

اختلطت جبات العرق برمال الصحراء .. وتناثر ذوو القبعات الزرقاء على امتداد الساحل الذي يبلغ طوله ١٦٢ كيلو مترا . من السويس إلى بورسعيد ٢٥ ألف عامل ومهندس وفني وخبير يساهمون في تحقيق المعجزة .

الدقرسوار : قرية لا تهوت !



• ل قرية الدقرسوار ترتفع المباني بجملة العامل المصري الذي يخوض معركة التصدير .

منها .. الأطفال الصغار يلعبون ويرحسون حول المباني الجديدة .. وعلى مسافة قريبة ظهرت مبان أخرى ما زالت في مرحلة البناء . اقترنا من المهندس الذي وقف يرانف حركة العمل ، حدثنا عن المشروع الذي تم إنجاز ١٠٠ وحدة منه قام الرئيس آنور السادات بإهداء جازتها للزراعين في يونيو من العام الماضي والأن تم تشطيب الـ ٨٠ وحدة الباقية والتي سيتم تسليمها في ٥ يونيو الحال

اصطحبنا المهندس لزيارة بعض الأخرى منازلها الجديدة .. يتكون المنزل من حجرين وحجرين أمامي كبير بصطبة على الطراز

ولا شك أن هذا الاسم ارتبط في أذهاننا بالثورة التي أحدثتها إسرائيل خلال حرب أكتوبر والتي لم تكن إلا مقامرة عسكرية تليغزيرية أودوا بها أن يقللوا من قيمة النصر الذي حققته قواتنا المسلحة في الحرب ..

على هذه القرية يقع الآن مشروعان كبيران أحدهما مشروع إسكاني يضم ١٨٠ وحدة سكنية والثاني مشروع استصلاح ٥٠٠ فدان وتجهيزها للزراعة ..

وفي قرية الدقرسوار كانت الوقفة الأولى « لجلة أكتوبر » والحياة تدب في شوارعها : الزارعون متجهون إل حقولهم أو غائثون

فوامها سبعة آلاف سنة ، علم المصريون العالم خلالها كثيرا من العلوم والفنون .. وأهمها التشيد

وفي زيارة لمنطقة القناة والتجول في كثير من مواقع العمل لتتشكل بالصورة والكلمة ما يجري هناك .. نجد بعض المشروعات قد تم استكمالها بالفعل والبعض الآخر على وشك الانتهاء .. ومشروعات ثالثة قد بدأ العمل فيها حديثا . وفي كل الأحوال الجهود مستمرة والحركة لا تنتهي طوال النهار وربما تستغرق جزءا كبيرا من الليل

نبل وصولك إلى مدينة الإسماعيلية بمسافة ٢٠ كيلو مترا تنفع قرية الدقرسوار .

فن يقسم بزيارة سريعة إلى القناة وبلقي نظرة على ما يجري الآن على شاطئها أو داخل مدنها لن يصدق أن هذا كله قد تم خلال ثلاث سنوات وربما أقل .. مئات المشروعات منها ما يتعلق بالقناة ذاتها - ترسيبها وتعميقها - ومنها ما يتعلق بإنشاء المصانع وبناء المساكن والمرافق ومنها ما يتعلق بإصلاح الأراضي وإعدادها للزراعة .

وراء هذه الإنجازات الضخمة يقف الإنسان المصري بكل أبعاده .. صلاته الهسية .. إرادته القوية .. قوة محمله الشائقة .. ويقت وراها أيضا حضارة

الأقل إلى ٣ سنوات ...

وسقطت التصاريح

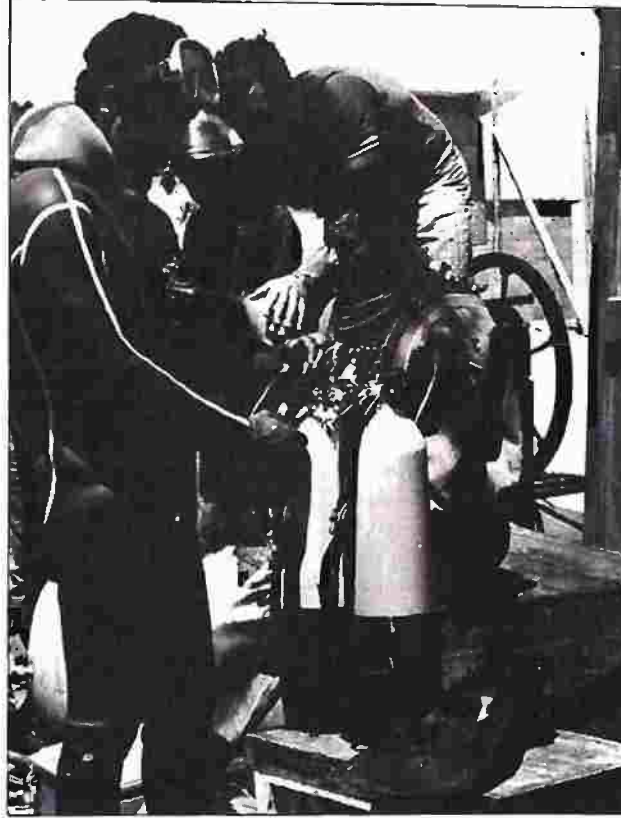
وحتى ٥ يونيو عام ١٩٧٤ كان الدخول إلى منطقة القناة لا يتم إلا بالحصول على تصريح خاص لبعض الفئات المحددة من مواطني القناة ... وعندما زار الرئيس محمد أنور السادات مدن القناة أعلن يوم ٥ يونيو ١٩٧٤ أن مدن القناة قد أصبحت مفتوحة أمام كل المواطنين وأن انقطة على موعد مع عودة الحياة الطبيعية لها يوم ٦ أكتوبر من نفس العام ...

وبدأ السباق

وكان هذا يعني شيئا واحداً . أن الصراع قد بدأ ... صراع الإنسان المصري مع الزمن ... الصراع بين كلام الخبراء التي يساوى ٣ سنوات . وعزيمة الرجال التي تساوى ٤ أشهر ... وبدأ السباق ... خلال هذه الفترة كان قد تم تنفيذ ٧٠٪ من أعمال الترميمات المطلوبة بالنسبة للمساكن وأمكن ترميم وتشغيل ٨٥٪ من المدارس وتجهيزها تماماً لاستئناف الدراسة ... بالإضافة إلى ترميم ٧٠٪ من المباني الحكومية و ٢١٠ من المستشفيات والوحدات الصحية ... وإنهاء بعد ذلك التقارير تؤكد أن مرحلة الإنشاء قد بدأت . وأنها تتم بأسرع المعدلات ... ففي كل ساعة زمن كلن يتم بناء ١١/١ وحدة سكنية لتصل عدد الوحدات السكنية التي تم بنائها حتى آخر عام ١٩٧٥ إلى ما يقرب من ٢٠ ألف وحدة ...

عقبات على الطريق

● ولكن كيف تم هذا؟ ... وكيف تمكن الإنسان المصري من فهم الزمن؟ ... يقول المهندس ماهر أحمد بهاء الدين رئيس قطاع المشروعات بمجهاز تعمير منطقة القناة أننا وضعنا في اعتبارنا أن تحقق ما وعد به الرئيس السادات من إعادة الحياة الطبيعية لمدن القناة ... كنا نعمل ليلاً ونهاراً ... أيام الإجازات لا نعرفها ... مرافيد امتدت بلا حدود ... وكان أهم مساعداً أن ميزانية التعمير تركزت كلها في جهاز واحد بحيث قام جهاز تعمير منطقة القناة بالاتفاق على كل المشروعات الإسكانية والزراعية بالإضافة إلى تحسين المرافق ... وقد أنشأ هذا النظام حرية الحركة والمرونة الكافية للبد في كل المشروعات والانتهاج من مصلحتها ... لا شك أن ما يحدث الآن على خط القناة معجزة ... فكل العاملين يركضون الصدفه الغربية التي ربطت بين إجازات هذا اليوم « يوم ٥ يونيو » من كل عام وبين ذلك اليوم منذ عشر سنوات ... وكان القدر أراد أن يتحول يوم المنة إلى يوم عيد نخفل فيه بكل منجزاتنا في التعمير والبناء ...



● قبل أن يبدأ التعمير كان لا بد أن نتخلص من الألغام.

ويشكون المنزل من غرفتين وصالة ودورة مياه . والمي مزود بالكهرباء والمياه ومرافق الخدمات ...

ونعود إلى قصة أبو زيد وشهادة العبور التي تسلمها من القوات المسلحة نتيجة لبطولته في المعارك ... يقول أبو زيد إنه من عجائب المصادفات أنني تسلمت منزلي في نفس الموقع الذي كنت أقاتل منه القوات المعادية وظلت فترة طويلة في هذا الموقع (ما يقرب من ٤ سنوات) وحينما سرحت من القوات المسلحة بعد الحرب ... نشاء الظروف أن أتخذ مسكني في نفس الموقع وبعين قاتلا : إن ذلك منحني شعورا بأنني كنت أقاتل من أجل هذا المنزل بالذات مثلما كان يفعل الإنسان الأول حينما كان يفسل ليدافع عن كوخه أو كهفه الذي يعيش فيه ...

قصة التعمير

● ولكن ما هي قصة التعمير منذ بدايتها وما هي الصعوبات والعقبات التي واجهتها وكيف استطاع العاملون التغلب عليها؟ ... لم تكن مهمة الرجال سهلة ... كانت اللجان المختصة بمصر الحائز العمرانية قد انتهت من دراستها ... وجاءت الأرقام ضخمة ... تخمينة ... كان هناك أكثر من ٦٥ ألف وحدة سكنية تحتاج إلى الترميم بالإضافة إلى ما يقرب من ٢٠٠ مدرسة و ٥٠ مستشفى وحوالي ٤٠٠ مبنى حكومي ... وبدأ الخبراء يدرسون الوقت اللازم لإعادة ترميم كل هذه المباني ... وجاءت التقديرات البينية تؤكد أن إعادة ترميم كل هذه المنشآت يحتاج على

يسرعون ببلاغي وأقوم بالتالي بالاتصال بسلاح المهندسين الذي يقوم بتفجيره وإزالة الخطر وتلك المرحلة كانت تستهلك جزءا من الوقت أما الآن فقد تعود العمال على تجنب الخطر وتأمين الانعام التي تصادفهم دون أن يحدث أي توقف في العمل ...

ونسأل المهندس حجاج عن مراحل العمل في المشروع ليجيب : إنها مراحل عديدة ونشائية بمعنى أن أكثر من مرحلة يسير العمل فيها في وقت واحد فهي تشمل تسوية الأرض ... وحفر الترع والصارف للخدمة الزراعية ...

شهادة عبور

« تشهد بأن الرقيب رديف أبو زيد على أبو زيد . كان ضمن أفراد القوات المسلحة الذين لهم نرف العبور إلى سيناء في حرب السادس من أكتوبر ١٩٧٣ وقد أبلى بلاء حسنا في الصلوات الحربية »

التوقيع
نائد الوحدة

حينما دخلنا منزله كانت هذه الشهادة أول ما لفت نظرنا ... إذ نيتها بعناية في مدخل المنزل الذي قام بتأجير من بين ٣٧٦ منزلا للإسكان الحر ... ومشروع الإسكان الحر هو امتداد لمي الشيخ زايد الذي يضم ٤٠٠٠ وحدة سكنية - انتهت في مدينة الإسماعيلية ... والمشروع الأول أنشئ للعمال من أبناء الإسماعيلية ... وقد تم تسكينهم بالفعل ...

