

السبب الخامس

تاريخ قناة السويس

إن تاريخاً عظيماً ، كتاريخ هذا المرفق الحيوى للملاحة العالمية ، يستلزم لروايته بأمانة عدة مجلدات ضخمة ولكننا سنكتفى فى كتابنا هذا بسرد بعض الحوادث الهامة التى نعطى القارئ فكرة صادقة شاملة عن إنشائه وتطوره من سنة ١٨٨٧ قبل الميلاد إلى يومنا هذا ، أى خلال أربعة آلاف سنة تقريباً ، ولذا قسمنا تاريخ القناة إلى أربعة أقسام :

أولاً - قناة القراعنة : كانت تربط البحرين الأبيض المتوسط والأحمر ، بطريق غير مباشر ، بواسطة النيل وفروعه ، ويمتد تاريخها من حفرها فى سنة ١٨٨٧ ق . م . إلى ردمها فى ٧٦٧ ميلادية .

ثانياً - من قناة القراعنة إلى القناة الحالية : ويقسم هذا الجزء إلى قسمين يضم القسم الأول منه نبذة قصيرة عن الطرق البرية والبحرية التى كان يسلكها المسافرون للوصول إلى الهند والشرق الأقصى قبل حفر القناة ، ويتضمن القسم الثانى بعض المشروعات التى وضعها المهندسون لفتح القناة الحالية .

ثالثاً - القناة الحالية : تربط البحرين المتوسط والأحمر بطريق مباشر ، ويمتد تاريخها من الموافقة على حفرها فى سنة ١٨٥٤ إلى يوم تأميمها ، ويمكن تقسيمه بدوره إلى قسمين :

(١) شق القناة : ويروى تاريخها من الموافقة على حفرها فى

٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ، حتى افتتاحها للملاحة العالمية في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ .
 (ب) القناة قبل التأميم : ويشمل تاريخها في عهد الشركة المؤممة ، أى من بدء الملاحة فيها إلى أن أممها الرئيس الراحل جمال عبد الناصر في ٢٦ يولييه ١٩٥٦ .
 رابعا - القناة بعد التأميم : ويتضمن تاريخها في عهد الإدارة المصرية ، بعد أن أعيدت بتأميمها إلى أصحابها الشرعيين ، ويمكن تقسيمه إلى ثلاثة أقسام :
 (١) القناة قبل عدوان ١٩٦٧ : ويمتد تاريخها من يوم التأميم إلى يوم توقف الملاحة فيها في ٦ يونيه ١٩٦٧ ، بسبب العدوان الإسرائيلي على مصر .
 (ب) القناة إبان العدوان : وينحصر تاريخها من يوم توقف الملاحة فيها بسبب العدوان إلى ٤ يونيه ١٩٧٥ ، ليلة إعادة افتتاحها للملاحة العالمية .
 (ح) القناة بعد العدوان : ويمتد تاريخها من يوم عودة الملاحة فيها في ٥ يونيه ١٩٧٥ إلى يومنا هذا .

أولا : قناة القراعنة

١٨٨٧ قبل الميلاد - شق القناة : أول من فكر في ربط البحرين المتوسط والأحمر ، بطريق غير مباشر ، عن طريق النيل وفروعه هو فرعون مصر سنوسرت الثالث ، من الأسرة الثانية عشرة ، وذلك لتوطيد التجارة وتيسير المواصلات بين الشرق والغرب . فكانت السفن القادمة من البحر الأبيض المتوسط تسير في الفرع النيلوزي^(١) من النيل ، وهو أول فرع شرقاً من فروعه السبعة ، حتى بويست (الزقازيق حالياً) ، ثم تتجه شرقاً إلى تيخاو (أبو صوير) ومنها إلى البحر
 (١) نسبة إلى مدينة بلوزيوم الأثرية التي كانت تقع على مقربة من بور سعيد .

الأحمر^(٢) عبر البحيرة المرة التى كانت فى ذلك العهد ، خليجاً متصلاً بالبحر الأحمر .

وما زالت آثار هذه القناة ، حتى يومنا هذا ، واضحة تماماً فى محاذاة المجرى الحالى لقناة السويس ، بالقرب من جنيفة^(٣) . ويمكن تتبع سيرها حتى الكيلومتر ١٣٨ حيث حضرت قناة المياه العذبة فى مجرى القناة القديمة نفسه ، ثم تختفى بعد ذلك معالم هذه القناة ، التى كانت تمتد فى القدم ، حتى ميناء كليسا (السويس) .

٩١٠ ق . م . - إعادة شق القناة : امتلأت القناة ، التى حفرها الفرعون سنوسرت الثالث ، بالرمال لافتقارها إلى الصيانة فترة طويلة من الزمان ، وتكون سد أرضى عزل البحر الأحمر عن البحيرة المرة ، فبذل الفرعون نخاو الثانى^(٤) ، من الأسرة السادسة والعشرين ، غاية جهده ، لإعادة شق القناة ، فنجح فى وصل النيل بالبحيرة المرة غير أنه لم يوفق فى وصل البحيرة المرة بالبحر الأحمر .

٥٩٠ ق . م . - قناة الفرس : ازدهر برزخ السويس فى عهد الفرس ، باعتباره الطريق الموصل إلى فارس ماراً بوادى الطميلات فى محاذاة قناة نخاو الثانى ، فكان من الطبيعى ، إزاء ذلك ، أن يوجه دارا الأول ، ملك الفرس ، (٥٢١ - ٤٨٦ ق . م .) جل اهتمامه إلى إعادة الملاحة فى القناة ، فأدخل عليها تحصينات كبيرة وأعاد ربط النيل بالبحيرة المرة غير أنه لم ينجح كسلفه فى وصلها

(٢) كان البحر الأحمر يعرف قديماً ببحر كاميريت والبحيرة المرة ببحيرة كاميريت .

(٣) تقع على مسافة ٢٨ كيلومتراً من بور توفيق .

(٤) . جف كذلك باسم نيقوس وحكم مصر من سنة ٦٠٩ الى سنة ٥٩٣ ق . م .

بالبحر الأحمر إلا بواسطة قنوات صغيرة لم تكن صالحة للملاحة إلا في موسم فيضان النيل .

