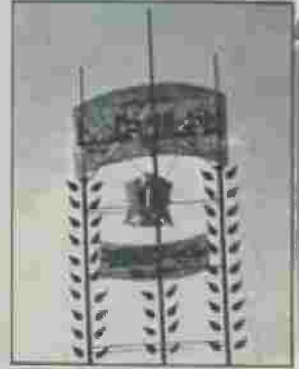


أقدم لكم المايسترو العالمي: المهندس مشهوراً أحمد مشهور



الرئيس أنور السادات فوق البارجة البحرية بدعه السيد حسن مبارك والفريق احمد بندي

إن في مصر رجلاً يؤمنون بأن الواجب هو أول القروض الوطنية.. وأن في مصر قلباً يؤمن بأنه لم ولن يتنحى بهذا البلد إلا الطاقى الشرف والوفاء الملهم والإيمان المطلق، فالوطن كله ملك أبنائه.. وفي مصر شرقاء وهم بصحات مشرقة على نزاهة العمل ونيل الغاية والغرض والتقصّد والمقتصد.. وفي مصر مجاهدون مجهولون يعملون في كبرياء وشجوع وإتقان ونبيل.

مواكب النور... المثل الحى النابض لشباب رائع مختلف أمين... يعطى علمه وقد وعرفه ودمه رحيماً وله تواضع لكي يحقق بناء مصر المستقبل والحضارة... إنهم كلوز مصر وقرتها الحقيقية وقرتها البيضاء... ونسبها آخر الترحيح

هذا الجيش اغتشد في هيئة قادة السويس من مهندسين ومرشدين وإعمال وقنين وإداريين... هؤلاء النجوم المشرقة لسمعة واسم مصر... والمهم أنهم يعملون بروح الفريق الواحد الخائف الشكامل أمام خطة عمل محددة واضحة... كل منهم يعرف تخصصه... إنهم حيلة لكل أو نعم متجاسس... والأهم أن كل واحد منهم يعلم بأن أى تقصير أو تاوان أو فراخ... له تأثيره المباشر في تعطيل الأعمال لكن مواقع العمل... ويصبح تشارا في أرقام أرقام السيوفية الثانية لشهور... مايسترو الفريق الذى لا يرحم ما دام الأمر

يرتبط بالممر المالى الكبير وسمته العالمية... عشت أياها مع الأبطال الذين أبنأوا لخصرفات ناية - والشفية تالى - لتوطد من الموارد ومن العمليات الحرة التي تحل الأزمات وتحبس من الطوارئ... وتسهم في معارك الإنتاج والتنمية وترفع معدلات الدخل القومي... إنهم مائة الأول في التحدي للشرق الجديد ودعائم الإيمان بأن غذا وبعد غد الفصل من اليوم والأسس... القدم في هذا التحدي حورا مع قائد مجموعة العمل... التي طنته من قائد الضمير وعقل السلام الرئيس محمد أبو السادات في صورة ورقة عمل وضع فيها كل أسلحته وأماله وهنؤاته لتستقبل اللقاة وكيف تكون بعد انتصارات أكتوبر العظيم

كما أقدم أيضا بعض الوجوه المشرقة من شباب ورجال الخيرة... التي ساهمت على تسيل المسال وليس الحضر وما زالت في إلهام لشروع العظم في يوم معبد والاسماخية والسويس... أقدنهم

للوهم وشعب... وفي حوار استمر ساعتين في مكتب المايسترو... ومايسترو أنشودة السلام للمهندس مشهور أحمد مشهور التي وضعها ونظمها له بطل السلام... فابلت الرجل الذي يعمل عشرين ساعة في اليوم بدون انقطاع على يعمل في أكثر من مجال بالإضافة إلى عمله الرئيس الحسن... يشرف على مشروعات كلها من أجل التنمية في الأمن العليا وفي التعبير وفي السياحة وفي الاستشارات بالإضافة إلى العمل السياسي... الشعب والأزهاق يظلمون من عبثه ووجهه... نتيجة الجهود غير العادية الذي يؤديه... ولازمه طبيب المنة أجريت له منذ شهر...



