

دعوة إلى مشاهدة ٩٣ علماً فوق أمواج القناة



هيام متصر

■ في مساء أول مايو ١٩٧٧.. العالم يستمع إلى خطاب الرئيس السادات.. وبلهجة التفاؤل يقول
« قناة السويس هذا العام تدر لنا حوالى ٥٠٠ مليون دولار.. وفي سنة ١٩٨٠ إن شاء الله سيكون دخل القناة ١٠٠٠ مليون دولار.. وستبدأ انطلاقاتنا الكبرى عام ١٩٨٠ ».. وقفز إلى ذهني سؤال: كيف حال القناة اليوم.. بعد عامين تقريبا من عودة الملاحة..؟.. وتذكرت ٥ يونيو ١٩٧٥.. أعاد السادات بضربة معلم مفاجئة الملاحة في القناة في وقت لم يكن يتوقعه العالم..

إن ابن هذه الأرض الطيبة الذي شق القناة بعرقه ودموعه.. مزة للوصل بين القارات والمحضرات.. وغيرها بأرواح شهدائه الأبرياء.. بعيد فتحها اليوم للملاحة من جديد.. رافدا للسلام وشرابنا للازدهار والتعاون بين البشر..

٥ يونيو ١٩٧٥





مبنى الإرشاد.. مقر هيئة قناة السويس بالإسماعيلية.. أضخم مبنى في منطقة السويس.. مدره عنوان ١١٧٧

على مدى عامين

وهناك حقيقة كانت غائبة عن ذهن العالم.. فهم ينظرون للقناة نظراً اقتصادية.. هذا صحيح.. ولكن نحن نعب صاحب حضارة تمتد في جفود التاريخ.. ولو أعدت قراءة موجز تاريخ القناة لوجدت أن فتحها ودمعها واغلاقها كان مرتبطاً بالتاريخ النضال لمصر.. كأنه نذر لمن القناة أن تشهد معارك مصر.. وتكون سرها لها منذ ٤٠٠٠ سنة.. الا يعني ذلك بالنسبة لنا نحن المصريين أن القناة تحتل جزءاً سخياً من تاريخنا القديم والحديث.. نعم هي كذلك.. ما عده الشهداء الذين استشهدوا على ضفافها.. أو في مائها.. أو في أجلاها.. أو في حفرها.. أو صلباتها.. أو في حمايتها.. كثير.. كثير.. إني كلف في أثن استاذتنا الأفاضل مخططي برامج التعليم لابتائنا في المدارس والجامعات.. انهرالي التاريخ بجمالها للقناة.. اربطوا أجيالنا القادمة بجبال رمال ضفاف القناة.. لقوا قادة المستقبل مسيرة القناة عبر الاربعين قرناً.. قولوا لأطفالنا كما قال مشير فرعون: لجد لك أيتها القناة العظيمة الخلادة..

ورصلت إلى الاسماعيلية.. إلى مبنى شخم على ضفاف بحيرة النحاس.. أنهى عام ١١١٦ ٥٥٠ غرفة.. ١٣ طابقاً.. مليون جنيه في ذلك الوقت.. وفي هذا المبنى تتجمع خيوط تجارة العالم.. هنا عقدة ترابين اقتصاد الشعوب.. منه يمكن الاتصال بأي مكان في الأرض وطبقاً لآخر الاحصائيات فإن ١٢ دولة استخدمت القناة في تجارتها ومتوسط ما تدفعه السفن يومياً للقناة ١٨ مليون دولار..

ومن خلال توافد هذا المبنى يمكن رؤية قوافل السفن العابرة للقناة.. بل ويمكن تحديد أنواعها.. نائلة بطرول.. سفينة بضاعة.. حاوية.. سفينة دحرجة.. حاوية سيارات.. حاوية صال.. نائلة مشتركة.. سفينة ركاب.. سفينة إبحات.. الخ.. ما يقرب من ٢٠ نوعاً من السفن تعبر القناة يومياً.. وكل فرع من فروع العمل في

العرب لمصر.. ثم ردمت
- أعادت مصر حفرها عام ١٨٥٩..
توقفت فيها الملاحة عام ١٩٥٦ نتيجة العدوان الثلاثي على مصر.
- أعيدت الملاحة إليها في نهاية عام ١٩٥٦.. واستمرت حتى عنوان يونيو ١٩٦٧ ثم أغلقت القناة.
- أعاد الرئيس السادات الملاحة إليها في ٥ يونيو ١٩٧٥.

- ومنذ أصبحت القناة خالصة لمصر في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ شهدت المنطقة أحداثاً كانت القناة محوراً الأساسي فقد أغلقت مرتين:

• الأولى: بسبب عنوان ١٩٥٦
• الثانية: في ٥ يونيو ١٩٦٧ واستمرت مغلقة ثلث سنوات حتى إن الكثيرين توهموا أن القناة لم تعد ذلك الممر الملاحي الذي يربط الشرق بالغرب والتي ارتبطت سياسة بناء السفن واحجامها به لفترة طويلة من الزمن.. أدى ذلك إلى ازدياد اصحاب السفن بعدا بفهمهم عن القناة.. فزادت احجام السفن في محاولة لتحسين تشغيلها لتعويض بعض ما فقده اصحابها باستبدال طريق السويس الاقصر بطريق رأس الرجاء الصالح.

ولم ينفذ القائمون على قناة السويس طيلة فترة اغلائها صلتهم بذلك الشريان الحيوي مؤمنين بأنه سيجري اليوم الذي يحويه جيش مصر آثار هزيمة ٥ يونيو لتعود الملاحة إلى هذا الشريان.