٢٨٥ ق . م . - قناة الإغريق : تغلب بطليموس الثاني أو بطليموس فيلادلف (٢٨٥ - ٢٤٦ ق . م) على كل الصعوبات التي اعترضت سبيل سابقه ، فتمكن من إعادة الملاحة إلى القناة بأكملها ، بعد أن نجح في حفر الجزء الواقع بين البحيرة المرة والبحر الأحمر ، ليحل محل القنوات الصغيرة وأصبحت القناة تصب بمحار مدينة كليسا (السويس) .

٤٥ ق . م . - القناة في عهد البطالسة : عاد الإهمال إلى القناة في أواخر عهد البطالسة مما أدى إلى عدم صلاحيتها للملاحة على الإطلاق .

٩٨ ميلادية - قناة الرومان : رأى الرومان إعادة استخدام القناة للملاحة لضرورات التجارة ، فحفر الإمبراطور تراجان الروماني (٩٨ - ١١٧ م .) فرعاً جديداً عرف بقناة تراجان يبدأ من بابليون (القاهرة) عند فم الخليج وينتهي في العباسية ، حيث يتصل بالفرع القديم الذي يصل بوست بالبحيرة المرة .

٤٠٠ ميلادية - القناة في عهد البيزنطيين : دب الإهمال من جديد في القناة ، فتراكم الرمل فيها ، حتى أصبحت غير صالحة للملاحة على الإطلاق .

٦٤٢ ميلادية - قناة أمير المؤمنين : أعاد عمرو بن العاص قناة الرومان إلى الملاحة من القسطنطينية (القاهرة) إلى القلزم (السويس) ، وأطلق عليها اسم « قناة أمير المؤمنين » . وقد خطر له أن يشق قناة مباشرة بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر ، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب أثناه عن عزمه ، اعتقاداً منه بأن شق

البرزخ قد يعرض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر . ظلت قناة أمير المؤمنين مفتوحة للملاحة أكثر من مائة عام استخدمت خلالها في التجارة بين الدول العربية وأنحاء العالم ، وفي نقل الحجاج إلى الأراضي الحجازية لتأدية فريضة الحج .

٧٦٧ ميلادية - ردم القناة^(٥) : أمر الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور بردم القناة بصفة كلية عند السويس ، حتى لا تستخدم في نقل المؤن إلى أهل مكة والمدينة اللذين على حكمه ، وبذلك تعطلت الملاحة بين البحرين ، أحد عشر قرناً ، استخدمت خلالها الطرق البرية في نقل تجارة مصر .

١٨٢٠ ميلادية - إصلاح القناة : أمر محمد علي باشا ، والى مصر ، بإصلاح القناة لرى المنطقة الواقعة بين العباسية والقصاصين وفي سنة ١٨٦٠ أدخلت على هذه القناة بعض الإصلاحات لتوصيل مياه النيل إلى الإسماعيلية والسويس .

* * *

وقد تضاربت الآراء حول مواصفات قناة القراعنة ، ويستخلص من الآراء العديدة بأنها كانت قناة مياه عذبة تغذى من النيل وصالحة للملاحة عند ارتفاع منسوب المياه فيه ، ويبلغ طولها ١٥٠ كيلومتراً وعرضها أكثر من ٢٥ متراً وعمقها من ٣ إلى ٤ أمتار ، وكانت هذه الأبعاد مناسبة تماماً لحجم السفن المستعملة حينذاك .

(٥) يذكر بعض المؤرخين أن القناة ردمت سنة ٧٧٦ م .

ثانياً - من قناة الفراعنة إلى القناة الحالية

(١) طريق الهند قبل شق البرزخ

• القرن الثامن الميلادى : كان المسافر للتجارة من أوروبا إلى الهند يركب البحر من برشلونة أو مرسيليا أو البندقية إلى الإسكندرية ، ومنها يسلك الطريق البرى الوعر حتى ميناء كليسا (السويس) ، ومن هذا الأخير كان يجتاز الطريق البحرى إلى الهند ، عبر البحر الأحمر والمحيط الهندى ، وكانت هذه الرحلة الطويلة الشاقة تستغرق عدة شهور .

• القرن الثانى عشر الميلادى : استغلت جمهورية البندقية وجود الصليبيين فى الشرق ، إبان الحملات الصليبية ، لتنشيط تجارتها مع الهند . فكان أهلها يسلكون الطريق البحرى من وطنهم إلى دمشق ، ومنها يجتازون الطريق البرى ، عبر سورية وفارس ، إلى الهند .

• سنة ١٤٥٣ : كان من نتيجة سقوط القسطنطينية فى يد الأتراك إغلاق الطرق البرية التى ظلت ، طوال العصور الوسطى ، تسمح لأوروبا بالتجارة مع الشرق والشرق الأقصى .

• سنة ١٤٨٦ : اكتشف الملاح البرتغالى برتيلمي دياز رأس العواصف الذى أطلق عليه فيما بعد رأس الرجاء الصالح .

• سنة ١٤٩٧ : تمكن الملاح البرتغالى فاسكو دى جاما من الدوران حول رأس الرجاء الصالح وإلقاء مراسيه فى الهند فى السنة التالية مفتحاً بذلك الطريق البحرى إليها .

• القرن الخامس عشر : ازدهر طريق رأس الرجاء الصالح عقب اكتشافه ، وأصبح طريق التجارة المألوف مع الشرق الأقصى ، وازدهرت بازدهاره موانئ بحر الشمال والمحيط الأطلسي ، أما الطريق عبر مصر فأصبح منسياً ، زهاء ثلاثة قرون ، وفقدت موانئ البحر المتوسط مكانتها وأهميتها التجارية التي احتفظت بها طوال القرون الماضية .

• القرن التاسع عشر : بذلت إنجلترا ، في أوائل هذا القرن ، محاولات عدة لإعادة استخدام الطريق المصري القديم بدلاً من طريق رأس الرجاء الصالح ، لتقريب المسافة بين الشرق والغرب . وجدير بالذكر أن الطريق ، عبر الأراضي المصرية ، يوفر لها حوالى ١١٠٠٠ كيلومتر من لندن إلى بمباى .

• سنة ١٨٢٣ : اقترحت حكومة الهند على الباب العالي في تركيا إنشاء خط ملاحى منتظم بين السويس وموانئ الهند ، فرفضت تركيا عرضها ، وأعادت حكومة الهند الكرة مرة ثانية في سنة ١٨٢٦ بدون جدوى .