ماهي السيد السلام المهندس مشهور احمد مشهور



غرفة المراقبة الإلكترونية للسلام ليس غدا على العالم



فاضم المهندس مشهور وقال
بأننا كبد معك حق لأنني عندما أعلن أن رسوم
قناة السويس ستصل في العام القادم إلى ١٦٠٠
مليون دولار فإنّ نفس الزعماء لم يأخذوا سيدخل
ميزانية الدولة في شكل إيجار لمنازل أو رسوم
مواصلات، ومنازل وفنادق وغداً في عتدي مع
شركات كبرى تابعة للهيئة تقوم بعملية الخدمات
في كل المجالات وتحقق أرباحاً طائلة سنوياً .
ويحصل بها آلاف العواك والفنيين ويكون أن رسوم
شركة التوكيلات الملاحة تدخل ميزانيتها في هذا
العام ٤٠ مليون جنيه ويعمل بها ٤٠ موظفاً فقط
المهندس عبد الحميد غواد وليس المراقبة الإلكترونية
ومعد التجارب الذي يصعد كل مرشد على السفينة

حالات سفن البترول : التي أصبحت الآن قادرة
على المرور حتى ١٥٠ ألف طن والتي تسمى
(سفن القصب) وهي التي تحمل النفط الخام ولحمها
ولحمها من مواد كيميائية ولحمها عمليات التعقيم
كانت لا تستكين من المرور . هذه السفن التي
تقطع ممرها حتى يوم القيامة وبذلك السفن
التي تنقل الغاز البائس أصبحت الآن قادرة على
المرور في القناة وأيضا سفن الحبوب (الخيل
الثالث والرابع من الحبوب) بل وسيد في
مشروع تطوير ميناء بورسعيد وإنشاء ميناء
الحبوب وقد تحت الدراسة . وهذه قناة
الميناء مشترك في تنفيذ المشروع لبدء تجارة
البترول وإقامة التطوير ولكن سفن
الحبوب من الوقوف على الأرصفة الجديدة .
لكن هذه الخشية أي حجة ما أتفق في مشروع
التطوير وحسب بناء قناة السويس واستمرارها
لأن القضية ليست بالثلاث فقط بل هناك سفن
بها بضائع ومعدات وحاربات أصبحت أكثر
خطورة من ثلاث البترول قال مشهور ولأنه
أن تعلم أننا عندما نتفق في توسيع وتعظيم القناة
فهو عمل استراتيجي عالم في غاية خاصة أنه
لا يوجد لها غير الجرافيس أو ما يسمونه « أهلاك »
كيفية المنع أو أي شيء آخر !!
إن ما يتفق في الخرى التي لا يهلك والمشروع
لا يستهلك أبداً .

وقال وليس الهيئة للحد كان من الخشية أيضا
تطوير القناة وإتفاق هذه الثلاثين وهو الأهم إنه
لولا عمليات التطوير التي شت وستم ما كان لنا
هذا الدخل الكبير منها . الذي ستباعدت فرياً
وكانت النتيجة أن الإيرادات كانت متناقصة
وعبر مثالاً عن ثلاث البترول الصغيرة حتى
٦٠ ألف طن التي كانت تمر في القناة وهذه
السفن تنافس بالنسبة للممر الأجنبي وأيضا
الاتحاد العالمي لبناء السفلات الكبيرة والصغيرة
وعبرنا كبدنا بترول في ١٩٦٦ موزونة سفن
تحمّل بضائع مختلفة حولتها ٦٨ مليون طن هذا
سفن البترول حولتها ٢٠٦ مليون طن . والذي
مر في القناة سنة ١٩٨٠ سفن حولتها ٢٠٠
مليون طن بضائع تحققت وسفن البترول حولتها
٨٦ مليون طن . إننا نأفكر أين ذهب ؟
بورصة تاليف . والنتيجة عمليات التطوير
والتوسع والتعقيم مما بلغت تكاليفها كانت
حسنة سواء بالنسبة لثلاث البترول أو سفن
الصناعات
قلت للمهندس مشهور أحمد مشهور ذلك
دائماً أعلن أن دخل القناة في هذا العام بلغ
كذا مليون دولار في العام القادم سيبلغ كذا
وهذه المبالغ للرسوم المباشرة التي تحصل من
السفن ولكن في الحقيقة هناك دخل غير مباشر
يدخل ميزانية الدولة يعني أن أي سفينة تمر
في قناة السويس لا تعيق إلى ميزانية مصر
رسوم قناة السويس فقط . إنما تعيق أيضا
دخولاً أخرى لتأخر في حجمها من رسوم
قناة السويس ؟