الرقيب وحوش خلق لإيواء الموائس وملحق به مخزن صغير وكل منزل به مدخلان أمامي للأفراد والخلق للماشية ... استقبلنا رب البيت ... يطلقون عليه في القرية اسم العدة واهم الحقيق محمد أبو مريش ... تحدث العدة كثيرا معبرا عن بهجة باستلامه السكن الجديد وعن قرية الدفرسوار الجديدة (أبو سلطان) التي عادت أكثر جمالا وإشراقا مما كانت . ولا سم (العدة) نصة طريفة يفخر بها دائما ويرويها لكل من يأتي للزيارة فعندما هاجم اليهود قرية الدفرسوار وحاصروا المزارعين المساكين بها وتطلب الأمر إعادة تجميع أفراد القوات المسلحة في المنطقة بدأ الجنود يتوافدون على مساكن المزارعين وبدأ المزارعون بدورهم يساعدون الجنود على الخروج من الحصار لاستكمال الاستعداد ومحاوله الالتفاف حول الثغرة وتطويقها وقد ساهم أهال القرية الأبطال كثيرا في هذا العمل وبدأوا بترك ملابهم المدنية للجنود وخفون الملابس العسكرية عن أعين الأعداء الذين قاموا بتفتيش معظم منازل القرية ... إلى إحدى الجولات التفتيشية وجدوا لديه أكبر عدد من الملابس العسكرية وهنا قاموا بطرده من القرية ... وهدم منزله وعندما عاد بعد فك الحصار عن المنطقة وانسحاب اليهود كافأه أهل القرية على ذلك بإعطائه لقب « العدة »

وقصص بطولات المزارعين البسطاء من أهال قرية الدفرسوار كثيرة لا تنتهي وربما لا تتسع تلك الصفحات لرددها جميعا ولكن لا شك أنهم جميعا سعداء بدورهم أثناء فترة الحصار أولا وبعودتهم إلى قريتهم ثانيا ...

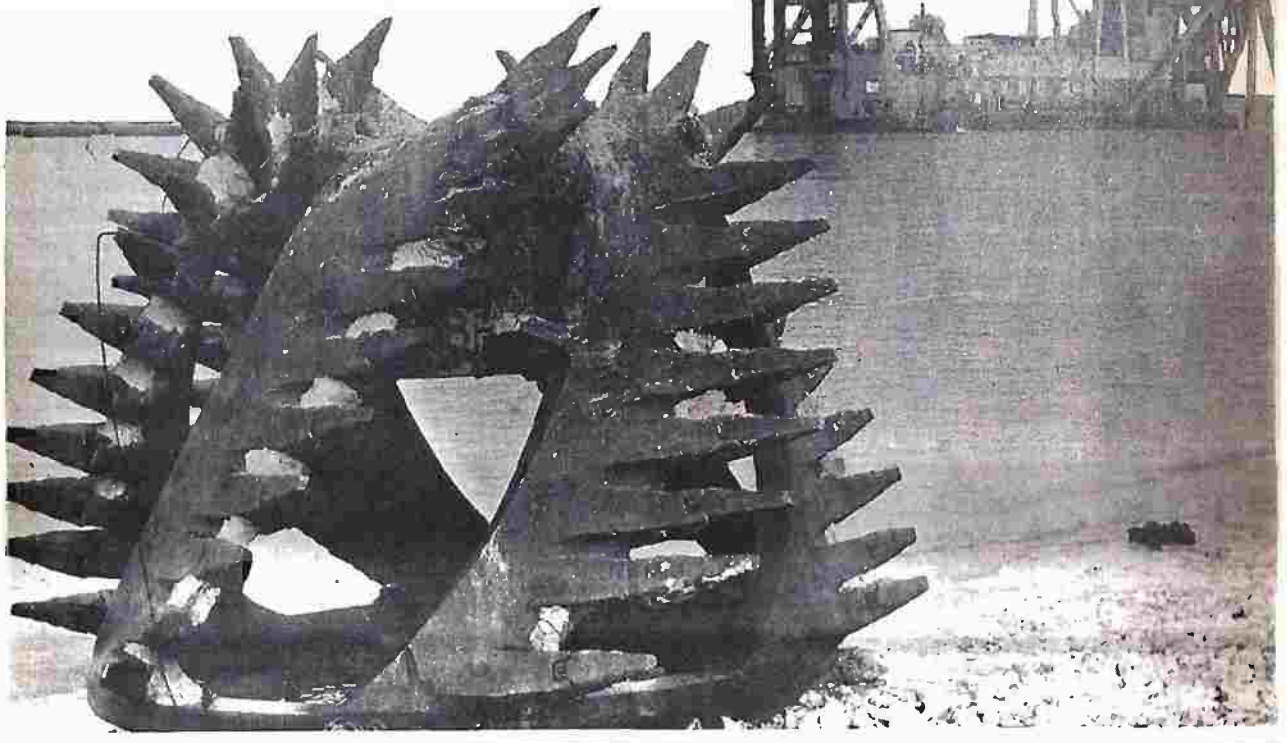
رجال وألقام

وعلى الضفة الثانية من القناة في نفس المنطقة تقريبا يجسرى العمل في مشروع الدفرسوار للإصلاح الزراعي ... ويقسم الرجال بلستملاح ٥٠٠ فدان وتجهيها للزراعة وقد تم بالفعل الانتهاء من إصلاح ٢٣٠ فدان ويجسرى الآن العمل في المساحة الباقية ...

المهندس صلاح حجاج هو المنزل عن هذا المشروع وهو فخور بالماملين معه فيه وبمهم الأبطال ... ونسأل صلاح عن السبب فيقول : كلنا نعلم أن هذه المنطقة كانت هي منطقة الثغرة التي يمر منها جنود العدو إلى الضفة الغربية للقناة وزرعوا المنطقة بالألغام وأصبح الحفر والعمل وتسوية الأرض يشكل نوعا من الخطورة على حياة الناس ... وبالرغم من أن سلاح المهندسين بالقوات المسلحة قد قام بتطهير المنطقة فإن بعض ألغام أودانات مدافع لم تنفجر توجد بمنطقة العمل . ولكن إصرار العامل المصري على عدم الاستسلام جعله يستمر في عمله ... بل زوده ذلك بنوع من الحماسية والخبرة في اكتشاف مكان الخطر ... في البداية كان العمال عندما يكتشفون لغما

حتى تكون القناة أوسع وأعمق

لن يكون اللون الأصفر هو السائد على خريطة صحراء مصر بعد الآن .. فاللون الأخضر سيصل سريعا .. إنها حرب ضارية بين لونين .. كلاهما بفعل الطبيعة ، ولكننا سنقف بجانب الأخضر في حرب ضارية حتى يتصر وعدتنا في هذه الحرب أن لدينا ٥٥ مليون متر مكعب من التربة الممتازة التي نأخذها من قاع القناة بسبب التوسعات . هذه الكمية لو اختلطت بالرمال الصحراوية حولتها إلى أرض زراعية خصبة ..



٥ يونيو ١٩٧٥

ويعد الانتهاء من بناء الشواطئ الجديدة يتم بدم القدية . وتبدأ بعد ذلك مرحلة أخرى وهي عملية التعميم وتقوم بها معدات ضخمة جدا تسمى « الكراكات » تعمر فوق سطح الماء وتصل قوتها إلى ٢٠٠٠ حصان ويعمل عليها ١٢٠٠ عامل ويصل ثمن الواحدة منها إلى ٧ ملايين دولار . وتلك الكراكات تقوم بتكسير التربة « ومزولتها » تحت سطح الماء بواسطة حفارات ضخمة يصل وزن الواحدة منها إلى ٧ أطنان وثقنها إلى ٣٠ ألف دولار . ثم تقوم بشطفها ومعهما الماء بواسطة طلمبات ضخمة تصل قوتها إلى حوالى ٨٠٠٠ حصان وتنطرد إلى الخلف خلال خط من المراسير يصل طوله إلى عدة كيلومترات ويعوم على الماء بواسطة بمرامات أو يمتد عبر القناة قريبا من القاع ..

مليون متر مكعب وعلى مستوى القناة كلها إلى حوالى ٨٢ مليون متر مكعب . ويسمى ذلك بالمخفر على الناحية .. وبعد ذلك تأتي خطوة أخرى وهي عمل شواطئ جديدة في الناحية الشرقية للقناة عند الموانئ المعينة بعد انتهاء المشروع ويسمى ذلك « بالتكسية » وتبدأ بدق ستائر معدنية من الصلب بأعماق تتراوح بين ٣ و ٦ أمتار تحت منسوب الماء حتى تمنع تسرب الماء خلال جدران القناة وحتى لا تسبب الانهيار للشواطئ . وبعد ذلك يغطى الشاطئ الجديد - المحفور بيل معين - بقطع من الأحجار ذات صلابة شديدة جلبت من جبل عتاقة بالسويس لمنع عملية انهيار الشاطئ نتيجة لقوة الأمواج التي تصطدم به .. ثم تبنى بعد ذلك بلكات خرسانية ضخمة يصل وزن الواحدة منها إلى طنين ..

العالم رسته الضخمة أن تمر بها وخصوصا ناقلات البترول بكامل حولتها في طريقها إلى أوروبا . وتسلق حاليا طريق الرجاء الصالح بدلا من القناة .. وبهذا سوف يرتفع دخل القناة من ٤٠٠ مليون دولار إلى حوالى ١٠٠٠ مليون دولار في السنة . والشروع كما يقول المهندس حسن عبد الجليل رئيس قسم المشروعات بوزارة تخطيط ، خطواته قليلة ولكنها ضخمة جدا وهو يمر على خطورتين أولاها عملية التوسيع ثم تلحقها عملية التعميق .. وقد بدأت مرحلة التوسيع بإزالة خط بارليف وجبال الرمال الموجودة ووصلت الإزالة إلى عن ١٢٠ مترا في اتجاه الشرق . واستلزم هذا رفع كميات ضخمة جدا من التربة ووصلت في القطاع الجنوبي للقناة إلى ٢١

● ولبدأ معا تلك القصة ونعرف كيف ضرب عصفورين أو عند عصافير بحجر واحد ..!

وحجرتنا هنا ببساطة هو مشروع توسيع وتعظيم القناة .. إنه مشروع ضخم وسوف يتصاعد فيه حجم القناة وقوتها الإنتاجية ودخلها في خلال ٤ سنوات تبدأ من عام ٧٦ حيث بداية المشروع وحتى عام ٨٠ وهذه المدة تمثل المرحلة الأولى ويتم فيها توسيع القطاع الكلى إلى ٣٢٠٠ متر مسطح بدلا من ١٨٠٠ متر ويزيد عرضها الملاحي من ٩٩ مترا إلى ١٦٠ مترا على أن تمر بها السفن الكبيرة بحمولة ١٥٠ ألف طن بدلا من ٧٠ ألف طن حاليا وبناطرس قدره ٥٣ قدما بدلا من ٣٨ قدما وذلك يعني أن بإمكان ١٥٪ من أساطيل

العمل نتيجة لعدم وجود الحوافز والتشجيع .. ولكن شيئا من هذه الأبواب لم نلصقه في شروعات التعمير الممتدة على طول ساحل القناة وفي المدن الثلاث .. لذلك تنتهي معظم الشروعات في الأوقات المحددة لما وإذا تعدت هذه التواريخ فإنها تتعداها بفترة وجيزة ولظروف خارجة عن الإرادة .. بل إنه حينما يتدخل أى عامل من العوامل المعرقة لسير العمل .. نجد أن روح الحب والتعاون السائدة بين المجموعة تتقدم لتذيل هذه الصعوبة والتغلب عليها

وبضرب المهندس عز الدين يوسف مثلا لذلك فيقول :