• ٢٢ أبريل ١٨٢٩ : ضرب محمد على ، والى مصر ، بقرار الباب العالي عرض الحائط ووصلت ميناء السويس في هذا اليوم أول سفينة تابعة لشركة الهند الشرقية بعد رحلة استغرقت ٣٢ يوماً ، وبهذا افتتح البحر الأحمر للملاحة البخارية المنتظمة .

• ٢٨ أكتوبر ١٨٢٩ : تقدم توماس واجهورن ، أحد الضباط الإنجليز في جيش الهند ، باقتراح إلى الحكومة الإنجليزية ، التي كانت تنقل بريدها من لندن إلى بمباى وبالعكس عن طريق رأس الرجاء الصالح ، بنقل نسخة ثانية من بريدها على نفقته عبر مصر . واستغرقت رحلته من لندن إلى السويس ٤٠ يوماً ، ومن السويس إلى بمباى ٣٣ يوماً ، أى مدة إجمالية قدرها ٧٣ يوماً اختصرت فيما بعد إلى

٥٠ يوما فقط . فأغرى هذا الوفرة الكبير حكومة إنجلترا على إعادة استخدام هذا الطريق في نقل بريدها .

• سنة ١٨٣٩ : نظمت الشركة الملاحية الهندية والشرقية خطاً من السفن البخارية فيما بين إنجلترا والإسكندرية يقابله خط آخر فيما بين السويس ومجاى ، ويربط الحظين طريق برى ، عبر مصر ، بين الإسكندرية والسويس . فكان المسافر يحتار ترعة المحمودية والنيل من الإسكندرية إلى القاهرة ومنها إلى السويس ، عبر الطريق الصحراوى ، بواسطة عربات ذات أربعة جياذ ، تستع لسته أفراد ، وتقطع الطريق في ١٥ ساعة . أما أمتعة الركاب والبضائع إلخ . . فكانت تنقل ، عبر الطريق الصحراوى ، على ظهر عدة مئآت من الجمال .

• سنة ١٨٥٦ : تدخلت الشركات الملاحية لدى الحديدو لضرورة إنشاء خط سكة حديد ليصل بين السويس والإسكندرية لخدمة الركاب وتجنبيهم مشقة السفر بالوسائل البدائية . فنجحت مساعيها وتم تشغيل الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة في سنة ١٨٥٦ وافتتح الخط الحديدى بين القاهرة والسويس في سنة ١٨٥٨ .

(ب) مشروعات شق القناة

١٧٩٨ - الحملة الفرنسية على مصر : كان شق برزخ السويس أحد أهداف الحملة الفرنسية ، فقد كلف الجنرال نابليون بوناپرت ، حال سماح العمليات الحربية بذلك ، كبير مهندسيه جاك مارى لوبير Le Père بدراسة مشروع قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر . فأُسفرت دراسات لوبير التى استغرقت سنة كاملة عن

أن مستوى سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعاً من مستوى سطح البحر المتوسط بمقدار ثمانية أمتار ونصف .

ويهدف مشروع لوير إلى شق قناة بتفريعات وأهوسة ، تبدأ من الإسكندرية وتنتهى فى السويس . وتشبه هذه القناة ، إلى حد بعيد ، قناة الفراغة وتسير فى محاذة بعض أجزائها .

أكتوبر ١٨٣٣ - أتباع سان سيمون : اهتم أتباع سان سيمون بمشروع حفر القناة ، وكان هدفهم من وراء حفرها خدمة السلام العالمى عن طريق القيام بمشروعات جليلة تعود بالخير والرفاهية على البشرية جمعاء . وسافر بعض أتباعهم لهذا الغرض إلى مصر ، فرحب بهم محمد على أيما ترحاب ، ولكنه لم يبد استعداداً كبيراً لقبول مشروعهم إذ كان يفضل عليه ، بسبب ضعف الميزانية ، مشروع إقامة قناطر على النيل عند الدلتا الذى يتبناه المهندس الفرنسى ليان دى بلفون Linant de Bellefonds ، كبير مهندسى أشغال الوجه القبلى .

١٨٤١ - مشروع ليان : اهتم المهندس ليان لسنوات طويلة بمشروع شق البرزخ ، وكان يساوره نفس اعتقاد المهندس لوير فى وجود فارق بين منسوب سطحى البحرين : المتوسط والأحمر ، وكان فى اعتقاده بأنه فى استطاعته شق قناة مباشرة ، ومعالجة هذا الفارق بتزويدها عند السويس بمشآت لإحكام تصريف المياه ، من شأنها إحالة القناة إلى نهر دى تيار خفيف قد يسهل ، فى نفس الوقت ، حفر قاعها . وتبين هذه الفكرة الخيالية مقدار تشبث ليان بتنفيذ مشروعه . وقد أرسل ليان دراساته إلى قنصل فرنسا بالإسكندرية ، واطلع عليها دى لابس الذى كان حين ذاك ، نائباً للقنصل ، والذي ضم الدراسات التى استفاد منها فيما بعد استفادة كبيرة ، إلى ملف المشروع .

اشترك لبنان ، بعدئذ ، مع ثلاثة من رجال الأعمال البريطانيين في الإعداد لحفر القناة ، غير أن مجهوداتهم باءت بالفشل ، ثم عرض لبنان مشروعه على دوق دى مونتنسييه ، ابن ملك فرنسا لويس فيليب ، عند زيارته لمصر فوعده بالمساعدة وعمل على تكرين - حال عودته إلى فرنسا - جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس .

ظل لبنان يتقلب في المناصب الإدارية المصرية ما ينيف على أربعين عاماً ، حتى أصبح وزيراً للأشغال العمومية ومنح لقب الباشوية ، وقد لعب دوراً هاماً في وضع أسس شق برزخ السويس ، غير أنه لم يشترك اشتراكاً فعلياً في تنفيذ الأعمال ، لنشوب منازعات خطيرة بينه وبين دى لسبس سنة ١٨٥٨ .

٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ - جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس : اشترك أتباع سان سيمون في تأسيس جمعية للدراسات الخاصة بقناة السويس في باريس ، وتكونت هذه الجمعية من ثلاث مجموعات من المهندسين الفرنسيين والأجانب : المجموعة الفرنسية وعلى رأسها تالابوت ومن أعضائها بوردالو ، المجموعة الإنجليزية ويرأسها ستيفنسون ابن مخترع القاطرة البخارية الشهير ، والمجموعة الألمانية ويديرها النمساوي نجريللي .

