إلى وزارة الدفاع الوطني أهمية المشروع للسلطات البريطانية من ناحية، ولصالح البلاد من ناحية أخرى، إذ تستطيع بريطانيا أن تنقل بهذا الخط كميات كبيرة من البنزين موفرة للحكومة المصرية بهذه الوسيلة عدداً كبيراً من عربات الصهرج؛ لنقل الوقود بها إلى داخل البلاد بما يكون له أعظم الأثر في التموين، نظراً لأن الزراعة والصناعة وظلمبات الري والصرف الحكومية والأهلية تحتاج إلى كميات كبيرة من غاز الديزل والسولار والبنزين، ولا يتيسر مع استخدام السلطات البريطانية لصهاريج السكك الحديدية إمداد البلاد بما يكفيها من ذلك الوقود، نظراً لانشغال السكك الحديدية بالنقل الحربي، وأوضحت أن هذه الصعوبات ماثلة فيما يعانيه الأهالي من نقص كميات الإسمنت؛ إذ إنه لا يمكن إمداد شركات الإسمنت بطرة وحلوان من المازوت إلا بما يكفي إنتاج (٧٢٠) طناً من الإسمنت يومياً، تأخذ السلطات البريطانية الجانب الأكبر منها، في حين أنه إذا توفر لهذه الشركات المازوت الكافي يزداد ما تأخذه البلاد من الإسمنت الذي يلزمها للتوسع

(1) D.J. Payton Smith, Oil, op .Cit, pp.355, 356.

في أعمال التعمير والإنشاء، فضلاً عن أخذ السلطات العسكرية البريطانية كفايتها من غير مزاحمة احتياجات الأهالي^(١).

ويؤيدُ وجهة نظر الجانب البريطاني، أنَّ اختلال وسائل النقل كان لها دورٌ كبيرٌ في نقص كميات الوقود واضطراب توزيعه خاصةً الكيوسين، وذلك لضعف نقله بالسكك الحديدية وعدم استطاعة شركات البترول الحصول على السيَّارات اللازمة لنقله إلى مناطق التوزيع، إضافةً إلى أنَّ قِلَّةَ عدد عربات السكك الحديدية اللازمة لنقل المازوت نتج عنها عجزٌ كبيرٌ في نقل الكميات اللازمة منه لقطاعات الصناعة التي كانت تعتمدُ عليه في إدارة مصانعها، وعلى رأسها شركات صناعة الإسمنت، لاسيما بعد التحول الذي شهدته معظم المؤسسات الصناعية والهيئات المختلفة في استخدام المازوت عوضاً عن الفحم^(٢).

وهكذا يتضح، أن ضعف وسائل النقل الداخلي، ونقص عربات الصهرج بالسكك الحديدية كان من أهم الأسباب التي أدت إلى التفكير في إنشاء مشروع أنابيب البترول (السويس - القاهرة) وذلك لسد العجز في نقص عربات الصهرج وتخفيف

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥)، مصدر سابق، تقرير مدير مكتب البترول بشأن أنابيب البترول، تحريراً في ٢٠ مارس ١٩٤٥م، ص ٣.

(٢) دار الوثائق القومية، ديوان الأشغال العمومية، كود أرشيفي (٠٠٦١١٤، ٤٠٠٣) أوراق خاصة بطلب شركة إسمنت بورتلاند مد أنابيب الزيت من النيل إلى مصنعها بكفر العلو، كتاب شركة أسمنت بورتلاند بخلوان إلى باشمهندس تنظيم خلوان، تحريراً في ٢٨ أكتوبر ١٩٤٢م؛ الأهرام، العدد (٢٠٤٨٨) بتاريخ ٢٠ سبتمبر ١٩٤١م، مقال بعنوان: (توافر البترول) ص ٤؛ العدد (٢٠٥٦٤) بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤١م، مقال بعنوان (أسعار البترول ونفقات العمل) ص ٤.

الضغط عن السكك الحديدية التي كان يتم من خلالها جمع عمليات نقل النفط من معامل تكريره بالسويس إلى أنحاء القطر المصري.

ثانياً: توفير الوقود اللازم لتموين قوات الحلفاء

كان توفير الوقود اللازم لتموين قوات الحلفاء وتخزينه في مناطق متفرقة من أنحاء البلاد، أحد دوافع إنشاء مشروع أنابيب البترول، حيث تقدمت الحكومة البريطانية عن طريق سفارتها في القاهرة إلى الحكومة المصرية بطلب لتقديم التسهيلات اللازمة لتخزين كميات من البترول في مصر على سبيل الاحتياط استعداداً لما قد ينشأ من الطوارئ، كما تقدمت شركة (شل) عام ١٩٣٩م بمذكراتٍ معظمها ذات طابعٍ غير رسمي إلى حكومة (محمد محمود باشا) (٣٠ ديسمبر ١٩٣٧ - ١٨ ديسمبر ١٩٣٩م) بمشروعٍ يهدف إلى مد أنابيب لنقل البترول فيما بين السويس والقاهرة، وأطلقت عليه (قناة البترول) ^(١).

وعلى الفور، كلّفت حكومة (محمد محمود باشا) وزير المواصلات حينذاك (محمود غالب) (٢٤ يونيو ١٩٣٨ - ١٨ أغسطس ١٩٣٩م) بدراسة المشروع، فقام الوزير بتكليف كل من مصلحة الطرق والكباري، والمحاجر والمناجم، ومصلحة السكك الحديدية، بفحص الطلب المقدم من الشركة، وجاء ردُّ مصلحة (الطرق والكباري) مؤيداً للمشروع، فلم تبد أي اعتراضٍ عليه من الناحية الفنية، إلا أنها قدّمت بعض النصائح بخصوص إنشاء الخط، وصيانتها، واحتمال نقله إلى مكانٍ آخر، وغير ذلك

(١) دار الوثائق القومية، وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، كود أرشيفي (٠٣٣٩٧٦ - ٠٠٧٨) التسهيلات الممنوحة للجيش البريطاني، برقية السفير البريطاني إلى وزارة الخارجية المصرية، تحريراً في ٢٤ مارس ١٩٣٩م.

من الأمور التي تفي بمصالحها، وتصون الأمن العام للبلاد^(١).

بينما جاء ردُّ مصلحة (المناجم والمحاجر) موضحاً أنَّ خطوط أنابيب البترول في جميع البلاد المنتجة للبترول تُعدُّ من المنافع العامة، ولكل منتج حق النقل بشروط تضعها الحكومات وتُشرف على تنفيذها، ومع ذلك رأت منعاً للاحتكار أو التأثير التجاري أنَّه لا يمكن التوصية أو الموافقة على قيام شركة (شل) أو غيرها من الشركات بعملية مد أنابيب البترول عبر الأراضي المصرية؛ حيث إن ظروف البلاد الخاصة والرأي العام المصري يقضي أن تقوم الحكومة المصرية بمثل هذه العملية، كما تقوم بعملية مد السكك الحديدية، خاصة أنَّه ليس في هذه العملية أي صعوبات فنية^(٢).

واعترضت مصلحة (السكك الحديدية) على المشروع اعتراضاً قاطعاً؛ نظراً لاحتكارها نقل مشتقات البترول من السويس إلى القاهرة، وأوضحت أن إنشاء خط الأنابيب من شأنه أن يؤثر على إيراداتها، واحتجت شركة (شل) والسلطات العسكرية البريطانية على ما أبدته مصلحة السكك الحديدية من تخوف^(٣). وعقب مباحثة الشركة في الأمر، وضعت مصلحة السكك الحديدية تقريراً لتقديمه إلى مجلس إدارة الشركة بما ينطوي عليه المشروع، ومدى تأثيره على السكك الحديدية التي تجبي

(١) دار الوثائق القومية، وثنائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) مصدر سابق، تقرير مدير مصلحة الطرق والكباري المقدم لوزارة النقل والمواصلات بشأن أنابيب البترول التي أمدتها السلطات البريطانية عبر الأراضي المصرية، تحريراً في ٢٠ مارس ١٩٤٥ م، ص ١.

(٢) المصدر نفسه، تقرير مدير مكتب البترول بشأن أنابيب البترول، تحريراً في ٢٠ مارس ١٩٤٥ م، ص ٤.

(٣) محمد محمود الديب، البترول في مصر، مرجع سابق، ص ١٨٤.

إيرادًا ليس بالقليل من جراء نقل هذه الزيوت على خطوطها^(١).

لم تكد مصلحة السكك الحديدية تخطو خطوة في سبيل التنفيذ حتى بعثت إليها شركة (شل) بكتاب مؤداه أن السلطات البريطانية هي من ستقوم بمشروع مد الأنابيب، باعتباره من المشروعات الحربية المنصوص عليها في معاهدة التحالف عام ١٩٣٦ م^(*)، فقامت المصلحة على الفور بمراسلة السلطات العسكرية البريطانية في هذا المشروع، وأوضحت لها ما ستخسره من جرائه، فتعهد الجانب البريطاني بدفع كل ما تخسره السكك الحديدية من إيراد بعد إنشاء خط الأنابيب^(٢).

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٧ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم السبت ٢٨ جمادى الآخرة ١٣٦٤ هـ، ٩ يونيو ١٩٤٥ م، مذكرة مرفوعة من إبراهيم دسوقي أباطة وزير المواصلات إلى مجلس الوزراء ومرفق بها تقرير مقدم من مدير عام السكك الحديدية إلى وزير المواصلات بشأن مد خط أنابيب لنقل البنزين والكيروسين بين السويس والقاهرة، تحريرًا في ١٤ مايو ١٩٤٥ م، ص ١.

(*) نصت (المادة السابعة) من معاهدة سنة ١٩٣٦ م، أنه «في حالة الحرب أو خطر الحرب أو قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرها، تُقدّم الحكومة المصرية إلى القوات البريطانية داخل حدود الأراضي المصرية جميع التسهيلات والمساعدات التي في وسعها بما في ذلك استخدام موانئها ومطاراتها وطرق المواصلات، ويكون للقوات البريطانية استخدام موانئ مصر ومطاراتها وطرق المواصلات فيها، وعلى مصر اتخاذ جميع الإجراءات الإدارية والتشريعية اللازمة لذلك، بما في ذلك إعلان الأحكام العرفية، وإقامة رقابة وأفية على الأنباء، لجعل هذه التسهيلات والمساعدات فعالة». للمزيد من المعلومات، انظر: القضية المصرية ١٨٨٢ - ١٩٥٤ م، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٥٥ م، ص ٤٦١.

(٢) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٧ - ٠٠٧٥) مصدر سابق، مذكرة مرفوعة من إبراهيم دسوقي أباطة وزير المواصلات إلى مجلس الوزراء ومرفق بها تقرير مقدم من مدير عام السكك الحديدية إلى وزير المواصلات، تحريرًا في ١٤ مايو ١٩٤٥ م، ص ١.

تقدّمت القيادة العليا للقوات البريطانية في مصرَ إلى الحكومة المصرية بمذكرةٍ في ٢٧ يونيو عام ١٩٣٩م، بيّنت فيها أنّ السُّلطات القائمة على الجيش البريطاني وقوة الطَّيران الملكي في القطر المصري كانت قد بحثت في يونيو عام ١٩٣٨م، موضوع تخزين كمّيات كبيرة من البنزين، لاستعمالها بواسطة السُّلطات العسكرية في حالات الطوارئ، كما بحثت جملةً اقتراحاتٍ خاصةً بتخزينها في مستودعاتٍ تحت الأرض، واعتمدت هذه الاقتراحات من وزارتي الحرب والطَّيران البريطاني^(١)، وبينت المذكرة أنّ الجهات المشار إليها مُصرّةً على ما يأتي:

- تخزينُ نحو (٨٠٠٠) طنٍ من البنزين لأغراض النُّقل بالسيارات، و(٦٠٠٠) طنٍ لأغراض الطَّيران، وكمّيات أخرى لتزيت محركات الطَّائرات، وذلك بسفح التلال خلف السويس بالقرب من الكيلومتر (١٠٤) على طريق (السويس - القاهرة) مع توصيلها بحوض زيت السويس بواسطة وصلاتٍ من المواسير، وعمل التسهيلات اللازمة للرفع بالطلبات.
- تخزينُ نحو (٦٠٠٠) طنٍ من البنزين لأغراض النُّقل بالسيارات، و(٦٠٠٠) طنٍ لأغراض الطَّيران في منطقة (جنيفة) (*)

(١) المصدر نفسه، كود أرشيفي(٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) مذكرة مرفوعة من وزير الأشغال إلى مجلس الوزراء بشأن مد أنابيب البترول عبر الصحراء المصرية، تحريرًا في ٨ يوليو ١٩٤٣م، ص ٢.

F.O: 407,222, NO.1030, from M. Bateman to Halifax, Alexandria, September 6,1938, pp 59-60.

(*) جنيفة: قرية تقع داخل الحدود الإدارية لمحافظة السويس على مدخل قناة السويس، وتبعد عن مدينة بور توفيق نحو ٢٨ كيلو مترًا. للمزيد انظر: محمد الشافعي، محمد يوسف، قناة السويس: ملحمة شعب. تاريخ أمة، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ١٩.

- تَخْزِينُ نحو (١٠٠٠) طنٍ من البنزين لأغراض النّقلِ بالسيّارات بالقاهرة في نهاية خط أنابيب (السويس - القاهرة) المقترح إنشاؤه، وذلك في الوقت الذي يحتاج إليه فيه! وأن تُربط المستودعات في منطقة (جنيّة) وخط (السويس - القاهرة) مع بعضها بشبكةٍ من المواسير^(١).

يتضح مما سبق ذكره، أن حرص الحكومة البريطانية على تخزين كميات كبيرة من البنزين والكيروسين في مستودعات تحت الأرض على طريق (السويس - القاهرة) لتموين السيارات والطائرات، وربط هذه المستودعات مع بعضها البعض بشبكة من المواسير، كان أحد أسباب إنشاء خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) لضمان توفير الوقود اللازم لتموين قوات الحلفاء خلال الحرب العالمية الثانية.

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) مصدر سابق، مذكرة وزير الأشغال إلى مجلس الوزراء، ص ٢.

المبحث الثاني

مساعي الحكومة البريطانية لدى مصر للموافقة على المشروع

كان خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) من بين المنشآت التي طلبت السلطات البريطانية صراحةً - في بادئ الأمر - موافقة الحكومة المصرية على إقامتها، وذلك حينما طلبت إقامة مستودعات محمية لتخزين (١٠٠٠) طن من البنزين بالقاهرة في نهاية الخط المزمع مده بين السويس والقاهرة في حالة تحقق ذلك المشروع^(١).

أولاً: تقديم الدعم للمشروع ومنحه التراخيص اللازمة

أرسلت القيادة العسكرية البريطانية إلى الحكومة المصرية مذكرة في ٢٧ يونيو ١٩٣٩م، طلبت فيها أن توضع تحت تصرف السلطات العسكرية البريطانية الأراضي اللازمة للمشروع، وأن تُمنَح المنافذ والممرات المؤدية إلى هذه المواقع وخطوط المواسير، فأرسل رئيس الوزراء (محمد محمود باشا) إلى السفارة البريطانية كتاباً في ٢٦ يوليو عام ١٩٣٩م، يُظهر فيه استعداداته منح الأرض المطلوبة، والمنافذ، والممرات اللازمة لهذه المواقع وخطوط المواسير^(٢). وعلى الفور قدّمت مصلحة الأملاك الأميرية للسلطات البريطانية كل ما احتاج إليه المشروع من أرض زراعية،

(١) المصدر نفسه، تقرير مدير مكتب البترول بمصلحة المناجم والمحاجر، تحريراً في ٢٠ مارس ١٩٤٥م، ص ٢.

(٢) المصدر نفسه، مذكرة وزير الأشغال إلى مجلس الوزراء بشأن مد أنابيب البترول عبر الصحراء المصرية، تحريراً في ٨ يوليو ١٩٤٣م، ص ١.

أو صحراوية داخل مدينة السويس، أو خارجها، دون مقابل^(١).

لكن سرعان ما قدمت حكومة (محمد محمود) استقالتها في ١٢ أغسطس عام ١٩٣٩م، وتمّ إسناد الوزارة إلى (علي ماهر) (١٨ ديسمبر ١٩٣٩ - ٢٧ يونيو ١٩٤٠م)^(٢). وبعد أسبوعٍ من عمرها بعثَ مستر (بيتمان) (Bateman)^(*) مذكرةً يطلبُ فيها أن توضع الحكومة المصرية تحت تصرف حكومة بريطانيا جميع التسهيلات والمساعدات المنصوص عليها في (المادة السابعة) من معاهدة التحالف بين البلدين، ومنح الحكومة البريطانية ممارسة حقها في تعزيز القوات البريطانية في مصر، إلى غير ذلك من الأمور^(٣).

وعقب ذلك، حدثت مراسلات بين القيادة العسكرية البريطانية ووزارة الدفاع الوطني المصرية للحصول على التراخيص المطلوبة، لإنشاء خط أنابيب البترول، وانتهت بخطاب أرسلته القيادة العليا إلى وزارة الدفاع الوطني في ٢٣ سبتمبر عام ١٩٣٩م، تذكر فيه أن التراخيص لم تمنح بعد، واستعجلت البت في الموضوع،

(١) المصدر نفسه، كود أرشيفي (٠٥١٠٨٤ - ٠٠٧٥) جزء ثانٍ: المساعدات المصرية لبريطانيا العظمى خلال الحرب العالمية الثانية، بيان عن الخدمات التي أدتها مصلحة الأملاك الأميرية للقوات البريطانية والمتحالفة في سبيل كسب الحرب، تحريراً في ٥ فبراير ١٩٤٤م، ص ١.
(٢) فؤاد كرم، النظارات والوزارات المصرية، ج ١، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م، ص ٣٧٨ - ٣٨٠.

(*) مستر بيتمان (Bateman)، هو الوزير المفوض في السفارة البريطانية، والقائم بأعمال السفير، والمسئول عن إرسال المعلومات إلى لندن وسياسة النظام الجديد في مصر، نظراً لتغيّب السفير البريطاني مايلز لامبسون وقت تأليف وزارة علي ماهر، إذ كان يقضي إجازته في بريطانيا. انظر: عبد العظيم رمضان، مصر والحرب العالمية الثانية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٨م، ص ٧٦، ٧٧.

(3) F.O,407\223,NO,1060, From Bateman to Halifax, Ale Randria. 24 August 1939. P,92.

للانتهاء من المشروع في أقرب وقتٍ!، فأرسلت وزارة الدفاع الوطني إلى مصلحة المناجم طالبةً إليها إعارة كل عناية للمشروع، كي تتمكّن شركة (شل) نيابةً عن السُلطات العسكرية البريطانية من البدء في العمل^(١)

أرسلت القيادة العليا إلى وزارة الدفاع الوطني في ١٧ فبراير عام ١٩٤٠م خطاباً آخر، أوضحت فيه أنّ بعض المصالح الحكومية على غير علم بأنّ خطّ الأنابيب (السويس - جنيفة) - الذي يُعدّ جزءاً لا ينفصل عن مشروع الدفاع العام - تقوم شركة (شل) بوضعه نيابةً عن الحكومة البريطانية، بدليل أنّ الشركة تلقت طلباً من وزارة الأشغال يتضمّن شروطاً خاصة، ودفع بعض الرسوم والإيجارات والتأمينات، وطلباً آخر من مصلحة الموانئ والفنارات، لدفع رسومٍ عن تخزين المواسير اللازمة للعمل، كما أخطرت شركة (شل) بأنّ الأرض الواقعة بجوار معمل تكرير حقول الزيت البريطانية المصرية - حيث يُقطع خطّ المواسير المذكور الأرض التابعة لمصلحة الموانئ والفنارات - قد أُجرت لأشخاصٍ مُعيّنين، وطلبت القيادة في خطابها إخطار المصلحة بأنّ هذا المشروع جزءٌ من مشروع الدفاع العام، وأنّ التراخيص اللازمة له يجب أن تمنح للسُلطات البريطانية الحربية رأساً، وبدون مقابل^(٢).