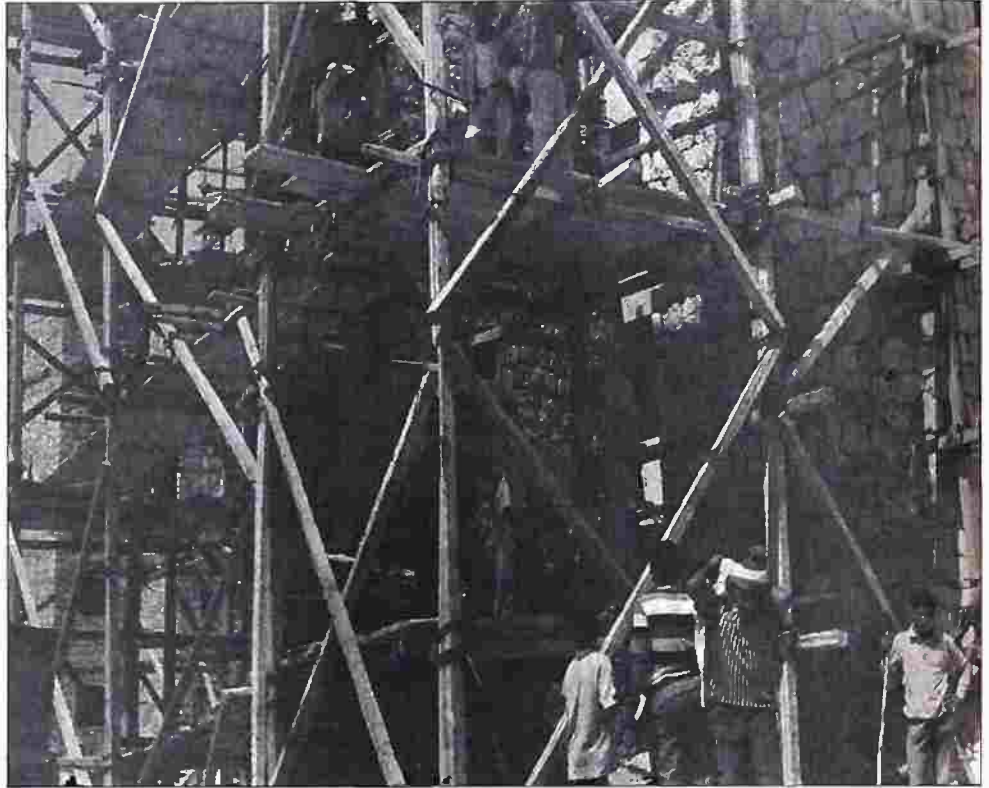
في مشروع الدفوسوار للإصلاح الزراعى أنام العمال مخزنا للزلط على الضفة الغربية من القناة .. وأصبحوا يتحينون الفرصة حينما تبدأ حركة الملاحة في القناة وبدأ الجو حتى ينظموا نقل كميات الزلط إلى الشرق ولم يتكثروا من ذلك إلا في إحدى الأسابيع وكأنا نائين وعندما علموا أن الفرصة سانحة جئوا وبدأوا فترة عمل بعد منتصف الليل لأنهم لم يضمنوا الجو في الصباح

مطلوب فيلم سينائي

● يؤكد المهندس علاء الدين عارف أن عمليات التعمير والبناء وتمهين القناة ونوسبها لا تقل مجال من الأحوال عن عملية بناء السد العالي .. فهنا يبدل الرجال العرق ولا يبخلون بأى جهد في سبيل إتمام تلك العمليات وأكثر من ذلك فإنهم يقومون بإعادة التنضيق والحياة إلى المدن التي هدمها العدوان .. ولذلك فالمهندس علاء الدين المسئولين عن الإعلام محاولة تسجيل هذه العمليات في فيلم سينائي يعرض على الناس في الداخل والخارج حتى يظهر وجه مصر المشرق للعالم أجمع .. ويكون هذا الفيلم وثيقة تاريخية هامة تضيف مجدا جديدا إلى الانجازات التي يجتهد المصريون على أرضهم .

● ● ●

حكايات وحكايات كثيرة تحفل بها ملحمة البناء والتعمير على أرض القناة .. لذلك لن نستطيع أى زائر للمنطقة في تلك الأيام العظيمة أن يتخيل مدى العرق والجهد المبذولين في إنجاز العمل .. ولكنه فقط يستطيع أن يصدق حينما يتذكر أن وراء كل ذلك الإنسان المصري .. نفس الإنسان الذي حقق من قبل معجزة العبور وتحطيم خط بارليف فعساركة البناء والتعمير ليست أقل من معارك السلاح .



● خطوة على طريق تعمير الصحراء

بجاية جنوبنا وهباطنا في اللوات المسلحة .. فما أقرب النسب بين الاثنين .. وما أقرب الهدف أيضا .. فكل حرب من أجل البقاء والوجود وهذه حرب من أجل حياة أفضل .

بذل السفر

● المهندس عدلى أبو العلا .. إنه دقيق جدا في عمله وحريص على إنفائه .. حينما يتفطب ولو لأيام معدودة بنفسها في إجازة أو راحة أو حتى مأمرورية يسأزه اللظ ولا يهدأ حتى يعود إلى موقع عمله ويستأنف نشاطه من جديد .. وذلك بالرغم من اطمئناؤه الكامل للزميل الذي يحمل مجله أثناء فترة إجازته وثقة التامة في كفاءته وخبرته .. ولكنه يحب دائما أن يتواجد إلى جوار عمله فهذا يعطيه إحساسا بالثقة والأمان .. وأخر قرار اتخذته عدلى هو الانتقال إلى مدينة الاسماعيلية وبعلا استطاع الحصول على سكن وانتقل إليه هو وزوجته وطفله الصغرى وبهذا استطاع أن يحقق حلمه ويعلق قائلا : (بدلا من السفر رابع جاي كل شهر)

الصرف أولا ..

● عباس عبد النبي عباس أمين عزن شاب يبلغ من العمر ٢٣ سنة يقول ردا على سؤال وجهته إليه :

إننا هنا لا نعرف شيئا اسمه الرنتين نحننا يحتاج العمل إلى أى قطعة غيار اقوم بصرفها

العامل والضلع الثاني الملاحظ والثالث المهندس يفرض محمد منير مهندس ميكانيكى (البيجا) :

إن روح الأثرة والحب هي العامل الأساسي في تسير دفة العمل أكثر من أى شيء آخر .. فلجسار المهندس بالعمال واندماجه معهم واختلاطه بهم ليل نهار يجعل من العمل أسرة ربا المهندس وأفرادها العمال وكثيرا ما يحكى العمال لمهندسيهم عن أسرارهم الخاصة ومشاكلهم الشخصية دون تردد أو خوف وبالتالي كثيرا ما يقوم المهندس بالعمل على إزالة أسباب المشاكل لعماله بأنفسه جهد ممكن ما دام ذلك في إمكانه وفى حدود طاقته .

والجدير بالذكر أن المهندسين التنفيذيين تختلف الشروعات ليست لديهم أية مكاتب .. فهم يقضون اليوم كله بين العمال في مختلف مناطق العمل وهناك مائدة بسيطة تتوسط حجرة كل منهم لأى استخدمات لتصميم ماكيت أو رسم نموذج لعملية معينة بل ولتناول الطعام أيضا .

أرقام قياسية

لكل مشروع من المشروعات زمن تقديري يستغرقه العمل في المشروع ومن المعروف أن بعض المشروعات بتأخر موعد تنفيذها لأسباب عديدة إما لتقص في الاعنادات المالية أو لتقص في المواد الخام وإما للتباطؤ في

من المحزن أولا ثم بعد ذلك أتم إجراءات الصرف من توقيع أذونات وعمل الإجراءات الإدارية .. الخ المهم ألا يتوقف العمل لأى سبب من الأسباب .

١٧ ساعة يوميا

● ويتحدث عبد الفتاح متولى مدير شئون العاملين عن سير العمل وحياة العمال في الواقع يقول :

ينقسم العمل إلى ورديتين الأولى من الساعة صباحا إلى الخامسة بعد الظهر والثانية من الخامسة إلى الثانية عشرة مساء وهناك عمل بالإنتاج .. وساعات عمل إضافية يفكر قيبتها رئيس العمل المباشر .. أما عن الأجور فأقل عامل معنا يصل مرتبه إلى ثلاثين جنيها وهناك ٩ جنهات شهريا بدل غذاء .. وهناك بدل طبيعة عمل تتراوح بين مائة في المائة و ١٥ في المائة من المرتب كل حسب الفئة المعين عليها .. ويلعب العمال في حجرات تبنى لهم خصيصا بجوار كل مشروع يقومون هم بتنظيفها وإعدادها ومن حيث الإجازات فالعمال القريبون من مواقع العمل يحصلون على إجازاتهم أسبوعيا إذا وغيرا في ذلك وإذا لم يرغبوا فعليه جميع راحاتهم الأسبوعية والحصول عليها شهريا أسرة يملأهم من سكان المناطق البعيدة .. ولكن بشرط ألا يتخلل ذلك نظام العمل وقوته .

● إذا تصورنا أن العمل في أى موقع من المواقع عبارة عن مثلث فيكون أحد أضلاعه

لولا هيئة القناة لغرفت دمياط وبلطيم

■ مكالمات تليفونية وفرت للعالم ١٧٠٠ مليون دولار كل عام.. كان المتحدث فيها الرئيس أنور السادات. فقد اتخذ قراره.. ولكنه يريد أن يطمئن.

● ويسأل الرئيس السادات في التليفون أين المهندس مشهور؟

لقد كان في هذه اللحظة مع وفد صحيفة - الفايانسيال تايمز - ويستأذن المهندس مشهور أحمد مشهور ليرد على التليفون.

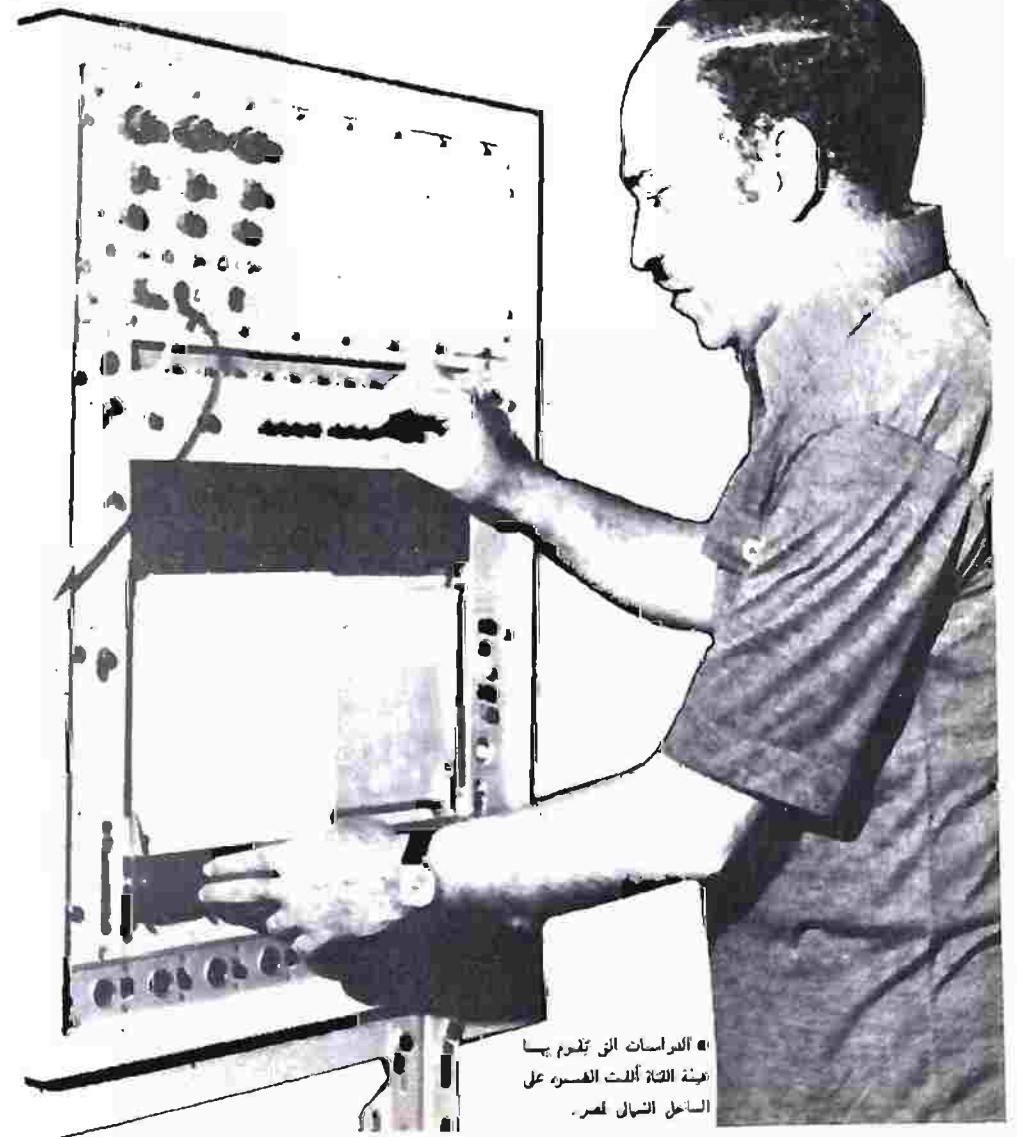
● ويسأله الرئيس السادات في عبارة واحدة.