١٨٤٧ - إعادة مسح البرزخ : أوفدت جمعية الدراسات بوردالو ، أحد الأخصائيين في الأعمال الطبوغرافية ، إلى مصر للقيام بعملية مسح برزخ السويس ، وانتدبت الحكومة المصرية من جانبها المهندس لبنان ، كبير مهندسيها ، لمعاونته في أعماله . فأنبت الاثنان أن الفارق بين منسوي المياه في البحرين المتوسط

والأحمر طفيف لا يكاد يذكر^(٦) ، وهذا لا يدع مجالاً للشك في وقوع المهندس لوبير وزملائه في خطأ جسيم عند قيامهم بعملية مسح البرزخ .

ولما عرض اقتراح تنفيذ المشروع على محمد علي رفضه قائلاً : « لا أريد في مصر بسفوراً آخر » ، أى أنه لا يريد أن يفتح للأجانب باب الإغارة على مصر .

١٨٥٣ - مشروع وصل البحرين : عكف فردينان دى لسبس^(٧) ، بعد

اعتزاله السلك السياسى ، على دراسة كل ما يتعلق بحفر قناة تربط البحرين . فاطلع

(٦) وقد تبين للشركة المؤلفة في سنة ١٩٢٠ ، إثر الدراسات الطويلة والأبحاث العديدة التى قامت بها لتنفيذ مشروعاتها ، بوجود فارق بين مستوى البحرين ، إذ يرتفع مستوى سطح البحر الأحمر ، بمقدار ٢٥ سم ، على مستوى البحر المتوسط .

(٧) قدم فردينان دى لسبس (١٨٠٥ - ١٨٩٤) الفرنسى الجنسية Ferdinand De Lesseps إلى مصر سنة ١٨٣٢ ، وشغل منصب نائب قنصل فرنسا بالإسكندرية وعثر : بمحض المصادفة ، في أثناء قضائه فترة الحجر الصحى على مذكرة كتبها المهندس لوبير عن قناة البحرين ، فاهتم بالمشروع أيما اهتمام ، وناقش تفاصيله مع ذوى الشأن ، وتمكن خلال اقامته بمصر من توثيق صداقته بالأمير محمد سعيد ، أسخر أبناء محمد علي ، وغادر دى لسبس مصر سنة ١٨٣٦ وظل على علاقته بالأمير ، وتقلب في عدة مناصب دبلوماسية إلى أن اعتزل الحياة السياسية سنة ١٨٤٩ ، إثر أزمة تسبب في إحداثها ، وتبنى عقب هذا مشروع حفر قناة تصل البحرين : المتوسط والأحمر وعكف على دراسة كل ما كتب عنه ، ولما تولى الأمير سعيد حكم مصر سنة ١٨٥٤ ، خلفاً لعماس ، كتب إليه دى لسبس مهتماً ، فرد سعيد بدعوه لزيارته ، فلهى الدعوة في نوفمبر وسرعان ما استحوذ على إعجاب الوالى وحاشيته بشخصيته الجذابة وبراعته في القروسية ومهارته في الصيد . . . وانتهز دى لسبس فرصة تواجده مع الوالى في إحدى الرحلات فعرض عليه بلباقة وقوة حجة ، مشروع حفر القناة ، فاقنع برأيه ووافق عليه ومنحه في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فرمان الامتياز الأول بشق القناة .

على المراجع العديدة التى كتبت عن مصر ومن أهمها كتاب « وصف مصر » الذى جمعت فيه الحكومة الفرنسية ، سنة ١٨٠٢ ، جميع أبحاث علماء الحملة الفرنسية عن مصر ، كما راجع تقارير لوبير ودراسات أنباع سان سيمون إلخ . . ولما حصل على فرمان الامتياز الأول ، كما سئى بعد ، كلف المهندسين لبنان وموجيل بإعداد المشروع التمهيدى لشق القناة . فأجرى لبنان عملية مسح جديدة جاءت مؤيدة لنتائج السابقة فى عدم وجود فارق بين مستوى البحرين .

عرض دى لسبس مشروع لبنان وموجيل ، حال انتهائهما من وضعه فى سنة ١٨٥٥ على لجنة دولية من كبار المهندسين والملاحين ، فأجرت عليه بعض التعديلات ، ثم عرض المشروع المعدل على اللجنة العليا للأشغال التى أجرت عليه بدورها تعديلات أخرى ، بعد إيفاد لجنة لدراسة المشروع على الطبيعة . ويحدد المشروع الأخير الخطوط الرئيسية لحفرة قناة تصل البحرين الأبيض المتوسط والأحمر ، بطريق مباشر وبدون أهوسة .

ثالثاً - القناة الحالية

(١) شق القناة

٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ - فرمان الامتياز الأول : تمكن فردنان دى لسبس الدبلوماسى الفرنسى المتقاعد ، الذى ليس هو بالمهندس أو الأخصائى أو المالى أو رجل الأعمال أن يؤثر بشخصيته القوية ولباقته على والى مصر محمد سعيد باشا مستغلاً ضعفه وصداقته له إبان طفولته ليسترع منه الموافقة على شق برزخ السويس ، فأصدر هذا الأخير فرمان الامتياز الأول الخاص بشق القناة ، مقابل منع

دى لسبس امتياز استغلالها مدة ٩٩ عاما ، تبدأ من تاريخ الافتتاح ، هذا عدا امتيازات أخرى ، كانت كلها بمحفة بحق مصر ، كمنحه بدون أى مقابل جميع الأراضي اللازمة لشق القناة البحرية وقناة المياه العذبة ، وإعطائه الحق في استخراج جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمنشآت التابعة لها ، من المناجم والمحاجر الداخلة في الأملاك العامة ، وإعفاء كافة المهات المستوردة من الخارج لصالح المشروع من الرسوم الجمركية ، هذا علاوة على إمداده بالمهندسين والموظفين والعمال اللازمين له ، مع مساعدته وحجته بقدر المستطاع .