وجاءت انتصارات أكتوبر ١٩٧٣ لتضع حدا لتصور اصحاب السفن وأحلام الطامعين.. وثبت واقفاً بأن القناة عائدة.. مصرية خالصة.. تعمل لخدمة الملاحة العالمية ورفاهية شعوب العالم..

وكان لقرار الرئيس أنور السادات بإعادة فتحها في ٥ يونيو ١٩٧٥ أكثر من مغزى فكان تأكيداً للعالم بأن مصر يمكن أن تجعل من يوم الهزيمة نصراً.. وأن الطاقات يمكنها في وقت فليس أن تعيد للملاحة أهميته فكانت صورة أدهت العالم.. والذي اعتبر خبر عودة الملاحة للقناة عند إعلانه لا يزيد عن أنه مناورة سياسية.

إن القناة لم تعد إلى مستواها الذي كانت عليه من قبل بحسب بل تجاوزت هذا بكثير وكثير.. وأصبحت اليوم تسير نحو قناة أفضل لصالع مصر وصالع العالم.. وصالع البشرية جمعاء.

نبذة تاريخية

الطريق من القاهرة إلى الإسماعيلية صحراوي.. طوله ١٢٠ كيلو متراً.. ليس فيه ما يبل المسافر من مناظر أو مدن.. وطار ذهن من الطريق الصحراوي إلى قناة السويس واستعدت تاريخها..

قناة السويس كانت رستل أمم الطرق الملاحة التي تساهم في انعاش التجارة العالمية وتربط الشرق بالغرب.. ويقول التاريخ إن فكرة انشائها ترجع إلى ضرورة وصل البحرين الأبيض والأحمر بطريق مائي عبر برزخ السويس منذ اربعين قرناً مضت.. حفرها سنوبرت الثالث أحد فراعنة مصر منذ ٤٠٠٠ سنة.. وبومهاغي منشور فرعون أغنية رائعة وقالوا الحمد لك أيها القناة العظيمة الخالدة.. ثم ردمت.

- أعاد حفرها دارا الأول ملك النفرس.. ثم ردمت.

- أعاد حفرها بطليموس الثاني.. ثم ردمت.

- أعاد حفرها الامبراطور تراجان الروماني.. ثم ردمت.

- أعاد عمرو بن العاص حفرها بعد فتح

•• ترى هل عادت القناة إلى سابق عهدها كأهم ممر ملاحى في العالم يربط بين الشرق والغرب؟! هل استرعت قناة السويس ثقة الارباط الملاحية العالمية؟! وماذا استفادت مصر.. والشعوب.. والتجارة الدولية؟! ولماذا يربط الرئيس السادات بين القناة وانطلاقة مصر الكبرى عام ١٩٨٠..؟! وماذا يعنى عام ١٩٨٠ بالنسبة للقناة؟! وكيف نحصل من القناة على ١٠٠٠ مليون دولار سنوياً من عام ١٩٨٠..؟

أسئلة كثيرة.. وليست الاجابات كلها في دائرة معلومات.. إني تليحت عن الإجابة من قناة السويس نفسها.. رقت: اقرب ٥ يونيو ١٩٧٧.. ولا يمكن أن يمر هذا اليوم بدون أن نحج الصحافة الوطنية إلى ضفاف القناة.. لأن ٥ يونيو أصبح عيداً للقناة.. وعيداً للإرادة المصرية.. وعيداً للثقة في قدراتنا.

إن قناة السويس.. تلك الحقيقة التاريخية الهامة.. وأهم ممر مائي في العالم الحديث.. ومن خلال جولتنا في منطقة القناة نؤكد للجميع أن الوجه أصبحت تعورها الانبساط والسعادة تسيطر على الجميع.. وأن كل سفينة تعبر القناة هي انبساط كبيرة على وجه مصر وهي الخير والرخاء للجميع.. أرقام وأرقام كثيرة.. تقول شياً واحداً.

شركة الأعمال الهندسية البورسعيدية بورسيفكو

إحدى شركات هيئة قناة السويس
بورسعيد - القاهرة - بيروت - الإسكندرية



مع إمرارة ٥ يونيو الزحف أصبح رمزاً
لأنصار الإرادة العربية.. يتقدم العالم
بالشركة بأفلاص الصحافي للرئيس الفاضل

لله نور الساعات

والى السيد رئيس هيئة قناة السويس

بالذكرى الثانية لإعادة فتح قناة السويس أمام المروحة العربية
تكريماً للشعب المصري البطول على رفاد العالم ورفادكم بعمرة

نشاط الشركة:

- إصلاح بوابات
- تصنيع الأضفة العامة
- جميع الإنشاءات المدنية
- عضو اتحاد الميكانيك
- وممر شركة جوتن للبريد البحرية
- تنصيع وتركيب صمامات البندول وممرات المياه

المركز الرئيسي: شارع فلسطين - عمارة المساجيدية ماريتيم - بورسعيد

تليفون: ٨٦٧٠-٣٧٣٧٠

تليبرك: ٨٢١٩٠٤

فرع القاهرة: شارع محمود طلعت - مدينة نصر



أعيد ترميمه في ٢ شهر.