قامت وزارة الدفاع بإرسال الخطاب إلى الوزارات المختصة، ومن بينها: وزارة الأشغال العمومية لمنح التسهيلات اللازمة للشركة^(٣)، فأصدرت وزارة الأشغال في ٦

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٠٧٥ - ٥٥٨١٠) المصدر السابق، مذكرة وزير الأشغال إلى مجلس الوزراء بشأن مد أنابيب البترول ، تحريراً في ٨ يوليو ١٩٤٣م، ص ٢.

(٢) المصدر نفسه، ص ص ٢، ٣.

(٣) المصدر نفسه، رسالة مرسلة من سامي راغب وكيل الدفاع الوطني إلى وكيل وزارة الأشغال العمومية ومرفق بها صورة كتاب قائد القوات البريطانية بمصر بتاريخ ١٧ فبراير ١٩٤٠م،

مارس عام ١٩٤٠م تعليماتها إلى التفتيش العام للري لتنفيذ مطالب الشركة^(١).

أرسلت القيادة العليا خطاباً ثالثاً إلى وزارة الدفاع في ٢٢ مايو عام ١٩٤٠م، بيّنت فيه حاجة شركة شل إلى قطعة أرض تابعة لمصلحة المناجم والمحاجر تقع على البحيرة المرة، تبلغ مساحتها (٨٠٠٠) متر مربع، لإقامة ورش ومخازن عليها، وأن المصلحة تطالب الشركة بدفع أجور وخلافه، وطلبت إخطار المصلحة المذكورة منح التراخيص والإيجارات اللازمة للشركة دون مقابل^(٢). وعلى الفور أرسلت وزارة الدفاع إلى وزارة المالية صورة من الخطاب سالف الذكر، لإصدار التعليمات اللازمة لمصلحة المناجم والمحاجر، فأصدرت وزارة المالية تعليماتها إلى المصلحة المذكورة بتسليم قطعة الأرض إلى الشركة دون مقابل؛ لما لها من الأهمية لأعمال الدفاع^(٣). وقدمت وزارة التموين للسلطات العسكرية ما احتاجه المشروع من الإسمنت^(٤). كذلك سلّمت مصلحة المناجم والمحاجر لشركة (شل) كميات من الأحجار والرمال والزلط

→→→

بشأن منح التسهيلات اللازمة لمد أنابيب البترول بين جنيفة والسويس، تحريراً في ٢٨ فبراير ١٩٤٠م.

- (١) المصدر نفسه، كتاب وزارة الأشغال العمومية المرسل إلى وكيل وزارة الدفاع الوطني ردّاً على كتاب الوزارة رقم ٤/٥ بتاريخ ٢٨ فبراير ١٩٤٠م بشأن طلب الترخيص بوضع أنابيب البترول لشركة شل تحت ترعة الإسماعيلية، تحريراً في ٦ مارس ١٩٤٠م.
- (٢) المصدر نفسه، مذكرة وزير الأشغال إلى مجلس الوزراء، تحريراً في ٨ يوليو ١٩٤٣م، ص ٣.
- (٣) المصدر نفسه، كتاب وزير المالية إلى وزير الدفاع ردّاً على كتابه (رقم ٥-٤/١) المؤرخ بتاريخ ٢٥ يوليو سنة ١٩٤٠م، بشأن الأرض المطلوب تسليمها إلى شركة شل، سري وعاجل، تحريراً في ٢٦ يوليو ١٩٤٠م.

(٤) دار الوثائق القومية، وثائق عابدين، كود أرشيفي (٠٠٧٣٨٤ - ٠٠٦٩) مكاتبات خاصة بالخدمات التي قامت بها الوزارات والمصالح في خدمة بريطانيا والحلفاء لكسب الحرب في الفترة من ٢٠ مارس ١٩٣٩م إلى ٢٢ مايو ١٩٤٤م، مذكرة وزير التموين إلى رئيس مجلس الوزراء

←←←

دون مقابل، كما أعطتها مساحات شاسعة من الأراضي في منطقة القناة وضواحي القاهرة لإقامة منشآت ومخازن عليها دون مقابل، والعجب أن المصلحة لم تتلق أي خطابات شكر عن هذه الخدمات التي قامت بتقديمها^(١).

وقامت (مصلحة المساحة) بِمَسْحِ المناطق التي يسير فيها الخط من السويس إلى القاهرة، كما قام قسم المساحة التفصيلية والتسجيل بتحديد ورفع وتجهيز خرائط عن خط الأنابيب الممتد بطول نحو ١٣٠ كيلو مترا، مع حصر المزروعات والمغروسات التالفة وتقدير تعويضها، كما قام بتحديد ورفع وتجهيز خرائط عن مواقع مخازن البترول تحت الأرض على طريق السويس القاهرة والمنفرقة بأملاك الحكومة^(٢).

ومما يجدر ذكره، أن الحكومة تقدمت إلى البرلمان في ١٩ نوفمبر ١٩٤١م، بمشروع قانون خاص بالإعفاءات الممنوحة للقوات البريطانية ورجال البعثة العسكرية في المسائل المالية، وقد وافق البرلمان على القانون بعد معارضة شديدة من جانب بعض النواب^(٣).



عن الخدمات التي أدتها الوزارة إلى الجيوش البريطانية والمتحالفة في سبيل كسب الحرب،
تحريراً في ٢٧ أبريل ١٩٤٤م، ص ١.

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥١٠٨٤ - ٠٠٧٥)
مصدر سابق، بيان عن الخدمات التي أدتها مصلحة المناجم والمحاجر للقوات البريطانية
والمتحالفة في سبيل كسب الحرب، تحريراً في ٢٩ يناير ١٩٤٤م، ص ١، ٢.

(٢) المصدر نفسه، بيان بالخدمات التي أدتها مصلحة المساحة المصرية للقوات البريطانية
والمتحالفة في سبيل كسب الحرب، تحريراً في ٩ مارس ١٩٤٤م، ص ٨.

(٣) مضابط مجلس النواب، الهيئة النيابية السابعة، دور الانعقاد العادي الرابع، الجلسة السادسة
عشر بتاريخ ١٩ نوفمبر ١٩٤١م، ص ٣٢٦.

وهكذا، يتّضح من المراسلات التي تمّت بين السلطات العسكرية البريطانية والحكومة المصرية، أنّ وزارة (محمد محمود) وافقت على مبدأ التصريح للسلطات العسكرية البريطانية بعمل خزانات وتوصيلها بالمواسير في أملاك الحكومة والأهالي دون مقابل، وإنّما لم تتخذ الحيطة اللازمة لما يكون من أمر هذه المنشآت والأنابيب بعد الحرب، كما استجابت الوزارات المصرية لطلبات السلطات العسكرية البريطانية عقب استقالة وزارة محمد محمود، وقدّمت الدّعم الكامل للمشروع من خلال التنازل عن الأراضي اللازمة للمشروع، ومَسَحِ المناطق التي يسير فيها الخط، وإعداد الخرائط، والإعفاء من الرسوم والإيجارات، إلى غير ذلك من التنازلات، استناداً إلى المادة السابعة من معاهدة التحالف سنة ١٩٣٦م، ولعل ذلك راجع إلى الضغط البريطاني الذي كان يعمل على ضمان توفير الوقود اللازم لتموين قواته خلال الحرب العالمية الثانية.

ثانياً: معارضة المشروع داخل البرلمان المصري.

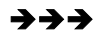
لاقت سياسة الحكومة المصرية إزاء تنفيذ مشروع خط أنابيب البترول معارضةً داخل البرلمان، فعند مناقشة خطاب العرش في ١٨ نوفمبر عام ١٩٣٩م، أوضح النائب (عبد المجيد عبد الحق) (سعدى) أنّ خطاب العرش جاء خالياً من أيّة إشارة إلى المسائل الناجمة عن تطورات الحرب العالمية الثانية، ومن بينها: مسألة أنابيب البترول، ووصف الخطاب بأنّه لا يُحقّق الغاية التي نصّت عليها المادة (٤٢) من الدستور^(*) من حيث استعراض أحوال البلاد التي يهّم المجتمع المصري أنّ يقفَ على حقيقتها^(١).

(*) نصت المادة (٤٢) من دستور عام ١٩٢٣م على أنّ (الملك يفتتح دور الانعقاد العادي للبرلمان بخطبة العرش في المجلسين مجتمعين يستعرض فيها أحوال البلاد ويقدم كل من

بينما حذّر النائب (عبد المجيد إبراهيم صالح) (الأحرار الدستوريون) من سياسة التّوسّع في منح الامتيازات للشركات الأجنبية، وطلّب أن لا تقدم الحكومة على هذه السياسة إلا عند الضرورة، وحذّر من تّوسّع النّفوذ الأجنبي في الأعمال الاقتصادية خاصة التي تتعلّق بالسيادة المصرية، والعدول عنها، وأن تُتاحّ لليد المصرية تولى مثل هذه الأعمال^(٢).

أمّا النائب (عبد المجيد نافع) (وفدي) فقد أوضح أنّ معظم مرافق البلاد القومية لا تزال تحت أيدي الأجانب والشركات الأجنبية، وطلب بانتزاع هذه المرافق من أيدي تلك الشركات شيئاً فشيئاً، كما رأى أنّ مشروع أنابيب البترول خاص بالسيادة المصرية، وأنّ ما أقدمت عليه السّلطات العسكرية البريطانية به مساس بسيادة البلاد على أراضيها ومرافقها، وطالب بعرض المسألة برمتها على البرلمان وأخذ موافقته في الإجراءات التي تتخذها الحكومة^(٣).

وفي معرض ردّه ذكر رئيس الوزراء (علي ماهر) أنّ هناك أموراً تحدث، ومسائل تعرض، وتكون طارئة يلزم اتخاذ تدابير بشأنها، ويجب أن يُفرض فيها أمران: السّرية، وسرعة التنفيذ، وأوضح أنّه لا يلجأ إلى التّشريع بسلطة الأحكام العرفية إلاّ في المسائل الضرورية التي تقتضيها نصوص المعاهدة^(٤).



المجلسين كتاباً يضمنه جوابه عليها). انظر: فؤاد كمال، الأوضاع البرلمانية، ط١، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة ١٩٢٧م، ص ٢٦٨ .

(١) مضابط مجلس النواب، الهيئة النيابية السابعة، دور الانعقاد العادي الثالث، الجلسة الثالثة بتاريخ ٢٧ نوفمبر ١٩٣٩م، (كلمة النائب عبد المجيد عبد الحق) ص ٣٥.

(٢) المصدر نفسه، (كلمة النائب عبد المجيد إبراهيم صالح) ص ٣٣.

(٣) المصدر نفسه، (كلمة النائب عبد المجيد نافع) ص ٥٩.

(٤) مضابط مجلس الشيوخ، دور الانعقاد العادي الخامس عشر، الجلسة الرابعة بتاريخ ١١ ديسمبر ١٩٣٩م، (كلمة رئيس مجلس الوزراء على ماهر) ص ٦٠.

ولخطورة تلك المسألة، اقترح النائب (علي كامل الكيلاني) (مستقل) إنشاء إدارة حكومية من المختصين لمراقبة شركات إنتاج البترول، والإشراف على مشروعاتها في الأراضي المصرية، كي لا تقوم تلك الشركات باحتكار إنتاجه ونقله وحرمان الدولة من ثروتها القومية^(١). كما قدّم النائب (علي محمد الخشخاني) (سعدى) اقتراحاً بإصدار تشريع لصيانة الثروة العقارية والاقتصادية، وعلى رأسها استخراج النفط وتكريره ونقله إلى مناطق الاستهلاك^(٢).

وعقب استجابة الحكومة المصرية لطلبات السلطات العسكرية البريطانية، ذكر النائب (محمود سليمان غنام) (وفدى) أنه كان من الواجب على الحكومة عرض مثل هذه الطلبات على البرلمان قبل الموافقة عليها، لما فيها من الاعفاءات المالية التي يقتضي تنفيذها تعديل التشريع، وذكر أن وجوب عرض مثل هذه الطلبات على البرلمان مسألة مسلّم بها، لا سيما وأن تنفيذ مثل هذه الطلبات والوصول إلى اتفاق بعد ذلك بشأن الخطّ يقتضي صدور تشريعات، وأنّ هذه التشريعات لا تصدر بنت وقتها، بل تستلزم روية وتفكير ومراجعة للقوانين القديمة والتشريعات المماثلة صوتاً لمصلحة البلاد الاقتصادية والسياسية^(٣). كذلك رأى النائب (محمد فكرى أباطة) (وطني) أن التوسع في مثل هذه المشروعات أمر لا تحمد عقباه على شئون البلاد من الناحيتين السياسية والاقتصادية^(٤).

(١) مضابط مجلس النواب، الهيئة النيابية السابعة، دور الانعقاد العادي الرابع، الجلسة العاشرة بتاريخ ٢٠ يناير ١٩٤١م، (سؤال موجه إلى رئيس مجلس الوزراء حسين سري بشأن تكوين إدارة حكومية لمراقبة شركات إنتاج البترول)، ص ١٦١.

(٢) المصدر نفسه، الجلسة التاسعة عشر بتاريخ ٤ مارس ١٩٤١م، ص ٥١٧.

(٣) المصدر نفسه، الجلسة السادسة والثلاثون بتاريخ ١٩ نوفمبر ١٩٤١م، ص ٣١٩.

(٤) المصدر نفسه، ص ٣٢٢.

وهكذا بدا من خلال عرض كلمات نواب البرلمان مدى معارضتهم لتنفيذ طريقة المشروع، وحرصهم على عدم منح الشركات الأجنبية الامتيازات والاحتكارات داخل الأراضي المصرية، وظهر ذلك من خلال مطالبتهم بعرض المشروع على البرلمان؛ ليتم الاسترشاد برأيه لما فيه من مساس بالسيادة المصرية والأمن القومي للبلاد، ومن خلال متابعة جلسات البرلمان، اتضح أن المشروع لم يعرض على البرلمان، وأن الاتفاقات التي تمت بعد ذلك بشأنه قامت بها الحكومة المصرية مع سلطات الاحتلال البريطاني دون الرجوع إلى البرلمان!.

المبحث الثالث

المباحثات المصرية البريطانية حول آلية تشغيل الخط ومستقبله

ورثت حكومة الوفد - التي عادت إلى الحكم في ٥ فبراير عام ١٩٤٢م بعد غياب دام خمس سنوات - العديد من المشكلات الناجمة عن الحرب العالمية الثانية، منها: أزمة مشروع أنابيب (السويس - القاهرة) في وقت كانت السلطات العسكرية البريطانية قد انتهت من مدّه عبر الصحراء الشرقية من السويس إلى القاهرة، ولم يتبقى غير مدّه داخل حدود مدينة القاهرة، وتوصيله للمخازن الموجودة بجهة غمرة^(١).

أولاً: إيقاف العمل بالمشروع وبدء المباحثات

عملت حكومة الوفد عقب عودتها إلى سدة الحكم على استرداد شعبيتها وتحسين مركزها بين طبقات الشعب المصري، فصرّح (مصطفى النحاس) (١٩٤٢ - ١٩٤٤م) أمام البرلمان في ١٩ نوفمبر عام ١٩٤٢م، أنّ حكومته واصلت محادثاتها مع الحكومة البريطانية وقواتها العسكرية في مصر؛ لضمان سلامة مرافقها، وطمأنّة أبنائها على أموالهم، وقد تلقت من السلطات العسكرية البريطانية كلّ تقدير لوجهات النظر المصرية، واحترام سيادة البلاد واستقلالها، ومراعاة مصالحها وحقوقها^(٢).

وانتهز (عثمان محرم) وزير الأشغال العمومية (١٩٤٢ - ١٩٤٤م) فرصة طلب السلطات البريطانية بداية عام ١٩٤٣م الترخيص لها بمدّ الأنابيب داخل مدينة

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥)

موافقة مجلس الوزراء على مذكرة وزارة الأشغال العمومية، ص ١.

(٢) مضابط مجلس النواب، الهيئة النيابية الثامنة، دور الانعقاد العادي الثاني، الجلسة الافتتاحية

بتاريخ ١٩ نوفمبر ١٩٤٢م، ص ١٣.

القاهرة، فاجتمع برئيس الوزراء، واتفقا على السياسة الواجب اتباعها عند مباحثة المشروع مع مندوبي السلطات العسكرية البريطانية^(١).

وأوضح وزير الأشغال، أن مد أنابيب البترول عملٌ نافع، ليس فقط للسلطات البريطانية، بل يمتد نفعه للبلاد سواء في زمن الحرب أو بعدها، ولذا اتجه تفكير وزير الأشغال إلى مطالبة الحكومة البريطانية بقبول إعطاء الولايات المتحدة الأمريكية هذا الخط والمنشآت التابعة له تحت قانون الإعارة والتأجير^(*) لمصر بدلاً من إعطائه للإنجليز وبالشروط التي يتفق عليها بين الحكومات الثلاث، وتكون إدارته إمّا بمعرفة الحكومة المصرية أو السلطات العسكرية البريطانية، على أن يكون استعماله مدة الحرب لنقل ما يلزم لهذه السلطات أولاً، فإن زادت عن احتياجاتها استعملت للأغراض المدنية، واستعداد مصر لدفع الثمن والاتفاق على الشروط

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥)، مصدر سابق، موافقة مجلس الوزراء على مذكرة وزارة الأشغال العمومية، ص ١.

(*) قانون الإعارة والتأجير عرفه الرئيس الأمريكي روزفلت (Franklin Delano Roosevelt) بأنه نظام خاص لتزويد الدول التي يُعدّ الدفاع عنها ضد أعدائها من دول المحور ضرورياً للدفاع عن كيان الولايات المتحدة، وقد أقر الكونجرس قانون الإعارة والتأجير في ١١ مارس ١٩٤١م أي قبل دخول أمريكا الحرب بتسعة أشهر تقريباً، وكان العامل الأول لإقراره تخفيف الضغط عن ميزان المدفوعات البريطاني بعد أن لبثت بريطانيا عامًا ونصف عام، منها تسعة أشهر تقاتل قوات المحور بمفردها، الأمر الذي أضعف الاحتياطي البريطاني من الذهب والأوراق المالية المقومة بالدولار، فكانت الغاية من قانون الإعارة والتأجير حل مشكلة عملية الشراء والتوسع فيها لمواجهة الاحتياجات الحربية المتزايدة، وقد عممت الولايات المتحدة ذلك النظام عقب دخولها الحرب مباشرة، ولم يعد قاصرًا على مساعدة بريطانيا وحدها. للمزيد ينظر: المقتطف، مج ١٠٣، ج ٥، بتاريخ ١ ديسمبر ١٩٤٣م، مقال لفؤاد محمد شبل بعنوان: (نظام الإعارة والتأجير)، ص ص ٤٧٨، ٤٧٩.

التفصيلية إذا ما وافقت الحكومتان الأمريكية والبريطانية على المبدأ، وإذا لم يلق هذا المقترح قبولا، فعلى السلطات البريطانية أن تتعهد في مقابل التسهيلات التي قدمتها وستقدمها الحكومة المصرية ببيع الخط وجميع المنشآت الملحقة به عند انتهاء الحرب بالثمن الذي يتفق عليه حينذاك^(١).