٥ يناير ١٨٥٦ - فرمان الامتياز الثاني : أصدر محمد سعيد باشا فرمان الامتياز الثاني ، وهو تأييد لما جاء في فرمان الأول وتكمله له ، إذ نص فيه بوجوب استخدام أربعة أخماس العمال اللازمين للمشروع من المصريين .
وذكر في كلا فرمانين أيضا ، أن يكون نصيب الحكومة المصرية ١٥ ٪ من صافي الأرباح السنوية للشركة .

١٥ ديسمبر ١٨٥٨ - تأسيس شركة قناة السويس : تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، شركة مساهمة مصرية ، برأس مال قدره ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي^(٨) (٧٧١٥٠٠٠ جنيه مصري) ، مقسم على ٤٠٠٠٠٠ سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك ، خصصت الشركة لكل دولة من الدول عدداً معيناً منها وكان نصيب مصر ٩٦٠٩٦ سهماً ، ونصيب إنجلترا والولايات المتحدة والنمسا وروميا ٥٠٦ ٨٥٠ سهم ، غير أن هذه الدول رفضت رفضاً باتاً الاشتراك في الاكتتاب ، فاضطرت مصر إزاء رفضها ، إلى استدانة ٢٨ مليون فرنك

(٨) كان الفرنك الفرنسي يساوي حين ذاك ٣,٨٥٧٥ قرشا مصرية .

(١٠٨٠ ٠٠٠ جنيه) ، بفائدة باهظة ، لشراء نصيبها بناء على إلحاح دى لسيس ورغبة منها في تعضيد المشروع وإنجاحه ، وبذلك أصبح مجموع ما تملكه مصر من الأسهم ١٧٦ ٦٠٢ سهماً قيمتها ٨٨,٣ مليون فرنك تقريباً (٣٤٠٦ ٠٠٠ جنيه) ، أى ما يقرب من نصف رأس مال الشركة .

٢٥ أبريل ١٨٥٩ - بدء حفر القناة : ضرت الفأس الأولى في أعمال حفر القناة في أرض مدينة فرما (موقع بورسعيد حالياً) ، وتقدمت الأعمال بسرعة بفضل السواعد المفتولة والأذرع القوية لعشرين ألفاً من العمال المصريين ، الذين كانوا يساقون شهرياً كالأغنام إلى مواقع العمل في ظروف قاسية ، منها نقص الماء وقلة الغذاء ، وحرارة الشمس المحرقة صيفاً وبرودة الطقس القارسة شتاء ، فضلاً عن انتشار الأمراض الفتاكة ، التي كانت تحصدهم حصداً ، حتى قفت على أكثر من مائة وعشرين ألفاً من المواطنين الأبرياء الساكنين ، الذين طوت رمال الصحراء عظامهم على طول القناة .

١٨ نوفمبر ١٨٦٢ - وصل البحر الأبيض المتوسط ببجيرة التماسح : تدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط في بجمرة التماسح ، وكانت وقتئذ عبارة عن منخفض من الأرض تحف به الكتيبان الرملية ، ويقع في منتصف المسافة بين بورسعيد والسويس .

وأقيم بهذه المناسبة احتفال مهيب شهده مندوب عن الخديو محمد سعيد باشا ، ورجال الدين ، وأعضاء السلك الدبلوماسي وأعيان مصر وقد أعلن دى لسيس ، بصوته الجهوري ، في هذا الاحتفال : « باسم صاحب السمو الخديو محمد سعيد باشا ، أمر بأن تتدفق بمشيئة الله تعالى ، مياه البحر الأبيض المتوسط في بجمرة التماسح » .

آلاف العمال يقومون بإزالة الرمال . بالطرق البدائية ، في عملية حفر الجوى الملاحي للنفط



٦ يوليو ١٨٦٤ - تعديل فرمانى الامتياز : طلب الخديو إسماعيل^(٩) : أثر اعتلائه عرش مصر ، بعد وفاة محمد سعيد باشا فى ١٨ يناير ١٨٦٣ ، تعديل فرمانى الامتياز الممنوحين للشركة ، وذلك بإلغاء السخرة فى أعمال القناة ، وتخفيض مساحة الأراضى^(١٠) الممنوحة لها ، واسترداد قناة المياه العذبة التى تم حفرها فى ٢ فبراير سنة ١٨٦٢ لتوصيل المياه من النيل إلى مواقع العمل . فوافق دى لبس على طلبات الخديو مقابل منح الشركة تعويضاً قدره ٨٤ مليون فرنك (٣٢٤٠ ٠٠٠ جنيه) ، بناء على تحكم نابليون الثالث إمبراطور فرنسا ، وكانت الشركة وقتئذ فى ميسس الحاجة إلى المال لتمويل الأعمال الجارية فى المشروع . وقد ساورت دى لبس بعد وفاة صديقه الحميم وحاميه ، محمد سعيد باشا ، بعض المخاوف من عدم إتمام المشروع ، إذ كان يخشى أن يضع خليفته الخديو إسماعيل فى وجهه المصاعب والعراقيل ، ولكن مخاوفه سرعان ما تبددت حينما صرح له الخديو فى إحدى المناسبات بقوله : « إلى لن أكون جديراً بتقلد ولاية مصر إن لم أكن (قنياً) أكثر منك أو بمعنى آخر : إن لم أكن راعياً فى شق القناة أكثر منك » .

١٨٦٦ - محاربة إنجلترا لحفر القناة : لم تعر إنجلترا ، فى بادئ الأمر ، مشروع حفر القناة أى اهتمام اعتقاداً منها بأن مصيره الإخفاق . فلما حصل دى لبس على

(٩) أعقد إسماعيل المال والمدايا على سلطان تركيا ووزرائه حتى نجح فى سنة ١٨٦٧ ، فى نيل لقب « خديو » وهو لفظ فارسى معناه « الأمير العظيم » ، بدلا من « والى » أو « باشا » الذى لا يميزه كثيراً عن سائر ولاة السلطنة العثمانية . وورث خلفاؤه هذا اللقب إلى أن تم تغييره إثر الانقلابات السياسية العديدة ، إلى « سلطان » فى ١٩١٤ ثم إلى « ملك » فى ١٩٢٢ .
(١٠) طلبت الحكومة المصرية استرداد ٦٠ ٠٠٠ هكتار ، أى ٦٠٠ كيلومتر مربع .