- هل أنتم مستعدون لإعادة الملاحة في القناة فوراً؟

وتأتى الإجابة من المهندس مشهور بسرعة وبلا مقدمات. وفي كلمة واحدة:

- نعم. يا أفتدم

كانت هذه المكالمات التاريخية أثناء مباحثات فض الاشتباك الثاني بين الرئيس السادات ووزير خارجية أمريكا السابق هنري كيسنجر. ولم يكن أحد يتصور أن المصريين في استطاعتهم إعادة الملاحة من جديد. كانوا يعتقدون أنها مجرد مناورات سياسية من



■ الدراسات التي تقوم بها هيئة القناة أملت الفسوف على الساحل الشمال لمصر.

السادات. ثم قالوا: كيف يجسر المصريون على فتح القناة. وقد أصابها التدمير؟ ولعلنا نحاول الإجابة على سؤال صريح كان يراد البعض منا. وهو:

● هل كان العاملون في هيئة قناة السويس عبيدا على الدولة. يأخذون مرتباتهم كل شهر. ولكن بلا عمل.. أم ماذا؟

والإجابة تأتي من أعمال قامت بها هيئة قناة السويس أثناء سنوات الجذب بدأت بأقل القليل. بأقامة سور لمترو القاهرة طوله ٤ كم. وتولت هذه العملية التي لا يتولاها إلا مقاول صغير..

ولكن الأهم من كل هذا.. هو الدور الحق الذي مازال في طي الكيان وقد تأتي الفرصة المناسبة لكشف حقائقه. إنها مشيرة وخطيرة. وتتعلق بأمن القنات السليمة. ولأننا لنا المسؤولون في هيئة قناة السويس في كشف بعض الحقائق عن نوعية خاصة من رجالها. إنهم مجموعة من العلماء. يعيشون داخل محرابهم الذي. يقع على بعد خطوات من مبنى الإرشاد بهيئة قناة السويس في مدينة الإسماعيلية. وهناك لمجد أكثر من عشرين باحثا فنيا. أغلبهم يحمل أول الشهادات العلمية من الخارج.

لقد كانوا يسألون أنفسهم بعد أن عثرت بنا النكسة.. إن قناة السويس أغلقت. ولا يعلم أحد.. إلا الله.. متى تعود الملاحة. فهل يجسرون أنفسهم داخل مكاتبهم.. شوق مريب أن يفلت العالم عليه الباب لور أن يجس نفسه.

إنه ليس أمامهم إلا أن يواصلوا أبحاثهم.. ولكن أي أبحاث.. أن مهتهم تتعلق بقناة السويس. هل يفيدون مسار حياتهم. من دراسة تربة القناة. والتيارات المائية وحركة الملاحة.. إلى دراسة أخرى.

● وما الذي فعلوه؟

إنها قصة علينا أن نعرضها من البداية..

البداية.. في القناطر

إن قصة إنشاء مركز أبحاث تتعلق بالقناة. ترجع إلى عام ١٩٥٦. أي بعد التأميم مباشرة. وقد كان الفرنسيون يتولون عمل أبحاث القناة في فرنسا وتكررت أول نولة من الباحثين المصريين عام ١٩٦٠. وهكذا تكون مركز الأبحاث بالهيئة منذ هذا التاريخ.

وتأتى نكسة ١٩٦٧. وفي ظن حوارجنا. ينتقل المركز إلى القناطر الخيرية. لينضم إلى محطة بحوث وزارة الري. وهذا بدأ يفكر علماء القناة. هل يستمررون في أبحاثهم التي تتعلق بقناة السويس. أم يتجهون إلى دراسات أخرى زراعية مثلا؟

«رغم أن مصر مرت بهذه الظروف القاسية.. وكان من الصعب على النفس تحملها. فلما بدأنا أبحاثا علميا في القناة الملاحة في القناة مرة أخرى»..

ويستطرد الدكتور مهندس نبيل هلال قائلا:
- ومن أجل هذا الإحساس لم نترك لحظة واحدة... الأمل في تطوير القناة بعد إعادة الملاحة بها من جديد.
وأشأه:
● ● كيف؟

فيقول:
● ● تسنأ أنفسنا إلى مجمرات، لكل منها مهمة البحث في ناحية معينة في القناة. بحيث تتصل هذه الأبحاث بإعادة الملاحة من جديد.

● ● أي أبحاث؟
- كل ما يتعلق بالقناة من التآكل، والميول على الجانبين، وتطوير المجرى الملاحي، وقاع القناة، والتطهير، وأنواع الكراكات ومئات الأبحاث الأخرى.
فقلت: أريد مثلا من الواقع؟
فقال:

- لي منطقة بور سعيد، اليها يحسب حاجز الأمواج الغربي - وهو يمتد بطول سبعة كيلو مترات. على اعتبار أن المجرى الملاحي يعنى ٢٤ مترا.
● ● والمشكلة؟

- إننا لا نملكها الآن. إلا بعد الانتهاء من مشروع التطوير... لقد وضعنا في الاعتبار أن القناة بعد إعادة الملاحة فيها، سوف تحتاج إلى تنفيذ مشروع التطوير. ولكن اتضح أن الأمر يتطلب امتداد المجرى الملاحي في بور سعيد إلى ١٥ كم. وبحسب الأمر هل يحتاج إلى امتداد حاجز الأمواج ليصبح ١٥ كم بدلا من ٧ كم. ثم هل يكون الحاجز تحت سطح الماء أو فوقه.

واستمرت الدراسات. حتى قررنا عدم مد الحاجز. والاكتفاء بالطبي الذي ينتج من حفر الكراكات لم يحدث هذا إلا بأسلوب علمي ودراسة ميدانية مستفيضة.

مياه البحر تآكل الأراضي

وأثناء توقف الملاحة. وضع علماء القناة أديهم على مشكلة خطيرة تعاني منها مصر. إنها مشكلة تآكل الساحل الشمالى. ورغم أن لدينا أكاديمية للبحر العلمى. فإن المبالغة بمعرفة أساس هذه المشكلة. كان من الباحثين في هيئة قناة السويس. فقاسوا بدراسة الشاطئ، من بورسعيد إلى الاسكندرية. استمرت سنوات. بعدها كتبوا تقريراً خطيراً حول تآكل الشواطئ المصرية. فثلاً... الشريط الساحلى الرفيع الذى يمتد عند بحيرة المزة. لا يزيد عرضه على ٦٠ متراً. لم يكن أحد يعرف شيئاً عن هذا الشريط. وكأنه من «أوتات» عالم القضاء المجهول. وعندما درسه فريق العلماء بالمهنة. اكتشفوا حقائق جديدة عن مكونات التربة في هذا الشريط.

ونترك الدكتور مهندس نبيل هلال يتحدث عنه فيقول: لقد غطت الدراسة التقارير التي يتعرض لها الشريط الساحلى

الضيق. وحركة المد والجزر هناك وتوحيثاتها. وارتفاع الأمواج في الأيام المختلفة. والأهم من ذلك أن هناك جماعات تعيش على أرض هذا الشريط الضيق. ولا يعرف أحد عنهم شيئاً.

أنطينا هذه الدراسة لأكاديمية البحث العلمى وأوصينا بالعلاج. وخلاصة القول أن الشريط مهدد بالتآكل والانهيار. وقد تصعب كارتة على المنطقة كلها من مياه البحر. أما مشكلة الشاطئ، عند رأس البر. فلأنها لا تتحمل الإهمال. ولأنها ذات طبيعة خاصة. فقد نفذت أكاديمية البحث العلمى ما أوصى به علماء هيئة القناة. وكانت نتائج الدراسة عن المنطقة واضحة... وأوصوا ببناء ثلاثة رموس حجرية على اللسان لوقف التآكل. وهذه العملية تتخذها بعض الدول في علاج مشكلة تآكل الشواطئ. مثل هولندا.

● ● ولكن هل هذه الرموس تحل المشكلة تماماً؟



● ● إيزيس فهمى... الدراسة تتم على ثلاث سفرة للسفن المطلوب عبورها بالقناة.

■ نريد رئيس مركز الأبحاث قالنا:
- انها عملية مستحالة. أما الحل فإنه يتطلب «تطوير» اللسان» نفسه بالرمال من منطقة معينة هناك.

ومشكلة البرك هي الأخرى ند وجدت لها مكاناً من اهتمام هؤلاء العلماء. إنها من وجهة نظرم خطيرة.

وتكن خطورتها في قرية برج البرلس. قرية صغيرة على البحرية. تعتمد على الصيد. وكان مبنى الوحدة المجمعاً ما مؤثراً لفت نظر علماء المهنة فقد إبتلعها البحر الميت. وأصبحت مشكلة البرلس مشكلتين... الأولى: تآكل الشاطئ بها. والثانية: حجرة الصيادين منها بسبب قلة الصيد في بحيرة البرلس. لقلة عمق البحيرة. وتناقص الأسماك الموجودة بها. وعكف الباحثون على دراسة المنطقة دراسة عملية وميدانية. واتضح أن الشريط المائى الذى يصل بين البحيرة والبحر المتوسط قد قل عمقه. وبالتالي لا يسع بحيرة الحركة للمراكب للزور من إلى البحر للصيد. ولكن الخطورة تكمن في أن الشريط الساحلى الذى يفصل البحيرة من البحر. قد تآكل جزء منه ولولم يعالج الأمر. فإن الحقيقة التى يؤكدها علماء هيئة القناة. أنه ببساطة قد تتعرض محافظة كفر الشيخ

بأكملها للغرق. ولهذا فقد أقيم رأس حجرى بناء على توصية مركز الأبحاث في المهنة. غرب شريط البحيرة. وأدى ذلك إلى تعميق المجرى الملاحي. وتحركت مراكب الصيد من البحيرة إلى البحر. وكانت النتيجة أن تآكل هذا الشريط قد قل كثيراً ولكن لا بد من تكلفة هذه العملية بإقامة رأس حجرى آخر من الناحية الشرقية للشريط.

معدنية أذكور... قرية غارقة.

وامتدت جهوده هؤلاء الباحثين إلى منطقة رشيد. وقالوا بعد دراسة المنطقة دراسة كاملة. أنه لا بد من عمل «خوازيق» في الأرض الزراعية في هذه المنطقة. والحقيقة أنه لم يتم أحد هذه الدراسة حتى الآن. أما قرية معدنية أذكور بين رشيد ودمهور. فإنها عبارة عن قرية سيئة المظ. قد تواجها الأبراج. تنفطها تماماً. ويشتر أهلها في المنطقة. حتى تظهر القرية من جديد.

وقد بطول الحديث يمتد حول دور هؤلاء العلماء أثناء توقف الملاحة في القناة. وتكنى الإشارة إلى أن نشاطهم قد امتد داخل وخارج مصر.

في سوريا... قاموا بأبحاث حول ترميم ميناء اللاذقية. وميناء الصيد والزفة في جبلة واللاذقية. وفي مصر: وضعوا جميع الأسس اللازمة لمشروع ميناء دمياط. ثم الدراسات الخاصة باختبارات التربة في بوغاز الاسكندرية.

مركز الأبحاث

مركز عمليات

ولكن هل كان هؤلاء العلماء دور أثناء توقف الملاحة. في خدمة القوات المسلحة. إن الحديث عن هذا الدور فيه شيء من الحذر وعلينا أن نلمس جزءاً من هذا العمل البطول وبدون تفصيلات...