وقبل الوصول إلى اتفاق بشأن الخط المذكور، كانت السلطات البريطانية قد انتهت من إنشائه من السويس إلى بورسعيد في أكتوبر عام ١٩٤١ م، وشرعت في مارس عام ١٩٤٣ م بمده من عجروود^(*) إلى القاهرة دون موافقة الحكومة المصرية، ومن ثم تدخل وزير الأشغال نيابة عن الحكومة المصرية وأمر بإيقاف العمل في المشروع وتقديم بيانات وافية عنه وعن الغرض من إنشائه^(٢).

أرسلت القيادة العليا إلى وزارة الأشغال في ٢٢ أبريل عام ١٩٤٣ م، خطابا تفصل فيه - بناءً على طلب وزير الأشغال - ما أجمل عن هذه الخطوط، فذكرت ما يأتي:

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥)

مصدر سابق، موافقة مجلس الوزراء على مذكرة وزارة الأشغال العمومية، ص ٢.

(*) عجروود: هي إحدى المحطات القديمة بين القاهرة والسويس، تقع في الجنوب الغربي من السويس على بعد عشرين كيلومترا، كان يستريح فيها الحجاج والجمال، ويوزع فيها أمير الحج المأكولات والعليق، كما كانت تقام فيها سنويا أثناء موسم الحج سوق كبيرة يأتيها التجار من بلبس والسويس والأماكن الأخرى القريبة من عجروود، بها بئر يسمى: بئر عجروود مأوؤه غير صالح للشرب، لرائحته الكريهة، وبالقرب منها ماء عذب مثل: ماء الفسافي، وماء المصانع. للمزيد من المعلومات، انظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، دار صادر بيروت، ١٩٩٥ م، ص ٢٩٢؛ علي مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، ج ١٤، ط ٢، مطبعة دار الكتب والوثائق المصرية، القاهرة، ١٩٩٧ م، ص ص ٣٥، ٣٦.

(2) Ashley Jackson, *The British Empire and the Second World War*, New York, USA, 2006. P.162

- خطُّ الأنابيب (السويس - القاهرة) يعملُ كمشروعٍ حربيٍّ كي توجَّه عربات صهاريج السَّكك الحديدية والطرق إلى أغراض الحرب.
 - المشروع يمتدُّ من قلعةٍ عجروِدٍ عند الكيلو (١٠٤) على طريقِ السويس إلى غمرةٍ بالقاهرة؛ لينقلَ بنزينًا أو كيروسيْنًا ويكوْنُ ملكًا للحكومةِ البريطانية.
 - للجيش البريطاني - خلال الحرب أو بعدها - الحق في إزالته والاستفادة به في جهةٍ أخرى.
 - ضرورة قيام وزارة الأشغال بإصدار التعليمات اللازمة للمصالح المختلفة، وهي: مصلحة المجاري الرئيسية، ومصلحة الري، والسكك الحديدية، والأملاك الأميرية، بالسماح للسلطات العسكرية البريطانية بالقيام بهذا المشروع.
 - ضرورة قيام مصلحة المساحة المصرية بحصر المحاصيل المعرضة للتلف في المساحات المنزرعة التي تخترقها المواسير، لتعويض أصحابها، على أن يتمَّ البتُّ في هذه التعويضات بمعرفة السلطات البريطانية بعد نهاية العمل^(١).
- وعقب وصول الخطاب، رأى وزيرُ الأشغال ضرورةً مباحثة السلطات العسكرية، للاتفاق على الشروط التي بموجبها تسمَح الحكومةُ المصريةُ بهذه الأعمال، ورأى أن تقومَ (مصلحة التنظيم) بإيقاف العمل في المساحات التي تقعُ في دائرتها بالقاهرة وضواحيها، وتمَّ لها ذلك في أواخر يونيو عام ١٩٤٣ م، في وقت كان العملُ بالخط قد وصَلَ إلى حدود مدينة القاهرة^(٢).

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) المصدر السابق، مذكرة وزير الأشغال إلى مجلس الوزراء بشأن مد أنابيب البترول، تحريرًا في ٨ يوليو ١٩٤٣ م، ص ٤.

(٢) نفسه

عقد الاجتماع الأول في بداية يوليو عام ١٩٤٣م برئاسة وزير الأشغال ووكيل الوزارة ومستشارها الملكي عن الحكومة المصرية، والجنرال (و.ج. لندسل) (Lindisil) القائم بالأعمال الإدارية للجيش البريطانية في الشرق الأوسط، والبريجادير (هيس) (Hess) عن القوات البريطانية، وتم الاتفاق على موافقة الحكومة المصرية على الاستمرار في المشروع مقابل أن تتعهد السلطات العسكرية بالآتي:

- يُستخدَم خط الأنابيب خلال مدة الحرب في الأغراض العسكرية، على أن يُسمح باستعماله في الأغراض المدنية كلما زادت الكميات المنقولة عن احتياجات السلطات البريطانية.
- تتعهد السلطات العسكرية البريطانية بالحصول على موافقة الحكومة البريطانية وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية بإعطاء خط الأنابيب المذكور وما يتبعه من منشآت ومرافق للحكومة المصرية بمقتضى قانون التأجير والإعارة قياساً على إعطاء الحكومة الأمريكية هذه الأنابيب وملحقاتها إلى الحكومة البريطانية بمقتضى القانون نفسه.
- تتعهد السلطات العسكرية البريطانية - في حالة عدم موافقة الحكومتين المذكورتين على البند الثاني - عقب انتهاء الحرب ببيع الخط المذكور وما يتبعه من منشآت ومرافق إلى الحكومة المصرية بالثمن الذي يتم الاتفاق عليه إذا كان الخط لا يزال في موقعه.
- يُزال الخط المذكور وما يتبعه من منشآت ومرافق - في حالة عدم الموافقة على البندين السابقين - على نفقة السلطات البريطانية، ودفع التعويضات المستحقة عن الأضرار التي قد تنشأ بسبب إنشاء وتشغيل الخط المذكور.
- خلال فترة الحرب^(١).

(١) نفسه، ص ٥.

ولحاجة السلطات العسكرية الملحة إلى إكمال الخطّ لاسيما وأنّه من الأغراض الحيوية ذات التأثير المباشر في كسب الحرب، فقد تلقى وزير الأشغال خطاباً في الثالث من يوليو من العام نفسه من القيادة العامة لقوات الشرق الأوسط مرفقاً به مذكرة بتأييد ما تمّ الاتفاق عليه مع تعديل في الفترتين الثانية والثالثة على النحو الآتي:

- يُباع الخطّ المذكور وجميع المنشآت المتعلقة به عند انتهاء مدّة الحرب للحكومة المصرية إذا كان الخطّ لا يزال في موقعه، وذلك بعد موافقة الحكومتين البريطانية والأمريكية بالثمن الذي يُتفق عليه مع الحكومة المصرية.

- إذا لم يتم البيع في نهاية مدّة الحرب للحكومة المصرية، يُزال الخطّ المذكور والمنشآت المشار إليها على نفقة السلطات العسكرية البريطانية، كما أورد الكتاب تفسيراً لعبارة مدة الحرب بأنها المدّة التي تنتهي باليوم الذي تُوقّع فيه الهدنة بين الحكومة البريطانية وحكومات ألمانيا وإيطاليا واليابان^(١).

وعقب تسلّم وزير الأشغال خطاب الجنرال (و.ج. لندسل) الذي أخطره فيه بقبول السلطات البريطانية للقرارات التي اتفق عليها في اجتماعهما في الأول من يوليو عام ١٩٤٣م، رأى أن يُستأنف العمل على هذه الأسس، وتنفيذاً لذلك أعطى تعليماته إلى مصلحة التنظيم بالسّماح باستئناف العمل وإعطاء التصاريح اللازمة لإنشاء الخزانات الثلاثة والحائط المحيط بها في (غمرة) غير أنّه لفتَ نظرَ الجنرال إلى أنّه فهم من خطابه أنّ الحصول على موافقة الحكومتين على إعطاء الخط وما يتبعه من إنشاءات

(١) المصدر نفسه، القيادة العامة لقوات الشرق الأوسط، خطاب مرسل من اللفتانت جنرال (لندسل) القائد الإداري إلى وزير الأشغال العمومية عثمان محرم بشأن الاجتماع السابق، تحريراً في ٣ يوليو ١٩٤٣م.

للحكومة المصرية لا يستغرق أكثر من شهرين^(١). ونظراً لما لهذه المسألة من الأهمية رأى قبل الرد على السلطات البريطانية أن يعرض الأمر على مجلس الوزراء، لإقرار مشروع الخطاب الذي أعده^(٢).

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في ٨ يوليو ١٩٤٣ م على مشروع خطاب وزير الأشغال، ورأى أن تحرر صيغ المكاتبات بين وزارة الأشغال العمومية والسلطات العسكرية البريطانية بمعرفة لجنة مؤلفة من وزير الأشغال العمومية والمواصلات والمالية ورئيس لجنة قضايا الحكومة^(٣).

وتنفيذاً لقرار مجلس الوزراء، انتهت اللجنة المؤلفة من تحرير الخطاب المرسل إلى الجنرال (لندسل) في ١٣ يوليو ١٩٤٣ م، وهو الخطاب الذي قدمه وزير الأشغال سالف الذكر بعد إدخال تعديلات عليه، وجاء فيه أنه على ضوء المناقشات التي دارت بين مدير مصلحة السكك الحديدية المصرية وبين السلطات العسكرية البريطانية، فإن القرارات المشار إليها في خطاب الجانب البريطاني تحتاج إلى بعض التعديل والإيضاح، واقترحت اللجنة أن يكون نصها كالاتي:

- يُستخدم خط الأنابيب خلال مدة الحرب في الأغراض العسكرية وفي أثناء استخدامه لهذه الأغراض يُسمح باستعماله للأغراض المدنية كلما زادت الكميات المنقولة عن احتياجات السلطات البريطانية.

(١) المصدر نفسه، خطاب وزارة الأشغال العمومية المرسل إلى الجنرال (لندسل) رئيس الأعمال الإدارية للجيش البريطانية في الشرق الأوسط رداً على خطابه المؤرخ والذي عرضه على مجلس الوزراء، بدون تاريخ.

(٢) المصدر نفسه، مذكرة وزير الأشغال إلى مجلس الوزراء، تحريراً في يوليو ١٩٤٣ م، ص ١.

(٣) المصدر نفسه، موافقة مجلس الوزراء على مذكرة وزارة الأشغال العمومية، ص ٦.

- تتعهدُ السُّلطات العسكريةُ البريطانيةُ بالحصول على موافقة الحكومتين البريطانية والأمريكية على أن يعطى للحكومة المصرية خطّ الأنابيب المذكور وما يتبعه من منشآتٍ ومرافق بمقتضى قانون التأجير والإعارة.
- تتعهدُ السُّلطات العسكريةُ البريطانيةُ - عند عدم الحصول على موافقة الحكومتين المذكورتين - ببيع الخطّ المذكور وما يتبعه من منشآت ومرافق إلى الحكومة المصرية عقب انتهاء الحرب.
- تتعهدُ السُّلطات العسكريةُ بدفع التعويضات المستحقة عن الأضرار التي قد تنشأ بسبب إنشاء وتشغيل الخطّ خلال مدة الحرب، بما في ذلك تعويض السكك الحديدية عن عجز الإيراد^(١).

وفيما يتعلّقُ بعبارة (مدّة الحرب) فإنها المدة التي تنتهي بتوقيع الهدنة بين الحكومة البريطانية وحكومات ألمانيا وإيطاليا واليابان أيها كانت الأخيرة، وفهم وزير الأشغال أن الحصول على موافقة الحكومتين البريطانية والأمريكية لا يستغرق سوى شهرين، ومن ثمّ فإنه على يقينٍ من أن السُّلطات العسكرية البريطانية لن تعارض في تطبيق هذه الأسس على جميع الخطوط الأخرى التي أنشأتها لأغراض حربية سواء ما كان منها خاصاً بنقل البنزين أو الكيروسين أو المياه أو غير ذلك من المواد، وكذلك ما يتبعها من منشآت ومرافق في أيّ جهةٍ من جهات القطر المصري^(٢).

وعقب إرسال هذا الخطاب إلى السُّلطات البريطانية العسكرية عُقدَ اجتماعٌ في مكتب وزير الأشغال في ١٤ يوليو، حضره ممثلون عن الجانبين، وعقد اجتماعاً

(١) المصدر نفسه، خطاب وزير الأشغال العمومية إلى الجنرال (لندسل) رئيس الأعمال الإدارية للجيش البريطانية بالشرق الأوسط بشأن مد أنابيب البترول، تحريراً في ١٣ يوليو ١٩٤٣م.
(٢) نفسه.

آخران بتاريخ ١٧ و ١٨ يوليو، ودارت المناقشة في الاجتماعات الثلاث حول ما جاء في خطاب وزير الأشغال المؤرخ في ١٣ يوليو، وصيغة مشروع الرد الذي يجب أن يرسله الفريق البريطاني تأييداً لما تمّ الاتفاق عليه^(١).

ورغم بيان وجهة نظر الحكومة المصرية خلال تلك الاجتماعات من ضرورة النصّ على ما لم يتضمنه مشروع الرد، فإنّ الجنرال (لندسل) أرسل خطابين إلى وزير الأشغال في ١٩ يوليو، أحدهما: صورة طبق الأصل من المشروع الذي سبق أن قدّمه بالخطاب المؤرخ في ٣ يوليو ١٩٤٣م، فيما عدا إضافة فقرة إلى البند الأول، تحدّد أجور النقل بخطّ الأنابيب بما لا يزيد عن الأجور التي يدفعها الجيش البريطاني بالسكك الحديدية، وإضافة فقرة أخرى إلى البند الثاني احتفظت فيها السلطات البريطانية بكامل الحقّ في نقل خطّ الأنابيب بعد الحرب إلى أي جهة أخرى، ولاشك أنّ هذا التّحفظ قد أبطل ضمناً ما تعهّد به الجانب البريطاني بحق الحكومة المصرية في شرائه^(٢). بينما أحال في خطابه الثاني موضوع تطبيق الأسس التي يتمّ الاتفاق عليها على الخطوط التي سبق إنشاؤها إلى محادثات سياسية، وذكر أنه التزم بإضافة الفقرة الأخيرة إلى البند الثاني طبقاً لتعليمات الحكومة البريطانية في الموضوعات المشابهة^(٣).

(١) المصدر نفسه، تقرير مدير مكتب البترول بمصلحة المناجم والمحاجر المقدم لوزارة التجارة والصناعة بشأن أنابيب البترول التي أمدتها السلطات البريطانية عبر الأراضي المصرية، تحريراً في ٢٠ مارس ١٩٤٥م، ص ٧.

(٢) المصدر نفسه، خطاب الجنرال (لندسل) رئيس الأعمال الإدارية بالجيش البريطانية في الشرق الأوسط إلى وزير الأشغال المصري عثمان محرم ردّاً على كتابه السابق، تحريراً في ١٩ يوليو ١٩٤٣م.

(٣) المصدر نفسه، خطاب وزير الأشغال العمومية إلى الجنرال (لندسل) رئيس الأعمال الإدارية للجيش البريطانية بالشرق الأوسط بشأن مد أنابيب البترول، تحريراً في ١٣ يوليو ١٩٤٣م.

ولمّا كان خطابُ السُّلطاتِ البريطانيةِ الأخير لا يحقق وجهة نظر الحكومة المصرية، فقد أرسل وزيرُ الأشغالِ المصري ردًّا بتاريخ ٢٧ أكتوبر ١٩٤٣م، أبان فيه المسائل التي لم تواجهها تلك السُّلطات في خطابها بما يتفق مع خطاب الحكومة المصرية المؤرخ في ١٩ يوليو من العام نفسه، أو بما حصل عليه الاتفاق في اللقاءات التي تلت هذا الخطاب بين ممثلي الحكومة المصرية والسُّلطات البريطانية، ومن بين هذه المسائل:

- قصرُ الفائضِ من البترول عن احتياجات السُّلطات العسكرية البريطانية على احتياجات الحكومة المصرية وحدها وما فاض عن حاجة الحكومة المصرية يخصص للأغراض المدنية.
- حددت الفقرةُ الثَّانيةُ من خطابِ السُّلطاتِ البريطانيةِ الأخير الأشياء التي تُباعُ للحكومة المصرية، بينما كان النصُّ الخاص بذلك في خطابها الأول في ٣ يوليو ١٩٤٣م مطلقاً، ومن ثمَّ فإنَّ الحكومةَ المصريةَ تطلبُ الرجوعَ إلى نصِّ الخطابِ الأولِ المذكور، إضافةً إلى ذلك فإنَّ هذه الفقرة من خطابِ السُّلطاتِ البريطانيةِ قد نصَّت على حقِّ تلك السُّلطات في نقل الخطِّ أثناء أو بعد الحرب، وهذا النصُّ يتعارضُ مع تعهُّدِ السُّلطاتِ البريطانيةِ ببيع هذا الخط للحكومة المصرية في نهاية الحرب إذا رغبت الحكومة المصرية في ذلك، ومن ثمَّ اقترح الوزيرُ قصرَ حقِّ السُّلطاتِ البريطانيةِ في نقل الخطِّ أثناء أو بعد الحرب في حالة عدم رغبة الحكومة المصرية في شرائه.
- ضرورةُ النَّظرِ في تعويض السكك الحديدية، ووضعُ نصوصٍ في الاتفاق تتضمن الأسسَ التي يتم من خلالها هذا التعويض، أو وضعُ نصٍّ يحتفظ بهذه المسألة لمفاوضاتٍ مقبلة؛ حيثُ إنَّ الفقرة الرابعة من خطابِ السُّلطاتِ البريطانيةِ لم تتعرض إلى ذلك الموضوع.

• اتخاذ الخطوات اللازمة للمفاوضات بالطرق الدبلوماسية في تطبيق المبادئ التي يتفق عليها في هذا الشأن على ما سبق وضعه من خطوط في أملاك الحكومة العامة والخاصة، وفي تطبيق هذه المبادئ على الخطوط المماثلة التي أنشأتها السلطات العسكرية بسبب الحرب أو تقوم بإنشائها مستقبلاً، فمن الضروري الحصول على موافقة الحكومة المصرية عليه^(١).

يتضح مما سبق، إنه على الرغم من قيام حكومة الوفد بإيقاف العمل في الخط مدة أربعة أشهر للوصول إلى اتفاق بشأنه إلا أنها رأت أن وجوده أمر حيوي للسلطات البريطانية العسكرية في فترة الحرب، وأن استعماله بمعرفة الحكومة المصرية، لنقل الوقود بعد الحرب يوفر على البلاد كثيراً من مصاريف نقله بالسكك الحديدية، فضلاً عن المزايا التي تعود على البلاد في زمن الحرب بسبب استغناء السلطات البريطانية بهذا الخط عن كثير من صهاريج السكك الحديدية التي تحتاجها لنقل المازوت اللازم لزيادة الإنتاج وتحسين شئون التموين. ولكل هذا، سمحت باستئناف العمل فيه بعد الحصول على تعهد من السلطات العسكرية البريطانية بحل جميع المشكلات الناجمة عن إنشائه، وانهصر دورها في الوصول إلى اتفاق بشأنه، حيث كانت ترى في تلك الفترة أن حسن النية وتوافر الثقة يجب إيجادها أولاً بين البلدين حتى تسير المسألة في إطارها الصحيح. ويؤخذ على الحكومة المصرية هنا سماحها باستكمال الخط قبل حسم الأمور العالقة، ولا اعتبار لحسن النية في مثل هذه الأمور المهمة.

(١) المصدر نفسه، خطاب وزير الأشغال العمومية إلى الجنرال (لندسل) رئيس الأعمال الإدارية للجيش البريطانية بالشرق الأوسط بشأن الاعتراض على ما جاء في خطابه المؤرخ في ١٩ يوليو في مفاوضات مد أنابيب البترول، تحريراً في ٢٨ أكتوبر ١٩٤٣ م.