فرمان الامتياز الأول شعرت إنجلترا بالخطر ، فأخذت تبذل مساعيها للقضاء على المشروع في مهده ، حتى لا يزاحمها إلى طريق مستعمراتها مزاحم . فبادرت بإغلاق مدخل البحر الأحمر باحتلال جزيرة برعم وبتحصين عدن ، ثم أخذت تضغط على والى مصر من جهة ، وعلى الباب العالى في تركيا ، من جهة أخرى ، لوقف الأعمال بحجة أن المشروع لم يصدق عليه بعد من تركيا ، صاحبة السيادة على مصر في ذلك الوقت ، هذا فضلا عن امتناعها من شراء الأسهم لتعطيل المشروع وإضعافه .

وكلف والى مصر وزير خارجيته بأمر دى لسبس بوقف الأعمال ، وإزاء عدم إذعانه أرسل الباب العالى مندوباً من لدنه ، حضر خصيصاً إلى مصر على بارجة تركية ، لإرغام دى لسبس على إيقاف الأعمال ولكن محاولاته ذهبت سدى إذ لم يكثر دى لسبس بتهديده ووعده .

ولم تهدأ العاصفة إلا بتدخل الإمبراطور نابليون الثالث الذى وعد دى لسبس بالمساعدة والحماية . وأمام وساطته ، غض الباب العالى الطرف عن مواصلة الأعمال ، دون التصديق رسمياً على فرمان الامتياز . واستمرت إنجلترا في محاربتها للمشروع أكثر من عشر سنوات ، ثم هدأت ثائرتها إثر تصديق الباب العالى على فرمان الامتياز في ١٩ مارس ١٨٦٦ ، أى بعد اثني عشر عاماً من تاريخ منح فرمان الامتياز الأول ، تحت إلهام الحكومة الفرنسية^(١١) .

(١١) أصدر البرلمان الفرنسى ، لإتمام أعمال حفر القناة قانوناً خاصاً يصرح بمقتضاه للشركة بعقد قرض قدره ١٠٠ مليون فرنك فرنسى (٣٨٥٨٠٠٠ جنيه) على شكل سندات قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك بفائدة ٥ ٪ ، وذات جوائز .

٢٢ فبراير ١٨٦٩ - تنازل مصر عن أرباح أسهمها : طلب الخديو إسماعيل من الشركة أن تنازل عن حقها في الإعفاء من الرسوم الجمركية ، وعن بعض الامتيازات الأخرى الممنوحة لها بمقتضى فرمانى الامتياز الأول والثانى . ووافقت الشركة على ذلك مقابل منحها تعويضاً قدره ٣٠ مليون فرنك فرنسى (١٥٧٠٠٠ جنيه مصرى) ، فاضطر الخديو لإزاء عجزه عن سداده إلى التنازل عن الأرباح السنوية للأسهم التى تمتلكها مصر فى القناة لمدة ٢٥ عاماً .

١٨ مارس ١٨٦٩ - وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحيرات المرة : تدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط فلأت منخفض البحيرات المرة وسط مهرجان كبير حضره الخديو إسماعيل وولى عهد إنجلترا .

١٥ أغسطس ١٨٦٩ - وصل البحر الأحمر بالبحيرة المرة الصغرى : ضربت الفأس الأخيرة فى السد الذى أقيم أمام مياه البحر الأحمر فى الشلوفة بالقرب من السويس وبذا تم وصل البحر الأحمر بالبحيرة المرة الصغرى .

١٨ أغسطس ١٨٦٩ - انتهاء أعمال حفر القناة : ثلاث مياه البحرين الأبيض المتوسط والأحمر ، فتألف منها ذلك الشريان الحيوى للملاحة العالمية ، وبذا انتهت أعمال هذا المشروع الضخم الذى استغرق تنفيذه عشر سنوات ، بعد استخراج ٧٤ مليون متر مكعب من الرمال . وقد بلغ مجموع تكاليف إنشائه التى تحملتها الشركة فعلاً ٣٦٩ مليون فرنك (١٤ ٢٣٤ ٠٠٠ جنيه) حتى ٣١ ديسمبر ١٨٦٩ ، أى ضعف المبلغ الذى كان مقدراً لإنجازه ، حسب أدق الميزانيات التى نشرتها الشركة العالمية لقناة السويس البحرية^(١٢) .

Le Canal Maritime de Suez, Cie du Canal, Paris 1908. (١٢)

وجدير بنا أن نسوق هنا ما ذكره الدكتور بول هرمان ، أستاذ التاريخ والجغرافيا في جامعة برلين ، في كتابه عن قناة السويس « ١٠٠٠ » قد جاور ربه المستشار ما ترنيخ الذي أسس في سنة ١٨٤٦ جمعية علمية لدراسة شق قناة السويس ، وكذا المهندس نجريللي ، الذي تعد دراساته واقتراحاته أساساً لشق القناة ، هذا عدا عشرات الآلاف من العمال المصريين الذين لقوا حتفهم في الصحراء . مات هؤلاء جميعاً وما زالت القناة باقية ليجنى من ورائها المساهمون سرباً أرباحاً طائلة ، وبذا تحققت نبوءة رجال الدين إلى الفرعون نحاو : « لا تشق القناة أيها الفرعون إذ أنك بشقها لن تخدم مصر وإنما تخدم الغزاة الجشعين » .

(ب) القناة قبل التأميم

١٧ نوفمبر ١٨٦٩ - افتتاح القناة :

أنجز الخديو إسماعيل إلى أوروبا مع وزير خارجيته نوبار خصيصاً لتوجيه دعوة حضور حفل افتتاح القناة إلى كبار شخصيات العالم ، فلقى دعوته ٦,٠٠٠ مدعو من الملوك والرؤساء والأمراء ورجال العلم والأدب والسياسة والصحافة وعظماء مصر والسودان هذا بالإضافة إلى جمهور غفير من المغامرين الطامعين في بلذخه وإسرافه ، كما استحضر الخديو ٥٠٠ طاه وخادم من فرنسا وإيطاليا علاوة على الطهاة والخدم من المصريين والأتراك الذين كانوا في خدمته . وتكفل إسماعيل بنفقات تنقلاتهم وإقامتهم جميعاً طوال هذه الرحلة الأسطورية التي استغرقت أكثر من شهر .