الشهر	عدد السفن العابرة	المتوسط اليومي	جولة الحمولات بالمليون طن
ناتقلات بترول	سفن	المجموع	بترول
يونيو ١٩٧٥	٣٥	٢٥٨	١١,٣ سفينة
ديسمبر ١٩٧٥	١٣٥	٩٥٠	٣٥ سفينة
يناير ١٩٧٦	١٥١	١١٤٨	٣٧ سفينة
يونيو ١٩٧٦	١٩١	١١٥٣	٤٤,٨ سفينة
ديسمبر ١٩٧٦	٢٥٣	١٣٨٥	٥٢,٨ سفينة
يناير ١٩٧٧	٢٠٨	١٣٥٧	٥٠,٥ سفينة
أبريل ١٩٧٧	٢٢٥	١٤٦٩	٥٥,٢ سفينة
المتوسط اليومي للحمولات			
بالمليون طن	المجموع	سفن	ناتقلات بترول
٨٩,٥	٢,٣٠	١,٧٩	٠,٥١
٣٢٣,٧	١٠,٣٢	٧,٢٢	٣
٣٤٠	١٠,٥٣	٧,٨١	٢,٧٢
٤٨٥	١٤,٥	٨,٧	٥,٨
٦٢٢	١٩,٣	١١,٣	٨
٥٤٠,٧	١٦,٧٦	١٠,٧٩	٥,٩٧
٧٠٣	٢١,١	١٢,٦	٨,٥

● جدول إحصائي عن عدد السفن العابرة ومعدلات العبور اليومية وجولة الحمولات

ويستطرد المهندس مشهور:
لقد فكرنا في توسيع وتعميق القناة قبل
عدوان ١٩٦٧ .. وفعلاً عملنا مشروعاً
للتطوير .. وبدناً تنفيذ الآن العدوان
الاسرائيلي أوقف العمل فيه .. وجاءت فترة
توقف اللاحقة .. تابنا تطور احجام
الناتقلات .. فضينا وتنا طويلا في دراسة
خطط ترسانات بناء الناتقلات العملاقة .. ثم
وضعنا مشروعاً لتوسيع وتعميق القناة بحيث
تظل قناة السويس تزدى رسالتها نحو اقتصاد
مصر وتخفيف الصعوبات الاقتصادية عن
كامل العالم ..

الا أن ٧٠٪ من جولات الناتقلات حالياً
تتراوح بين ١٠٠ ألف طن و ٢٥٠ ألف طن
وذلك حتى تستطيع هذه الناتقلات تنفيذية
تكاليف تشغيلها واستهلاكها في حالة دوراتها
حول رأس الرجاء الصالح .. وقناة السويس
يوضعها الحال لا يمكن أن تستوعب عبور أية
ناقلة تزيد حمولتها وهي عملة عن ٧٠٪ ألف
طن أي ٢٢٪ فقط من جولة جولات الناتقلات
في العالم اليوم .. معنى ذلك أننا لا بد أن
نسرع في تطوير القناة لكي تجذب الناتقلات
العملاقة إليها وبذلك تستوعب قناة السويس
٩٣٪ من جولات ناتقلات العالم ..

الشهر عبرت القناة ٤ سفن درجة فقط .. ثم
بدأت بعد ذلك عملية غزو للقناة من هذه
الأنواع الحديثة في عالم السفن .. في شهر
ابريل ١٩٧٧ مثلاً عبرت القناة ٧٩ حاروبة
و ١٤٢ سفينة درجة .. وينطبق ذلك أيضاً
على باقي الأنواع المستحدثة في عالم السفن
مثل حاملات الصناديق (Cass ships)
وحاملات السيارات (Auto Carrier) وعن
جولة السفن العابرة فهي ٣٣٦٨ سفينة حتى
١٩٧٧/٥/٢٠ والرقم القياسي حتى الآن هو
٧٩ سفينة عبرت يوم ١٦ أبريل ١٩٧٧ ..
وكانت جولة حولتها ١,٤ مليون طن (رقم
قياسي أيضاً) .. ومن واقع الاحصائيات ..
● سالت المهندس مشهور: على مدى علس
فإن البترول كان يمثل ٧٠٪ من الحمولات
العابرة في القناة قبل عدوان ١٩٦٧ ..
أما اليوم فإنه لا يتعدى ٤٠٪ ما معنى هذا ؟
ويجيب المهندس مشهور:
هذا هو السؤال الرئيسي .. خلال
السنوات التي أغلقت فيها القناة .. تطورت
احجام ناتقلات البترول تطورا مذهلاً .. هناك
الآن ناتقلات بترول حمولتها ١٠ مليون طن
مثل «جلوبتيك لندن» «جلوبتيك طوكيو»

قناة السويس له إدارة كاملة .. إدارة
التحركات .. الهندسة .. الميناء ..
الانشغال .. الخ وصعدت إلى برج ارشاد
السفن الرئيسي .. المركز الرئيسي للسيطرة
على حركة السفن .. في الدور الثاني عشر ..
وسألت عن عدد السفن التي تعبر القناة
اليوم ؟

وجاء الرد سريعاً: عظيم ٥٩٠٠ سفينة
يوميًا .. أكثر من المعدل اليومي عام ١٩٦٦
قبل اغلاق القناة .. قلت مزيداً من
التفاصيل ؟ .. فأشارت بحديثي إلى لوحة كبيرة
عليها احصائيات عن عدد السفن العابرة
ومعدلات العبور اليومية وجولة الحمولات
الشهرية ومتوسطها اليومي ..

إن هذه الاحصائيات التي يفرزها الفئري،
في بضع دقائق كان وراءها جهد ضخم ..
وتفاصيل كثيرة .. وما ينسجك مثل خبير ..
المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة
قناة السويس .. عاش إدارة القناة منذ التأميم
حتى اليوم .. عاش أصعب فترات العمل ..
واحلك الظروف .. ويلقى المهندس مشهور
بعض الأضواء .. فيقول:

بعد اغلاق القناة عام ١٩٦٧ ..
استحدثت في عالم الملاحة أنواع جديدة من
السفن .. حارويات .. ماهي .. سفن تحمل
صناديق نفطية .. تسخن فيها البضائع ..
تنجز بسرعة الشحن والتفريغ لأن الحارويات
تسحن الصندوق بما فيه .. وتنزله في ميناء
الوصول مقلداً بما فيه وتحمل بدلاً منه صندوقاً
فارغاً بنفس حجمه ..