ثانياً: تشغيل الخط وتجميد المباحثات

ظلَّ خطابُ وزير الأشغال الذي أرسله للقيادة العليا في ٢٨ أكتوبر عام ١٩٤٣م دون ردٍّ حتى ٢٨ ديسمبر عام ١٩٤٤م، في وقتٍ كانت الحكومة البريطانية قد انتهت من إنشاء الخط، وتمَّ تشغيله في ١٤ أكتوبر عام ١٩٤٣م، واشتمل الخطُّ على قسمين، الأول منهما: من السويس إلى عجرو، ويتألف من خطين قطر (١٢) بوصة، طول كل منهما (٢٠) كيلو متراً، يمتدان من الرصيف رقم (٦) في حوض البترول بالسويس إلى موقع الصّمامات عند الوصلات الأولى داخل منشأة عجرو، والقسم الثاني: من عجرو إلى القاهرة، ويتألف من خطٍّ قطره ست بوصاتٍ، وطوله (١٢٠) كيلو متراً، يمتدُّ من مبنى ظلمبات القاهرة بعجرو إلى نهايته عند صهاريج غمرة بالقاهرة، ويشملُّ هذا القسم محطة ظلمبات الدفع المتوسطة المعروفة بمحطة الكيلو (٩٥) وهي تدار بالديزل، وملحقاتها بما في ذلك المباني والأثاث والمعدّات وغيرها، وكذلك ممتلكات وزارة الحربية البريطانية عند نهاية الخطِّ بغمرة، وتشملُّ صهاريج، وخطوط أنابيب داخلية، ومبانٍ، وظلمباتٍ، وأثاثٍ، وخطوط أنابيب خارجية مؤدية إلى منشآت شركات البترول^(١).

وبلغت تكليف إنشاء الخط نحو (٤٠٠,٠٠٠) جنيه، ونقل الخطُّ عام ١٩٤٣م نحو (٢٠,١٧٦) طنّاً من الكيوسين، كما نقل في عام ١٩٤٤م نحو (١٨٤,٥٧٠)

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٧ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم السبت ٢٨ جمادى الآخرة ١٣٦٤هـ، ٩ يونيو ١٩٤٥م، مذكرة مرفوعة من إبراهيم دسوقي أباطة وزير المواصلات إلى مجلس الوزراء ومرفق بها تقرير مصلحة السكة الحديد بشأن خطوط أنابيب البترول السويس القاهرة ومدى تأثير إيرادات المصلحة باستعمال هذا الخط، تحريراً في ٢٤ مايو ١٩٤٥م.

طنًا من الكيوسين، و(٧١,٥٦٧) طنًا من البنزين^(١). وظل مستعملًا في نقل كميات كبيرة من الكيوسين والبنزين. وقد بلغت خسارة السكك الحديدية حتى مارس عام ١٩٤٥ م مبلغًا قدره (٢١٨,٧٤٨) جنيهًا للكيوسين، و(٢٩٦,٦٠٩) جنيهات للبنزين، أي نحو نصف مليون جنيه، واللائق للانتباه أن أساس الاتفاق بين السلطات البريطانية كان يدور حول استخدام خط الأنابيب خلال مدة الحرب في الأغراض العسكرية، مع السماح باستعماله للحاجات المدنية كلما زاد عن احتياجات السلطات البريطانية، بينما الواقع خلاف ذلك، ففي المدة من أكتوبر عام ١٩٤٣ م إلى مايو عام ١٩٤٤ م، نقل خط الأنابيب للجيش البريطاني (٤٠١٤) طنًا، بينما نقل للجمهور (٧٩,٣٣٨) طنًا من الكيوسين، أي نحو عشرين ضعفًا، وقد توفّر للشركة أرباح ما نقلته، ولم يستفد الجمهور منه شيئًا، وقد تبين أن مصلحة السكك الحديدية لا يمكنها تشغيل الخط إذا ما استلمته الحكومة المصرية، لاختلاف طبيعة العمل فيه عن عمل المصلحة^(٢). ومن ثم لم يسع مصلحة السكك الحديدية إلا التسليم بالأمر الواقع، لكنها اشترطت ما يلي:

- تدفع السلطات العسكرية تعويضًا للمصلحة عما تفقده من تصديرات محطة السويس من نقل البنزين والكيوسين نتيجة لمد المواسير، على أن يكون التعويض معادلًا لقيمة النولون المقدّر على الكميات المنقولة بواسطة هذه

(١) المصدر نفسه، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) تقرير مدير مكتب البترول بمصلحة المناجم والمحاجر المقدم لوزارة التجارة والصناعة بشأن الأنابيب التي أمدتها السلطات البريطانية، تحريرًا في ٢٠ مارس ١٩٤٥ م، ص ١١.

(٢) المصدر نفسه، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٧ - ٠٠٧٥) مذكرة إبراهيم دسوقي أباطة وزير المواصلات إلى مجلس الوزراء، تحريرًا في ٢٤ مايو ١٩٤٥ م، ص ١.

الأنابيب فيما لو نقلت بالسكك الحديدية منقوصاً بمقدار الثلث وهو قسمة مصاريف المصلحة^(١).

• يكون عمل الخط قاصراً على مدّة الحرب العالمية الثانية وينتهي بانتهائها، ويكون لمصلحة السكك الحديدية الخيار في تعديل التعويض بما يلائم الحالة التي تكون قائمة وقتئذ، أو الاستيلاء على خطوط الأنابيب بالثمن الذي يتم الاتفاق عليه لاستغلالها بالطريقة التي تراها المصلحة كفيلة لصيانة إيراداتها، وبما يحقق العدالة القائمة بين كافة شركات البترول^(٢).

إلا أن الجيش البريطاني رفض أن يدفع تعويضاً للسكك الحديدية عما خسرت من نولون نقل هذه الزيوت على قاعدة أنه ليس لدى المصلحة الصّهاريج الكافية لنقل جميع ما يحتاجه الجيش البريطاني^(٣).

حقيقة، لم يكن لدى المصلحة الصّهاريج الكافية بسبب تزايد الكميات المطلوبة للبلاد نظراً لظروف الحرب، ولكن مع نهاية الحرب أصبحت قادرة على نقل جميع الكميات المطلوبة، ومن ثم رأت في استمرار العمل بخط الأنابيب خسارة محققة لها، خاصة وأنّ الشركة - مع عدم دفعها نولوناً عن الكميات التي تنقل بالمواسير - كانت تباع الزيوت بالسعر نفسه الذي كان يباع به عند نقله بواسطة السكك الحديدية^(٤).

أرسل السّفير البريطاني في القاهرة في ٢٨ ديسمبر عام ١٩٤٤م، إلى رئيس مجلس الوزراء خطاباً ردّاً على خطاب وزير الأشغال المؤرخ ٢٧ أكتوبر ١٩٤٣م، أوضح فيه أن رئيس الوزراء (محمد محمود باشا) في ٢٩ يوليو ١٩٣٩م، صرح بأنّ

(١) نفسه

(٢) نفسه.

(٣) نفسه، ص ٢.

(٤) نفسه.

الحكومة على استعدادٍ من حيثُ المبدأ لمنح الأرض اللازمة والوصول إلى المواقع المطلوبة لإعطاء حقوق المرور لخطوط الأنابيب، ومنها: خط الأنابيب موضوع البحث - ثم أضاف أنَّ السُّلطات البريطانية توافقتُ على أن ينقل استهلاك الحكومة المصرية بالخطِّ فيما زاد عن استهلاكها، وفيما عدا ذلك فالسُّلطات البريطانية تُصرُّ على وجهة نظرها الموضحة في خطابها المؤرخ بتاريخ ١٩ يوليو عام ١٩٤٣ م^(١).

ويمكنُ تلخيصُ أوجه الخلافِ الجدية بين الحكومة الوفدية والسُّلطات البريطانية بخصوص خطِّ أنابيب البترول في الآتي:

أولاً: تحديدُ أجورِ نقل البنزين والكيروسين عبر الخطِّ المذكور. سبقَ للجانبِ المصري أن طلبَ في المناقشات التي دارت بينه وبين السُّلطات العسكرية البريطانية، نقلَ احتياجاتِ الحكومة المصرية من المواد البترولية عبر الخطِّ دونَ مقابلٍ^(*)، ونقلَ احتياجاتِ الجمهور على أساسِ التكاليفِ الفعلية، غير أنَّ السُّلطات البريطانية رأت

(١) المصدر نفسه، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) تقرير مدير مكتب البترول بمصلحة المناجم والمحاجر المقدم لوزارة التجارة والصناعة بشأن أنابيب البترول ، تحريراً في ٢٠ مارس ١٩٤٥ م، ص ١١.

(*) رأت الحكومة المصرية أن يتمَّ نقل ما تحتاجه مصالحها الحكومية من مواد بترولية بواسطة خطِّ أنابيب (السويس - القاهرة) دون مقابل، قياساً على المبدأ الذي اشترطته الحكومة المصرية مع شركة (الأنجلو إيجيپشيان أوليفيلد) في اتفاقية عام ١٩٣٧ م، فيما يختص بترخيص الحكومة المصرية مع الشركة المذكورة بمدِّ خطوط أنابيب بترول في أملاك الحكومة الصحراوية، لنقل البترول الخام من منابعه إلى معامل التكرير في السويس؛ إذ تبين في تلك الاتفاقية أنَّ الترخيص بمدِّ خطوط الأنابيب جاء بشرط أن يُنقل نصيب الحكومة المصرية من البترول الخام إلى معامل التكرير مجاناً في مقابل أن تُعفى الشركة من دفع إيجار للأراضي الحكومية التي تمت فيها خطوط الأنابيب. انظر: دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) المصدر نفسه، ص ١٤.

أن تتقاضى أجورًا على النقل سواء ما كان خاصًا منها باحتياجات الحكومة أو الجمهور على أساس ما كان يدفعه الجيش البريطاني للسكك الحديدية أجورًا لنقل هذين المنتجين من السويس إلى القاهرة، أي بواقع (٧٠) قرشًا للطن، ولا شك أن هذا الأجر يربو كثيرًا على التكاليف الفعلية، ومن ثم قامت شركة شل بإبلاغ مصلحة المناجم والمحاجر بخطابها المؤرخ في ٣ سبتمبر ١٩٤٣م بأنها اتفقت مع الجيش البريطاني على تخفيض أجور النقل إلى (٦٠) قرشًا، إلا أن مصلحة المناجم لم تقر هذه الفئة، وطلبت من الشركة بيان الأساس الذي حددت بمقتضاه هذا الأجر، ولم يرد من الشركة ردًا على ذلك، وظل الأمر على أساس نقل الطن بمبلغ (٧٠) قرشًا، بل بلغ ما يحصل من الجمهور في بعض الأحيان (٨٣) قرشًا للطن من الكيوسين و(٢٨٠) قرشًا للطن من البنزين^(١). ولم تتمكن الحكومة المصرية من استرداد التوفير المشار إليه، خاصة بعد أن تراجعت شركة شل عن اتفاقها المشار إليه، واعتبرت أن كل توفير نتيجة استعمال الخط هو من حقوقها، لأنها المالكة الوحيدة له^(٢).

ولما كانت الحكومة المصرية عند تسعير مواد البترول تحاسب الشركات على أساس التكاليف الفعلية فقط، فقد أصرت على إخطار السلطات البريطانية بأن تكفي

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٢٤٢٥٠ - ٠٠٨١) جزء ثان: مسائل متنوعة عن خطوط أنابيب البترول لنقل البنزين والكيوسين من عام ١٩٥٢م وحتى عام ١٩٥٦م، مذكرة مرفوعة من وزارة المالية والاقتصاد إلى مجلس الوزراء بشأن خطوط أنابيب البترول التي أقامت السلطات البريطانية عبر الأراضي المصرية، تحريرًا في ٢ نوفمبر ١٩٥٢م، ص ٣.

(٢) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) مصدر سابق، تقرير مدير مكتب البترول المقدم لوزارة التجارة والصناعة، تحريرًا في ٢٠ مارس ١٩٤٥م، ص ١٤.

بالتكاليف الفعلية فقط كأجور لنقل البنزين والكيروسين بواسطة خطوط الأنابيب، وأن تُخطر شركة شل بردّ التوفير المشار إليه إلى مكتب البترول، هذا مع العلم بأن ما نُقِلَ بواسطة خطّ الأنابيب من الكيروسين (١٧٦, ٢٠) طنًا عام ١٩٤٣م، و (١٨٤, ٥٧٠) طنًا عام ١٩٤٤م، وما نقل من البنزين (٧١, ٥٦٧) طنًا عام ١٩٤٤م، ولم ينقل منه شيء عام ١٩٤٣م^(١).

ثانيًا: ملكيّة الخطّ. أصرّ الجانب المصري على أن تؤول للحكومة المصرية بعد الحرب كلّ ما ترغب فيه من خطوط، إن لم يكن عن طريق التنازل، فبطريق الشراء، وإنّ إزالة تلك الخطوط يترتب عليه مشكلات عديدة، نتيجة لعدم كفاية ما ينقل إلى داخل القطر من المواد البترولية بجميع الوسائل الأخرى مجتمعة، ومن ثم رأى إلى أن تتمكن مصلحة السكك الحديدية من مضاعفة كفاءتها في نقل البترول أو تقوم الحكومة بمدّ خطوط أنابيب أخرى، أن تظلّ الخطوط التي تمّ مدّها في الأراضي المصرية قائمة، إلا إنّ الحكومة البريطانية أصرّت على أن يكون لها الحقّ في إزالة خطوط الأنابيب في أثناء الحرب وبعدها بمالها، ونقلها إلى أي مكان آخر، وقد حدث أن قامت الحكومة البريطانية بتسليم الخطّ المذكور وما يتبعه من منشآت ومرافق إلى شركة شل لإدارته لحساب السلطات البريطانية^(٢).

ثالثًا: التّعويضات. ترتّب على إنشاء خطّ أنابيب (السويس - القاهرة) حدوث بعض الأضرار وتلف للمحصولات في المساحات المنزرعة، كما ترتّب على نقل المواد البترولية عبر الخطّ المذكور نقص في إيرادات السكك الحديدية التي كانت تقوم

(١) نفسه.

(٢) دار الوثائق القومية، وثنائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٢٥٠٢٤ - ٠٠٨١) مصدر سابق، مذكرة مرفوعة من وزارة المالية والاقتصاد إلى مجلس الوزراء بشأن خطوط أنابيب البترول، تحريرًا في ٢ نوفمبر ١٩٥٢م، ص ٢.

بنقلها. ولذا رأى الجانب المصري أن تتحمل السلطات البريطانية التعويضات التي تستحق أو تنشأ بسبب إنشاء وتشغيل الخط المذكور بما في ذلك تعويض مصلحة السكك الحديدية عن عجز إيراداتها من هذا المورد، وذلك بناءً على خطاب مؤرخ في ٥ يوليو ١٩٤٣ م من مدير عام السكك الحديدية إلى وزير المواصلات جاء فيه أن الجيش البريطاني أخبره أنه مستعد لدفع كل ما تخسره السكك الحديدية من جراء عملية خط أنابيب السويس القاهرة، إلا أن الجانب البريطاني لم يسلم بذلك موضحاً أن خطوط الأنابيب ملك له وهو من تحمل نفقات مدّها^(١).

رابعاً: خطوط الأنابيب الأخرى المماثلة^(*). رأى الجانب المصري تطبيق المبادئ التي عرضها على الجانب البريطاني في مباحثات خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) عام ١٩٤٣ م على تلك الخطوط، سواء من ناحية شرائها، أو أجور نقل

(١) المصدر نفسه، ص ٤.

(*) كانت الحكومة البريطانية قد مدت عدداً من خطوط الأنابيب للأغراض الحربية قبل عام ١٩٤٣ م، لنقل البترول من دون موافقة الحكومة المصرية، وقد أثير موضوع هذه الأنابيب في المفاوضات التي حدثت بين الحكومة الوفدية والسلطات العسكرية البريطانية في يوليو عام ١٩٤٣ م، ولم يتم الوصول إلى اتفاق واضح بخصوصها، وأهم هذه الخطوط ما يأتي: خط الأنابيب لنقل المازوت بين بورسعيد والسويس، وليس لدى الحكومة المصرية بيانات عن الإجراءات التي تمت قبل مد هذا الخط. وكذلك خط الأنابيب بين بحيرة التمساح ومستودعات مصلحة السكك الحديدية بنفيشة لنقل المازوت، وتنقل هذه الخطوط كميات كبيرة من المازوت لاستهلاك الجمهور والحكومة، حتى إن مصلحة السكك الحديدية قد أقامت في نفيشة مستودعات سعتها (٢٥,٠٠٠) طن، لتخزين وتوزيع المازوت الذي ينقل بهذه الأنابيب. للمزيد من المعلومات، انظر: دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) مصدر سابق، تقرير مدير مكتب البترول بمصلحة المناجم والمحاجر المقدم لوزارة التجارة والصناعة، تحريراً في ٢٠ مارس ١٩٤٥ م، ص ١٥.

المواد التي تمرُّ فيها، أو دفع التعويضات الناتجة عن إنشائها، ورأت السلطات العسكرية أن تقوم بالتوصية لدى الحكومة البريطانية على تطبيق هذه المبادئ على جميع الخطوط التي تنشأ مستقبلاً للأغراض الحربية، أما الخطوط التي أنشئت من قبل عام ١٩٤٣ م، فعلى الحكومة المصرية اتخاذ الخطوات اللازمة للتفاوض بشأنها بالطرق الدبلوماسية لتطبيق تلك المبادئ عليها^(١).

من خلال ما سبق يتضح، أنَّ المباحثات التي حدثت بين الحكومة الوفدية والسلطات البريطانية عام ١٩٤٣ م كانت حول خط أنابيب (عجروود - القاهرة) واقرحت الحكومة المصرية أن تشمل المفاوضات الخط كله (السويس - عجروود - القاهرة)، كما اقترحت أن تشمل المفاوضات جميع خطوط أنابيب نقل المازوت السالف ذكرها والتي كانت مثار خلاف بين الحكومة المصرية وشركة شل البريطانية، وأن تطبق عليها المبادئ نفسها التي تطبق على خط أنابيب (السويس - القاهرة) من حيث أجور النقل بها، وحصول الحكومة المصرية عليها، وتعويض مصلحة السكك الحديدية عن خسارتها من جراء نقل السلطات استهلاكها من خلال تلك الخطوط، كما رأت الحكومة المصرية إلى أن يتم الاتفاق المشار إليه بين الحكومتين أن يكون ما يُنقل إلى المصالح الحكومية بواسطة تلك الخطوط دون مقابل، وما يُنقل للجمهور تُحدد أجرته بالاتفاق مع الحكومة على أساس التكاليف الفعلية فقط، وأن يُرد كل توفير بين أسعار النقل المحسوبة في الأسعار الرسمية والأسعار المتفق عليها إلى مكتب البترول، ليضاف لرصيد تخفيض الأسعار، وبذل المساعي لإقناع السلطات البريطانية بعدم إزالة خطوط الأنابيب بين السويس وعجروود والقاهرة، وخطوط المازوت، وأن تؤول جميع خطوط الأنابيب إلى الحكومة المصرية بعد الحرب

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٢٤٢٥٠ - ٠٠٨١) مصدر سابق، ص ٥.

بالشروط التي تتفق عليها الحكومة مع السلطات، وأن تؤخذ جميع الضمانات لعدم حصول الشركات الأجنبية على هذه الأنابيب أو أي امتياز خاص فيما بعد الحرب، إلا إن السلطات البريطانية لم تستجب لتلك المطالب المشروعة، وقامت بتجميد المباحثات التي قامت بين سلطاتها العسكرية وبين الحكومة المصرية.