الدكتور القبط جامعة بعد الأزمة الصحية التي
انتابته في مكتبه بعد ظهر يوم السبت الماضي
وأصر على عدم مغادرة مكتبه ولو لمدة ساعة
ليشرح
قال في الهندس مشهور : إن الرئيس السادات
يعلم أن كل تفرجاته وخطه ويوماً أنه لا يرجع
مطلقاً في عملية السلام أو عمليات السلام مع
إسرائيل . التي تقومها مصر لصالح أمن المنطقة
بل وأمن واستقرار العالم . وأن مصر حادة في
كل خطواتها نحو السلام بعد أن وضعت لبنان
الأولى في المواقف كالمب ديليد .
ومن الغريب جداً أن بعض الدول تحاول
التشكيك في هذا الموقف المبدئي مصر . وهذا
ومرورها واضح وإن كان بطريقة غير مباشرة إلا
وهو أنها تقول لكل مستثمر يريد استثمار أمواله في
أرض مصر الميزانية : لا تعيق بأموالك
ومشروعاتك المنطقة نحو مستثمرة أي تحفة .
وأعظم زحمة خطوات السلام بشكل واقعي
ملفوس حتى نأمن وعلى الطبيعة هو الفتح
التربية الجديدة لقناة السويس وإنهاء الهيئة من
جميع عمليات المرحلة الثانية من التطوير . التي
شاهدنا العالم كله بالأفكار الصناعية والتشييد
الذين ضاحوا بظل السلام في عيون القناة
الجديدة .

هل يعلم أو يتصور بعد ذلك وقد أثبتنا ملايين
الدولارات في شكل قروض ومنح ومساعدات
من البنك الدولي والدول الندية والصفيفة من
اليابان وأمريكا وفرنسا وإيطاليا بل قدمت
لنا هذه الدول الأجهزة والمعدات الفنية والحرة
والحرارة . خلافاً عمليات التعقيم في كل
العمليات شرق وغرب القناة ألا يملك كل هذا
والتي في الطريق أن يعرف كل العالم أن مصر
وقائدها ولقائدها لغرض وليس دعم السلام في
مصر السلام . هل هناك من يكابر بعد
ذلك ؟ لا نحن هل هناك أحد يستطيع أن
يدعي أننا نعمل عملية السلام ؟

وقال المهندس مشهور :
إن كل ما انشده في المشروع نسبة منه كانت
حسنة للبناء . وتخص في السوق العالمية لأني
أمرق ساعة واحدة لراكب السفينة وتوفرنا أن
البترول سيقط على الأقل يتدفق من ميناءه في
المنطقة لمدة لا تقل عن عشرين سنة . أنا معطي
لنفس في خمس سنوات بالنسبة للأموال التي
أعطيت على المشروع في مرحلته الثانية . كان هذا
رؤي على سؤال بأن البترول سيذهب في الخمول
بالإضافة إلى خط سويدي الذي أنشئ منه
سنوات والذي يظل البترول من ثلاث البترول
الصغيرة التي لا تستطيع عبور القناة والتي تغل
في ميناء السويس ليصبح يتوقف في ميناء سويدي
حتى ميناء الإسكندرية وهذا المشروع تكلف
أيضا ثلاثين الخسائر لما ادعى إن الاتفاق
الكثير في مرحلة التطوير الجديدة التي تبنت
وأعمال المهندس مشهور أحمد مشهور بأن
هناك شيء أهم هو تعريفات السفن الأخرى