لقد ساهموا في إنشاء طريق اشرون الجميل بين المزة والبريلصل إلى بورسعيد ركان هذا الطريق له أهمية كبيرة في ربط المدينة بغيرها.

ولم يكن الأمر سهلاً في إقامة هذا الطريق. فإن حركة المد والجزر في هذه المنطقة كانت تقف عائقاً لإقامة هذا المجرى. رلى بحيرة المزة كانت الأوامر تصل إلى علماء مركز الأبحاث بالمهنة. ورغم صعوبة تنفيذها فقد كان كل شيء يتم تنفيذه ولقنا لحظة وزارة الحربية. واستطاع الباحثون أن ينفذوا كل شيء مطلوب منهم في بحيرة المزة. ووضع علماء المهنة خطة كاملة لا تامة جسور على القناة من نوع جديد تماماً ولكن توقفت العمليات العسكرية...

معظم الأبحاث... للتطوير

وإذا كان فريق البحث العلمى في القناة

قد ألقى كل هذه الأعمال التي قد نبهت كثيراً عن مجال علمهم الأصل. فإنهم لم يتركوا للحظة واحدة التفكير في إعادة افتتاح القناة. وفي مشروع التطوير. والحقيقة أنه في عام ١٩٦٦ قد وضع برنامج لتطوير قناة السويس ولم يتخذ منه شيء بسبب الحرب. ولكن أجهزة البحث العلمى في القناة لم تتوقف عن البحث والدراسة. كنا نحجرى الدراسات حول طبيعة التربة في قاع القناة... وعلى جوانبها... وهذه أمور رئيسية تتوقف عليها عمليات تعميق القناة.

● وتستطرد الدكتورة ايزيس فهمى قائلة:
إن هذه الدراسات تؤدى إلى اختيار كراكات من نوع معين. وعلى أساسها يتم تحديد اللبول الجانبية للقناة. وتصميم التوكيات.

ثم تقول:
- إننا نقوم بالدراسة على نماذج مصغرة للسفن المطلوب عبورها بالقناة. ونعتبر هذه السفن بمواصفات جديدة. من ناحية المقدمة أو الشكل أو الطول. وكل ذلك من أجل تحديد السرعات المثلى والمسافات بين كل سفينة.

أما الدكتور مهندس على سلام. فإنه يقول:

- لكى نحدد سرعة السفينة التي تعبر القناة. فإننا نحجرى دراسات متعددة. وقد تستمر فترات طويلة. ولدينا أجهزة قد نحتاج إليها في مثل هذه الأمور... ولدينا أجهزة تضعها تحت الماء لكى نر من فوقها السفينة. والأجهزة تقوم بتحديد ارتفاع المياه قبل مرور السفينة ثم بعد مرورها. وقياس قاع السفينة أو القاطس. وسرعة المياه. وبعد دراسة كل هذه البيانات. يتم تحديد سرعة كل سفينة.

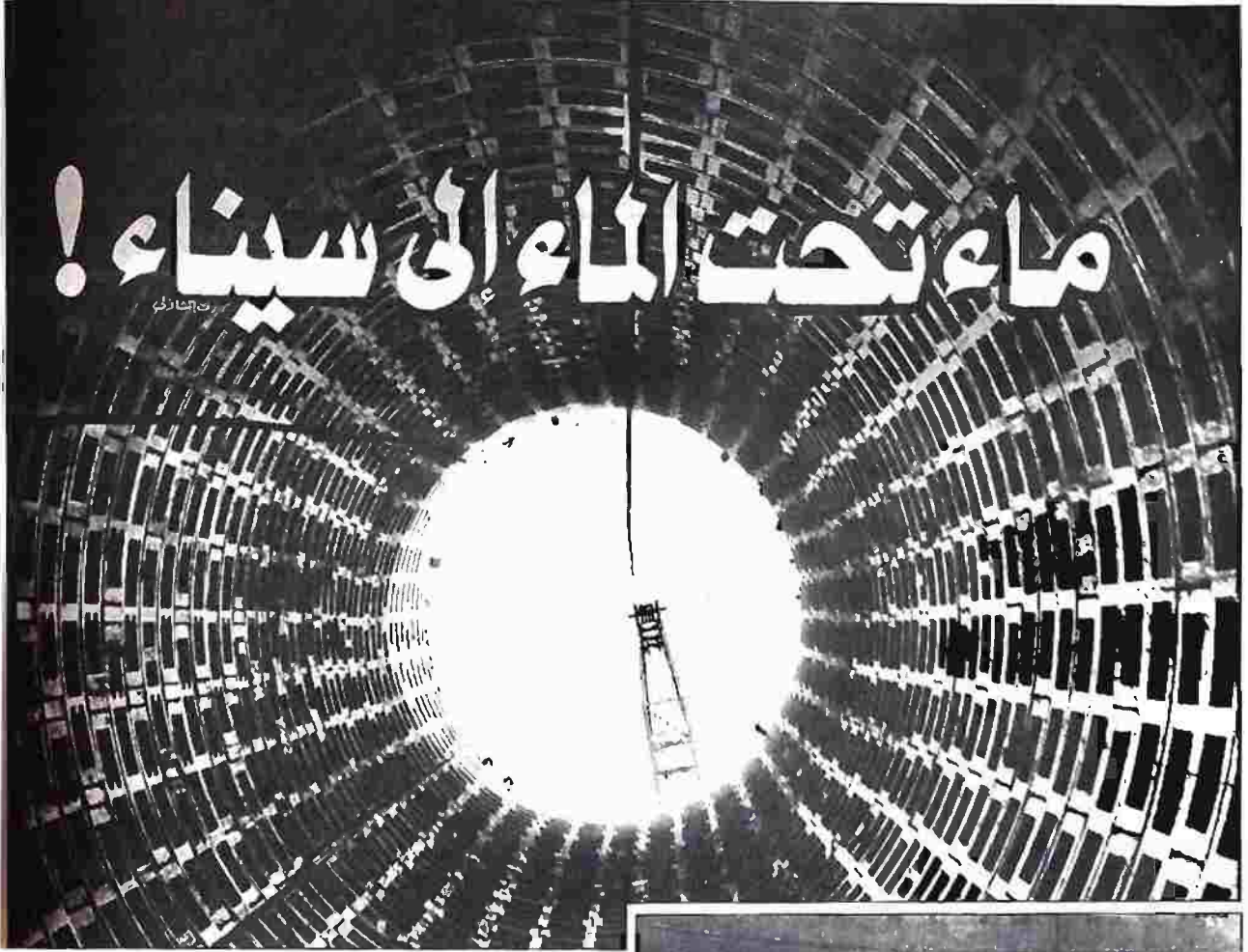
ولكن هل سرعة السفينة تؤثر على تآكل شاطئ القناة.

يقول الدكتور على سلامة:

- يحدث هذا بالفعل. وأضررب لك مثلاً. أرادت إحدى السفن اليونانية أن تمر في القناة وتدفع رسوماً أكثر. حوالى ٢٠٠ ألف جنيه. ولكن رفضنا مرور السفينة. والسبب هو أن جملتها قد تجاوزت الحد المسموح به للزور في القناة.

● حقيقة... لقد بنى المصريين قناة السويس في عشر سنوات. ولكن الحقيقة أيضاً. أنهم بنوا ما يساوى نصفها عن طريق التعميق في الفترة من ١٩٥٦ حتى قبل النكسة بعام واحد. والحقيقة كذلك أن المصريين سوف يحفرون ما يساوى قناة أخرى إن شاء الله في مشروع التطوير... بق أن نعرف أن المشروع سوف يسمح بمرور السفن حولة ٢٥٠ ألف طن كاملة المحملة. وأنه ينتهى على مرحلتين. الأول لمرور السفن ١٥٠ ألف طن وتنتهى عام ١٩٨٠. والثانية لمرور السفن ٢٥٠ ألف طن وتنتهى عام ١٩٨٣.

ماء تحت الماء إلى سيناء!



● على عمق ٤٣ متراً تحت سطح الأرض انطلقت هذه الصورة من داخل بئر التشغيل .

٥ يونيو ١٩٧٥

● ● ● أكتب إليكم من تحت الماء - على عمق ٤٣ متراً تحت الأرض ونحت مستوى أعظم نقطة في قاع القناة بحوالي ٣١ متراً، من داخل بئر التشغيل، التي يجري حفرها، كخطوة أولى من خطوات تنفيذ أضخم نفق تحت الماء في العالم، تحت مياه قناة السويس ..

تنفيذ بئر التشغيل، التي يتم حفرها ضمن الأعمال التمهيدية، لإنشاء نفق الشط، أو نفق الشهيد اللواء أحمد حمدي الذي استشهد بين رجاله على أول معبر أقامته نواتنا المسلحة، في معركة أكتوبر ٧٣ الجيدة ببطقة الشط مكان جديد ..

وكان الرئيس أنور السادات قد بوضع حجر الأساس لنفق الشط، خلال السويس، في يونيو من العام قبل الماضي، ومنذ هذه اللحظة بدأت الدراسات اللازمة لإنشاء نفق الشط ولكن بعد فترة تبين أن المكان الذي تم اختياره، ووضع الرئاسي السادات حجر الأساس فيه، لا يصلح تماماً لإنشاء النفق، بعد أن أثبتت الدراسات وتحارب الحفر التي تمت، أن المنطقة مشبعة بالمياه، وأن هذه المياه تعرق التنفيذ، وتتطلب

التجربة مثيرة جداً، أن نزل تحت الأرض، وكل ما يربطك بسطح الأرض ذلك الجزيرة الحديدية، المعلق في هذا الرنث الضخم، ويتحكم في صعوده وهبوطه عامل بسيط كل خبرته أن يحرك الأرنش بينما ويساراً وإلى أسفل وإلى أعلى، ولكن مهارته أنه ينزل بك إلى هذا العنق السحيق، وكأنك تنزل في «أسانسير» مريح .. ولكن .. يبقى الخوف .. أن يهبط بك فجأة، أو أن ينقطع ذلك الجزيرة الحديدية !! .. أو أن يرفعلك مرة واحدة .. فتجد نفسك فجأة .. في السماء ..

عشت هذه التجربة، ومعنى زميل الصمور محمد سامي، ونحن في صحبة المهندس خالد فوزي عاشور، المشرف على



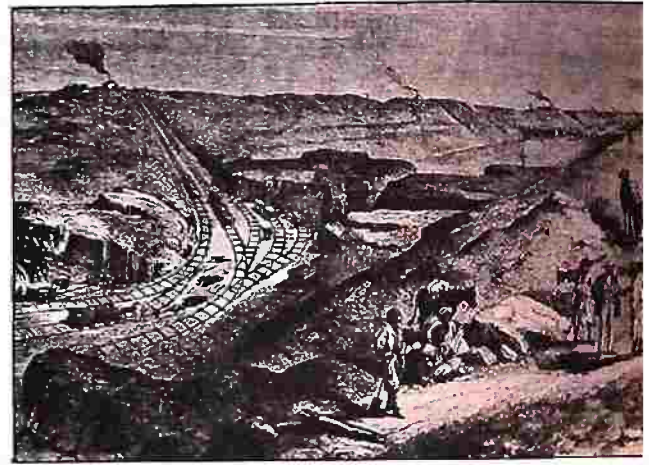
● الحفر بالترامكس الميكانيكية بطريقة ضغط الهواء، لي بئر التشغيل فهذه الحفر النفق الألفي تحت قناة السويس، على عمق ٤٣ متراً تحت سطح الأرض.

وقتاً طويلاً، كما تتطلب مزيداً من التكاليف، بما يتراوح بين ١٠ و١٥ مليون جنيه زيادة في التكاليف، التي قدرت بحوالي ٤٠ مليون جنيه، يدفع نصفها بالعملة الصعبة، حسب أسعار السنة التي وضع فيها حجر الأساس منذ عامين..