ومع إقالة الملك فاروق لوزارة الوفد في ٨ أكتوبر عام ١٩٤٤م، وإسناد الوزارة إلى (أحمد ماهر) (٨ أكتوبر ١٩٤٤ - ٢٤ فبراير ١٩٤٥م) تقدمت مصلحة المناجم والمحاجر إلى اللجنة الوزارية العليا للتموين في شهر مايو عام ١٩٤٥م، طالبة تحديد ما ينقل من المواد البترولية في الأراضي المصرية بواسطة خطوط الأنابيب التي مدتها السلطات البريطانية في الأراضي المصرية منذ سبتمبر عام ١٩٤٣م، فقررت اللجنة بجلستها المنعقدة في ١٨ مايو عام ١٩٤٥م، تشكيل لجنة فرعية لإعداد مذكرة شاملة لموضوع الأنابيب، ومن ثم قرر مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في ٩ يونيو عام ١٩٤٥م استئناف المباحثات مع الجانب البريطاني مرة أخرى^(١).

عرضت مذكرة اللجنة الفرعية على اللجنة الوزارية في ٢٣ يوليو عام ١٩٤٥م، فوافقت على ما جاء فيها من اقتراحات، وتلخصت المقترحات في أمرين:

- التوصية بشراء جميع خطوط الأنابيب التي أنشأتها السلطات البريطانية عبر الأراضي المصرية خلال الحرب العالمية الثانية.
- الاتفاق مع السلطات البريطانية على تحديد أجور ما ينقل بواسطة هذه الخطوط من المواد البترولية منذ سبتمبر عام ١٩٤٣م إلى تاريخه بالتكاليف الفعلية - إذ إن التسعيرة الجبرية للمواد البترولية تحتسب على أساس إضافة أجرة النقل بالسكك الحديدية وهي تزيد كثيراً عن تكاليف النقل بالأنابيب،

(١) نفسه.

وتحتفظ الشركات بهذه الفروق - إلى أن تتفق الحكومة المصرية مع السلطات البريطانية على تحديد هذه الأجور^(١).

ووافقت اللجنة الوزارية العليا للتموين بجلستها المنعقدة في ٢٣ يوليو ١٩٤٥ م على أن تكون المحاسبة على أجور النقل على أساس التكاليف الفعلية، وهو ما يتفق مع طلب السلطات البريطانية من احتساب أجور نقل المازوت بواسطة خط الأنابيب الذي أنشأته على نفقتها الخاصة من بحيرة التمساح إلى (نفيشة) (*) على أساس التكاليف الفعلية، وعن موضوع شراء أنابيب البترول فقد قررت اللجنة عرضه على مجلس الوزراء لئلا يثبت فيه لما له من الأهمية للاقتصاد القومي^(٢).

عُرضت على مجلس الوزراء في ١٢ سبتمبر ١٩٤٥ م مذكرة وزارة التموين، وتناولت المذكرة موضوعين، أولهما: التوصية بشراء جميع خطوط أنابيب البترول التي أنشأتها السلطات البريطانية، وثانيهما: الاتفاق مع السلطات البريطانية على

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء (١٩٣٩ - ١٩٥٦) جزء أول: مسائل متنوعة عن تشغيل أنابيب البترول من سنة ١٩٣٩ - ١٩٥٣ م، مذكرة مرفوعة من وزارة التموين إلى مجلس الوزراء بشأن شراء خطوط أنابيب البترول التي أقامتها السلطات البريطانية عبر الأراضي المصرية وتحديد أجور ما ينقل بواسطة هذه الأنابيب من المواد البترولية، تحريراً في ١٨ أغسطس ١٩٤٥ م.

(*) نفيشة: تعد أول محطة غربي مدينة الإسماعيلية، وتبعد عنها بنحو ثلاثة كيلومترات، وعندها تتفرع ترعة الإسماعيلية إلى فرعين، أحدهما يتجه إلى السويس، والآخر إلى بور سعيد. للمزيد انظر: عبد الرحمن الرافعي، الثورة العربية والاحتلال الإنجليزي، ط٤، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٣ م، ص ٣٨٠.

(٢) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء (١٩٣٩ - ١٩٥٦)، مصدر سابق، مذكرة وزارة التموين إلى مجلس الوزراء بشأن شراء خطوط أنابيب البترول، تحريراً في ١٨ أغسطس ١٩٤٥ م.

تحديد أجور ما ينقل بواسطة هذه الخطوط من المواد البترولية من سبتمبر ١٩٤٣م إلى تاريخه بالتكاليف الفعلية، ومن ثم قرر المجلسُ مخابرةَ الحكومةِ البريطانية للوصولِ إلى اتفاقٍ بشأن تسليم خطِّ أنابيب (السويس - القاهرة) وغيره من خطوط الأنابيب الأخرى إلى الحكومة المصرية^(١).

وفي الوقت ذاته، قامت مصلحةُ السَّكِّ الحديديةِ بإبلاغ وزارة المواصلات بأنه ليس من صالحها شراء هذه الخطوط، لأن إدارتها خارجة عن اختصاصاتها، ومطالبة الشركة التي تقوم بتشغيل هذه الأنابيب بدفع تعويضٍ للمصلحة عما فقدته من تصديرات محطة تكرير السويس من نقل البنزين والكيروسين نتيجة لمدِّ الأنابيب، على أن يكون التعويضُ معادلاً لقيمة الناوَلون المُقدَّر على الكميات المنقولة بواسطة هذه الأنابيب فيما لو نُقلت بالسكك الحديدية منقوصاً بمقدار الثلث، وهو قيمة مصروفات المصلحة^(٢).

وقد بلغت قيمةُ الناوَلونِ المذكورِ ابتداءً من أكتوبر عام ١٩٤٣م - تاريخ ابتداء تشغيل الخط - إلى نهاية مارس عام ١٩٤٦م نحو (٨٨٢,٦٤١) جنيهًا، فإذا تمَّ خصم مصروفات السَّكِّ الحديدية في النقل، وهو ما يعادل ثلث المبلغ، فإن مقدار ما

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي(٠٥٥٩٠٢ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأربعاء ٦ شوال سنة ١٣٦٤هـ، الموافق ١٢ سبتمبر ١٩٤٥م، قرار مجلس الوزراء الخاص بالمسألة (رقم ٢٩) بشأن الموافقة على توصيات وزارة التموين ومخابرة الحكومة البريطانية للوصول إلى اتفاق بشأن تسليم خط أنابيب السويس والقاهرة وغيره من الخطوط الأخرى.

(٢) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي(٠٢٤٢٤٩ - ٠٠٨١) مصدر سابق، مذكرة مرفوعة من وزارة المواصلات إلى مجلس الوزراء بشأن إعادة النظر في قرار مجلس الوزراء الصادر في ١٢ سبتمبر ١٩٤٥م بمخابرة الحكومة البريطانية للوصول إلى اتفاق لتسليم خط أنابيب السويس القاهرة للحكومة المصرية، تحريرًا في يونيو ١٩٤٦م.

خسرته خزانه الدولة بلغ نحو (٥٨٨,٤٢٨) جنيهًا، ذهبت أرباحًا لشركة شل^(١). وإزاء ما أبدته مصلحة السكك الحديدية من عدم قدرتها على تشغيل الخط، رأت وزارة المواصلات أن يُعرض الأمر مرةً أخرى على مجلس الوزراء، لإعادة النظر في قراره السابق الذي نصَّ على شراء الخط، والاستمرار في تشغيله إلى أن تتمكن الحكومة من الوصول إلى اتفاقٍ بشأنه مع الجانب البريطاني، وتحديد مصلحة لتشغيله وإدارته^(٢)، ووافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في ١٢ يونيو ١٩٤٦ م على ما جاء في مذكرة وزارة المواصلات، وقام بمراسلة السلطات البريطانية في القناة، لكنه لم يتلقَ ردًّا^(٣).

وفي ١٣ يناير ١٩٤٧ م أرسل رئيس مجلس الوزراء (محمود فهمي النقراشي) (٩ ديسمبر ١٩٤٦ - ٢٨ ديسمبر ١٩٤٨ م) مرةً أخرى خطابًا إلى السلطات العسكرية مرفقًا به صورةً من المذكرة سالفة الذكر، والتي اقترح فيها شراء الخط، وجاء رد تلك السلطات - كسابق عهدها - أن الوقت لم يحن للوصول إلى مفاوضات بشأنه، كما اعترضت على حق السكك الحديدية في أي تعويض^(٤).

(١) نفسه.

(٢) نفسه.

(٣) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٠٧٥ - ٠٥٦١٠٩) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأربعاء ١٢ رجب ١٣٦٥ هـ، الموافق ١٢ يونيه ١٩٤٦ م، الموافقة على مذكرة مرفوعة وزارة المواصلات المرفوعة إلى مجلس الوزراء بشأن إعادة النظر في قرار مجلس الوزراء الصادر في ١٢ سبتمبر ١٩٤٥ م بمخابرة الحكومة البريطانية للوصول إلى اتفاق لتسليم خط أنابيب السويس القاهرة للحكومة المصرية،، تحريرًا في ١٢ يونيو ١٩٤٦ م.

(٤) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء (٠٠٨١ - ٠٢٤٢٤٩) مصدر سابق، خطاب مرسل من رئيس مجلس الوزراء محمود فهمي النقراشي إلى وزير التجارة والصناعة بشأن
←←←

وهكذا يتَّضح، مدى تشبُّث الجانبِ البريطاني بالخطِّ، لما له من الأهمية الاقتصادية في نقل ما تحتاجه قواتُها العسكرية والحكومةُ المصريةُ والشركاتُ من وقودٍ، وكذلك مدى تنصُّله لجميع العهود التي قطعها على نفسه للحكومة الوفدية عام ١٩٤٣م، من أيلولة هذا الخطِّ للحكومة المصرية وتعويض مصلحة السكك الحديدية عن خسارتها من جراء تشغيله.

ثالثاً: صدور قانون الشركات رقم (١٣٨ لسنة ١٩٤٧م).

مع عدم استجابة السلطات البريطانية لطلب الحكومة المصرية، أصدرت حكومة النُقراشي في أغسطس عام ١٩٤٧م القانون رقم (١٣٨ لسنة ١٩٤٧) الذي نصَّ - لأول مرة - على اعتبار جميع الخامات المعدنية الصلبة منها والسائلة والغازية، سواء على سطح الأرض، أو في باطنها، أو في حدود الأراضي المصرية، أو في حدود المياه المصرية الإقليمية، هي ملكٌ للحكومة، كما نصَّ على أن يكون إعطاء التراخيص والامتيازات للبحث عن المعادن بقانون، ولمدة محدَّدة أقصاها (٣٠) عاماً تجددُ لمرة واحدة أقصاها (١٥) عاماً^(١).

واشترط القانون - لأول مرة في تاريخ مصر المالي والاقتصادي - أن يكون للمصريين أكثر من النصف على الأقل من أسهم كل شركة تتألف في مصر، حيث نصَّت (المادة السادسة) على تخصيص (٥١٪) - على الأقل - من أسهم الشركة المساهمة للمصريين عند تأسيس الشركة أو عند زيادة رأس المال^(٢).



تشكيل لجنة لإعادة البحث في خط أنابيب بترول القاهرة السويس، تحريراً في ١٣ يناير ١٩٤٧م.

(١) الوقائع المصرية، العدد (٤٧) بتاريخ ٤ أغسطس ١٩٤٧م (القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ بشأن بعض الأحكام الخاصة بالشركات المساهمة)، ص ص ١، ٢.
(٢) المصدر نفسه، ص ٢.

كما اشترط نسبة معينة من الموظفين المصريين يتحتّم على كل شركة مراعاتها، وذلك من خلال إلزام الشركات المساهمة بأن توظّف عددًا من العمال المصريين لا تقلّ نسبتهم عن (٩٠٪) من مجموع العمال، وألا يقلّ ما يتقاضونه من أجور عن (٨٠٪) من مجموع أجور العمال التي تدفعها الشركة، كما أتاح للعمال المصريين المشاركة في عضوية مجالس إدارة الشركات بنسب معينة، وذلك وفقًا لما تضمّنه القانون من ضرورة أن يكون (٤٠٪) - على الأقل - من أعضاء مجلس إدارة أي شركة مساهمة من المصريين، وإلا بطلت جميع قراراته فضلًا عن الحكم على الشركة بغرامة مالية^(١).

وثمة قيود أخرى فرضها القانون، منها: حق الحكومة في شراء ما لا يزيد عن (٢٠٪) من خام البترول المنتج في المنطقة المرخص باستغلالها أو منتجاتها المكررة بثمن يقلّ عن (١٠٪) عن سعر المثل في الأسواق العالمية المعترف بها، ولها في حالات الطوارئ الناجمة عن قيام أو توقع قيام حرب، أو عن أسباب داخلية، حق الاستيلاء على كلّ أو بعض منتجات البئر أو الحقل من البترول الخام أو المكرر، ومطالبة صاحبه بزيادة الإنتاج إلى أقصى حد ممكن، أو الاستيلاء على الحقل في حالة الضرورة^(٢).

وفيما يتعلق بنقل المواد البترولية عبر أنابيب البترول، فقد نصّ القانون على أن يكون مدّ خطوط الأنابيب في الأراضي المصرية بمقابل حسبما يتفق عليه الطرفان من تعويض الحكومة والأهالي، وإلزام المرخص له بنقل نصيب الحكومة من الحقل

(١) نفسه.

(٢) نفسه.

بالأتاوة(*)، أو ما تشتريه من المرخص له مجاناً مهما طال خط الأنابيب، وتضمن القانون نصوصاً أخرى، منها: أن تحصل الحكومة على إيجار قدره جنيهان ونصف جنية سنوياً عن كل كيلو متر مربع فيما يتعلق بحق الاستغلال، ومن أهم الشروط التي تضمنها القانون، ألا يُمنح عقد الاستغلال إلا لشركة مصرية مساهمة مؤسسة أو تحت التأسيس^(١).

ولا شك أن الغرض من صدور القانون رقم (١٣٨ لسنة ١٩٤٧) هو سدّ النقص في التشريع، ومواجهة التوسع الاقتصادي، ورعاية المصالح القومية، كما كان لهذا القانون الأثر الكبير في تمصير الشركات المصرية المساهمة في مصر^(٢).

وكان لصدور القانون سالف الذكر، صدئ كبير الأثر في الدوائر البريطانية، وحدث خلاف بين الحكومة المصرية والشركات الأجنبية، بعد أن أثار نص (المادة السادسة) اعتراضاً كبيراً حول تفسير الشرط الأخير والشروط الموضوعية على نقل البترول، ورأت الشركات الأجنبية أنه طالما لها الحق في البحث عن البترول فإن لها

(*) وضعت مصلحة المناجم والمحاجر عام ١٩٣٧م، أنظمة جديدة، بمنح ثلاثة أنواع من الرخص للشركات العاملة في الحفر والتنقيب، وهذه الرخص الثلاث، هي: رخصة الاستكشاف، ورخصة الحفر والتنقيب، ورخصة الاستخراج. وهذه الأخيرة تُمنح بعد ظهور البترول بكميات تجارية لثلاثين عاماً في مساحة محدودة، وللمرخص الحق في مد أنابيب البترول ونقله، ورسم ذلك عشرة جنيهاً عن السنة الأولى، تصل إلى ١٠٠ جنيه في السنة الثانية، ثم ٢٥ جنيه في السنة عن كل كيلومتر مربع، وضريبة عرفت بالأتاوة قدرها (١٥٪) من البترول المستخرج. للمزيد انظر: اتحاد الصناعات المصرية، مصر الصناعية، السنة العاشرة، العدد (١١)، أول يونيو ١٩٣٤م، ص ١٤؛ المقتطف، مج ١٢١، ج ٢، يوليو ١٩٥٢م، مصدر سابق، ص ٩٦.

(١) الوقائع المصرية، مصدر سابق، ص ٢.

(٢) عبد الرحمن الرافي، في أعقاب الثورة المصرية ثورة ١٩١٩م، ج ٣، ط ٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٨م، ص ٢٨٣.

حق استغلاله ونقله وليس لشركة مصرية، ومن ثم توقفت عمليات البحث عن البترول في الفترة ما بين عام ١٩٤٨ وحتى عام ١٩٥٢ م، لتوقف شركة (آبار الزيوت الإنجليزية) المهيمنة على حفره وتكريره ونقله، كما أنها أوعزت للشركات الأخرى كي تحذو حذوها، وانصرفت تلك الشركات إلى منطقة الخليج العربي^(١).

ومع ذلك، ظل خط أنابيب السويس القاهرة تحت وضع السلطات البريطانية تديره شركة شل نيابة عنها، الأمر الذي جعل رئيس الوزراء (حسين سري) (٢٥ يوليو ١٩٤٩-١٢ يناير ١٩٥٠ م) يُرسل خطابًا آخر بعد مضي عامين إلى (صليب شامي باشا) وزير التجارة والصناعة آنذاك، يطلب إفادته بما تم في المسائل التي اشتمل عليها خطاب رئيس الوزراء في يناير ١٩٤٧ م، وما تم أيضًا في تسوية الرسوم الجمركية المستحقة على خط أنابيب البترول، تمهيدًا لعرضه على مجلس الوزراء ومناقشته مرة أخرى^(٢).

وجاء رد وزير المالية الوفدي (محمد زكي عبد المتعال) (١٢ يناير ١٩٥٠ - ٢٧ يناير ١٩٥٢ م) في فبراير عام ١٩٥٠ م، ليوضح أن الجانب البريطاني يعتبر أن الخط من المنشآت التي أقيمت بناءً على ما نصت عليه معاهدة سنة ١٩٣٦ م، وأن الحكومات المصرية القائمة حينذاك هي من وافقت على إنشائه ومنحته التراخيص

(١) راشد البراوي، حرب البترول في الشرق الأوسط، مصدر سابق، ص ص ٦٠، ٦١؛ مجلة البترول، مج ٢٣، العدد الأول، يناير ١٩٨٦ م، مقال للدكتور فرج عبد العزيز عزت، بعنوان: (مشكلة الطاقة في مصر) ص ٢١؛ العدد الثاني، فبراير ١٩٨٦ م، مقال لسعد علام، بعنوان: (تطور التشريعات والاتفاقيات البترولية المصرية) ص ص ٢٠-٢٢.

(٢) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٢٤٢٤٩ - ٠٠٨١) مصدر سابق، خطاب مرسل من حسين سري إلى وزير التجارة والصناعة بشأن إحاطة المجلس بما تم في المسائل المتعلقة بخط أنابيب بترول القاهرة السويس، تحريرًا في ٨ ديسمبر ١٩٤٩ م.

والأراضي اللازمة، ومن ثم فإنَّ السُّلطات البريطانية تتمسك به كما تتمسك ببقائها في القناة، ولا يحقُّ لمصلحة السكك الحديدية أن تطلب أيَّ تعويض^(١).

قرَّر مجلسُ الوزراء بجلسته المنعقدة في ٤ مارس ١٩٥١م، تأليفَ لجنةٍ من وزراء الأشغال والمالية والخارجية والصناعة والتجارة والمواصلات والحربية والاقتصاد الوطني؛ لبحث مسألة الأنابيب^(٢)، وفي ٧ مارس من العام نفسه اجتمعت اللجنة واستقرَّ رأيها على ما يأتي:

- أن يُسلَّم الجانب البريطاني للحكومة المصرية خطَّ أنابيب السويس - القاهرة، والتمساح - نفيشة، دون مقابل.
- وضع خطَّ الأنابيب ومستودعاته تحت نظام الإيداع وأن يصبح ما ينقل عبر الخطَّ خاضعاً للرسوم الجمركية بناءً على الأمر الصادر في ٤ أكتوبر عام ١٨٨٥م.
- الموافقة على إقامة خطَّ أنابيب من فنارة إلى مطار أبو صوير بالإسماعيلية على أن يقوم الجانب البريطاني بدفع التعويضات اللازمة لأصحاب الأراضي

(١) المصدر نفسه، خطاب مرسل من وكيل وزارة المالية إلى السكرتير العام لمجلس الوزراء بشأن خط أنابيب بترول السويس القاهرة، تحريراً في ٢١ فبراير ١٩٥٠م.