وسفن الدرجة Roll-on-Roll-off
واختصارها Ro-Ro ويطلقون عليها أحياناً
السفن حاملة الجرافات المتحركة وتحمل في
جوفها قضبان سكة حديد عليها عربات محملة
بالبضائع .. من هنا تكون السهولة في
الشحن والتفريغ ..

ويعتبر هذان النوعان من السفن تطورا
لسفن البضائع .. وهذه السفن كانت حذرة
بعد عودة الملاحة للقناة في استخدام القناة
لدرجة أن أول حاروبة عبرت القناة كان في
نهر أغسطس ١٩٧٥ .. ولم تعبر القناة خلال
ذلك الشهر الا حاروبة واحدة .. وفي نفس



إن قناة السويس هذا العام نذرنا حوالي ٥٠٠ مليون دولار .. وفي سنة ١٩٨٠ أن شاء الله سيكون دخل القناة حوالي
١٠٠٠ مليون دولار .. وستبدأ انطلاقتها الكبرى عام ١٩٨٠

أول مايو ١٩٧٧



صورة الوثيقة في معقل مبنى الأرشيد.

٨٦٠٠ عامل مصري.. يهدون مصر والعالم قناة المستقبل



• إحدى ترائل الناقلات المسلحة ..

الحاربة
Container Ship
والصناديق النطية
عليها اول حاربه
عبرت القناة في ١١
اغسطس ١٩٧٥.



●● ونفى مشروعات توسيع
وتعميق القناة حتى نطل تناة
السويس تزدى رسالتها نحو
الاقتصاد المصري والعالمي





١٨ شركة مصرية وعالمية.. في مسك عمل على ضفاف القناة

● المشروع يتم تنفيذه على مرحلتين :-

المرحلة الأولى :

تهدف إلى توسيع وتعميق القناة ليصل قطاعها المائي إلى ٣٧٠٠ متر مربع في المنطقة من بور سعيد إلى الكيلو متر ٦١. ٣٤٠٠ متر مربع في المنطقة من الكيلو متر ٦١ إلى السويس .. ويصبح القاطن المسموح به ٥٣ قدام (حاليا ٣٨ قدام) ..

وبذلك تستطيع الناقلات حتى حمولة ١٥٠ ألف طن العبور في القناة بكامل سعتها وحتى حمولة ٢٥٠ ألف طن بنصف حمولة وحتى حمولة ٤٠٠ ألف طن فارغة . هذه المرحلة تستغرق ٤ سنوات وتنتهي بإذن الله في النصف الأول من عام ١٩٨٠ وتكلف ١٢٠٠ مليون دولار منها ٦٧٠ مليون دولار بالعملة المحلية .. والمحمد لله فإن توجهات السيد الرئيس محمد أنور السادات لنا بعودة الملاحة : نفذوا المشروع نورا .. وبدأنا تنفيذه في نوفمبر ١٩٧٥ .. وافق أدهم كل مصري أن يأتي إلى ضفاف القناة ليرى مواطنيه أبناء مصر يتشرون على طول المجرى الملاحي للقناة (١٦٠ كيلو مترا) ويعلمون في حماس ليهدوا للأجيال القادمة قناة المستقبل .. قناة لكل العصور .

المرحلة الثانية :

تهدف إلى تعميق القناة ليصل قطاعها إلى ٥٠٠٠ متر مربع والقاطن المسموح به

إلى ٦٧ قدام وبذلك تستوعب القناة عبور ناقلات البترول حتى حمولة ٢٦٠ ألف طن بكامل حمولتها وحتى حمولة ٣٠٠ ألف طن بنصف حمولة وحتى حمولة ٤٠٠ مليون طن وأكثر فارغة . ويستغرق العمل فيها ٣ سنوات

وتبحث على مكتب الهندس مشهور ترسيما مسحا كس عليه : دراسات مشروع التطوير : رئيس المهندس مشهور وقال : بعد أن تم دراسة مستفيضة .. عهدنا إلى بيت الخبرة الانجليزي « ماسويل » وبيت الخبرة الفرنسي « سوجيا » دراسة المشروع من كافة زواياه . وقال أيضا مجلس الإنتاج القومي دراسة دراسة كاملة وإعجبه وأخضعه أنه أثبتت كل الدراسات صدق دراسات الهيئة وأثبتت أهمية تنفيذ المشروع بمرحلتين لأن عدم تنفيذه سيؤدي إلى تدمير القناة لأغلب إيرادات البترول وهذا جدول يوضح ذلك

ومن هنا تتضح أهمية مشروع تطوير القناة ..

وتذكرت أنه في أول يناير ١٩٧٧ أعلن التلفزيون العربي « أن التقدم الذي تحرزه هيئة قناة السويس في تنفيذ مشروع تطوير القناة مما جعل الناقلات العملاقة تقدم على عبور القناة فارغة قبل موعدنا يعتبر أهم أحداث عام ١٩٧٦ المصرية » .. وطلبت أيضاها من رئيس هيئة قناة السويس .. فأجاب : هناك ناقل عملاقة دخلت التاريخ .. الناقلات اليونانية « الملك الاسكندر الأكبر »