ورغبة لهذا تقرر اختيار مكان جديد لإنشاء النفق، ووقع الاختيار بعد الدراسات اللازمة، كما يقول المهندس زكريا عبد الهادي المدير المصري للمشقة للمشروع، على المنطقة الحالية، التي سوف يزورها الرئيس السادات غداً الاثنين، وهذه المنطقة تقع بالقرب من الكيلو ١٧ على طريق السويس الإسماعيلية، حيث يبدأ النفق، وفي هذه المنطقة بدأت بالفعل أعمال الحفر، حيث مثل مدخل النفق، وفيها تبدأ أعمال الحفر المكثوف. أي أن هذه المنطقة، ستكون هي

غرب القناة، وسوف يرتبط إنشاء الأنفاق بعملية تطوير وتوسيع وتعميق قناة السويس، لأن هذه الأنفاق سوف تكون معبراً للحياة إلى أرض الفيروز سيناء. وسوف تكون هذه الأنفاق وسيلة قمرتها المرافق والخدمات والكهرباء ومياه الشرب ومياه الري بالإضافة إلى أنها ستكون معبراً للطرق البرية والسكك الحديدية، وسوف يتم ربط النفق بالتخطيط العمراني لمنطقة القناة عن طريق نظام المرور، مجهز بأحدث الأجهزة الإلكترونية في العالم، ويتم التحكم فيه إلكترونياً، وهناك مشروع لربط الإسماعيلية - السويس بعد توسيعه ليصبح بمعرض ٤٠ متراً، وباتساع ٤ حارات للمرور، وبامتداد طوله ٩٠ كيلومتراً بنسق الشط والدفرسوار.

وستكون هذه الأنفاق الممتدة تحت مياه



● الفرق واهم بين الطريقة التي كانوا يعملون بها القناة، والطريقة التي تعمل بها الأنفاق تحت القناة.

الجزء المكشوف من مدخل النفق من الناحية الغربية، وقد وصل حجم الحفر فيها حتى الآن إلى حوالي ٣٧٠ ألف متر مكعب، يعمل حفر يرمي مقداره ٥ آلاف متر مكعب يومياً.. وحتى يمكن أن تتحمل ما سوف يكون عليه النفق، فإنا يجب أن نعلم أن النفق يتكون من ثلاث مناطق رئيسية.. منطقة مدخل النفق، وهي المنطقة التي ستظل مكتسوة، وهذه ستكون بمثابة مدخل النفق على الضفة الغربية للقناة، ومنطقة الخروج منه في سيناء، ومنطقة أخرى ستكون مغطاة، وهي المنطقة التالية لمدخل النفق - وستكون تحت الأرض حتى تقترب من القناة، وهذه المنطقة ستحفر بيل تدريجي حتى تصل إلى عمق ٤٣ متراً تحت الأرض، وهي منطقة مساوية في العمق للمنطقة التي أكب لكم عنها، وهي أعين من أقصى عمق للقناة بحوالي ٣١ متراً، ثم الجزء الثالث من النفق

أرض الفيروز..

وبهذا يكون الطريق إلى سيناء، عبر الأنفاق، تحت مياه قناة السويس، وسيفرم النفق بربط شرق القناة، في سيناء، بمنطقة

شبكة مواصلات وطرق وسكك حديدية لربط مصر بالعالم العربي عن طريق سيناء، والربط بين إنشاء الأنفاق وعمليات تطوير سيناء، وعلى ضوء النتائج الأولية التي أعقتها الدولة لناطق سيناء والقناة في خطة تعمير مصر حتى سنة ٢٠٠٠ فإن سيناء تعتبر واحدة من أهم ١٠ مناطق جذب سكانية في مصر. وبهذا يمكن تحويل سيناء، إلى باب منيع على المداخل الشرقية لمصر، على أساس أن الكثافة السكانية من أقوى عوامل الدفاع.

المصريون.. والدرع

وقد اعتمدت البحوث والدراسات التي تمت لإنشاء الأنفاق على دراسات جيولوجية لمنطقة القناة، من بينها المسح الجيولوجي الذي قامت به هيئة قناة السويس عن طريق الاستشعار عن بعد، بالاشتراك مع أكاديمية البحث العلمي لمنطقة القناة كلها، ودراسة الصور الجيولوجية التي التقطتها القنرات المسلحة من الطائرات لمنطقة القناة، والتي تبين طبيعة الأرض حول بحرى قناة السويس، بما يوضح الطبيعة الجيولوجية للمنطقة التي اختيرت لحفر الأنفاق بها.. وطريقة الحفر في النفق تختلف من مكان إلى آخر حسب نوع الحفر، فهناك الحفر المكشوف، وهو في الأماكن التي ستظل مكتسوفة، كما في مداخل الأنفاق، أيضاً

الحفر المغطى، وهو يتم بأحدث طرق الحفر في العالم، حيث يتم تشغيل أحدث أجهزة الحفر والتبطين والحرسانة المسلحة، باستخدام أجهزة «شيله» أو كما يسمونها باللغة العربية «الدرع» وهو يستخدم لأول مرة في مصر، وهذا الجهاز يقوم بحفر الأنفاق وتثبيتها في نفس الوقت بالحرسانة المسلحة سابقة التجهيز، كما يتم استخدام التراكيش الميكانيكية التي تقوم بالحفر بضغط الهواء.. ويجرى العمل في موقعين.. في وقت واحد غرب القناة في منطقة الشط المرفق الأول وهو مدخل النفق على مسافة كيلو مترين من القناة حيث يتم الحفر على المكشوف باستخدام معدات الحفر الميكانيكية، كما يقول المهندس سعيد عيسى إبراهيم المهندس المشرف على التنفيذ، والموقع الثاني غرب القناة مباشرة على مسافة أمتار معدودة، حيث يجري حفر بئر التنفيل، حفرأ رأسياً، وقد وصل الحفر إلى مسافة ٤٣ متراً، وهو الموقع الذي أكتب لكم منه

أضخم نفق في العالم..

وعلى هذا، فإن نفق الشط يعتبر - حتى الآن - أضخم نفق في العالم، كما يقول المهندس الإنجليزي مسز دافيد شيريد المدير الأجنبي للمشروع، لأن حجم الحفر حوالي مليوني متر مكعب، وسوف تستخدم فيه كمية خرسانة مقدارها ١٦١ ألف متر مكعب، وكمية أمتت قدرها ٩٠ ألف طن، وخرسانة جاهزة حوالي ٢٤ ألف قطعة خرسانة سابقة

التجهيز، بالإضافة إلى حديد مسلح يقدر بحوالي ١٨ ألف طن، وهذه الكميات الهائلة من مواد البناء لازمة لإنشاء النفق الذي سيصل إلى ٤٢٢٠ متراً، منها ١٢٤٠ متراً طول المدخل على الضفة الغربية، و١٢٢٠ متراً طول المدخل الشرق في سيناء، بينما النفق الرئيسي سيكون طوله ١٧٥٠ متراً.. وهو النفق الذي سير تحت القناة، والذي سيكون عرضه ٧,٥ متر، يتسع لحركة المرور في الاتجاهين، ولهذا فإن قطر النفق أو دائرة الأنبوبة التي سير منها النفق، ستكون حوالي ١٠,٥ متر، وسوف تعبر منه المواصلات والأنابيب حاملة الكهرباء، ومياه الشرب، وألحالات التليفونات، وبقية المرافق.

ولهذا، فإن نفق الشط يعتبر أكبر نفق يمر تحت الماء، رغم أن هناك أنفاقاً أخرى تحت الماء في مناطق كثيرة من العالم - كما يقول مستر دافيد شيريد - فهناك أنفاق كثيرة في أوروبا منها نفق التيزر، الذي يمر تحت نهر التيزر بالتخليز، ونفق الألب، ويمر تحت نهر الألب بها بروج، ونفق «الإيسر» ويمر تحت نهر «الإيسر» في ميونخ، بخلاف الأنفاق التي تمر تحت الماء في اليابان، والتي تربط الجزر اليابانية بعضها ببعض، وكلها أنفاق تعتبر أصغر حجماً من نفق الشط..

تكنولوجيا الأنفاق..

والشئ الملاحظ في موقع العمل بنسق الشط - نفق الشهيد أحمد حمدي، أن الإنسان المصري الذي اكتسب خبرة حفر القناة، ومن بعدهما خبرة بناء السد العالي وكما اكتسب منذ آلاف السنين التشييد، فإنه الآن يكتسب خبرة جديدة هي «خبرة الأنفاق»، وهذا ما يؤكد المهندسون المصريون والإنجليز في موقع العمل، ولم تتم الاستعانة بأية خبرات وأفدة سوى الخبرات المتخصصة في الأنفاق، وهؤلاء، يلتقط منهم المصريون «سر الصنعة» بل يتفوقون عليهم

وهناك مواقف إنسانية، تبين مدى العلاة الإنسانية بين المصريين، في مكان عمل واحد، تحت وقع الشمس، وعلى عمق ٤٣ متراً تحت الأرض، وغداً أو بعد غد ستكون تحت مياه القناة، خصوصاً إذ عرفنا أن معظم العمال المصريين الذين يعملون في مشروع نفق الشط، جاءوا من الريف بلا أية خبرة سابقة في أعمال الإنشاءات أو التعمير، وكل رصيدهم وخبرتهم أنهم أبناء المصريين القدماء الذين حفروا القناة، ومن قبلهم أسادو الأهرامات، واستطاع هؤلاء العمال المصريون، أن يتغلبوا بسرعة، وفي زمن تياسي، وأثبتوا بذلك صحة وجهة النظر المصرية التي رفضت مجرد مناقشة فكرة الشركة الإنجليزية، التي تشارك في أعمال المشروع، والتي كانت تقوم على أساس تشغيل عمال إنجليز في أعمال حفر نفق الشط، ولا يخفى الإنجليز الذين يشتركون في أعمال المشروع دعشهم من التقدم الكبير للعمال المصريين..

عيون العالم كله على بورسعيد



بعد عبور قواتنا المسلحة هزيمة ٥ يونيو ١٩٦٧.. بدأت مصر عبورا جديدا.. هو العبور الاقتصادي الذي يوفر الحياة الكريمة للمواطن المصري على أرضه.. ومن أجل ذلك صدر قرار الرئيس السادات بالانفتاح الاقتصادي على جميع دول العالم، واستثمار رؤوس الأموال العربية والأجنبية في مصر.. وتحويل مدينة بورسعيد إلى منطقة حرة لاستثمار هذه الأموال.

العربي والأجنبي التي تقوم بتأجير الأراضي للمستثمرين لإقامة مشروعاتهم عليها، وتخضع هذه المنطقة لقانون الاستثمار العام الذي صدر عام ١٩٧٤.

أما المنطقة الثانية: فهي منطقة السوق التجارية الحرة، وتشمل المدينة بأكملها.. وبلغت مساحة الأراضي التي خصصت للمشروعات الاستثمارية ٢٧٠٠ متر مربع.. كما تم ضم ٥ آلاف كيلومتر من القرى الجديدة مثل قرية الداية والجريمة وبحر البئر.

سياسة المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية لاستغلال موقعها الجغرافي من أجل دعم الاقتصاد المصري.

المنطقة الحرة..

يقول حيمر أحمد الإنري مدير تشييد المشروعات بجهة الاستثمار العربي والأجنبي ببورسعيد: إن المنطقة الحرة في بورسعيد تنقسم إلى منطقتين أساسيتين.. الأولى: هي منطقة الاستثمارات والتعامل فيها بالعملة الحرة، وتنتج جهة الاستثمار

وما الفائدة التي تعود على الاقتصاد المصري من هذه المنطقة؟

فيبورسعيد ليست مدينة ذات طابع زراعي أو صناعي، ولكنها منطقة تركزت عالية. يحكم موقعها الجغرافي على الخريطة العالمية.. فهي تطل المدخل الشمالي لقناة السويس، وتعتبر من أكبر موانئ مصر، واتصل سكانها بجميع الجنسيات العالية عن طريق القناة. ولذا كانت بورسعيد أول مدينة تطبق عليها

وبدأت تمار هذا الانفتاح تظهر في أناس بورسعيد.. وأصبحت واقعا ملموسا لكل فرد.. فالمشروعات الصناعية ظهر أول إنتاجها هذا الأسبوع، وبدأ المستثمرون يسابقون لتقديم المزيد من المشروعات.