(٢) المصدر نفسه، كود أرشيفي (٠٢٣١٤٦-٠٠٨١) جزء تاسع: قرار بتأليف وتشكيل لجنة لوضع خطاب العرش (نوفمبر ١٩٤٩ - نوفمبر ١٩٥١) بيان مرفوع من وزارة التجارة والصناعة إلى مجلس الوزراء عن مشروعات وزارة التجارة والصناعة بتاريخ ٢٥ أكتوبر ١٩٥١م؛ وثائق مجلس النظر والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٧٠٥٤ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأحد ٢٦ جمادى الأولى ١٣٧٠هـ، الموافق ٤ مارس ١٩٥١م، قرار مجلس الوزراء بشأن تشكيل لجنة لبحث مسألة أنابيب البترول، تحريراً في ٤ مارس ١٩٥١م.

التي قد يحتاج إليها، وأن يتكفل بجميع نفقات التنفيذ على أن تقوم وزارة الأشغال بتصميم الجزء المار تحت الترع وبرامج التنفيذ.

- أن تؤول ملكية خط الأنابيب الجديد بلا مقابل إلى الحكومة المصرية بعد انتهاء الغرض من إقامته^(١).

وافق مجلس الوزراء في ١١ مارس ١٩٥١ م على اقتراحات اللجنة وعلى إنشاء خط الأنابيب من فارة إلى مطار أبو صوير بالشروط التي وضعتها اللجنة، وتم الاتفاق مع الجانب البريطاني على مد الخطوط الجديدة، لكن ظلت مسألة خط أنابيب (السويس - القاهرة) وغيره من الخطوط الأخرى التي أنشئت قبل عام ١٩٤٣ م، معلقة بين الجانبين^(٢).

يتضح من خلال ما سبق، أن الحكومات المصرية التي تولت سدة الحكم في أعقاب الحرب العالمية الثانية سعت إلى استئناف المباحثات مع السلطات البريطانية بشأن خط أنابيب (السويس - القاهرة) والمنشآت والمرافق التابعة له، إلا أن هذه المباحثات لم تتجاوز وضعها التمهيدي، ولم تصل إلى وضع المفاوضات الرسمية بين الجانبين، ومع تغت السلطات البريطانية وتمسكها بخط الأنابيب، وعدم الاستجابة لرغبة الحكومة المصرية في البيع أو التأجير، قامت الأخيرة بإصدار القانون رقم

(١) المصدر نفسه، وثائق مجلس النظار والوزراء، كود أرشيفي (٠٥٧٠٢٤ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأحد ٣ جمادى الآخرة ١٣٧٠ هـ، الموافق ١١ مارس ١٩٥١ م، مذكرة مرفوعة من وزارة الخارجية إلى مجلس الوزراء ومرفق بها تقرير اللجنة التي تم تشكيلها في ٤ مارس ١٩٥١ م، بناء على قرار مجلس الوزراء لبحث مسألة أنابيب البترول، من دون تاريخ.

(٢) المصدر نفسه، قرار مجلس الوزراء رقم (٣٦ - ١/١) بالموافقة على مقترحات اللجنة المشكلة لبحث مسألة أنابيب البترول، تحريراً في ١١ مارس ١٩٥١ م.

(١٣٨ لسنة ١٩٤٧) لرعاية المصالح القومية دون إغلاق الباب في وجه رؤوس الأموال الأجنبية، الأمر الذي ترتّب عليه توقف شركة (آبار الزيوت الإنجليزية) المهيمنة على حفره وتكريره ونقله عن البَحْث عن البترول في الفترة ما بين عام ١٩٤٨ وحتى عام ١٩٥٢ م، ومع ذلك لم يقدّم الإنجليز لقاءً ذلك إلا المعارضة على مبدأ التّباحث بشأن الخطّ أو تعويض السّكك الحديدية عن خسارتها التي زادت عن النّصف مليون جنيه، الأمر الذي أعجز الطّرفين عن تحقيق خطوةٍ عمليةٍ في طريق المفاوضة، والذي كشفَ عن ضعفِ الحكومات المصرية البالغ، وسوءِ تدبيرها، وتخبّطها في معالجة العديد من الشّئون التي تخصّ السّيادة العليا ومصلحة البلاد الوطنية.

المبحث الرابع

الحادثات المصرية البريطانية حول ملكية خط الأنابيب عقب

ثورة يوليو ١٩٥٢ م

حرصت حكومة الثورة على تشجيع رؤوس الأموال المصرية والأجنبية على الاستثمار في صناعة البترول، وصدر القانون رقم (٦٦ لسنة ١٩٥٣) والذي جاء مُعدلاً للقانون رقم (١٣٨ لسنة ١٩٤٧) حيث استحدثت إصلاحات عديدة، أهمها: أن حق استغلال البترول لم يعد قاصراً على الشركات المساهمة المصرية، بل امتد ليشمل الشركات الأجنبية أيضاً، مع تشجيع الحكومة للدور المصري، وأن يكون مد خطوط أنابيب البترول في الأراضي المصرية الحكومية دون مقابل، وإلزام الشركات بنقل نصيب الحكومة سواء في ذلك بترول الأتاوة، أو ما تشتريه من الشركة المرخص لها بالاستغلال، على أن يكون نقل ما تشتريه الحكومة من البترول مجاناً في مساحة المائة كيلو متر الأولى من خط الأنابيب، وبسعر لا يجاوز التكاليف الفعلية فيما زاد عن هذه المساحة، وأن يكون نقل بترول الأتاوة دون مقابل على خطوط أنابيب الشركة المرخص لها^(١).

كذلك قامت بالتوسع في صناعة تكرير الإنتاج المحلي من البترول^(*)، والمستورد من الزيت الخام، فاتخذت الخطوات اللازمة لرفع كفاءة المعمل الحكومي لتكرير

(١) الوقائع المصرية، العدد (١٦) مكرر غير اعتيادي بتاريخ ١٩ فبراير ١٩٥٥ م (القانون رقم

٦٦ لسنة ١٩٥٣ الخاص بالمناجم والمحاجر)، ص ص ٤ - ١٤.

(*) كان لمصر معملان لتكرير البترول، إحداهما: تابع لشركة آبار الزيوت البريطانية المصرية، وبلغت طاقته الإنتاجية مليوني طن سنوياً، والآخر: المعمل الأميري التابع للحكومة، وطاقته الإنتاجية (٣٢٠) ألف طن سنوياً. للمزيد، انظر: الأهرام، العدد (٢٤٨٧٦) بتاريخ ٣ يناير ١٩٥٥ م، مقال بعنوان: (تكرير البترول في مصر)، ص ٧.

البترول من (٣٢٠,٠٠٠) طن إلى (١,٣٠٠,٠٠٠) طن، كما أنشأت عام ١٩٥٤ م معملًا لتكرير البترول في الإسكندرية بلغت كفاءته (٢٠٠,٠٠٠) طن سنويًا، وفضلاً عن الأهمية الاستراتيجية لهذه المنتجات، فقد حققت هذه السياسية وفراً كبيراً بلغ خمسة ملايين من الجنيهات سنوياً كانت تنفقها البلاد في استيراد المنتجات المذكورة^(١).

أولاً: استئناف المباحثات مع الجانب البريطاني

وعلى الجانب الآخر، رأت حكومة الثورة أن خطوط أنابيب البترول في جميع الدول الأوروبية من المنافع العامة شأنها شأن السكك الحديدية، كما رأت في تمكك السلطات البريطانية لخطوط أنابيب البترول الممتدة في الأراضي المصرية ما يتنافى مع سيادة الدولة، فضلاً عما فيه من احتكار لنقل مواد البترول، لهذا قررت التباحث مع السلطات العسكرية للوصول إلى اتفاق بشأن الخط المذكور، ووافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في ٥ نوفمبر عام ١٩٥٢ م، على اقتراح وزارة المالية والاقتصاد بتشكيل لجنة من كل من وكيل وزارة الخارجية، والمالية، والاقتصاد، والتجارة والصناعة، والمواصلات، ومدير عام مصلحة السكك الحديدية، ومدير مصلحة الجمارك، على أن تكون رئاسة اللجنة لوكيل وزارة الخارجية، لمباحثة الجانب البريطاني، وتسوية المسائل المتعلقة بشأن الخط المذكور^(٢).

(١) مضابط مجلس الأمة، دور الانعقاد العادي الأول، الجلسة الثالثة بتاريخ ٦ أغسطس ١٩٥٧ م،

١٩٥٧ م، (بيان السيد وزير الصناعة عن السياسة العامة للدولة) ص ٨٢.

(٢) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٢٤٢٥٠ - ٠٠٨١) مصدر

سابق، موافقة مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في ٥ نوفمبر ١٩٥٢ م على مذكرة وزارة المالية والاقتصاد بشأن تشكيل لجنة لمباحثة السلطات العسكرية البريطانية بشأن خط أنابيب القاهرة السويس وغيره من الخطوط الأخرى.

بدأت اللجنة مباحثاتها مع السلطات العسكرية البريطانية في ٧ نوفمبر عام ١٩٥٢م، وحاولت منذ البداية تحديد أجور نقل متطلبات الحكومة والجمهور بعد أن ظلت معلقة منذ عام ١٩٤٣م، ورأت أنه سبَقَ للجانب البريطاني أن أقرَّ بمبدأ تحديد أجور نقل المواد البترولية عبر خط أنابيب الممتد بين بحيرة التمساح إلى نفيشة على أساس التكاليف الفعلية، ولذا طالبت الجانب البريطاني بتحديد أجور النقل عبر خط (السويس - القاهرة) على هذا الأساس، بدلاً من تحديده بمبلغ (٧٠) قرشاً للطن المتري، ورأت أنَّ التقارير الفعلية يمكن الوصول إليها من سجلات شركة شل التي تدبر الخط نيابة عن الحكومة البريطانية^(١).

وأوضحت أنَّ التكاليف الفعلية لنقل الوقود عبر الخط لا تتجاوز (٥٠) قرشاً، وأن ما ينقل بالخط للحكومة والجمهور سنوياً يقدر بنحو (٤٠٠,٠٠٠) طن، ولما كانت شركة شل تتقاضى (٧٠) قرشاً لنقل الطن الواحد، فإن ما تستحقه الحكومة من فروق أجور النقل منذ عام ١٩٤٣ وحتى عام ١٩٥٢م يبلغ نحو (٧٢٠,٠٠٠) جنيهاً، بتوفير يبلغ قدره (٨٠,٠٠٠) جنيه في العام الواحد^(٢).

وذكرت اللجنة أنَّ الحكومة المصرية تدفع إعانات سنوية لشركات البترول تبلغ (١,٨٠٠,٠٠٠) جنيه، قيمة الفرق بين السعر الفعلي والسعر الرسمي للبترول، ومن ثمَّ رأت أنَّ أيَّ تخفيض في تكاليف نقل البترول يتبعه حتماً تخفيضاً مماثلاً في قيمة الإعانات الممنوحة لتلك الشركات، الأمر الذي يُخفف من الأعباء المالية على الحكومة المصرية، وعلاوة على ذلك فإنَّ الحكومة عند شراء الخط لن تتحمل عبئاً

(١) المصدر نفسه، مذكرة وزارة المالية والاقتصاد بشأن مباحثات السلطات العسكرية البريطانية بشأن خط أنابيب القاهرة السويس وغيره من الخطوط الأخرى، تحريراً في ١٢ نوفمبر ١٩٥٢م، ص ٣.

(٢) المصدر نفسه، ص ٤.

مالياً جديداً؛ إذ سوف تدفع قيمة شراء الخطّ المقدّرة بنحو (٤٠٠,٠٠٠) جنيه من فارق أجور النّقل سائلة الذكر والبالغة نحو (٧٢٠,٠٠٠) جنيه^(١).

كذلك طالبت اللّجنة تعويض مصلحة السّكك الحديدية عما فقدته من مواردها نتيجة نقل البترول في الأنابيب، طبقاً لما هو وراّد في خطاب الجيش البريطاني المؤرخ في ٥ يوليو ١٩٤٢ م إلى مدير عام المصلحة المذكورة من استعداده لدفع ما تخسره من جراء مشروع أنابيب البترول، وطبقاً لما أبدته شركة شل أيضاً عندما كان مسموحاً لها مدّ الخطّ المذكور حيث أبت استعدادها لتعويض المصلحة عن نقص إيراداتها من هذا المورد^(٢).

ومن جهة أخرى، قامت اللّجنة بمطالبة شركة شل بتسديد الرسوم الجمركية على المواسير والمهمّات المستعملة في الخطّ المذكور، ورأت أنّه إذا ما تمّ التّوصل مع الجانب البريطاني إلى اتفاق يقضي ببيع الخطّ وملحقاته للحكومة المصرية، فلا محلّ إذن للمطالبة بتلك الرسوم، أما إذا لم يتم البيع فلا بد من اتخاذ إجراءات فعّالة، لتحصيل تلك الرسوم، موضحةً أن الإعفاء الذي كانت تتمتع بها السّلطات البريطانية طبقاً لمعاهدة سنة ١٩٣٦ م يُعدّ لاغياً؛ لسببين، أولهما: أنّ الخطّ لم يعد قاصراً على الأغراض الحربية، بل تجاوزها إلى الأغراض المدنية، والآخر: إلغاء كافة الإعفاءات والامتيازات التي منحتها معاهدة سنة ١٩٣٦ م للجانب البريطاني^(*) عقب إلغائها في

(١) نفسه.

(٢) نفسه.

(*) كانت القوات البريطانية وأفرادها في المملكة المصرية تتمتع بمميزات وإعفاءات جمركية بمقتضى اتفاق عُقدَ بينها وبين مصلحة الجمارك سنة ١٩٢١ م، وعند عقد معاهدة سنة ١٩٣٦ م تضمنت المعاهدة الاتفاق المذكور في ملحق خاص، ومع صدور القانون رقم (١٧٥) لسنة ١٩٥١ في ١٦ أكتوبر ١٩٥١ م الخاص بإلغاء معاهدة ١٩٣٦ م انتهى العمل بأحكام هذه

٨ أكتوبر ١٩٥١ م^(١).

ورغم ما قدمته اللجنة من مرونة خلال تلك المباحثات، فإن الجانب البريطاني أصر على موقفه الذي أبداه منذ عام ١٩٤٣ م، من أن الخط أنشئ بموافقة حكومة (محمد محمود باشا) وأن الحكومات التي تعاقبت على السلطة حتى عام ١٩٤٢ م لم تبد أي اعتراض على إنشائه، طبقاً للمادة السابعة من معاهدة التحالف بين الدولتين، وأن ثمة شروط طالبت بها حكومة الوفد عام ١٩٤٣ م للوصول إلى اتفاق بشأنه، إلا أن الجانب البريطاني رأى في تلك الشروط غبنًا وإهدارًا لحقوقه ومشروعاته التي أنشأها بماله، وأن ما تطالب به الحكومة القائمة يعد تكرارًا لما طالبت به حكومة الوفد منذ سنوات، ولذا فإن الجانب البريطاني يرفض أي مباحثات بشأن الخط

→→→

المعاهدة والاتفاق المرافق لها والخاص بالإعفاءات والمميزات الجمركية التي كانت تتمتع بها القوات البريطانية الموجودة في المملكة المصرية، ومن ثم أصبحت صادرات وواردات القوات البريطانية خاضعة للإجراءات الجمركية المعتادة وتحصيل ما يستحق عليها من رسوم وفوائد، وتطبيقاً لذلك أصدرت مصلحة الجمارك إلى فروعها منشورًا بتاريخ ١٦ أكتوبر سنة ١٩٥١ م يقضي بإلغاء منح تلك الإعفاءات وضرورة إخضاع واردات وصادرات القوات البريطانية للإجراءات الجمركية وتحصيل ما يستحق عليها من رسوم وعوائد. انظر: دار الوثائق القومية، وثائق وزارة الخارجية المصرية، أرشيف سري جديد، فيلم رقم (١٢٤) كود أرشيفي (٠٣٥٩٥١ - ٠٠٧٨)، الرسوم والعوائد الجمركية المستحقة على القوات البريطانية في منطقة القناة على البضائع التي استولت عليها عنوة من جمرك بورسعيد ابتداءً من ١٦ أكتوبر ١٩٥١ م، مذكرة عن الرسوم الجمركية على البضائع التي تستولي عليها القوات البريطانية عنوة من الجمارك المصرية، تحريرًا في ديسمبر ١٩٥٢ م، ص ١.

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٢٤٢٥٠ - ٠٠٨١) مصدر سابق، مذكرة وزارة المالية والاقتصاد بشأن تشكيل لجنة لمباحثة السلطات العسكرية البريطانية بشأن خط أنابيب السويس القاهرة وغيره من الخطوط الأخرى، ص ٤.

المذكور يترتب عليها إهدارٌ لحقوق بريطانها في مشروعاتها القائمة على الأراضي المصرية!^(١)

وهكذا، لم تُحقّق تلك الجولة من المباحثات هي الأخرى أيّ نتيجة تذكر، وأضحى واضحاً تَعَنّت الجانب البريطاني وتمسّكه بامتيازاته الاقتصادية التي استطاع أن يحصل عليها خلال الحرب العالمية الثانية، نتيجةً لمعاهدة سنة ١٩٣٦ م، وأهمها: احتكار صناعة تكرير البترول ونقله عبر خطوط الأنابيب المختلفة التي أقامها حينذاك، رغم أن المعاهدة نفسها كانت قد فقدت صلاحيتها وتم إلغاؤها في أكتوبر عام ١٩٥١ م، ومن ثم تأجّل حسم النزاع بين الجانبين إلى جولة أخرى قادتها وزارة الخارجية المصرية خلال محادثات الجلاء مع الجانب البريطاني.

ثانياً: خطُّ أنابيب البترول (السويس - القاهرة) في محادثات الجلاء.

وضع مجلس قيادة الثورة نصب عينيه جلاء القوات البريطانية عن الأراضي المصرية في أقرب وقت ممكن، وقامت حكومة الثورة في مايو عام ١٩٥٣ م بالبَدْء في محادثات مع وزير خارجية بريطانيا (أنتوني إيدن - Anthony Eden) (١٩٥١-١٩٥٥ م) للوصول إلى هذا الهدف، مستغلةً في ذلك موقف الولايات المتحدة الأمريكية الذي عبّرت عنه غير مرّة في إضعاف موقف إنجلترا في الشرق الأوسط^(٢).

وفي أثناء محادثات الجلاء بين الحكومتين، تمّ بحثُ المسائل المتعلقة بتخزين البترول وخطوط الأنابيب وغير ذلك من المسائل، وأبدى السّفير البريطاني (رالف ستيفنسون - Ralph Stevenson) (١٩٥٠-١٩٥٥ م) رغبته في أن يتولى

(١) نفسه.

(٢) محمد نجيب، كلمتي للتاريخ، ط٣، المكتب المصري الحديث، القاهرة، ٢٠١١ م، ص ١٠١.

