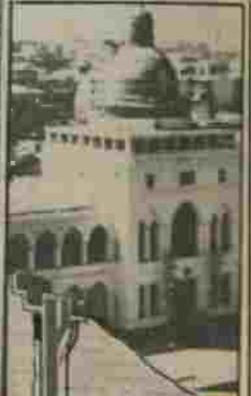




إمام
يتأهبون
لاستقبال
العملقات



في صمت... رفعوا المعاناة عن قناة السويس

وهؤلاء الرجال قاموا بإزالة الضخم سد تراق بطول القناة وهو خط بارليف حيث كان يحصد ١٠٠ مليون متر مكعب من الرمال ثم القوا على مسافة ١٧٥ مترا من شرق القناة بكتسات جديدة طوله جانب القناة الشرق على المسافة الستة المربع . وهذه الشكيات الجديدة بطول ١٥٥ كيلو مترا . وهي في حوضها الضخم من سوز الصين العظيم ثم قدمت المعدات لتزيل الشكيات القديمة للضفة الشرقية للقناة بطول ١٣٤ كيلومترا . وكل ذلك العمل تم بأيد وهدوء مصرية واستطاعت أجهزة هيئة قناة السويس أن تسيطر سيطرة كاملة على تسليق ونظم العمل على امتداد ١٨٥ كيلو مترا أي من طراطين بورسعيد إلى طراطين السويس . تم تقديم التكرارات الضخمة وعددها ٤٠ كراكة لتوسيع وتعديل

هيام متصر

على امتداد ١٧٣ كيلو مترا هي طول قناة السويس يتأهب آلاف الرجال لاستقبال ناقلات البترول العملاقة محملة بالبترول حتى حمولة ١٥٠ ألف طن للناقلة الواحدة . ولا يستطيع إنسان أن يتصور مدى الشعور بالتضاؤل المزوج بالمسئولية الذي يغلف حياة رجال قناة السويس ابتداء من أول عام ١٩٨٠ . لأنهم يدركون أن هذا العام سوف يشهد نتائج ايجابية لجهود ٥ سنوات من العمل الشاق والدراسات الواعية واليقظة التامة .



القناة بصفته ١٧ مترا إلى عرض القناة الحالية وتكون برتق في اعناق القناة ليصل العاطس المستوح به للسفن العابرة من ٣٨ قدماً حالياً إلى ٥٣ قدماً. وقد كانت كراكات حية قناة السويس وعمدها ١٣ كراكه من الساف في هذا الضيق حيث عهد إليها نظير ١٣٢ مليون متر مكعب من حجم العمل البالغ ٥٩٣ مليون متر مكعب وانقسمت ٦ شركات اجنبية وشركة القناة لاجل المزايا وهي احدى شركات الهيئة التي حجم العمل والعل أهم ما يميز هذا العمل وتعلق عليه عظمة البلد هو التوازن الدقيق الذي رسمه هيئة القناة بحيث لسر الملاحة في القناة حتى إلى جنب مع معدات التطوير الضخمة بحيث لا تعوق احداهما الأخرى. ولقد نصير . . .

وسأل . . . لماذا هذا الجهد الخارق؟ . . . يقول هذا العمل الضخم مهندس مصري عاش ربع قرن من الزمان يتحمل مسئولة العمل في قناة السويس . هو المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس الذي كان في طليعه من حملوا مسئولة إدارة القناة بعد تأسيسها عام



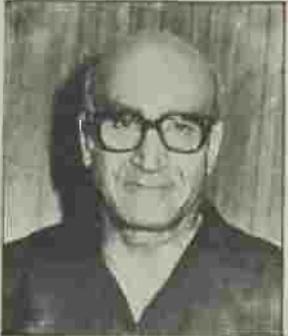
أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس

١٩٥٦ وقد اجهزتها في أحلك فترة مرت على هذا الشرق العالمي وهي الفترة التي اضطرت لإغلاق القناة نحى سنوات بعد حربه يونيو ١٩٦٧. حتى استطاع الرئيس السادات أن يخلص العالم بجزره. الشجع بإعادة فتح القناة للملاحة الدولية في ٥ يونيو ١٩٧٥.