● لماذا اختار الرئيس السادات مدينة بورسعيد بالذات لتحويلها إلى منطقة حرة؟ وكيف حازت المنطقة ثقة المستثمر العربي والأجنبي؟ وما طبيعة المشروعات التي أقيمت بها؟

● ماهي طبيعة المشروعات الاستثمارية التي أقيمت في بورسعيد؟
رؤوس أموالها؟

يقدم سيم الاتري كنف حساب لعند المشروعات الاستثمارية التي وافق عليها مجلس إدارة هيئة الاستثمار.. فيقول: إنها بلغت ١.٣ مشروعات استثمارية.. من ٣٧٥ مشروعا تقدم بها المستثمرون، بينما بلغت المشروعات التي اتخذت لها خطوات إيجابية للتنفيذ من ناحية سداد القيمة الإجمالية للأراضي ودفع التأمين المطلوب (٥ آلاف دولار) - ٩١ مشروعا. بإجمال رأس مال ١٣٧ ألف دولار.

أما عن طبيعة هذه المشروعات فهي تنقسم إلى مشروعات للتلاجات وبلغت ٦ مشروعات، واحتلت مساحة ٢١ ألف متر مربع. أما المشروعات الثانية فهي لتخزين الحامات الأساسية للصناعة والأدوات الكهربائية، والسيارات والآلات، والمعدات.. وخصص لها ٢٢٥ ألف متر مربع. أما المنطقة الثالثة فخاصة بالمشروعات الصناعية.

● ماهي أهم المشروعات التي أصبحت واقعاً ملموساً في بورسعيد؟

يعتبر مصنع البلاستيك الذي ظهر أول إنتاجه هذا الأسبوع من أكبر المشروعات الصناعية حتى الآن.. فهو مقام على مساحة ١٥ ألف متر مربع. برأسمال ٣ ملايين دولار، وهو تابع لشركة مارن جاك الإنجليزية.. ويشرف عليه الدكتور على كامل المستشار القانوني للشركة.. وقد تم الانتهاء من المرحلة الأولى الخاصة بإنتاج البلاستيك لمستلزمات الملابس والأزوار والسنت، أما المرحلة الثانية فهي الخاصة بإنتاج حديد التسليح، والأسلاك الساكنة، والمرحلة الثالثة خاصة بتجميع وإنتاج المقطورات الخفيفة وعربات البناء والآلات الزراعية.

يقول المهندس أحمد الزيني:

إن الشركة ستقوم بعمل مشروع لتخزين اللحوم والأسماك لتحويل السفن العابرة من قناة السويس وتصدير الباقي لمحافظة الجمهورية.

والشروع الثاني هو مشروع تخزين غاز الفريون الخاص بصناعة التلاجات وأدوات التجميل والمبيدات الحشرية. وهذا المشروع يقوم به عبد العزيز العنبي وهو مستثمر كويتي. والمرحلة الأولى من هذا المشروع سوف تنتج ٥٠ طن فريون، في الشهر، ويتم استيراد هذا الغاز من هولندا، ثم يعاد تصديره بعد تعبئته وتخزينه في أسطوانات إلى الدول العربية مثل السعودية والكويت والسودان ولبنان وتزويد السفن العابرة به. ورأس مال هذا المشروع ٦٠٠ ألف دولار أمريكي، ومقام على ٢٠١٦ متراً مربعاً.

● بعد استعراضنا لأهم المشروعات الاستثمارية وطبيعتها نسأل: لماذا يقبل المستثمرون على بورسعيد، وماهي

الميزات التي جذبهم إليها لاستثمار رؤوس أموالهم، وكيف حازت ثقمتهم؟
شير مدير تقييم المشروعات إلى أن الإيجار الرخيص الذي تزجر به أراضي بورسعيد لإقامة المشروعات الاستثمارية يعتبر من أول عوامل الجذب.. فالإيجار المتر المربع في مشروعات التلاجات يبلغ ٤ دولارات سنوياً، وفي مناطق التخزين ٢,٥ دولار سنوياً، وفي المنطقة الصناعية ١,٥ دولار سنوياً لتسجيع إقامة المشروعات الصناعية. وهذا نجد أن أسعار التأجير هذه تعتبر أرخص أسعاراً في العالم كله، بالإضافة إلى أن المستأجر يخضع له ١٠٪ من القيمة الإجمالية إذا استأجر مساحة من ٣ آلاف إلى ٥ آلاف متر مربع ويزيد المخصص إلى ٢٥٪ إذا زادت المساحة عن ٥ آلاف متر مربع.. كما أن الأيدي العاملة الرخيصة المربة أو الصف مدربة متوافرة في بورسعيد، بالإضافة إلى أن البضائع التي تدخل المنطقة الحرة لا تخضع لأية إجراءات أو ضرائب أو رسوم.. كما أن المشروعات الاستثمارية معفاة من أحكام قوانين الضرائب، ولكنها تخضع لرسم سنوي موحد قدره ١٪ من قيمة السلع الداخلة أو الخارجة للمنطقة الحرة.. ومعفاة أيضاً من الضريبة العامة على الإيراد، والمبالغ الخاصة بضرائب كسب العمل من أجور ومزونات ومكافآت بل يمكن للعاملين الأجانب تحويل نصف مرتباتهم للخارج.. بالإضافة إلى أن المستثمر له الحق في تحويل صافي أرباح مشروعاته للخارج بعد اتخاذ الإجراءات المطلوبة في هذا الشأن ويكون التحويل بنفس العملة التي أنفد بها المشروع. علاوة على أن القانون يشير إلى أنه لا تأخير ولا مصادرة ولا فرض حراسة على

المشروعات إلا بحكم نضائ.. بالإضافة إلى الخدمات التي تزدها هيئة الاستثمار للمستثمرين في بورسعيد.. من حيث تسهيل الإقامة، وتركيب خطوط التللكس والتليفونات، والكهرباء وسرعة الموافقة أو الرضا للمشروعات.

فائدة المنطقة الحرة..

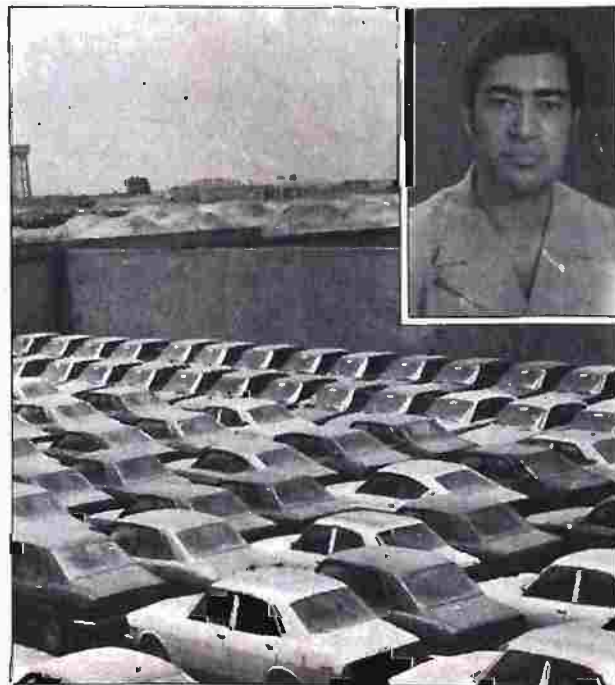
● وتعرض الآن للسؤال الذي يدور في أذهاننا جميعاً.. ماهي الفائدة التي تعود على مصر من المنطقة الحرة؟

إن تحويل بورسعيد إلى منطقة حرة سوف يزيد من العملات الصعبة لدعم الاقتصاد المصري وجذب الخبرات الأجنبية والوقوف على مدى التقدم الصناعي العالمي. وزيادة فرص العمل للمصريين حيث إن القانون يشير إلى أن أي مشروع يجب أن يكون ٧٥٪ من العاملين فيه من المصريين.. وهذا بالطبع يؤدي إلى رفع مستوى الكفاءة للعاملين من واقع اتصالهم واحتكاكهم بالخبرات الأجنبية.. علاوة على أن دخل العامل لا يقل عن دولارين يومياً أي حوالي ١٧٥ قرناً.. وأخيراً فإب المصانع التي تنام في المنطقة الحرة ستحتاج للمواد الخام التي يمكن استيرادها من داخل محافظات الجمهورية..

وأخيراً

● ماذا يقول محافظ بورسعيد ورئيس مجلس إدارة هيئة الاستثمار العربي والأجنبي.. والرجل الذي يتولى إدارة هذه المنطقة التي تدخل عامها الثاني؟ وكيف يرى مستقبلها؟ وماهي أسلامه التي ينشئ أن تكون

● سيم الاتري: المشروعات الاستثمارية بلغت ١.٣ مشروعات من بينها مشروعات لتخزين السيارات والآلات والمعدات



واقعاً ملموساً؟

يقول السيد سرحان محافظ بورسعيد: إننا نحاول الآن أن تساوى مشروعات التخزين بالمشروعات الصناعية.. فقرر مجلس إدارة هيئة الاستثمار عدم الموافقة على أي مشروع للتخزين.. فالمشروعات الصناعية لها أولوية الموافقة.. كما أننا بدأنا اتجاهات جديدة نحو المشروعات السياحية من حيث إقامة المباني المتعددة الأغراض مثل إقامة فندق هيلتون وبلاص.. ويشترك في تشييد محافظة بورسعيد وهيئة قناة السويس وهيئة الاستثمار.. بالإضافة إلى الفندق الموجود حالياً والذي بلغت طاقته ٨٠ غرفة فقد تقرر ترميمه وإعادة بنائه ليصل إلى ٢٠٠ غرفة، وبدأ العمل فعلاً ويستغرق ٣٠ شهراً.. كما أننا بدأنا في التوسع غرباً تجاه منطقة الجميل وأعدنا ٦٠٠ قطعة أرض لتأجيرها لأعمال بورسعيد وسوف تدخل فيها الكهرباء، والياه بالجهود الذاتية.

ومن المشروعات الجديدة التي يتحدث عنها محافظ بورسعيد رتم إعدادهها بالجهود الذاتية.. محطة الدواجن برأسمال ٤٢٩ ألف جنيه وتنتج ٨ ملايين دجاجة سنوياً.. بالإضافة إلى شركة بورسعيد لإنتاج الدواجن وهي قطاع خاص وسوف تنتج ٨ ملايين دجاجة ٨ ملايين بيضة سنوياً.. ومزودة بأحدث الأجهزة العلمية للتربية، ومشروعات الثروة الحيوانية والتي تهدف لتربية ٥٠٠ رأس في السنة وساهمت المحافظة فيها بـ ٢٤٠ ألف جنيه ومشروعات السمك وتطوير البوغازات المحيطة ببورسعيد. ويضيف السيد سرحان أنه ينشئ في بورسعيد إنشاء مشروع لتجميع السيارات لأنه سوف يستوعب عدداً كبيراً من الأيدي العاملة المصرية.. بالإضافة إلى أن عانده جيد وأن أمل بورسعيد أن تكون مركزاً للصناعات الثقيلة وإنتاج قطع الغيار التي تحتاجها المصانع وخاصة الغزل والنسيج حتى يلجأ أصحاب المصانع إليها قبل اللجوء للخارج.

وتختم المحافظ كلامه قائلاً:

إن بورسعيد أصبحت مركز ثقله المستثمرين العالميين. وإن عيون العالم كله تنجبه لهذه المنطقة الحرة الجديدة لتلاحظ التجربة ونتائج نموها.. ومهمتنا في الدرجة الأولى الحرص على هذا المشروع الاقتصادي الكبير الذي تعود ثماره على مصر كلها.. وليس بورسعيد فقط.. إن بورسعيد سوف تصبح ثقله من الفلاحة الاقتصادية والصناعية في العالم.. ولكن علينا ألا نتعجل نتائج التجربة.