الرعايا البريطانيون المحافظة على المنشآت البريطانية القائمة في الأراضي المصرية، ومنها: خطوط أنابيب البترول، إلا أن وزير الخارجية المصرية (محمود فوزي) (١٩٥٢ - ١٩٦٤م) رفض ذلك، وطلب تسليم تلك المنشآت القائمة في الأراضي المصرية إلى مصريين؛ ليقوموا بالمحافظة عليها، أو تسليمها إلى غير مصريين ممن تختارهم الحكومة المصرية^(١).

ومن ثم تم الاتفاق في ١٩ أكتوبر ١٩٥٤م على أن تمنح الحكومة المصرية للحكومة البريطانية حق إبقاء بعض المنشآت، ومنها: منشأة عجرود، وشبكة أنابيب بترول (السويس - القاهرة) وإدارتها للأغراض المعتادة، على أن تُبرم الحكومة البريطانية عقوداً مع شركة أو أكثر من الشركات البريطانية أو المصرية، لحفظ هذه المنشآت وإدارتها وصيانتها، ولهذه الشركة أن تستخدم فنيين وموظفين من البريطانيين والمصريين المدنيين، على ألا يزيد عدد الفنيين البريطانيين عن (١٢٠٠) شخص، وأن تُقدّم الحكومة المصرية لتلك الشركة المعونة الكاملة، لتمكينها من القيام بعملها، وتعين الجهة التي تستطيع تلك الشركة الرجوع إليها للتعاون معها على أداء مهامها، وأن تحافظ الحكومة المصرية على أنابيب البترول التي تسلم إليها بمقتضى الاتفاق بين الحكومتين^(٢). واشتملت المنشأة وشبكة الأنابيب التي تقرّر تسليمها على ما يأتي:

منشأة عجرود: القائمة في الصحراء إلى الجنوب والشمال من طريق السويس - القاهرة على بعد (٢٠) كيلو متراً تقريباً من السويس، وهي مكوّنة من عدة مواقع، أهمها: (١٨) صهريجاً تحت الأرض بسعة (٩٧,٩٤٠) متراً مكعباً، وخطوط الأنابيب

(١) القضية المصرية، مصدر سابق، ص ص ٧٢٦، ٧٢٧، ٧٦٧.

(٢) المصدر نفسه، ص ص ٧٧٦، ٧٧٧.

التي تصل هذه الصحاريج بمبنى ظلمبات القاهرة ويخط أنابيب السويس عجروء؁ وكذلك مجموعة ظلمبات القاهرة؁ ومحطات ملء وتعبئة الفناطيس الواقعة شمال طريق السويس القاهرة؁ إضافةً إلى المباني الفرعية بعجروء؁ وتحتوي على ورشة؁ وجراج؁ ومبانٍ للتخزين؁ ومبانٍ للظلمبات؁ ومكاتب رئيسية؁ ودورات مياه؁ ومكان لإيواء الموظفين والعمال والترفيه عنهم؁ وعيادات طبية؁ ومحطات لتوليد الكهرباء؁ وشبكة لتوزيع المياه؁ وخطوط تليفونية؁ ومحطة حريق قائمة شمال طريق القاهرة السويس؁ إضافةً إلى المنقولات التي تشمل جميع ما تملكه وزارة الحرب البريطانية من أدوات مكتبية؁ وأثاث؁ ومعدات صغيرة؁ وآلات منقولة؁ ومعدات خيام؁ وأسيرة؁ وغيرها مما يوجد في منشأة عجروء^(١).

شبكة خط أنابيب (السويس- القاهرة): وتشمل قسمين؁ الأول منهما: من السويس إلى عجروء؁ ويتألف من خطين قطر (١٢) بوصة؁ يبلغ طول كل منهما (٢٠) كيلو متراً؁ ويمتدان من الرصيف (رقم ٦) في حوض البترول بالسويس إلى موقع الصمامات عند الوصلات الأولى داخل منشأة عجروء. والقسم الآخر: من عجروء إلى القاهرة؁ ويتألف من خط قطره ست بوصات بطول (١٢٠) كيلو متراً؁ ويمتد من مبنى ظلمبات القاهرة بعجروء إلى نهايته عند صحاريج غمرة بالقاهرة؁ ويشمل محطة ظلمبات الدفع المتوسطة المعروفة بمحطة (الكيلو ٩٥) وهي تدار بالديزل وملحقاتها بما في ذلك المباني والأثاث والمعدات وغيرها من مستلزمات إدارة المحطة؁ وكذلك ممتلكات وزارة الحربية البريطانية عند نهاية الخط بغمرة؁ وتشمل

(١) القضية المصرية؁ مصدر سابق؁ ص ص ٨٢٨؁ ٨٢٩؛ الجمهورية؁ العدد (٣٨٧) بتاريخ ٢ يناير ١٩٥٥م؁ مقال بعنوان: (توقيع الاتفاق بتسليم أنابيب البترول القاهرة السويس ومستودعاته) ص ص ٤؁ ٩.

صهاريج وخطوط أنابيب داخلية، ومباني، وظلمبات، وأثاثا، وخطوط أنابيب خارجية مؤدية إلى منشآت شركات البترول^(١).

مخازن منشآت عجروء وشبكة خط أنابيب (السويس - القاهرة): وتشمل قطع الغيار التي يحتفظ بها عادةً في عجروء لإجراء الإصلاحات الطارئة بما في ذلك الأصناف المماثلة لأطوال الأنابيب وآلات احتياطية لظلمبات السويس القاهرة، وقطع الغيار الإضافية اللازمة لأجهزة الظلمبات^(٢).

ثالثاً: اتفاق الحكومة المصرية وشركة شل بشأن إدارة وتشغيل الخط

اتفقت الحكومتان - البريطانية والمصرية - أن تُوجَر الأخيرة لشركة شل بصفتها متعهدة للحكومة البريطانية خط أنابيب بترول (السويس - القاهرة) لمدة سبع سنوات، على أن تدفع الشركة إلى الحكومة المصرية إيجاراً قدره قرش واحد عن كل طنٍ متريٍ طيلة مدة الاتفاق نظير سعة تخزين مقدارها (٢٢,٥٠٠) طنٍ متريٍ من بنزين السيارات، و (١٣,٥٠٠) طنٍ متريٍ من بنزين الطائرات شهرياً، وعند استخدام الحكومة المصرية الخط لنقل البنزين والكيروسين تدفع للمتعهّد رسماً قدره (١٢) قرشاً عن الطن المتري الواحد، وعند سحب الشركة لأي كمية من احتياطي الحكومة البريطانية في عجروء لغرض خلاف التّداول في السوق المحلية المصرية، تدفع للحكومة المصرية رسماً قدره (١٢) قرشاً عن الطن المتري الواحد عن الكميات المأخوذة^(٣).

(١) القضية المصرية، المصدر السابق، ص ص ٨٢٩، ٨٣٠.

(٢) المصدر نفسه، ص ٨٣٠.

(٣) المصدر نفسه، ص ص ٨٤٧، ٨٤٨؛ البصير، العدد (١٧٤٢٥) بتاريخ ٢٠ أكتوبر ١٩٥٤ م، مقال بعنوان: (وثائق الجلاء عن مصر. النصوص الكاملة للاتفاق والملحقات) ص ص ٣، ٤.

وقَّعت الحكومة المصرية مع شركة شل في أول يناير ١٩٥٥ م - بناءً على ما سبق - اتفاقية لتشغيل وإدارة الخط لمدة سبع سنوات، ونصت الاتفاقية على أن تقوم شركة شل بتشغيل الخط المذكور في نقل البنزين والكيروسين وبنزين الطائرات، على أن تُقدِّم الحكومة المصرية لخدمتها جميع الموظفين والعمال الذين تستخدمهم الشركة في صيانة وتشغيل الخط المذكور، وأن يظلوا خاضعين لإشراف الشركة المباشر، على أن تقوم الشركة بدفع رواتبهم وأجورهم لحساب الحكومة المصرية، وأن تدفع الشركة كذلك إلى الحكومة المصرية كل ما يستحقه هؤلاء الموظفون والعمال من مكافآت إلى نهاية تاريخ الاتفاقية في ١٩ يناير ١٩٦٢ م، وأن تقوم الحكومة المصرية بإخطار هؤلاء العمال والموظفين بقيمة المكافآت المنصرفة إليها من قبل الشركة، وأن تظل الحكومة المصرية المسؤولة الوحيدة عن هؤلاء الموظفين والعمال المستخدمين في خط الأنابيب طيلة الاتفاق وعند إعادة استخدامهم بعد انتهاء الاتفاق^(١).

واتفق الطرفان على أن تقوم الحكومة المصرية بتزويد الشركة بكافة العربات اللازمة لتشغيل الخط على أن يحدّد عددها بالاتفاق بينهما، وللحكومة المصرية أن تُبَاشِرَ حقّها في أيّ وقتٍ بالتفتيش على الخط، وأن تقترح ما ترى إدخاله من تغييرات أو إضافات لتحسين تشغيله، وتنفذ الشركة هذه المقترحات قدر الإمكان، مع تقديم بيان للحكومة المصرية بما تحتاج إليه من قطع غيار ومهمات بما في ذلك مخزون كافٍ منها لصيانة وتشغيل الخط المذكور، وفي حال الموافقة إمّا أن تقوم الحكومة بإحضارها أو تُكَلِّفَ الشركة بالحصول عليها^(٢).

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٢٤٢٥٠ - ٠٠٨١) مصدر سابق، اتفاقية تشغيل خط (السويس - القاهرة) بين حكومة جمهورية مصر العربية وشركة شل، تحريرًا في أول يناير ١٩٥٥ م، ص ٢.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣، ٤.

ونص الاتفاق على أن ترد الحكومة للشركة جميع المبالغ التي أنفقتها على الأجور والنقل والمهمات أو التي دفعتها الشركة في سبيل صيانة وتشغيل الخط، وأن تدفع للشركة أجرًا سنويًا قدره (١١,٥٠٠) جنيه لتغطية جميع النفقات التي لا تدخل ضمن ما تسترده الشركة من الحكومة بالتطبيق للمادة سالفه الذكر، كذلك نصت (المادة الثامنة) أن تدفع الشركة للحكومة أجره نقل على أساس (٧٠) قرشًا عن الطن المتري من البنزين أو الكيروسين التي تقوم الشركة أو الشركات الموزعة بتعبئته من محطة نهاية الخط بغمرة أو من مستودعات غمرة، على أن تتحمل الحكومتان المصرية والبريطانية فيما بينهما نفقات إدارة الخط بنسبة الأطنان المستلمة في مستودعات عجروود من المنتجات المنقولة، وتعتبر جميع منشآت عجروود وحدة لا تتجزأ عند احتساب نفقات صيانتها، وتشمل: الصهاريج، والأنابيب الموصلة بينها، والأجهزة المساعدة الموجودة في عجروود ابتداءً من زاوية الوصل المتحركة في خط (السويس - عجروود) ذات القطر (١٢ بوصة) عند نقطة دخولها المنشآت حتى محطة مضخات القاهرة، إلى غير ذلك من البنود التي تضمنها الاتفاق^(١).

وفي تصريح لوزير التجارة والصناعة (حسن مرعي) (١٧ أبريل ١٩٥٤ - يونيو ١٩٥٦م) عقب الاتفاق، ذكر أن الخط يوفر على الخزنة المصرية مليون جنيه سنويًا كانت تُنفق في نقل البترول من السويس إلى القاهرة، وأوضح أن الخط يُعتبر مركزًا للتوزيع؛ حيث يُنقل بواسطته نحو (٤٥,٠٠٠) طن شهريًا من مجموع السائلين الناتجين (البنزين والكيروسين) من معمل تكرير البترول الخاص بشركة آبار الزيوت

(١) المصدر نفسه، ص ٤.

البريطانية المصرية^(١) وصرَّحَ أَنَّ خطَّ الأنابيب - بجانب ما اعتزمتها الحكومة من إنشاء خطٍّ جديدٍ بين السويس والقاهرة لنقل المازوت - يُعدُّ من أهمِّ الخطواتِ الضروريةِ لدعمِ السَّياسيةِ البتروليةِ في البلاد^(٢).

وثمة مكاسب اقتصاديةٍ أخرى حقَّقتها خطَّ الأنابيبِ للحكومة المصرية، فقد وفَّرَ وجودُه نحوَ (٢٥٠) لوري فنتاس يوميًّا، لنقلِ كمِّيَّات البنزين والكيروسين التي تُنقَلُ بواسطته، كان هذا العددُ من اللُّوريات يستهلكُ بدوره (١٦٥) ألف جالونٍ من الجازويل^(*) في شهرٍ واحدٍ^(٣).

وَقَامَ الخطُّ بدورٍ مُهمٍّ في تسويقِ المنتجات البترولية، من خلالِ تدعيمِ وتغذية المنطقة الاقتصادية للصناعات المصرية التي تمتدُّ من كفر الزَّيات إلى نجع حمادي من الوجه القبلي، والتي شملت أيضًا القاهرة وضواحيها، حيثُ المستودعات الضخمة للتوزيع، وبلغ المعدَّلُ السنوي للكمِّيَّات التي ينقلها الخط نحوَ (١٧٠,٠٠٠) طنٍ من بنزين السَّيارات، أي ما يعادل ثلثي استهلاك البلاد، و(٣٧٠,٠٠٠) طنٍ من الكيروسين أي ما يعادل نصفَ استهلاك البلاد حينذاك^(٤).

(١) الأهرام، العدد (٢٤٨٧٥) بتاريخ ٢ يناير ١٩٥٥م، مقال بعنوان: (الاحتفال بتسليم خط أنابيب البترول تنفيذًا لاتفاقية الجلاء يعدُّ خطوة جديدة توفر على الخزانة العامة مليون جنيه سنويًّا)، ص ص ٧، ١١.

(٢) نفسه.

(*) الجازويل: سائل بتروليٌّ مكرَّر، تتراوحُ درجةُ تقطيره بين ٢٠٠ و ٣٦٠ درجةً مئويةً، ويُسْتَخْدَمُ في تسيير الآلات والسيارات. انظر: المقتطف، مصدر سابق، ص ٩٤.

(٣) الجمهورية، مصدر سابق، (توقيع اتفاق أنابيب البترول القاهرة السويس) ص ص ٤، ٩.

(٤) نفسه.

ومع زيادة طاقة معمل تكرير البترول الأميري بالسويس، أنشأت حكومة الثورة عام ١٩٥٦ م خط أنابيب (السويس - مسطرد - القاهرة) لنقل المنتجات السوداء (المازوت - الديزل - السولار) بطول (١٣٠) كيلومتراً، بعد أن اتضح لها أن تكلفة النقل بالأنابيب أقل بنحو جنيه للطن الواحد عن نظيرتها من صهاريج السكك الحديدية، وقدرت تكاليف المشروع بنحو مليوني جنيه، وبلغت طاقته (٢,٣) مليون طن سنوياً، وقررت الحكومة أن تكون نهاية الخط المذكور عند (مسطرد) حيث وحدة الفصل، ومحطة تعبئة الصنادل وسيارات الفنتاس، وبذلك بلغت أطوال خطوط أنابيب نقل المنتجات البترولية في مصر في نهاية الخمسينات نحو (٢٥٠) كيلو متراً^(١).

وبهذا الاتفاق، أصبحت مصر منذ أول يناير عام ١٩٥٥ م مالكة لأهم شريان حيوي يجري في أراضيها، وأصبح الخط بما يتبعه من منشآت ومعدّات وصهاريج تخزين وكل ما يلزمها من أدوات وماكينات خاصة بالتشغيل وغيرها ملكاً للحكومة المصرية، وقضت على تملك السلطات البريطانية لهذا الخط، واحتكارها لنقل مواد البترول عبر الأراضي المصرية مما كان يتنافى مع سيادة الدولة على مرافقها، وكان لهذا الخط وغيره من الخطوط التي أنشأتها الحكومة المصرية دور كبير في توفير الوقود للمناطق الاقتصادية في أرجاء البلاد.

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٠٢٤٢٥٠ - ٠٠٨١) مصدر سابق، تقرير المجلس الدائم لتنمية الإنتاج القومي، تحريراً في ٩ نوفمبر ١٩٥٦ م؛ مضابط مجلس الأمة، دور الانعقاد العادي الأول، مضبطة الجلسة الافتتاحية بتاريخ ٢٢ يوليو ١٩٥٧ م (بيان السيد رئيس الجمهورية) ص ١٨؛ اتحاد الصناعات المصرية، الكتاب السنوي لاتحاد الصناعات المصرية ١٩٥٣/١٩٥٤ م، القاهرة، ١٩٥٤ م، ص ٨٨.

رابعاً: تأميم خط أنابيب البترول (السويس-القاهرة)

ألقى الرئيس (جمال عبد الناصر) في ٢٦ يوليو عام ١٩٥٦م في ميدان المنشية بالإسكندرية خطبةً استعرض فيها أحوال البلاد، وأعلن في نهايتها تأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وتعويض المساهمين وحملة التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص، على أن يتم دفع هذا التعويض بعد إتمام تسلّم الدولة لجميع ممتلكات الشركة المؤممة^(١).

وعلى إثر إعلان تأميم الشركة العالمية لقناة السويس، قامت الدول الاستعمارية: بريطانيا، وفرنسا، ومن ورائهما أمريكا، بالضغط على مصر اقتصادياً من خلال تجميد أرصدها، كما عمدت إلى إجراءات تعسفية بقصد فرض حصارٍ اقتصاديٍّ على البلاد وخنق حركة التنمية فيها^(٢).

تغلّبت حكومة الثورة على هذا الحصار الاقتصادي باتخاذ خطوات وإجراءاتٍ سريعةٍ لمجابهته، فقام عبد الناصر بخطوةٍ غير مسبوقةٍ في السياسة النفطية، فأصدر تشريعاً يقضي بإنشاء شركةٍ مصريةٍ (الهيئة العامة للبترول) للاشتراك مع الهيئات الأخرى العاملة في صناعة النفط، وتضمن القانون الجديد بنداً مهماً ينصُّ على حقِّ

(١) دار الوثائق القومية، وثائق مجلس الوزراء، كود أرشيفي (٣٨٧١٤ - ٠٠٨١)، جزء أول: قرارات وقوانين خاصة بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية من ١٩٥٦ إلى ١٩٥٩؛ الوقائع المصرية: العدد (٦٠) غير اعتيادي، قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس، بتاريخ ٢٦ يوليو ١٩٥٦م، ص ١، ٢.
F.O: 407,235,NO,1276, Sir Humplirey Trevelyan to Mr. Selwyn Lloyd .Cairo, July 26, 1956. P 101.

(٢) ميكائيل فوت ومرفين جونز، الآثمون لعام ١٩٥٧م، مراجعة: محمد عطا، دار المعارف، القاهرة، ١٩٥٧م، ص ٧١؛ سمير صادق حنا، قصة العدوان الثلاثي على مصر، الدار القومية، القاهرة، ١٩٦٢م، ص ١٤٧؛ جون كونل، قصة السويس، سلسلة كتب سياسية رقم ٣٧، دار القاهرة للطباعة، ١٩٥٧م، ص ٤٨، ٤٩.

الحكومة المصرية في شراء هذه الهيئات أو دمجها فيها أو الانضمام إليها، وبعد وقت قصير من العدوان الثلاثي السويس عام ١٩٥٦ م، قام عبد الناصر بتأميم جميع منشآت النفط البريطانية والفرنسية في مصر، وفي أول نوفمبر ١٩٥٦ م استولت وزارة الصناعة والتجارة المصرية على ممتلكات (شركة شل) المتعاهدة بتشغيل خط أنابيب بترول (السويس - القاهرة) وكذلك الشركة الإنجليزية المصرية وشركة البترول الفرنسية^(١).