ويقول المهندس مشهور: العالم تحمل خساره بسبب إغلاق القناة في تلك الفترة بلغت حرق ١٤ ملياراً من الدولارات . من هنا يأتي قرار الرئيس السادات بحمل طابعاً استراتيجياً في سياسة التنمية للتنوير الواقعة بين شمال القناة . دول البحر المتوسط وأوروبا . والشرق والوجه جنوب القناة . دول آسيا وشرق أفريقيا . بما تنله من ثروة بتزويله مسحه . ولقد أتى السؤال : ماذا التطوير؟

ويجب المهندس مشهور . كان من المنهج تطوير القناة لأسباب عديدة أولاً : تضخم احجام وحمولات ناقلات البترول إبان إغلاق القناة حتى أصبحت تعوق قدره القناة الحالية على استيعاب عبورها . ثانياً : دراسة حواء القناة لاحتياطي البترول العالمي مضافاً إليها دراسات بيوت الحيرة الأخرية نتج عنها توقعات هامدة تقول إن أية زيادة على طلب البترول المستورد من الخليج في عام ١٩٨٠ تصل إلى ٧٠٠ مليون طن وإلى ٨٠٠ مليون طن عام ١٩٨٥ وإلى ٩٠٠ مليون طن عام ١٩٩٠ . إذا وضعنا في حساباتنا وسائل نقل بترول الخليج سواء بواسطة خطوط انابيب البترول أو الناقلات نجد أن قناة السويس سيكون لها العيب الأكبر في هذا المضمار حيث يتوقع أن تنقل لقل حوالي ٤٠٠ مليون طن بترول عام ١٩٨٠ وتوقع إلى ٤٧٠ مليون طن عام ١٩٨٥ وتصل إلى ٥٧٥ مليون طن عام ١٩٩٠ . لذلك كان لابد من تعميم وتوسيع القناة لتستوعب الناقلات العملاقة وهي محملة هذه الكميات . وبالتالي : أن تطوير القناة سيحقق طفره كبيره في زياده إيراداتها بحيث تصل عام ١٩٨١ إلى ١٠٠٠ مليون دولار (٥٨٨ مليون دولار عام ١٩٧٥) . وستتبع الإيرادات إلى ١٢٠٠ مليون دولار عام ١٩٨٥ أي أن التطوير سيحقق مضاعفة إيرادات القناة . لذلك كان الإحساس بالمسئولية الذي يحضر في وجدان ابناء القناة استخدماً للحدود

العلاقات . وبالتالي هناك شعور محال في تخطيط شركات الملاحة المتخصصة في نقل البترول حيث سيقوم ضم القناة من ١١٧ إلى ١٦٦ بالنسبة للمنافه بين دول آسيا وأوروبا بالنسبة للبرون السفن حول أفريقيا . وبالتالي هناك وفر في التزويد من ٢٥ إلى ٥٠ لكل رحله للناقلات . وهناك تضاعف في عدد الرحلات . لذلك حفل اجتماع مؤتمر الملاحة الدولية في ١٩ و ٢٥ مايو الماضي بتركز أعمال الهيئة بالإجماع باستشارات عديده من جانب الغرفه الدولية حول الاجراءات التي تتخذها لواء السويس حالياً لاستقبال الناقلات العملاقة بحمله حتى ١٥٠ ألف طن في أول أكتوبر القادم



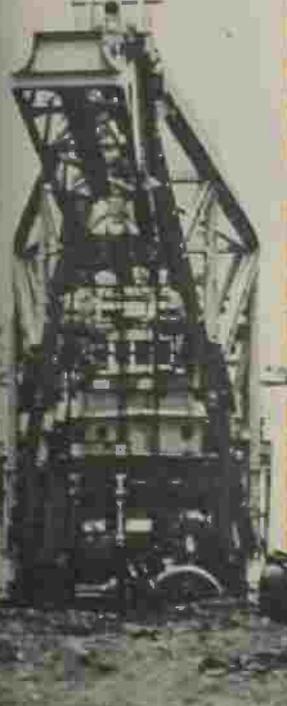
ويقول المهندس أحمد حجاز مدير عام التخطيط والبحوث بالهيئة إن قناة السويس هي القناة الرائدة في العالم وهذا يعني أنه ليست هناك قناة في العالم يمكنها أن تنقل عنها تجارياً . بل إن جميع قنوات العالم هي التي تنقل عما مشروعاتها وهذا يعطى عبوره والقعد لائمه تطوير القناة . وإن المرحلة الأولى لتطوير القناة حل وشك الآتي.