حملتها القصوى ٢٢٧ ألف طن .. عبرت القناة السويس فارغة يوم ١٤ سبتمبر ١٩٧٥ .. وكان لعبورها صدق واسع في أوساط العالم الملاحية .. القناة حاليا تسمح بعبور الناقلات العملاقة فارغة .. وبعد تلك توالي عبور الناقلات في قناة السويس وحتى الآن ٣٨٦ ناقل عملاقة عبرت القناة .. وكانت أضخمها هي الناقلات الليبيرية العملاقة « أسو اسكتينا » حملتها القصوى ٢٥٤-١١ طنا .. عبرت يوم ١٠/١٠/١٩٧٦ رجعت لمعمل إبحاث الهيئة بعمل مجارب على عبورها من بور سعيد إلى السويس ثم من السويس إلى بور سعيد لدراسة تأثير عبور مثل تلك الناقلات على جوانب القناة .. وتبحث الدراسات والتجارب .. ولكن تزيد عبور هذه الناقلات عملة .. ونسمى لذلك لأن عبور ناقل عملاقة محطة بالبترول يندر عابدا للقناة مثل ١٠ سفن أخرى متوسطة الحجم لأن الرسوم تحصل على الحمولة وليس على العدد .

● من حديث سيادتك يتضح أن هذا المشروع هو أضخم مشروع تنفذه مصر حاليا .. فهل تستطيع الحكومة المصرية تمويل هذا المشروع « ١٢٠٠ مليون دولار » ونحن في ظروف اقتصادية حرجة ؟

ويجيب السيد المهندس :

التمويل ليس مشكلة .. الحمد لله غطينا المرحلة الأولى للمشروع .. الثقة في قناة السويس كبيرة .. وعائد القناة يستطيع أن

يغطي أية قروض سواء للمشروع أو للمشاريع الأخرى في مصر .. اليابان أعطتنا قرضا قيمته ١٤٠ مليون دولار بعد عودة الملاحة بشهر .. البنك الدولي وافق على منح المشروع قرضا قيمته ١٠٠ مليون دولار .. وسنوقع اتفاقية في النصف الأول من يوليو ١٩٧٧ في واشنطن .. صناديق التنمية وافقت على قرض للمشروع بلغت قيمته ١٧٤ مليون دولار .. برنامج المسونة الأمريكية أعطانا ٥٠ مليون دولار .. مفاوضات حاليا مع هيئة التعاون والتنمية اليابانية على قرض آخر يبلغ ٨٠ مليون دولار .. والترويج أعطتنا قرضا قيمته ٥٠ مليون دولار لتطوير مهاتنا العملاقة . وأحب أن أضيف أن تطوير القناة يستلزم تطوير المعدات الموجودة لدينا .. نحن بدأنا عودة الملاحة في القناة في ٥ يونيو ١٩٧٥ بمعدات وألات تعمل بنصف قدراتها لاستهلاكها ونحارب العدوان وحرب الاستنزاف . ولم يشعر أحد بذلك لأن طاقة الانسحاب في هيئة قناة السويس سدت القصر في المعدات لذلك نحن نطور معدتنا وأجهزتنا ضمن مشروع التطوير .. وبلغت قيمة حملة القفود والمعدات التي استوردتها الهيئة خلال العامين الماضيين سواء لمشروع التطوير أو لتطوير المعدات حوالي ما يعادل ٥١ مليون جنيه مصري .

● شكرا سيادة المهندس .. هل لديكم إضافات أخرى ؟



السنة	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥
إيراد القناة من البترول في حالة التطوير	١٥٠	١٦٠	١٢٣	٢٣٩	٣٧٨	٣٩٣	٥٣٧	٧١٠	٧٢٨ مليون دولار
إيراد القناة في البترول في حالة عدم التصدير	١٥٠	١٦٠	١٢٣	١١٣	١٠٤	٩٣	٨١	٧٣	٦٨ مليون دولار
وبالتالي سيندرج الإيراد الكلي للقناة (ناقلات وسفن) بالزيادة ..									
السنة	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥
الإيراد الكلي للقناة في حالة التصدير	٣٧٥	٤٠٠	٣٨١	٥١٤	٦٦٨	٦٩٦	٨٥٥	١٠٤٥	١٠٨١ مليون دولار
الإيراد الكلي للقناة في حالة عدم التصدير	٣٧٥	٤٠٠	٣٨١	٣٨٨	٣٩٤	٣٩٦	٣٩٩	٤٠٨	٤٣١ مليون دولار

● إيرادات البترول بعد تنفيذ مشروعات التطوير



شركة القناة للحبال

ببور سعيد

إحدى شركات هيئة قناة السويس

إنشائها في خدمة الاقتصاد القوي
والأمة العربية والدول الصديقة

في ذكرى العيد السادس لثورة الصحيح وفي ذكرى
إعادة افتتاح قناة السويس لخدمة الملاحة العالمية

وبمناسبة تشریف
محرم أنور السادات

لمدينة بورسعيد الحرة

يتقدم العاملون بالشركة لسيادته بأخلص آيات
التهنئة والترهيب ويؤكدون تأييدهم المطلق
لسيادته في كل خطواته لتحقيق آمال مصر والعروبة

المركز الرئيسي: المنطقة الجبركية ببور سعيد. ص ب ٦٠٦. ت: ٢٦٥٧ / ٤١٢٧
مكتب القاهرة: ٤ شارع محمود طلعت مدينة نصر. ت: ٨٢٩٤٧٣
المعرض: ٧ شارع عبد الخالق مشروط. ت: ٤١٣٥٢



إحدى الكراكات الجديدة.. استوردتها الهيئة من اليابان.. للعمل في تعميق وتوسيع
القناة تحت الماء.