● ● ●

كانت هذه لمحات سريعة عن بورسعيد الاستثمارية سجلاتها يريزية محميدة.. وثابتنا تجربتها الحرة في خطواتها الأولى.. من أجل مستقبل سعيد لمصر..

السفن تحجز مقدما في رحلة الـ ١٥ ساعة!

■ ■ ■ حينما عرضت هيئة قناة السويس نظام المرور في القناة بالحجز، لم نحاول أن نطلب فرض رسم خاص مقابل «المرور بالحجز» رغم أن هذا كان سيزيد من حصيله الرسوم في القناة، وهذا يثبت من جديد... أن مصر تهتم بالملاحة الدولية، والتجارة العالمية - دون أن تنظر إلى... فكرة «الربح»!

أو تأجيله، ولكن أيضا لـ ٢٤ ساعة من الموعد المحجوز له، وإذا لم يحضر للمرور في هذا الوقت المحدد، فإن الفرامة تعتبر سارية المفعول أيضا، وكذلك لا تعترف الهيئة بأى حجز يطلبه أصحاب السفن لا يأتي خلال المدة المحددة، وهي خمسة أيام على الأقل قبل الموعد المحدد، ولا تعترف أيضا بأى طلب لتغيير المحجز أو تأجيله لا يأتي في الموعد المحدد، وهو قبل الموعد المحدد، بـ ٢٤ ساعة على الأقل، وذلك حتى تنتظم عملية المحجز... للمرور في القناة...

ومسئولية المحجز، مسئولية صاحب السفينة، وينوب عنه فيها الوكيل المسمى للشركة صاحبة السفينة، فعند إبحار أى سفينة من موانئ بلدها، كما يفرض القانون، مصطفى درويش، أو أى مران في طريقها إلى

القناة - فإنها تتحرك في تمام الساعة الثانية والنصف صباحا... إذا كانت تعبر القناة من ناحية الجنوب... من السويس... ولكن قبل أن تتحرك القوافل للقناة... هناك رحلة طويلة تقطعها السفينة منذ وصولها إلى مدخل البحر الأحمر، وحتى مدخل خليج السويس، كما يقول القبطان محمد زين العابدين، حتى يمكن تحديد المرشدين الذين يتولون إرشاد السفن المختلفة، العابرة في القناة، فهناك مرشدون تخصصوا في قيادة السفن حتى حمولة ١٠ آلاف طن، وهي أقل حمولة غالبا، وهناك مرشدون تخصصوا في الحمولات الأخرى، والتي قد يصل قدرها ٦٠ ألف طن، وهذه السفن الضخمة يتولاها، «كبير المرشدين» وكذلك الحمولات الأكبر مثل حاملات الطائرات... والسفن العملاقة، والتي قد تصل إلى حمولة قدرها ٢٥٠ ألف طن

السفن الخطرة...

ورغم هذا... فإن من حق صاحب السفينة... إلغاء المحجز الذي سبق أن طلبه من الهيئة، ولكن قبل الموعد المحدد الذي سبق أن حجزه، بـ ٢٤ ساعة على الأقل، كما يستطيع أن يطلب تغيير موعد المحجز،

بالإجماعية، وبذلك يكون له الحق في المرور بالقناة ضمن قافلة اليوم الذي سبق أن حدد عن طريق المحجز، إذا وصلت سفينته في الموعد القانوني، الذي يناسب نوع السفينة التي حجز لها موعدا للمرور، وهذا يختلف من نوع إلى آخر، وبهذا يكون قد تأكد الموعد المحجوز بوصولها قبل الموعد المحدد لتحرك القافلة...

وفي منتصف الليل، وفي تمام الساعة «صفر... صفر» بالنسبة لينا السويس، مثلا، يبدأ تحرك قافلة الناقلات التي لم يسبق لها العبور في القناة، أو التي تعبر القناة لأول مرة، وتعبر الساعة «صفر... صفر» معناه الدقيقة الأولى من صباح اليوم الجديد، أى الدقيقة الأولى بعد الساعة ١٢ من منتصف الليل... أما قافلة الناقلات التي سبق لها العبور، فإنها تتحرك لتعبر القناة في تمام الساعة الواحدة صباحا، أو بعد منتصف الليل، وتأتي للسفن الأخرى - غير الناقلات - وهي سفن البضاعة أو سفن الركاب، أو أى أنواع من السفن الأخرى. فإنها تبدأ أيضا في توافلتين، القافلة الأولى للسفن التي لم يسبق لها العبور، وهذه تبدأ في الساعة الواحدة والنصف، أما السفن التي سبق لها العبور في

نجحت حتى الآن فكرة مرور السفن في القناة «بالحجز المسبق» بعد أن بدأت طلبات المحجز تصل إلى هيئة قناة السويس، تطلب تحديد الوقت المطلوب لمرور السفن في القناة، كما التزم أصحاب السفن بالمواعيد المحددة التي سبق أن حجزوها... نصاديا للدفع الفرامة التي قررت الهيئة على أصحاب السفن الذين يطلبون حجز «مواعيد» لمرور سفنهم، ثم لا يبرون في الوقت المطلوب وهذه الفرامة عبارة عن «مخدير» لأصحاب السفن الذين قد يحجزون «مواعيد» للمرور... ولا يبرون في الوقت المحدد... وفي نفس الوقت فهذه الفرامة مقابل بسيط... لما قامت به الهيئة من إجراءات لحجز «لش» و «مرشد» يكون منتظرا تحت الطلب... لحين وصول السفينة... في الوقت المحدد...

وحسب تالي هيئة القناة طلب المحجز المطلوب، يتبقى على صاحب السفينة أن يحضر قسم التحركات بالهيئة - بإشارة لاسلكية على الميناء الذي سيصل إليه، وهو ميناء بورسعيد إذا كان قادما من البحر المتوسط في الشمال، وميناء بورسوق إذا كان قادما من البحر الأحمر في الجنوب، كما يخاطب محطة الاتصالات اللاسلكية



نوارب الجبريطية في ميناء السويس.



رتلق الألبى البيضاء والألبى السراء على قناة السويس.

عودة الدوحة
إلى
البمبوطية



هكذا تبدأ الرحلة في القناة صباحا لاستقبال البواخر الداخلة خليج السويس.

إلى قبطانها الأصل، الذي يوقع إقرارا بعدم حاجته إلى خدمات المرشد، وبعدها يتولى قيادة السفينة.. ويواصل رحلته.. ورغم أن هيئة القناة تطبق نظام المرور بالحجز المسبق، وتعطى أولوية لمن يحجز للمرور بالقناة إلا أن هذا النظام تطبيق لقانون غير متفهم، كما يقول القبطان محمد حمدى الجريتل رئيس قسم التحركات فى ميناء بور توفيق.. وهو أنه على أى سفينة تقوم بالتوجه إلى القناة، للعبور أن تحظر هيئة القناة، وذلك لتجهيز مرشد برتبة معينة أو قاطرات لا استخدامها فى نظر أى سفينة أو للمصاحبة، لأن هيئة القناة لا ترغب فى أن تفاجأ بوصول سفن دون استعدادات لتقديم الخدمات

ساعة فى المتوسط، وهو متوسط زمن عبور السفن بالقناة وفى البداية فإن هناك مرشدا يتولى قيادة السفينة من منطقة الانتظار خارج الميناء ولكن ميناء بور توفيق فى السويس إلى منطقة الضاغط أو الميناء الداخلى الذى تصب السفن منه إلى القناة، ثم يلمها إلى مرشد آخر يتولى قيادة السفينة من مدخل القناة حتى الإسماعيلية، وهنا يتسلمها مرشد ثالث من الإسماعيلية إلى بورسعيد حتى علامة الكيلو متر ٧٠٠,٣ بالقرب من مدخل القناة من ناحية بورسعيد ثم يتسلم قيادة السفينة فى الرحلة الأخيرة «مرشد غاطس» من مدخل القناة حتى يخرج بها إلى عرض البحر المتوسط، أو يربط السفينة بالميناء، حسب طلب القبطان الزائر، وفى الحالتين فالمرشد المصرى يتسلم السفينة

القناة فأنها ترسل إشارة لاسلكية إلى الوكيل الملاحي للشركة فى بورسعيد أو فى بور توفيق بالسويس، حسب المنطقة القادمة منها سواء من الشمال أو من الجنوب، ويقوم الوكيل الملاحي، بتقديم خطاب اعتماد لمكتب الميناء، فى قسم الحركة مبنى الإرشاد، الذى يقوم بالتجهيز لعبور السفينة فى الموعد الذى حددته، حسب نوعها إذا كانت قافلة بتزول أو سفينة ركاب، أو سفينة بضائع، وماذا تحمله من بضائع، خاصة إذا كان عليها مواد مشعة أو خطيرة، أو متفجرات لأنه كما يقول الخبير السياحي صلاح الدين متولى، ينبغي أن تحاط مثل هذه السفن بإجراءات خاصة لضمان عبورها بسلام وحتى لا يحدث ما يمكن أن يتسبب فى تعطيل الملاحة بالقناة، وذلك بتخصيص مرشد له خبرته فى قيادة هذه الأنواع من السفن.

على آخر سرعة!

● يرتبط موضوع عبور السفن بالقناة.. بالسرعة التى يجب أن تسير بها السفن فى القناة.. خاصة إذا عرفنا أن عرض صفحة القناة ٢٠٠ متر وأن المجرى الملاحي الفعلى وهو العرض بعين الشندوبات حوالى ١١٠ أمتار، وإن أقل عرض للمجرى الملاحي على عمق ١١ مترا.. لا يزيد عن ٩٠ مترا، فى الوقت الذى يصل فيه أقصى غاطس مسموح به للسفن حوالى ١١,٥ مترا.. ولهذا فإن تحديد سرعة السفينة، ينبغي أن يكون متفقا مع حمولة السفينة، ونوع حمولتها ومكانها فى القافلة، وهذه تختلف من سفينة إلى أخرى.. وتحدد سرعة مرور السفن فى القناة، كما يقول القبطان والخبير الملاحي محمد حمدى الجريتل، بسرعتهن الأساسيتين، فالتاقلات المحملة، تسير بسرعة ١٢ كيلو مترا فى الساعة بينما التاقلات الفارغة، والسفن العادية، وسفن البضاعة تسير بسرعة ١٤ كيلو مترا فى الساعة، ويتصل بسرعة مرور السفن فى القناة ترتيب دور السفن فى التوافل، فالتاقلات المحملة توضع فى مقدمة

القافلة حيث إنها سفن قد تحمل شحنتا خطيرة علاوة على أنها ثقيلة والمتاورة اللازمة لإبقائها عند اللزوم، صعبة وتحتاج إلى وقت أطول من السفن الأخرى ويرتبط بهذا أيضا الفواصل بين السفن أثناء مرورها بالقناة ونجد أن الفواصل بين السفن العادية هى ٥ دقائق كفاصل زمنى، وهذه الدقائق تساوى كيلو مترا على مياه القناة وهى مسافة كافية لإيقاف هذا النوع من السفن عند الحاجة أما الفواصل بين ناقلات البترول المحملة فالفاصل بينها حوالى ربع الساعة، وهذا الفاصل يساوى مسافة ٢ كيلو مترات على صفحة مياه القناة، وهى مسافة كافية لإيقاف ناقلات البترول.. وإذا لنا رحلة داخل سفينة تسير القناة.. فأننا يمكن أن نعيش داخل السفينة حوالى ١٥

بعثة أكتوبر

المصورون:

فاروق الطوبجى
سعد ليس
محمد سامى

الساكنون:

عبد الرشيد إبراهيم عبد الرشيد

المحررون:

محمد خلف الله
سيد سلامة
صفاء عبد العزيز
حسن سليمان
اسماعيل منتصر
محمد المصرى
هيام منتصر
ابوالوفاء جودور
عزة العسال



نظرة البرطى المصرى.



كان ياما كان
في غفلة
من الزمان

تابع