١٠٤ دول استخدمت القناة
بحسب أحمد الحفيد مدير مدير العلاقات العامة فيقول بالنسبة لاستخدام القناة . تقول الإحصائيات أن ١٠٤ جنسيات استخدمت القناة أهمها اليونان وليبيريا والبروج واليابان والاتحاد السوفيتي وفرنسا وإيطاليا وبنما واثاليا الغربية . وبالمقارنة بالأحجام السائفة لترقف الملاحة نجد أن ٦٨ حسب استخدمت القناة حتى عام ١٩٦٦ . وفي مجال المقارنه تقول إن قناة

السويس حققت تصاعداً ملحوظاً في معدلات عبور السفن والحمولات بها خلال الخمسة الأعوام التالية لإتمامه للملاحة . ففي عام ١٩٧٦ عبرت القناة ١٦٩٩١ سفينة بلغت حمولاتها ١٨٨ مليون طن أما عام ١٩٧٩ فعبرت القناة ٢١٦٤٣ سفينة حمولاتها ٢٦٦ مليون طن وخلال الشهر الثماني الماضية من عام ١٩٨٠ ارتفع العدد اليومي لعبور السفن إلى ٦١ سفينة يوميا أي بلغ عدد السفن العابرة في هذه الفترة ٩٢٧٢ سفينة بلغت حمولة حمولاتها حوالي ١٢٠ مليون طن بمتوسط يومي حوالي ٨٠٠ ألف طن . إذا كان هناك حالياً ٨٠٠ ألف طن عبور يوميا القناة فإن تطورها في هذا يجب أن تتعاقد وتنقل في دراسات حواء القناة التي وضعها التطوير وبقدرة تستطيع أن تنقل إن القناة قدمت للبحارة المصرية حوالي ٢٢٠٠ مليون دولار خلال الخمس سنوات الماضية . وهكذا يرى أن قناة السويس ليشك أن تلعب فراضها لتتخطى حلم البحارة العالمية في عبور السفن الضخمة.

التفريعات الجديدة

- أشادت الهيئة ٣ تفريعات جديدة ضمن المرحلة الأولى لتطوير
- ١- فرعاً بوسعيد لبدأ من الكيلومتر ١٧ لطنق برفاز بوسعيد عند الكيلومتر ١٩٥ قنالا بطول ٣٦.٥ كيلو متر
- ٢- فرعاً المساح بحيرة المساح بالإسماعيلية من الكيلومتر ٧٦.٨٠٠ إلى الكيلومتر ٨١٧٠٠ وأثبتت أعمال التطوير بها بطول ٥ كيلومتر



مشروع تطوير قناة السويس

المرحلة	المرحلة	المرحلة	المرحلة	المرحلة	المرحلة
المرحلة	المرحلة	المرحلة	المرحلة	المرحلة	المرحلة
القناة حالياً	١٨٠٠	٣٨	٦٠	٢٥٠	-
القناة بعد المرحلة الأولى	٣٧٠٠ - ٣٣٠٠	٥٣	١٥٠	٣٧٠	١٢٧٥
القناة بعد المرحلة الثانية	٥٢٠٠ - ٤٧٠٠	٦٧	٢٦٠	٥٠٠	١٦٠٠

- بدأ تنفيذ المرحلة الأولى في أول نوفمبر ١٩٧٥ وتنتهي في منتصف ١٩٨٠
- بدأ تنفيذ المرحلة الثانية بعد عروسة نتائج تنفيذ المرحلة الأولى



**زيادة نسبة الأمان في العبور
ترسانه بورصعيد البحرية اجدي
القلاع الرئيسية بالمدينة :**

جدا مدير إدارة الترسات بالهيئة الهندسية
عند الرحمن متصرف فيقول كانت الترسات البحرية
بورصعيد قبل أيام قناة السويس عبارة عن درجتين
بحرية تقوم بالأعمال الصعبة وبناء
الوحدات البحرية المساعدة نظراً لقلّة امكانياتها .
وبعد التأمير . اعتمدت إدارة هيئة قناة
السويس بدور الترسات في تدعيم الأسطول
التجاري لتصرفها كقناة العمل بها والعاملين
للقوم ببناء السفن علاوة على دورها الفعال في
تعزيز معدات الهيئة وصيانتها

ول الخامس من يونيو 1978 أعاد الرئيس
المؤتمر محمد أنور السادات الملاحة في قناة
السويس . وكان ذلك إيذاناً بانطلاق عملية
العمل في موانئ أبناء هيئة قناة السويس .
وبعد لتسويق فخر جديد على القناة ومن مع
البرهان والوفاء بغير . وعلى درب العطاء الذي