قناة جزيرة كحلها المياه من كل جانب بعد
التربة الجديدة
وأن أوافق على فكرة التخطيط المثلث
للمنطقة. نفس الوضع عصفاء قبل بداية تطوير
القناة. لقد وضعنا تصوراً عاماً ثم نلتزم بيوت
الجزيرة الأخيرة ثم نلهم القروض نتيجة
للتزامات المطلوبة التي حامت في شكل
معلومات. بعدها قمنا بشكل القناة بشكل كذا
ورضعنا شريطة أن خط سكة حديد وسيراً عليه
مجموعة علماء والمصانيع وصانعون. نفس
الفكرة يجب أن نلحق عند التخطيط الأقباس
أي نضع التصور والخطة والمقاربات ثم بدأ
التطبيق وضع الخط الحديدي. ونصنع خطة
قوية متكررة لتتبع منها تغيرت القيادات فالحظ
بأن ما دامت متصل به إلى الخلف.

سألت رئيس الهيئة عن السبب أو الأسباب
التي أدت إلى زيادة رسوم القناة على السفن
بعد عملية التطوير الأخيرة؟ بل أدى إلى
احتجاج بعض ملاك السفن التجارية
والقالات الذلول ومنهم أوتاميس رئيس
الفرقة التجارية اليونانية الذي حضر يوم
الافتتاح الماضي إلى الهيئة لمناقشة زيادة
الرسوم؟

أعطى المهندس مشهور
عن مخرجة في الرسوم بالنسبة للسفن الصغيرة
والكبيرة. بالنسبة للسفن الكبيرة ٢٨٠ ألف طن
رسومها حالياً أقل من ١٢ من رسوم سنة
١٩٧٥ والسبب الرئيسي التولون بالنسبة للقالات
الذلول ما زال خفيها ولم يزد. إنما الصانع
الخففة تولون ما زاد ٣٠٠٠ وتولون الذلول ثابت.
هذا من ناحية. والأمر الآخر أن السفن الصغيرة
الحجم تأخذ نفس الخدمة التي تأخذها السفينة
الكبيرة وكذلك بالنسبة للبريد وعندما
الأشياء.

لوضعنا (وسوما مقترحة) بحيث أنها زادت
بعض الشيء على السفن الصغيرة ثم نتوجه في
التقصان. فهناك إذن عدالة التوزيع على أن
السفن الصغيرة تعمل دائماً بين موانئ قريبة. كما
كيف أحسب الرسوم؟ وكما أنا رأينا؟
أحسب ماذا توفر قناة السويس لأية سفينة تميز
قناة السويس بدلاً من استخدام طريق رأس
الرجاء الصالح وهذا يوفر له أحدث ٥٠ من
لما تكون عادلاً وكله على السفن الصغيرة ولو
وصلت إلى ٥٠ أيضاً فهذا عدل. وأنا أعلنت
ذلك في مؤتمر عدل في لندن في سنين الماضي
ورفضت فيه مبدأ المنازعة والمناقشة. والذي
يريد أن يميز عندما يتعلق لنفسه وقراً. أهلاً
وسهلاً.

وهناك أكثر من إجابة على كل هذه
الساؤلات.

● ما هو معدل زيادة رسوم التوالين من سنة
١٩٧٥ حتى سنة ١٩٨٠؟



الرئيس أنور السادات أثناء زيارته من القاهرة وبعد كبار الضيوف من دول العالم.