وعقب تأميم الخط، وضعت الحكومة الخطط اللازمة للتوسع في عمليات البحث والتثقيب عن البترول واستغلاله وتيسير نقله واستكمال إمكانيات تخزينه وتوزيعه محلياً وإقليمياً بما يتناسب وحاجة البلاد، وكذلك استكمال إمكانيات تكرير البترول وتوزيعها بقدر الإمكان في أنحاء متفرقة من البلاد وإقامة الصناعات البترولية الكيماوية التي تقوم على البترول أساساً كمادة خام، وقُدرت التكاليف الإجمالية لتنفيذ برامج صناعة البترول بنحو (٣٥) مليوناً من الجنيهات علاوة على احتياطي قدره خمسة ملايين من الجنيهات^(٢).

وهكذا، قام جمال عبد الناصر بدوافع وطنية بتأميم الشركات والمؤسسات التابعة لبريطانيا وفرنسا في الأراضي المصرية، وتعرض رعايا الدولتين للفصل من وظائفهم، كما صودرت ممتلكاتهم، وقامت الحكومة بتأميم حصة شركة شل البريطانية التي كانت تُدير خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) وأُسْدِلَ الستار على صفحة من صفحات الاستعمار البغيض وتغلغله من خلال شركاته داخل مرافق ومنشآت الدول المحتلة، لنهب خيراتها وثرواتها ومقدّرات شعوبها.

(1) Robert Mabro, *Oil in the 12st Century; Issues, Challenges and Opportunities*, Oxford New York, 2006. P.46.

(٢) مضابط مجلس الأمة، دور الانعقاد العادي الأول، الجلسة الثالثة بتاريخ ٦ أغسطس ١٩٥٧ م، (بيان السيد وزير الصناعة عن السياسة العامة للدولة) ص ٩٢.

الخاتمة

بعد الانتهاء من دراسة أزمة خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) ١٩٣٩م - ١٩٥٦م، تمّ التّوصّل إلى عددٍ من النّاتج التي يمكن إبرازها على النّحو الآتي:

- ترتّب على اكتشاف البترول في مصر، وجود شبكة من خطوط أنابيب البترول، وإقامة معامل تكرير لنقله وتكريره، وبدت هذه الخطوط كأنّها قلاع حربية، ولا يمكن عقد مقارنة بين أنابيب البترول وامتياز خطوط السكك الحديدية التي كانت تُمنح للحكومات المحتلة، فالأنابيب تمثّل طريقة من التّغلغل والتّوغل ذات طابع أقلّ سلمية منه في حالة السكك الحديدية، فقد كانت هذه الأنابيب موضع حماية من قبل سلطات الاحتلال، ومحلّ سيطرة واحتكار من قبل الشّركات الأجنبية التي نصّبت شبّاكها في كلّ مكان من أرجاء البلاد، كما كان موظّفوها من الأجانب ودخلها السنوي يصبّ في جيب حكومة الاحتلال.

- يُعدّ مشروع أنابيب البترول (السويس - القاهرة) - وغيره من خطوط الأنابيب التي أنشأتها سلطات الاحتلال البريطاني خلال الحرب العالمية الثّانية - نوعاً من الاستعمار الدّاتي الذي يهدف إلى السّيطرة على مقدّرات الشّعوب ونهب خيراتهما بما يضمن استمرار خضوعها للدولة المستعمرة، معتمداً على ضعف حكومات تلك الشّعوب، وتفوق الدّول المستعمرة، ولعل في الشّروط المجحفة التي تقدّمت بها سلطات الاحتلال البريطاني إلى الحكومات المصرية في مراحل المشروع الأولى، وتعنّتها الواضح - بعد ذلك - في عدم الوصول إلى تسوية بشأنه، أدلة قاطعة على هذا النّوع من الاستعمار، حيث حققت لسلطات الاحتلال استمرارها في السّيطرة على المنتجات النّفطية ونقلها عبر الأراضي المصرية طيلة ثلاثة عشر عاماً.

- مشروع خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) من المشروعات التي لم تهتم السلطات العسكرية البريطانية - في بادئ الأمر - بالحصول على موافقة الحكومات المصرية آنذاك على إنشائها، حيث اعتقدت أن أي مشروع تطرحه في ظل الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩ - ١٩٤٥ م، سيقابل بالموافقة غير المشروطة من جانب الحكومة المصرية، مستندة في ذلك على بعض النصوص التي تضمنتها معاهدة سنة ١٩٣٦ م.
- تتحمل حكومة (محمد محمود باشا) والحكومات الملكية في الفترة من عام ١٩٣٨ م وحتى عام ١٩٤٢ م، الخسائر الناجمة عن تنفيذ مشروع خط أنابيب البترول (السويس - القاهرة) وذلك من خلال عدم اتخاذ الإجراءات الكافية عند موافقتها على تنفيذ هذا المشروع، والتي تتمثل في المشاركة في الربح، أو تعويض السكك الحديدية عن خسارتها، وكذلك التعويض عن الأراضي التي تنازلت عنها لصالح المشروع، وتعويض الفلاحين عن تلف مزرعاتهم نتيجة لمرور الخط بأراضيهم، ونقل متطلبات الحكومة والشعب من خلاله بالمجان أو بأسعار مخفضة، والاتفاق على إدارته وتشغيله عقب إنشائه، أو بيعه وتأجيريه للحكومة المصرية عقب انتهاء الحرب، وكل ما فعلته تلك الحكومات جاء نتيجة للضغط البريطاني الذي كان يحاول ضمان توفير الوقود اللازم لتموين قواته، وكان على الحكومات التالية أن تواجه حرباً أخرى مع الجانب البريطاني لا تقل ضراوة عن تلك المعارك الدائرة في ذلك الحين، تمثلت في أزمة خط الأنابيب، ومحاولة الوصول إلى حل يحفظ للبلاد سيادتها على أراضيها ومنشأتها الحيوية.
- رغم الاتهامات والادعاءات التي وجهتها الأحزاب السياسية للحكومة الوفدية (١٩٤٢ - ١٩٤٤ م) بأنها أتت على أسنة رماح الإنجليز، إلا أن هذه الدراسة قد أثبتت دور هذه الحكومة تجاه مشروع خط أنابيب بترول (السويس -

القاهرة) وموقفها الثابت في الحفاظ على مرافق الدولة ضد المخططات الاستعمارية الإنجليزية، ورفضها الحاسم لتنفيذ المشروع دون أخذ الضمانات الكافية لإدارته وتشغيله، وإيقافها للعمل فيه مدة تزيد على ثلاثة أشهر، في الوقت الذي كانت فيه بريطانيا وحلفاؤها في أمس الحاجة لانتهاء من العمل فيه، وإصرار تلك الحكومة على مفاوضة بريطانيا بشأن بيعه لها أو تأجيله أو التنازل عنه. ورغم أن السلطات العسكرية لم توافق على طلبات الحكومة الوفدية آنذاك، لكن يعدّ مجرد طرح المشروع للمناقشة والتفاوض إبان الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥ م) أمراً ذا دلالة خطيرة، فقد كان التّفكير في طرح المشروع للمناقشة أمراً مستحيلاً في ظلّ الحكومات السابقة لحكومة الوفد.

• يَرْجِعُ الفضلُ في عرض مشروع أنابيب البترول للتباحث إلى جهود نواب البرلمان الذين قاموا بالاعتراض على الحكومات المصرية ومناقشتها في الأمر، ولم يتأثروا إلى حد كبير بالأجواء السياسية المحيطة بمصر داخلياً أو خارجياً إبان الحرب العالمية الثانية، بل جاءت مناقشاتهم في طرح هذه المسألة واضحة، وتفاعلوها مع حالة السخط العام والرغبة القوية في إشراف الحكومة المصرية على خط أنابيب (السويس - القاهرة) وغيره من الخطوط، والضغط على الحكومة لاتخاذ مواقف أكثر إيجابية تجاه تلك المسألة وعرضها على البرلمان لأخذ رأيه.

• كان لصدور القانون رقم (١٣٨ لسنة ١٩٤٧ م) دور مهم في مواجهة الشركات الاحتكارية ورؤوس الأموال الأجنبية؛ إذ تبين من خلاله اتجاه الدولة إلى الاعتماد على إمكانياتها في تنمية إنتاجها البترولي واتجاهها أيضاً للمشاركة بنصيب كبير في رؤوس الأموال المستثمرة في ميدان حفر ونقل البترول، ومواجهة التوسع الاقتصادي، ورعاية المصالح القومية، دون

إغلاق الباب في وجه رؤوس الأموال الأجنبية.

- بلوغ الوعي القومي والشعبي في مصر عقب ثورة ٢٣ يوليو عام ١٩٥٢ م مرتبة من النضج والتحفز جعله كفيلاً بالقضاء على ما كان يعدّه الاستعمار من خططٍ للتحكم والتوسع واستغلال مرافق الدولة ومواردها ومصادر الثروة فيها. واتضح ذلك من خلال مباحثات حكومة الثورة مع الجانب البريطاني في نوفمبر عام ١٩٥٢ م، ومحادثات الجلاء في أكتوبر عام ١٩٥٤ م، وما ترتب عليها من امتلاك الحكومة المصرية في يناير عام ١٩٥٥ م، لأهم شريان حيوي يجري في أراضيها، حيث أصبح الخط بما يتبعه من منشآت ومعدّات وصهاريج تخزين وكل ما يلزمها من أدوات وماكينات خاصة بالتشغيل وغيرها ملكاً للحكومة المصرية.
- إنّ العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦ م واشتراك بريطانيا في القيام به، كان له أثره في إعطاء الحكومة المصرية فرصة ثمينة لامتلاك شبكة أنابيب بترول (السويس - القاهرة) من خلال تأميمها، كما كان لرحيل ومغادرة العمال الأجانب العاملين بالخط أثر إيجابي على الناحية الاقتصادية والاجتماعية، حيثُ فتح الباب أمام المصريين لشغل الوظائف التي كان يشغلها الرعايا البريطانيون.
- أدّى تأميم الخط إلى تحرر قطاع البترول ووسائل نقله من السيطرة الفعلية للشركات الأجنبية، والقدرة على وضع الخطط التي كانت تعيق تنفيذها مصالح أجنبية أو قوى خارجية، لتنمية هذا القطاع، وعودة أرباح الخط إلى الخزنة المصرية بعد أن حرمت منها طيلة ثلاثة عشر عاماً، بجانب توفير الأموال الطائلة التي كانت تتكبدها تلك الخزنة في نقل البترول من السويس إلى أنحاء البلاد.

وَآخِرُ دَعْوَانَا أَنِ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ.

ثَبَتُ الْمَصَادِرِ وَالْمَرَاجِعُ

أولاً: الوثائق العربية " غير المنشورة " المودعة بدار الوثائق القومية:-

ديوان الأشغال العمومية:

- كود أرشيفي (٠٠٦١١٤ - ٤٠٠٣) أوراق خاصة بطلب شركة إسمنت بورتلاند مد أنابيب مازوت من النيل إلى مصنعها بكفر العلو.

وثائق عابدين:

- كود أرشيفي (٠٠٧٣٨٤ - ٠٠٦٩) مكاتبات خاصة بالخدمات التي قامت بها الوزارات والمصالح في خدمة بريطانيا والحلفاء لكسب الحرب في الفترة من ٢٠ مارس ١٩٣٩م إلى ٢٢ مايو ١٩٤٤م.

وثائق مجلس النظار والوزراء:

- كود أرشيفي (٠٠٥١٠٨٤ - ٠٠٧٥) جزء ثانٍ: المساعدات المصرية لبريطانيا العظمى خلال الحرب العالمية الثانية.
- كود أرشيفي (٠٠٥١١٥٨ - ٠٠٧٥) المعاهدة بين مصر وبريطانيا العظمى سنة ١٩٣٦م وتنفيذ المادة السابعة.
- كود أرشيفي (٠٠٥٥٤١٠ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة في ٨ أبريل ١٩٤٣م.
- كود أرشيفي (٠٠٥٥٨١٠ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأحد ١٧ جمادى الأولى سنة ١٣٦٤هـ، الموافق ٢٩ أبريل ١٩٤٥م.

- كود أرشيفي (٠٥٥٨١٧ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم السبت ٢٨ جمادى الآخرة ١٣٦٤ هـ، ٩ يونيو ١٩٤٥ م.
- كود أرشيفي (٠٥٦١٠٩ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأربعاء ١٢ رجب ١٣٦٥ هـ، الموافق ١٢ يونيو ١٩٤٦ م.
- كود أرشيفي (٠٥٧٠٢٤ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأحد ٣ جمادى الآخرة ١٣٧٠ هـ، الموافق ١١ مارس ١٩٥١ م.
- كود أرشيفي (٠٥٧٠٥٤ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأحد ٢٦ جمادى الأولى ١٣٧٠ هـ، الموافق ٤ مارس ١٩٥١ م.
- كود أرشيفي (٠٥٥٩٠٢ - ٠٠٧٥) ديوان جلالة الملك، جلسة مجلس الوزراء المنعقدة يوم الأربعاء ٦ شوال سنة ١٣٦٤ هـ، الموافق ١٢ سبتمبر ١٩٤٥ م.

وثائق مجلس الوزراء:

- كود أرشيفي (٠٢٣١٤٦ - ٠٠٨١) جزء تاسع، قرار بتأليف وتشكيل لجنة لوضع خطاب العرش في الفترة من نوفمبر ١٩٤٩ م حتى نوفمبر ١٩٥١ م.
- كود أرشيفي (٠٢٤٢٤٩ - ٠٠٨١) جزء أول: مسائل متنوعة عن تشغيل أنابيب البترول من سنة ١٩٣٩ إلى سنة ١٩٥٣ م.
- كود أرشيفي (٠٢٤٢٥٠ - ٠٠٨١) جزء ثانٍ: مسائل متنوعة عن خطوط أنابيب البترول لنقل البنزين والكيروسين من سنة ١٩٥٢ م إلى ١٩٥٦ م.

- كود أرشيفي (٠٣٨٧١٤ - ٠٠٨١)، جزء أول: قرارات وقوانين خاصة بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية من ١٩٥٦ إلى ١٩٥٩م.

وثائق وزارة الخارجية:

- أرشيف سري جديد، فيلم رقم (١٢٤) كود أرشيفي (٠٣٥٩٥١ - ٠٠٧٨)، الرسوم والعوائد الجمركية المستحقة على القوات البريطانية في منطقة القناة على البضائع التي استولت عليها عنوة من جمرك بورسعيد ابتداءً من ١٦ أكتوبر ١٩٥١م.
- أرشيف سري جديد، فيلم رقم (١٥٩)، كود أرشيفي (٠٣٧٠٢٣ - ٠٠٧٨) العلاقات التجارية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية (١٩٤١ - ١٩٤٣م).
- أرشيف سري جديد، كود أرشيفي (٠٣٣٩٧٦ - ٠٠٧٨) التسهيلات الممنوحة للجيش البريطاني.

ثانياً: الوثائق الأجنبية غير المنشورة.

- وثائق وزارة الخارجية البريطانية British Foreign Office : مجموعة المجلدات تحت عنوان:

(*Egypt and Sudan . Further Correspondence*)

بالأرقام والسنوات التالية:

- F.O. 407 \ 222, NO. 1030 ... September 6, 1938.
- F.O. 407 \ 223, ON. 458 ... August 20, 1939.
- F.O. 407 \ 223, NO. 1060 ... August 25, 1939.
- F.O. 407 \ 235, NO. 1276 ... July 26, 1956.

ثالثاً: الوثائق العربية المنشورة.

- اتحاد الصناعات المصرية، الكتاب السنوي لاتحاد الصناعات المصرية، القاهرة، ١٩٤٨ م.
- -----، الكتاب السنوي لاتحاد الصناعات المصرية ١٩٥٣ / ١٩٥٤ م، القاهرة، ١٩٥٤ م.
- القضية المصرية ١٨٨٢ - ١٩٥٤ م، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٥٥ م.
- مضابط مجلس الأمة سنة ١٩٥٧ م.
- مضابط مجلس الشعب سنة ١٩٨٠ م.
- مضابط مجلس الشيوخ سنة ١٩٣٩ م.
- مضابط مجلس النواب سنوات ١٩٢٤، ١٩٣٩، ١٩٤٠، ١٩٤١، ١٩٤٢، ١٩٤٤ م.

رابعاً: المراجع والدراسات العربية والمصرية.

- أحمد عبد المعصم بالله، البترول العربي وأثره في حاضر ومستقبل الأمة العربية، مطابع الدار القومية، القاهرة، ١٩٦٠ م.
- جون كونل، قصة السويس، سلسلة كتب سياسية، الكتاب السابع والثلاثون، مطبعة القاهرة، ١٩٥٧ م.
- حسين علي الرفاعي، الصناعة في مصر، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٣٥ م.
- خير الدين الزركلي، الأعلام. قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين، ج ٧، ط ٥، دار العلم للملايين، بيروت، ٢٠٠٢ م.

- راشد البراوي، حرب البترول في الشرق الأوسط. دراسات في السياسة الاستعمارية، ط٣، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٠م.
- سحر محمد عبد الوهاب، النقل ودوره في التنمية الاقتصادية في محافظة البحر الأحمر. دراسة جغرافية، رسالة دكتوراه غير منشورة بقسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ٢٠٠١م.
- سلوى عمر عبد الرحمن، الإدارة بالأداء كمدخل لتقييم العاملين بالمنظمات العامة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٥م.
- عبد الرحمن الرافعي، في أعقاب الثورة المصرية ثورة سنة ١٩١٩م، ج١، ط٤، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٧م.
- عبد العظيم رمضان، تاريخ أوروبا والعالم في العصر الحديث، ج٣، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٧م.
- علي مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، ج١٤، ط٢، مطبعة دار الكتب والوثائق المصرية، القاهرة، ١٩٩٧م.
- فؤاد كمال، الأوضاع البرلمانية، ط١، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٢٧م.
- محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥م، القسم ٢، ج٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م.

- محمد محمود إبراهيم الديب، الطاقة في مصر: دراسة تحليلية في اقتصاديات المكان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٧ م.
- محمد نجيب، كلمتي للتاريخ، ط٣، المكتب المصري الحديث، القاهرة، ٢٠١١ م.
- محمود الشرقاوي، بترول العرب، سلسلة كتب سياسية، الكتاب الثامن والخمسون، دار القاهرة للطباعة، القاهرة، ١٩٦٠ م.
- ميكائيل فوت ومرفين جونز، الآثمون لعام ١٩٥٧ م، مراجعة: محمد عطا، دار المعارف، القاهرة، ١٩٥٧ م.
- ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج١، ط٢، دار صادر بيروت، ١٩٩٥ م.
- يونان لبيب رزق، تاريخ الوزارات المصرية ١٨٧٨-١٩٥٣ م، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، القاهرة، ١٩٧٥ م.

خامساً: المراجع الأجنبية.

- Ashley Jackson, The British Empire and the Second World War, New York, USA, 2006.
- D.J. Payton Smith, Oil; a Study of War-time Policy and Administration, Her Majesty's Stationery Office, London. 1971.
- Robert Mabro, Oil in the 12st Century; Issues, Challenges and Opportunities, Oxford New York, 2006.

سادساً: الصحف والدوريات العربية.

- الأهرام: سنوات ١٩٤١، ١٩٥٥، ١٩٥٦ م.
- البترول: سنة ١٩٨٦ م.
- البصير: سنة ١٩٥٤ م.

- البلاغ: سنة ١٩٤١ م.
- الجمهورية: سنة ١٩٥٥ م.
- سكك حديد الحكومة المصرية: سنة ١٩٤٥ م.
- الطليعة: سنة ١٩٦٥ م.
- المقتطف: سنتي ١٩٤٣، ١٩٥٢ م.
- الوقائع المصرية: سنوات ١٩٤٧، ١٩٥٥، ١٩٥٦ م.