● مركز الاعبات باهية ملقى الاعبات والتورات العلية

تركيب شبكة محكمة من أجهزة الحساسات
الالكترونية لتجميع وتنظيم وعرض المعلومات عن
مقته خاربه وكل مرشد بالقناة . وكذلك
تركيب مجموعة شبكات الاتصال الاسلكي
وتتكون من محطات ثابتة للإرسال والاستقبال
تنتشر على طول القناة للاتصال لكل من له صلة
بالملاحة بالقناة سواء من معدات أو أفراد .
وسيداً استخدام هذا النظام متكاملأ قبل عبور
أول باقده عملاقه محمله بالترول في القناة . .
وهذا النظام مستحق المسطرة الكاملة على السفن

أما كواكب الهيئة التي تتولى حياة اخرى
بالملاحة من الاعضاء والاشراك في
لتطوير فارتفعت قدراتها لتصل إلى 58930
حصاناً بزيادة 133 .

التحكم الالكتروني :

ويواصل الحديث الدكتور عبد الجيد فاؤاد مدير
مشروع المراقبة الالكترونية فيقول إن الشيء الذي
تتميز به قناة السويس على شاطئها هو العمل
الذي يجري حالياً في إحدى عشرة محطة إرشاد
على امتداد القناة لمراقبة السفن العابرة وهو
تركيب نظام مزبد من المراقبة الالكترونية
للملاحة حيث يتم الآن تركيب شبكة وإدارته
تتكون من 3 محطات (بورصعيد - البحيرات
المره - بورنوفيق) وشبكة الاتصالات لاسلكية
لتحديد مواقع السفن تتكون من ثلاث محطات
للإرسال اللاسلكي لنظر القناة بأكملها وكذلك

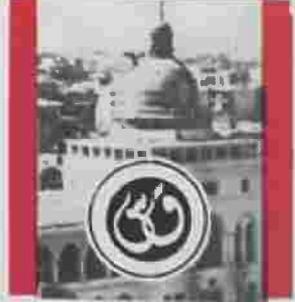
3 - صرغية الدومروار . تبدأ عند الكيلومتر
95 لتبقى بالبحيرات المره عند الكيلومتر 104
بطول 9 كيلومترات

4 - القناة الغربية بالبحيرات - تصل تقريباً
الدومروار الغربية بطريقه كبرى الغربية لتصل
إرتدادج القناة بطول مسطحة البحيرات من
الكيلومتر 95 حتى الكيلومتر 123 . وأبسط
العمل بها على الأنتهاء .
فإذا أضفنا إلى السرعات المسافة تقريبا
اللاج - إنشأة عام 1951 تكون القناة قد سافقت
إرتدادجا بطول 67 كيلومترا (35 من طرف) .

التوازن في التطوير

بالرغم من توجيه كافة جهود إدارة القناة نحو
تطوير المرفق الملاحي فإن هيئة قناة السويس
أدركت أن تطوير الخدمات الملاحية للمساعدة
للسفن العابرة تعتبر أمراً حيوياً بالنسبة للتوافق بين
قدراتها وزيادة حمولات السفن العابرة لذلك
يقول المهندس قاسم سلطان مدير إدارة
المحركات إن الهيئة قد طورت ورفعت قدره
قدراتها لتصل إلى 12000 حصان للقاطرة
الرائدة ولتصل مجموع قدرات قاطرات الأتقاد
بها إلى 41300 حصان بزيادة 330 حيا كانت
عليه منذ أيام القناة . أما قاطرات المياه ولتفر
السفن والضاللات - بلغت قدراتها 72200
حصان بزيادة عشرة المصاعف . والقاطرات
للمناصرة بلغت قدراتها 43000 حصان
بالإضافة إلى قاطرات الخدمة والشتات وسفن
الإرشاد