والتعبير.
بالأكيد. قال في الهندس مشهور خاصة أن
مقدمة يوم لقاد بعد التربة الجديدة زادت
مساحتها ١٢٠٠ فدان تصفها شتيد على المياه
والآخر للمشروعات الاستراتيجية وتقوم حالياً بوسم
خريطة جديدة لجزيرة كحلها على هناك قناة جديدة
فتحت بين القناة الرئيسية والتربة جنوب
بور قزاد. وأرض جديدة في الثالث من هذه
القناة حق رأس العرش (بها التربة) نظام
على ضفافها أنشطة استثمارية كثيرة وأرضها
وصناعات نصف مصبغة لإعادة تصديرها ورسوم
تطوير هذه المنطقة في المستقبل القريب. وشركة
الأعمال البور سعيدية ستقوم بإنشاء مصنع لثبات
(فاير جلاس) خدمة منطقة القناة وتشجع
السياحة لتصل إلى بحيرة الدوبيل والعريش
وسمعة حركة المستثمرين في المنطقة
وأهالي الهندس مشهور قالوا: في المرحلة
القادمة في التطوير سيتم ازدواج القناة وستظهر
بعدها في الاستثمارية جزيرة كحلها كبريان تصلحان
للاستثمار والمناطق الحرة. كما أصبحت الآن بور

بدخل مبرزية الدولة نتيجة للخدمات التي
تقدمها الشركات للسفن. أن تقوم الهيئة خاصة
أما حصلت نجاحات مستمرة مطروحة وأصبحت
لا حيرة واسعة في أكثر من مجال أن ينشأ مجلس
أو هيئة يضم هيئة القناة والمحافظات السويس
والإستراتيجية وسور سعيد والمحافظات ميناء على غرار
الهيئة التي أنشئت منذ سنوات لتطوير منطقة البلد
الحاوي وتوسيع بيوت الجزيرة العالمة في كل
التخصصات شح المنطقة شرق وغرب القناة
التي تصل إلى ٢٠٠ كيلو متر وسهال التنمية أو
هيئة التخطيط لجمع تصوراتها حتى بعد عشرين
سنة ويري كيفية الوضع عادة يكون؟ خاصة أن
هذه المنطقة أصبحت منطقة جذب لكل
الاستثمارات المصرية والأجنبية سواء كان استثماراً
صناعياً أو تجارياً أو إسكانياً أو سياحياً حول
القناة العالية والمناخ اللامع والبيئة الريفية
الجديدة بل وإنشاء مناطق حرة جديدة علماً بأن
التربة الجديدة أصقلت أرضاً جديدة في بور
قزاد وأيضاً هيئة دائماً تقدم الدعم المالي لكل
هذه المحافظات والمناطق في الأمن الغذائي

أن كل موقف منهم يتدخل لنا مليون جنيه.
وكان دخل هذه الشركة صفراً عندما كانت القناة
مغلقة. أصب إلى هذا مجال للطاوع الخاسر
الذين يعملون على السفن الأجنبية ويعطونه.
ومرئياتهم كلها بالعمولات الضعيفة. والأهم أن
نسال شركات الذلول المحلية كم خلق من أرباح
وإيرادات نتيجة لكونهم السفن بالذلول وهي
شركات حكومية. وشركات إصلاح السفن
والبحرين السفن بالماء ضم المياه. الماريجستين
مها. نبعه خمسة عشر دولاراً تقوم به صناديق
بمكيمات وهي أعلى مياه في العالم كما قالوا لنا
ويهاون عليها وبذلك تكون ملزمين بتطوير هذه
الطلبات ليزيد الدخل لها في الساعة وأيضاً هيئة
الذلول تكون معدانية متطورة جداً لتتسنى مع
العهد الجديد للقناة خاصة أنها حصلت أرباحاً
فلكية هذا العام والأعوام السابقة وكلها
بالعمولات الحرة. وكل جهة وكل هيئة يجب أن
تطور أعمالها وخدماتها بالصورة السريعة العلمية.
أليس من الضروري خاصة بعد عمليات
التطوير وبعد أن القلت أن هناك دخلاً غير مباشر