أن انتهز الفرصة لأجرب مواقع العمل في
جانب القناة من بورسعيد إلى السويس ..
كل مائة متر منطقة عمل .. وأحيانا بطول ٥
كيلو مترات أجد أبناء مصر .. مهندسين ..
عمالا .. فنيين .. ثم أرى بجوارهم يابانيين ..
وايطاليين .. يعملون في سيفونية عمل
رائعة .. ٨٥٠٠ عامل ١٥ شركة مصرية ..
٣ شركات اجنبية عالية .. يتسابق وتوقيت
زمني دقيق يعملون جميعا .. ليحققوا للملاحة
العالمية حلها .. ولهدوا للانسانية كلها قناة
لكل العصور .. والدا للسلام .. وثرينا
للتعاون بين البشر .. وتذكرت عبارة طالعتها
في صحيفة ديفلت الالمانية ابان زيارة
الرئيس السادات لالمانيا الغربية في ابريل
١٩٧٦.

« إن مشروعات توسيع وتعميق قناة
السويس تنسم بالطموح وإن ما تم انجاز
منها يستحق الاعجاب والتقدير » .

طبعاً للحقيقة وللتاريخ .. أحب أن أقول
إن كل هذا لم يكن ليتم لولا النعمة القسوية
التي أعطاها لنا الرئيس السادات بعد عودة
الملاحة مباشرة .. يومها قال لي :
« يا مشهور .. أريد القناة في احسن وضع
ومتطورة دائما » . ومنذ تلك اللحظة .. سيادة
الرئيس ينتهج جهدنا في العمل وانجازات
الهيئة في الشروع بل وتنفيذ العمل على
الطبيعة مرارا ويقابل العاملين في مواقعهم
ويبنى عدة توجهات بتعديل المشروع ليكون
أنسب حتى لو أدى ذلك إلى زيادة في تكاليف
التنفيذ ..

وأبناء القناة متحمسون لتنفيذ المشروع
وفاء منهم لمصر ولرئيس السادات الذي أعاد
الروح والحياة الى قناة السويس وأهالي منطقة
القناة .

- وبعد حديث المهندس مشهور كان لا بد

● الرئيس
السادات
والمهندس
مشهور .. في
حديث عن
مشروع
تطوير
القناة لصنع قناة
لكل العصور .



شركة القناة للإنشاءات البحرية

إحدى شركات هيئة قناة السويس

يتقدم العاملون بالشركة بأخلص التهاني
للشعب المصري المناضل

بقيادة الرئيس المؤمن
محرم أنور السادات

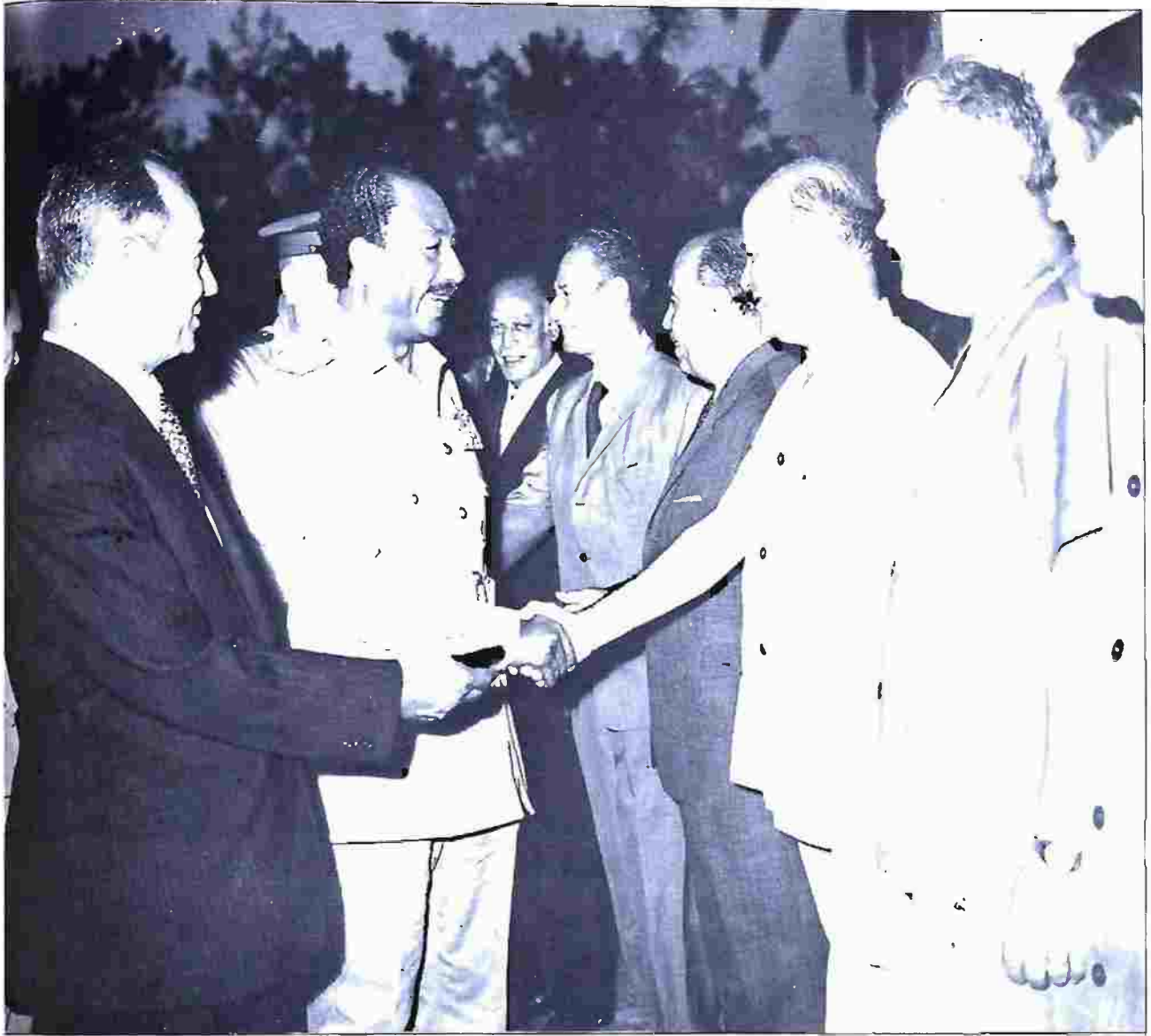
وللسيد المهندس
مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة القناة

بالذكرى الثانية لإعادة فتح قناة السويس أمام الملاحة الدولية
ويضعون كافة إمكانياتهم كدعم للاقتصاد القوي لمصرنا العزيزة .