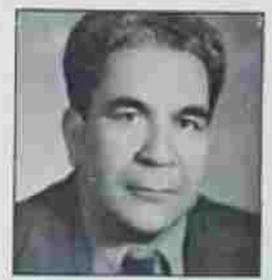
قد سببا تقدم دائما الإنتاج والشحن والعمل البحري
بحر بطون أعظم في الإجازة وفي نشأة الشركة
ونشأتها فقد وضع حجر الأساس للشركة في
23 ديسمبر عام 1960 والتحت في 23 ديسمبر
1964 وكانت أول سفينة بشاغة لتحتيا الشركة
لسفينة قناة السويس وبحولها 2200 طن
وقدره محركها 1170 حصانا وبرعتها 13.1
عقدة في الساعة وذلك في ديسمبر 1960 أما
الآن تستطيع الشركة بناء سفينتين بحولة
الواحدة 12000 طن في وقت واحد أولسب
واحدة بحولة 18000 طن على الفرق ناصر
وطوله 15 مترا وعرضه 21 مترا وتختلف
الشركة الآن سوحها عالميا بحولة 10000 طن
وتقوم الشركة حاليا بناء سفينة بلغ حوتها
180 طن لتعمل منظمة الدافوسا كما انتهت من
بناء أربع سفينتين بحولة كل منها 15 طن
وقد قامت الشركة ببناء مركز جديد للتدريب
بإشراف مرموقة البحرية تحصل خطة التطوير
لشركة الخلف من إعداد هيئة بالخدمات الفنية
للمشروع التطوير في أنشطة مواقع الإنتاج بلغ
مساحة المركز 22117 م²
ويشغل به حاضرا الشهادة الإعدادية
ويستوعب 800 تارس وحدة الدراسة به 4
سنوات ويتم خروج 200 طالب سنويا في
التخصصات الفنية الخريف - ترميز
وتكييف - راحة - علوم رياضية - تقوية
توسيل - راحة نفس - حداد - تكيف هذا
المركز 50 مليون جنيه تقريبا بالإضافة إلى
ما يعادل 3 ملايين جنيه سنويا ويقع حجر
الأساس له في 13 أكتوبر 1977 وقد تراسل
أول دفعة من التربين بعد من 15 يناير 1978
في الجبل شاميه على رأس سفينة
للتدريب البحر ومن منتظر الانتهاء من البناء
والشروع من الشركة في أواخر 1981 ولقد عمل
التربس الترميز به

قلاع أهلية السع

قلاع التصاميم البحرية الكلية . ويوقفا في
الحديث المهندس يوسف محمد يوسف مدير إدارة
الشركات على أعداد القلاع - ترخم أنشطة
تتوقع عمل جديدة لشركات أهلية السع
عند الشركات بدأت أهلية في تأسيسها عام
1961 لتكون القلاع الرئيسية لتصاميم
البحرية الكلية في مصر - ترتبط صلاحية في
القلاع - وبالواجب الأساس للبحرية الملاحة
برباط وثق - لدعم اقتصاد مصر - فقد
جهدنا صلاحية الدولة .



● قوس طهر أهلية أهلية في احتفالات عودة للقلاع يوم 5 بيبه 1978



يوسف محمد يوسف



● عبد الحميد ميم

أولا - شركة التصاميم أهلية السفن
رأس مالها 2 ملايين جنيه . والتد في بناء
السفن المساعدة والقاطرات والكراكات
والأوامش والصناعات وسفن الإرشاد والسفن
المعدية للتصاميم بالأعمال البحرية . وحضانة هذه
الشركة في أعمالها يكون الحاجا وقتيا وفيما
المهندس فصحى عمر رئيس الشركة يقول : بينا
20 قاطرة قدينا من 100 إلى 500 حصان
وكراكات قدينا من 2000 حصان وقدينا
حزينا في موزيا (تونس) ولدينا سفن هناك أعمال
أخرى كثيرة جدا فما بنا . ولدينا وحدة بحرية
تربط من بونفا في العالم عبارة عن قاطرة
وربنا عاتة إلى 3 وحدات انتهت في وحدة
مربعة عتار هينو كوبر . ومجهزة بالأجهزة
الالكترونية . تعمل في حمل ببول لاصق
تأيا شركة القذافي (مصر) وهي ضمن
الشركات التي تعمل في تنفيذ مشروع التطوير
للقلاع نشن حاضرا أمواج جديدة في مرميد
بطول 20 كيلومتر - كواكنا تعمل في حوض
ووضع القلاع - أسهمت في بناء 97 قلاع
جديدا ترتبط في البحيرات ومدخل القلاع
كلت بناء مساحة حواي 8 كلم تربت من
التأسيس الجديدة حواي القلاع . ويضيف