● وما هو معدل زيادة الوقود وهو يتنقل من ٣٥ إلى ٤٠ من تكلفة الطل ؟
 ● وماذا يمثل قدر رسوم قناة السويس بالنسبة لما تحصله من بترول على الطل ؟
 وترجمة هذه الأسئلة هو أن زيادة مفرجة قبل سنة ٧٥ فكانت رسوما موحدة على جميع الأحجام وفي نهاية هذه السنة زادت الرسوم بالنسبة للترانج العليا من السفن وهذه الزيادة تدرجت بالتدريج حتى حولة ١٥٠ ألف طن تنقل نفس الرسوم القديمة ثم يستمر هذا التدرج إلى السفينة الكبيرة ٢٨٠ ألف طن.



الرئيس نوري الساعاتي مع الأرشاد بوزعيد وهو يلقى خطابه الذي وجهه للعالم

المراقبة الإلكترونية للملاحة

وطلبت مشروع القناة بتفيذ مشروع المراقبة الملاحة بأحدث الوسائل الإلكترونية على امتداد القناة من مسافة ٣٠ كيلومتر شمال جزر سعيد إلى البحر المتوسط وحتى مسافة ٣٠ كيلومتر جنوب السويس إلى خليج السويس بهدف تأمين عبور السفن وزيادة أمانها وحماية الاتصال بجميع المواقع المسجلة في الملاحة في القناة ويكون المشروع من :
 ● شبكة إدارية من ٣ محطات مهمتها تحديد مواقع السفن ونقل صورة إدارية فاعتمول إلى صورة تلفزيونية في مركز المراقبة بالممر الحادي عشر بحسب الأرشاد.
 ● شبكة أوتار - من ٣ محطات أيضا بالإضافة إلى أجهزة لاسلكية مجهزة على السفن العابرة. ومهمة هذه الشبكة تحديد مواقع السفن على شاشة التلفزيونية لعزلها في المراقبة.



صورة لمدية الاسماعيليه وقناة السويس

● شبكة حاسبات الكمبيوترية
 ● شبكة للاتصالات اللاسلكية ولقلم سبع شبكات لشبكة للسفن العابرة. والمرشدين في المياه. ومكاتب الباس. والملازمين. للفركاكات. وللزوارك الملاحة. وشبكة تلغراف لاسلكي خاصة بجميع السفن من الملاحة في القناة.

وقد تكلفت هذا المشروع ١٨ مليون دولار تمويل من هيئة التنمية الأمريكية. هذا ما قاله لي المهندس عبد الحميد فؤاد رئيس المشروع وسيداً بقلبه في أول مارس سنة ١٩٨١ وقد بدأت التنفيذ منذ سنة ١٩٧٥ كمشروع من مشروعات التطوير الحاربه في القناة وضرورة تطوير نظام مراقبة الملاحة ليتناسب مع دخول القناة في عهد الثقلات العملاقة. وقامت الهيئة بالاتصال بمجموعة من الدول الأجنبية الرائدة في هذا المجال. وهي أمريكا وفرنسا وألمانيا واليابان واليابان الغربية وحصلت على مجموعة من التلمييز انتهت إلى الاتصال بمجموعة من الشركات التابعة لهذه الدول. ثم قام خبراء الهيئة بزيارة مدينة خليج طركيو وبيتا سان فرانسيسكو وبيتا هافر وقناة بنما وقناة كولم بكندا الغربية وبيتا هامبورج وبيتا فان كولم بكندا الغربية

وانتهت دراسات الهيئة إلى اختيار النظام الذي يلائم الاحتياجات القليلة للملاحة في قناة السويس التي تجمع بين عبوات هذه الدول السبع.