نشاط الشركة :

- بناء وإصلاح المرسى والبحر المملحة
- إصلاح سفن أعالي البحار
- تخزين البترول والمواد البحرية المملحة
- اكتشاف نهج الموانئ للسفن والمواد البحرية المملحة
- وصود شركة براون بونيفي برونبر لاوسيرج الشاهين البحري لاسراخر
- ويحده شركة هاسمان وشركه الانجليزية للتخطيط البحري ومعالجة مياه القمامات
- تملك الشركة حوضاً عائلاً حوض ٧٥٠ قنا .

الإدارة : ١٤ شارع الفترات - بورسعيد - ص : ٥٥٠
تليفون : ٤٤٠٢ / ٥٧٢٦ / ٨١٩٢ برقيا : كافالكونت



● الرئيس السادات يلقى العاملين هيئة قناة السويس بمناسبة
انتتاح القناة للملاحة الدولية ..



● بلغت قيمة جلة المعدات والأجهزة التي
استوردتها الهيئة خلال عامي ٧٥، ٧٦ لترواح
التطوير ما يعادل ٥١ مليون جنيه مصري ..

يجرد رأى لخدمة الطلبة

هذا مجرد رأى لحل بعض مشاكل أبنائنا الطلبة في مختلف مراحل التعليم .. ويتلخص في أن طلبة الشهادات العامة في الجمهورية يصل عددهم من ٢٠٠ إلى ٣٠٠ ألف طالب وأن عدد الطلبة المستجدين بالمرحلة الأولى يقرب من ٧٠٠ ألف طفل .. فإذا حصلنا مبلغ ٢٥ قرشاً من كل طالب يكون المجموع حوالى ٢٥٠ ألف جنيه . وإذا حصلنا أيضاً مبلغ جنيه من طلبة السنوات النهائية بالجامعة والمعاهد العليا فيكون التحصيل يوازى ٢٠٠ ألف جنيه . وبحسبة بسيطة يعتبر كل هذا رأس مال لخدمة الطلبة يحقق عائداً كبيراً عليهم إذا وجه إلى مشروعات إنتاجية غير استهلاكية .. كإقامة مطبعة مثلاً على أن يمسك إنتاجها من الفرائض وأجهزتها وأوراقها من المياريك وتحتها الحكومة الأرض اللازمة لها لتقوم بطبع الكتب الجامعية والمدرسية المقررة والملازم وكذلك الكتب الخارجية .. وبهذا يتحقق عائد كبير يستخدم لخدمة الطلبة في مشروعات أخرى كثيرة .

د. حسين الخشن
الجامعة الأمريكية



تمثال على قيد الحياة !

أنا صاحب التمثال الموجود أمام مقر الاتحاد الاشتراكي المصري بكونينس النيل . وأخبر مرة زرت فيها رأيته يحتضر ولكن في كبرياء .. وأحسست أني فأنله فاقترعت منه لأشرح له موافق وأبهر تركي له في مهب الريح ونحت الأمطار ولكنه نأى بجانيه ورفض أن يعبرني أفق اهتمام . وبعد أن طالعت صورته على غلاف مجلة أكتوبر أول ماير وبعد أن قرأت الكلمة التي كتبت عنه داخل العدد عرفت أنه ما زال على قيد الحياة .. فهل لي أن اقترح تخصيص باب عن الفنون التشكيلية داخل المجلة مثل الأبواب الأخرى .. وأكون وجميع الفنانين شاكرين لكم هذا التكرم .

محمد العلاوي
معيد بكلية الفنون الجميلة
قسم النحت



تحية للبطل المؤمن في يوم عودة الملاحة بالقناة

من هذا المكان الذي أسطر فيه هذه الكلمات وبالتحديد على الشاطئ، القصر للقناة أمام لاندبور تولى في الشاطئ، الشرق دارت معارك الحياة والموت . ولقد عاصرت واستقبلت أنا ومن معي من رفاق السلاح ورفاق الأمل كل طلفة وكل دابة جاءت إلينا طائفة أو غير طائفة من العدو الذي كان يربص بوطنا .. ومن العجيب أنني وزملائي العمال كنا مشدودين بل ملتصقين بالأرض وبالسلاح ورغم أننا لم نكن عسكريين وكان باستطاعتنا أن نهاجر بعيداً في الأمان . إلا أن شئنا ما كان يربطنا بيور توفيق . المكان الذي قضينا فيه عشرات السنين . كنا مشدودين ورغم الدمار ورغم استنهاد بعض زملائنا .. ولكن لم ننفد الأمل أبداً .. واليوم أنظر حولي فأجد بيجوارى على الشاطئ . زوجتي وطفلي يلعب في مرج وبرامة وأنا أنظر إلى السفن العابرة العملاقة وهي تعمل أفوات العالم وحضارته تنهال على صفحة القناة بأثوارها الثلاث على علم مصر خفاقاً بحسب مبرتها يا ذن الله . منتهى الأمان ومنتهى الفخر .. وأعود بذاكرتي منذ عامين حين شرفنا الرئيس الحبيب أنور السادات وحضر إلى بور توفيق ودقق في هذا المكان ليعطى أمره لأول سفينة أن تعبر ومن بعدها عبرت عشرات الألوف من السفن العملاقة .. فسلام على البطل المؤمن وألف تحية له في ١٥ مايو ٧١ و٦ أكتوبر ٧٣ وفي ٥ يونيو ٧٥ .. سلام عليه صاحب القرارات التي لها حد السيف وسلام عليه أروع أغنية للحرية في بلادى . سلام عليك يا رئيسنا السادات ..