شيد إسماعيل من أجل رفاهيتهم قصرًا فخماً على شاطئ بحيرة القماح

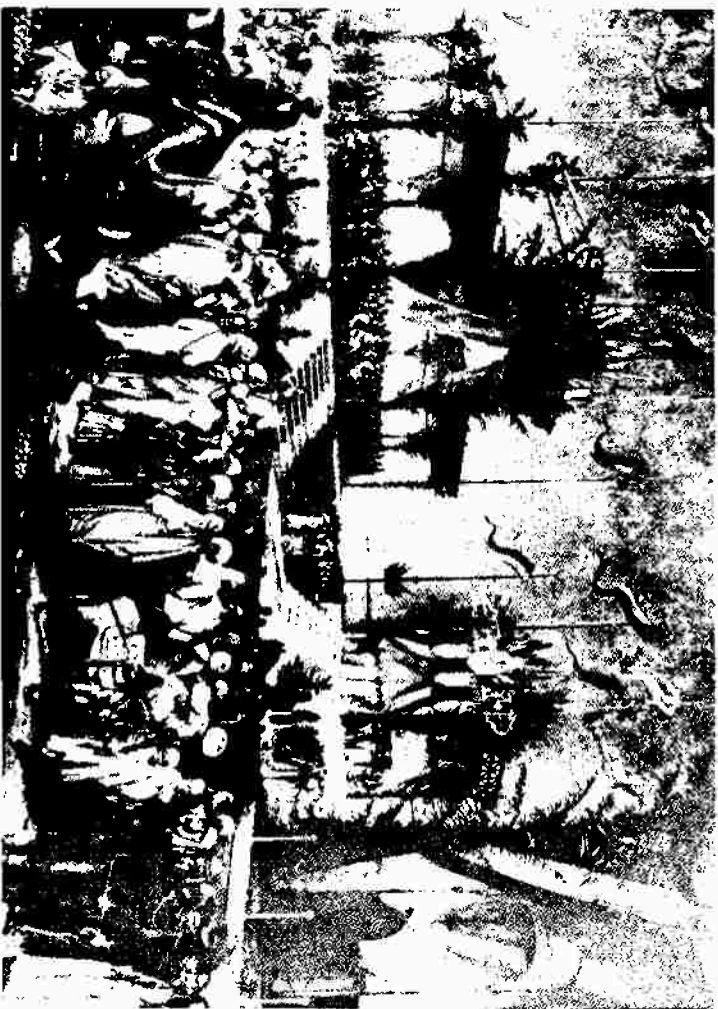
و ١٢٠٠ خيمة لإقامتهم عدا الذهبيات الراسية على ضفاف البحيرة ، وداراً للأوبرا ، وأنشأ طريقاً من القاهرة إلى أهرام الحيزة أتمه ١٠٠٠٠ عامل في شهر واحد .

افتتحت قناة السويس رسمياً للملاحة بعبور السفينة « إجل » Aigle أى « النسر » حاملة على ظهرها ملوك وعظماء العالم تبعتها ٧٧ سفينة ، منها ٥٠ سفينة حربية ، وأقيمت بهذه المناسبة زينات خيالية ومهرجانات تفوق حد الرصف ولم تشهد مصر في تاريخها الطويل احتفالات عظيمة تماثل هذه الاحتفالات ، ولا ولائم تحاكي تلك التى أقيمت فيها ووصفها المؤرخون بأشهر ولائم التاريخ وأغناها . وأنفق الخديو إسماعيل احتفالاً بافتتاح القناة ، ببذخ منقطع النظير ، نحو مليون ونصف مليون جنيه^(١٣)

وكانت خصائص القناة عند افتتاحها كالآتى :

— طولها بين البحرين بما فى ذلك مجرىا الدخول فى الميناءين ١٦٤ كيلو متراً

(١٣) وليس أدل على عظمة الاحتفال وروعته مما ردهه الضيوف أنفسهم من عبارات تدعو إلى الدهش والعجب لكونها صادرة من أعظم ملوك أوربا . فقالت الإمبراطورة أوجيني « يا إلهى لم أرفى حياتى أجمل من هذا » . وقال آخر عن إسماعيل : « ما أغناه من أمير ! » وشكا أحد الوزراء المصريين إصراف الخديو لأحد الأمراء قائله « إننا نأكل ، يا سيدى ، أحجار الأهرام حجراً حجراً » فرد عليه الأمير ضاحكاً « لا نهم سنقرضكم المال اللازم لنشعروا منا الأسمت لإعادة بنائها » . وصدقت نبوءته فتراكم على مصر الدين تلو الدين ، حتى نصبت خزائنها ، وكادت تشهر إفلاسها ، ولا غرابة فى ذلك إذ اقترض إسماعيل خلال ١٧ عاماً نحو ١٢٠ مليوناً من الجنيهات الأمر الذى أدى إلى وقوع مصر فى أزمة مالية شديدة ، وارتيكات سياسية أدت إلى التدخل الأجنبى وانهيار صرح الاستقلال ، وعزل إسماعيل عن الحكم وأمره بمغادرة البلاد .



لآلث من المصالح الرئسية التي أقيمت ، في حفل افتتاح ، لكار المدعوين ورجال الدين

عمقها	٧,٥٠	أمتار
عرضها عند القاع	٢٢	متراً
عرضها عند مستوى سطح الماء	٥٢	متراً
الفاطس المسموح به للسفن العابرة	٢٢ ٣ قدما	٦,٧٨ أمتار

وتختلف هذه الخصائص عن المواصفات الأصلية ، التي وضعت في مشروعات شق القناة ، وفيها العمق ٨ أمتار ، والعرض الأقصى ٤٤ متراً ومدة التنفيذ ست سنوات ، والتكاليف ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي ، كما قدرت حمولة السفن المتوقع عبورها القناة سنوياً بثلاثة ملايين طن ، برسم عشر فرنكات عن الطن ، حسب فرمان الامتياز ، ويغطي الإيراد تكاليف الإنشاء في مدة أقل من عشر سنوات ، حسب تقديرات الشركة ، وبعد استغلالاً مجزياً للغاية ، غير أن الواقع خالف كل التوقعات ، إذ استغرقت الأعمال عشر سنوات ، وبلغت التكاليف ٣٦٩ مليون فرنك ، أي ضعف المبلغ المقدّر تقريباً ، وقلت حمولة السفن العابرة كثيراً عن الحمولة المقدرة ، ومما زاد الطين بلة ، نشوب خلافات جسيمة بخصوص رسم العبور ، كما سئرى بعد .