المهندس كمال شفيق رئيس الشركة : قلنا
مشروع تطوير مياه قونة التي . ولعلت حيلة
استثمارات الشركة في عام 1978 حواي 2.5
مليون جنيه . ولنا بأعمال حلال الخمس
البنوات القاصية بعد عودة للقلاع - حواي 1.0
مليون جنيه
ثانيا - شركة القلاع للبحال - أولى الشركات
التي أقيمت في مصر ولعتر أكبر مصنع من نوعه
في الشرق الأوسط . ينتج جميع أنواع أعمال
المستخدمة في الصناعات البحرية - والشروعات
الصناعية والسيوية . ويضيف سعد إبراهيم
المعمودي رئيس الشركة : السفن العالمة
والشركات الملاحية الدولية تستخدم مخصصا
لجودتها ومجانها . أيضا طرنا الإنتاج ليصبح
صناعا لأحدث المواصفات العالمية . وقدينا
استثمارات في عام 1979 بلغت حواي 1.5 مليون
جنيه . ولدينا لايتكن بالبحال والسيوية فقط
بل يصاهها إلى مساجيد الموكيت والأرضيات
والسوية الدولية

ثالثا - شركة القلاع للإنشاءات البحرية
عمرها 15 سنة ورأس مالها 3 ملايين جنيه . فإ
حيا عالية في تصاميم السفنات والركبات
البحرية



صنع القلاع في مصر لأول قلاع للقلاع سنة 1978

ويقول المهندس حلال صديق رئيس
الشركة إن الشركة حققت أرباحها وقدم أعمال لها
في عام 1979 حيث بلغ 3.5 مليون جنيه بزيادة
25 على القدينا في الحقبة . ولقد بدأنا منذ
أوائل عام 1978 تصنيع قطع الغيار اللازمة
لإصلاح السفن . وعلاا العام الحالي أمتانا
تقريبا ميكانيكا قدره 750 طن ضمن التطوير
الشركة .

حاضرا - شركة الأعمال الهندسية البورسعيدية
مهمتها بناء الوحدات البحرية مثل العائلات
والسفنات وصالات المياه والرفوف . وبناء المنشآت
المعدية والمراسي البرولية والأرصعة العالمة
وخلال لقاء بالمهندس عبدالمنعم جديدا رئيس
الشركة ذكر أن الشركة تيسر بإصلاح الأجهزة
الالكترونية للسفن . وأعمال اللحام على البارد
والشركات البرولية في خليج السويس والبحر
الأحمر لصعد غينيا في إنشاء سفناتها
ومستودعاتها .

تطوير قسم في إصلاح وإعداد السفن بالأجهزة
الالكترونية والإدارية . وللمعلم فإن الشركة هي
الوكيل الوحيد لتوزيع البومات البحرية في مصر
والشرق .

عادسا - شركة القلاع لترابط وأتوار السفن
يتتبع من اسم الشركة نوع عملها الذي تقوم به
في القلاع . فهي المسئولة عن تقديم خدمات
الترابط وحل السفن والعائلات سواء في القلاع
أو في مياه بورسعيد والسويس . وتقوم السفن
العابرة بالثباتات . والفلايك اللازمة . وإعقم
العامل . للمعاونة في عمليات الترابط عند
الطوارئ . ويضيف المهندس محمد رئيس
الشركة : أما عن الأتوار فمن نود جميع
السفن العابرة بكشالات الأبارة - لاستخدامها
خلال العوز الليل في القلاع . ومنذ عودة
القلاع حتى الآن قدمنا خدماتنا حواي 4000
ساعة بحرية . ونحن نقوم بتصنيع معداتنا
وتطورها دائما

رابعاً - شركة لرسالة السويس البحرية بحرس
والاصلاحات المختلفة للسفن . وذلك بمرسب
أر بالحوض الجاف أو للقيام أو لإصلاح
السويس . ونتيجة خطة التطوير التي بدأتها
الشركة منذ عامين . أصبحت من أكبر مواقع
إصلاح السفن بمنطقة القلاع . حيث أصبح لديها
حوض عام قدره 17000 طن ويمكن رفع
مقدمة أو مؤخرة أية سفينة أو ناقلة صلاحة حو
بحولة 300000 طن للإصلاح . ويتحدث
المهندس حواي رئيس الشركة قائلا : رفعنا في
الأختار إصلاح حطارات البترول الصغمة التي
تعمل في خليج السويس والبحر الأحمر
لذلك أصبحت معدانا قادرة على الوقا . بلغة
الواجب . وأصبح لدينا حوض جاف قدره 10
آلاف طن . بالإضافة إلى الفرق التكبيل
وقدره 750 طن وحطة تطوير الشركة التي
بدأناها منذ عامين تكلف حواي 16 مليون
دولار . وهكذا تلقت قناة السويس الجديدة
ومع شروق التطوير على الموي الملاحة الشرق
أجندة التطوير فوق كل مراقب القلاع ●