وأعلن المهندس عبد الحميد أنه بإتمام هذا المشروع أصبح نظام مراقبة الملاحة في قناة السويس أحدث نظام متكامل للملاحة في العالم لأنه يستطيع مراقبة السفينة وتوجيهها في جميع المياه الإقليمية جنوباً وشمالاً. وقام بتزويد الأجهزة والمعدات مهندسون مصريون تدرجوا في الولايات المتحدة الأمريكية. كما يتسرب حالي على التشغيل ١٦ مهندساً وفيما بخلاف من يعملون في الصيانة وهو يعتبر أول نظام في مصر بالنسبة لعدم الحاسبات الإلكترونية. وقد تمت زيارة المشروع وأخذ يشرح لي هو ومساعدوه. وأعطوا صراحة إلى أن خطر في المال والأفكار التي استطاع بها أن أعطى صورة بالهبة حقيقية كما رأيت. إذ هو إلهيا لتأخذوا الأهرامات الحديثة في نهاية القرن العشرين التي بنت بسواعد المصريين.

مركز الأبحاث

أنشئت بالذكور ليل علاقي رئيس مركز الأبحاث بالمدينة الذي يقوم بالدراسات

الشرقية ويدخل عند المحطات المرة حتى البحر الأحمر.
 وحماية جوانب القناة بالكسبات. وهي عبارة عن مواد خرسانية وبتش ومن تحت في معمل اختيار المواد وأيضاً اختيار الأحمال والكمادات.
 ● ولقلم الأجهزة الإلكترونية والكمبيوتر وهو نصب المركز وهذا القسم به ١٥ باحثاً و ٢٥ فنياً ويجدد كثير من العتاد التخصصي.

تصميم المشروعات

وفي لقاء مع الدكتور عبد الحليم يوسف سلطان رئيس قسم المشروعات والأبحاث قال لي :

إن الفرقة الجديدة تملك ٢٠ من كمية العمل في قناة السويس وإنه واجه صعوبات كثيرة. ففي فترة إغلاق قناة السويس كانت نقصاً بالمعلومات الكافية عن القناة وكانت مشروعاتنا بهذه الطريقة على صغر البيانات البسيطة وبعد انتصارات أكتوبر ومعاهدة السلام حققنا بيانات على الطبيعة أكثر دقة. ونظرية برر تعيد كانت لها مشاكل فية بالنسبة لطبيعة التربة الرخوة وأيضاً بالنسبة لتفقد ساحر الموج وفي بعض الشدة صناعية تحت الحماجز بطريقة جديدة في عالم الخدمة. وجعلنا حوالي ١٧٠٠ لوحة تفصيلية لكل المشروع. خاصة أن قناة السويس لا يوجد لها مثل بالنسبة لحجمها وطولها وطريق الملاحة فيها ولذلك لا تلجأ إلى بيوت الحرية الاستشارية الأجنبية لتفقد أي مشروع. كما أن مكاتب الخبرة الإنجليزية والفرنسية واليابانية لم تلتفت جديداً لما تم إنجازه داخل الميناء لكنها شروط البك الدولي الذي يقدم لها القروض.

بليت تكلمة أستمع معي في أن للمهندس مشهور أحمد مشهور يستحق بمجازة جائزة نوبل للسلام في عام ١٩٨١. الرجل الذي جسد ما يريد بطل السلام إلى نصائح حية ملموسة ووقع لكل ما يريده مصر السلام.....



● ولقلم الشواطيء والموتى. وهو عبارة عن أحوال تكون فيها أحوال غائل الأمواج الموجودة في القناة مع تحديد نوعية التربة وإنتاج التكرير وقاع القناة. بذلك أنواع التربة لأنه في القديم كان شيل له ثلاثة هوجج. القرم التابسي وينشئ في مدينة تابس والفرج القوطي وينشئ عند منطقة البوطة. وفرع وسط القناة ويخرج من