محمد أحمد غازي

هيئة قناة السويس

تحركات السفن بيور توفيق



القناة تقول :

تتال الشعب تحيى فتقول

من بعد اليأس دقت طبول
وعزلت الناي مع الأرغول
وشدوت اللحن بدون أهاز .
وفتحت أبراراً للدنيا
في اليوم الخامس من يونيو
وأضأت طريق الحريات
وهفت وأهتف دوماً
أهلاً أهلاً يا سادات .

يا وزارة التكوين !
لبي من العدل أن تترك وزارة
التكوين الباعة الجائلين الذين انتشروا
بصورة رهبة في أنحاء القاهرة دون
مراقبة على الأسعار مما يجعل
المستهلك لقمة سائغة لا يستغلالم
وأطاعهم التي بلغت حد التبرجح ديث
خوف مما يسمى مراقبة الأسعار
أو مفتش أسواق .

جلال محمد أمين
القاهرة

ليست مشكلتي ولكنها مشكلة بلدة بأسرها

هذه ليست مشكلتي بقدر ما هي مشكلة قرية بأسرها .. هذه القرية اسمها قرملة مركز بليس شرقية تعاق من الظلام الناس رغم أن جميع القرى المحيطة بها مضاءة بالكهرباء .. وبما أنني أحد أبناء هذه القرية فإن كل مطلي ومطلب أبناءها هو سدها بالتيار الكهربائي حتى تنعم بالنور .. نال وزير الكهرباء ومحافظ الشرقية نرفع هذا المطلب العادل .

عن أبناء القرية
على أحمد البردى



إلى وزير الصناعة

نحسب العاملين بالأمانة الفنية لنقطاع صناعة المواد الغذائية بشوارع سالم سالم بالمعجزة أرسلنا عدة برقيات لوزارة الصناعة ومجلس الوزراء لمصرفة ما إذا كنا نخضع لأحكام القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧١ باعتبار أننا نقطاع عام أم نخضع لأحكام القانون رقم ٥٨ لسنة ١٩٧١ ولكن دون جدوى مع العلم أنه تم سحب جميع الدرجات الشاغرة نتيجة إلغاء المؤسسات وأصبح الأمل في الترقية ضئيلاً مع كثرة تضاربات الأراء حول القانون الواجب تطبيقه علينا . نريد حلاً في عهد الثورة الإدارية .

عن العاملين
٨ توقيعات



شكراً لولا الأطباء

أنوجه بالشكر إلى الدكتور الإنسان محمد حامد الفواين أستاذ العظام بمستشفى دار النساء ونائبه الدكتور محمد رشدي ومدير المستشفى وجميع العاملين بها .. على تيسيم مشكلة ابني المريض عيد وبجهدهم الكبير الذي بذلوه له .. كما أنوجه بالشكر لمجلة « أكتوبر » التي نشرت المشكلة وكان لها الفضل في تحريك إنسانية الأطباء .

والد الطفل
متولى محمود القار

عن السعودية أم عن عبد الله جفري

أرجو أن توجهوا على لساني هذه الكلمات للأديب عبد الله جفري الذي يكتب لكم من السعودية وأمس بكل عرب وأقرب في السعودية وأمس بكل ما فيها من إيجابيات يختلف النواحي والمجالات . إلا أنني لم أجدر لي كل اللصايب التي تناولها أي شيء، عن نبضة السعودية وتقدمها أروع مواقفها الدولية .. أرحى عن الهبة الثقافية والأدبية فيها .. واسمحوا لي أن أقول لكم هل الذي ينشر: عن السعودية أم عن عبد الله جفري لأنني لم أجدر في المساحة المخصصة له شيئاً عن السعودية إلا اسم الباب واسمه هو ..

مازن الحضرسى
الرياض - السعودية



قرار محتون

ماذا يقصد الدكتور الصغير القذافي من طرد الأطباء السردانيين والمصريين من ليبيا . هل لأنهم كانوا يعالجون الشعب الليبي السنين .. أم يا ترى لم يفلحوا في علاجه من الجنون . أم أنه يعتقد أن الأطباء الروس سيعالجون جنونه رغم أن مصلحتهم أن يبق محتوناً لسحب بلايين الدولارات إلى موسكو وتزويد الوطن العربي .

بابكر عبد الله محمد
شرطة الدفاع المدني - السودان



كلمات القائد المؤمن

من أرض لبنان وأجندة السلام ترفرف فوق أعاليه وأوديته . أبعت إلى أسرة « أكتوبر » بالتحية والتشكر ذلك لأن المجلة هي بنائية عبر من الجهل إلى المعرفة ومن الظلم للمأجور إلى اللطم الوطني والقومي الحر . في لبنان أنتظر المجلة بفارغ الصبر متلهفاً لكلمات العلم والقائد المؤمن الرئيس أنور السادات لأتهل منها تعاليم النبيلة وموافقه الراضية الأخيلة . وأرجو أن يمنحوا كل عربي آمن بعرويته في أرجاء وطننا الكبير .

حسين محمد
الشوف - لبنان

آل انجمن