الأسطول الأصفر

رغم إقامة عِدّة احتفالات بقناة السويس، إلّا أنّ أحَدًا لمْ يَذكر هذه الواقِعة التي تَحمِل من الغَرابة والطّرافة القَدر الكبير.

ما هو الأسطول الأصفر؟

في عام ١٩٦٧ وفي بِدايات شَهر يونيو، كانت مجموعة من حوالي ٥٠ سفينة تستعِدّ للمرور عَبر المَجرى الملاحي الأشهر في العالم "قناة السويس".

استيقَظت المنطقة عَشِيّة يوم السبت ٥ يونيو ١٩٦٧ على أصوات مدافع وطائرات، ظنّ رُكّاب السّفُن أنّها تدريبات للجيش المصري القريب، إلّا أن مرور الطائرات الإسرائيلية على ارتفاعٍ يكاد يُلامِس صواري السفُن أكّد لهم أنها حرب بين العَدُوَّيْن اللدودَيَن، مصر والكيان الصهيوني المُحتل.

نَجَحت هيئة قناة السويس خلال أيّام الحرب الأولى في إخراج حوالي ٤٠ سفينة من مَجرى القناة، تَبقّى في مَجرى القناة ١٥ سفينة لمْ تستطِع الخروج بسبب غَلق الممرّ المِلاحيّ لقناة السويس نظرًا لوجود سفُن ومُعِدّات حربية غارِقة، ممّا تسبّب في

إعاقة الإبحار في قناة السويس. أصدَر عبد الناصر أوامرَه بإغراق السفينَتَين (مكة) و(الإسماعيلية) لإعاقة مَجرى قناة السويس.

سارعَت ١٤ سفينة كانت قريبة من البُحيرات المُرّة بالتحرُّك حتّى البُحيرة المُرّة الكُبرى -أكثر المناطق اتساعًا في قناة السويس- في حين فَشَلت إحدى السفُن الأمريكيّة في التحرُّك وبقِيَت عالِقة وحدها في القناة مُقابِل مدينة الإسماعيلية، فيما بَعد أطلَقوا عليها من باب التهكُّم السفينة (FBI) -وهو اختصار للمباحث، الفيدرالية- إلا أنّه كان اختصارًا لجملة (Forgotten Boat in Ismailia).

اكتسبت السفُن الـ ١٤ اسم الأسطول الأصفر من تراكُم الرمال عليها ممّا أكسَبها اللون الأصفر.

ظنّ البَحّارة أنّهم سيضطرّون للانتظار أيّامًا أو حتّى أسابيع للخروج بسُفُنهم من قناة السويس، ولمْ يَدرِ بخُلدِهم أن السفُن ستبقى في قناة السويس أكثر من ٨ سنوات كاملة!؛ صدرَت أوامر من هيئة قناة السويس بعدم تحَرُّك السفُن وإطفاء الأنوار ليلًا مع عدم استخدام الراديو للاتصال.

أخْبَرتهم هيئة «قناة السويس» برفع عَلمٍ عليه حرف (N) في حالة احتياجهم للمُساعَدة؛ قامت إحدى السفُن بتجربة هذه الطريقة ولمْ يَحْدث شيء.

أسّس البَحّارة فيما بينهم رابِطة «البُحيرات المُرّة» واختاروا

لهم رئيسًا ومقرًّا في إحدى السفُن، كانت جنسيات السفُن بريطانية وألمانية وأمريكية ونرويجية وأسترالية.

اسْتخدَم البَحّارة حمولات السفُن من المواد الغذائية والكُحوليات للمعيشة، سفينة نرويجية واحدة رَفَضت الإفصاح عن حمولاتها كانت مُتّجِهة إلى فيتنام.

أرْسَلت الشركات المالِكة إمدادات للسفُن بالتنسيق مع الأمم المتّحدة.

قام البَحّارة باختيار شعارٍ لهم عبارة عن هلب بحري يَقطَعه خطان مائلان وعليه رقم (١) ١٤.

بعض البَحّارة قاموا بإصدار طوابع بريد يدوية لاستخدامها في المُراسلات، اعْترفت بها الحكومة المصرية كطوابع مُستقِلة، فيما بعد صارت هذه الطوابع هدفًا لهواة جَمْع الطوابع.

قام البَحّارة بممارسة الرياضة حتّى وصل بهم الحال لإقامة دورة ألعاب أولمبية مُوازِية، في نفس توقيت دَورة ألعاب المكسيك ١٩٦٩.

شاركت عِدّة سفُن في إنقاذ عدد من الجنود المصريين، وقامت الحكومة بتقديم شُكرٍ رسميّ لهم.

بعض حمولات السفُن تعرّضت للتلف، قامت الشركة المالكة للسفينة الألمانية بتقديم طَلَب إهداء حُمولتها من التفاح إلى

(١) ١٤ هو عدد السُّفن المُحتَجَزة.

الحكومة المصرية، إلّا أنَّ الرَّئيس المِصريّ عبد الناصر رَفض بخطابٍ شخصيّ منه؛ واضطُرّت السفينة إلى إلقاء ٨ مليون تفّاحة في مَجرى القناة.

قامت مُعظم الشركات المالكة للسفن ببيعها إلى شركات التأمين مُقابِل مَبلغ التأمين؛ قلّص هذا الإجراء عدد المُلّاك، ممّا قلّص بالتبعية عدد البَحّارة على السفُن.

كانت الشركات المالِكة تَقوم بتبديل طواقم السفُن كلّ فترة تتراوح بين ٣ : ٦ أشهر؛ كانت هذه الحالة جاذِبة للعديد من البَحّارة.

عَقِب حرب ٧٣ اعتقد البَحّارة أنّهم أخيرًا سيعودون إلى بلادهم، إلا أنّ عمليّات تنظيف المَجرى المِلاحيّ للقناة استمرّت حتّى شهر مارس ١٩٧٥.

قامت الشركات بسحْب وقَطر السُّفُن إلى بلادها الأصلية عدا السفينتين الألمانيّتين اللتين تحرّكتا بمُحرّكاتهما الذاتية؛ في إثباتٍ عَمليّ لكفاءة المُحرّكات الألمانيّة.

تمّ استقبال السفُن الألمانيّة من ٣٠ ألف مُتفَرِّج في رحلةٍ تُعدّ هي الأطول في التاريخ المُسجّل (٨سنوات و٣ أشهر و ٥ أيام).

أقام أحَد الفنانين البريطانيين مَعرَضًا لهذه الواقعة في القاهرة عام ٢٠١١.

لا أعرف سببًا حقيقيًا لتجاهُل هذه الواقعة في تاريخ قناة السويس.