أول يناير ١٨٧٥ - الارباعات المالية للشركة :

لم تتمكن الشركة من ممداد الفوائد المستحقة على الأسهم للمساهمين بسبب ضعف حركة الملاحة من جهة ، وإرغام الشركة ، من جهة أخرى ، على تطبيق رسوم العبور على الحمولة الصافية بدلاً من الحمولة الكلية للسفن العابرة ، بناء على قرار لجنة دولية اجتمعت في القسطنطينية لهذا الغرض ، إزاء اعتراض أصحاب السفن على رسوم العبور ، فانخفضت نتيجة لذلك ، القيمة الأسمية لهم من

٥٠٠ فرنك (١٩٢٩ قرشاً) إلى ١٦٧,٥ فرنكاً (٦٤٦ قرشاً) في بوليه ١٨٧١^(١٤).

اضطرت الشركة لسداد فوائد الأسهم المتأخر سدادها عليها من سنة ١٨٧١ إلى ١٨٧٤ إلى عقد قرض قدره ٢٠ مليون فرنك (٧٧٢.٠٠٠ جنيه) كما سمحت اللجنة الدولية للشركة ، بناء على احتجاجها الشديد ، بفرض رسم إضافي^(١٥) على السفن العابرة يخفض تدريجياً ، تبعاً لزيادة إيرادات القناة .

٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ - مصر تبيع أسهمها في القناة :

لجأ الخديو إسماعيل لحاجته الماسة إلى المال ولمواجهة بعض الالتزامات الملحة ، إلى بيع الأسهم التي في حيازته إلى إنجلترا^(١٦) ، بمبلغ مائة مليون فرنك

(١٤) ارتفعت بعد ذلك قيمة الأسهم تبعاً حتى بلغت ٦٧٤ فرنكاً في ١٨٧٥ و ٢٠٣٥ فرنكاً في ١٨٨٥ و ٣٢٤٩ فرنكاً في ١٨٩٥ ، و ٤٤٦١ فرنكاً في ١٩٠٥ وهكذا . وتضاعف عدد الأسهم تلقائياً اعتباراً من سنة ١٩٢٤ فأصبح رأس مال الشركة ممثلاً في ٨٠٠.٠٠٠ سهم قيمة كل منها الاسمية ٢٥٠ فرنكاً بدلاً من ٤٠٠.٠٠٠ سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنكاً عند التأسيس . وبلغت قيمة السهم الواحد من أسهم رأس المال ، حسب سعر الإقفال في بورصة الأوراق المالية بباريس يوم ٢٥ يوليو ١٩٥٦ ، السابق للتأميم ، ٩٢ جنيهاً مصرياً (٢٣٨٥ فرنكاً فرنسياً) .

(١٥) ألغى آخر رسم إضافي في أول يناير ١٨٧٤ .

(١٦) عقد دزرائيلي ، رئيس وزراء إنجلترا ، صفقة شراء الأسهم بسرعة فائقة وسرية تامة واقترض من روتشيلد ، ريثماً تم موافقة البرلمان على الاعتمادات اللازمة لهذه الصفقة ، أربعة ملايين من الجنيهات نظير عمولة ٢,٥٪ وفائدة ٥٪ لمدة ٩٦ يوماً ، لسداد قيمة الأسهم فوراً إلى الخديو .

(٣٨٥٨٠٠٠ جنيه) ، على أن يسدد لها ٥ ملايين فرنك (١٩٣٠٠٠ جنيه) سنوياً لمدة ١٩ عاماً ، مقابل الأرباح السنوية لهذه الأسهم التي كان قد تنازل عنها في سنة ١٨٦٩ ، لمدة ٢٥ عاماً . وكانت تهدف إنجلترا ممثلة في رئيس وزرائها دزرائيل من وراء شراء الأسهم إلى وضع قدمها في الشركة حتى يتسنى لها بصفة عامة ، إعطاء صوتها عند تقدير رسوم العبور ، وبصفة خاصة الاشتراك في إدارة الشركة . أما الفائدة المادية ولو أنها مجزية ، فكانت ثانوية بالنسبة لها .
وجدير بالذكر إن الأسهم المباعة لإنجلترا قدرت سنة ١٩١٠ بمبلغ ٨٠٠ مليون فرنك فرنسي (٣٠٨٦٠ ٠٠٠ جنيه مصري) .

مارس ١٨٨٠ - تنازل مصر عن حصتها في الأرباح السنوية للشركة :
اضطر الخديو توفيق الذي خلف أباه إسماعيل في الحكم سنة ١٨٧٩ إلى التنازل عن حصة مصر في الأرباح السنوية للشركة وقدرها ١٥٪ لبنك فرنسي نظير حصوله على ٢٢ مليون فرنك (٨٤٩٠٠٠ جنيه) لسداد بعض الديون المترتبة عليه ، ولا يفوتنا أن نذكر هنا أن هذه النسبة في الأرباح السنوية للشركة بلغت ١١٠ ملايين فرنك في سنة ١٩٢٨ (٢٤٣ ٠٠٠ ٤ جنيه) .

وخلاصة القول أن تكاليف حضر القناة بلغت ٢٣٤ ٠٠٠ ١٤ جنيه ، كما أسلفنا ، وساهمت مصر فيها بأكثر من النصف نقداً ممثلاً في ثمن الأسهم التي اشترتها والتعويضات المسددة منها إلى الشركة مقابل تنازلها عن بعض الامتيازات . ويضاف إلى هذه المبالغ النقدية قيمة الأراضي الممنوحة لها . واليد العاملة المقدمة إليها بالبحان ، وفائدة الديون الباهظة ونفقات افتتاح القناة إلخ . . . ويقدر مجموع المبالغ التي ساهمت بها مصر ، بطريق مباشر أو غير مباشر في حضر القناة بحوالى ١٧

مليوناً من الجنيهات^(١٧) ، وهى تفوق التكاليف الفعلية التى تحملتها الشركة لحفرها دون أن يعود ذلك على مصر بفائدة تذكر .

٢٠ أغسطس ١٨٨٢ - غزو مصر عن طريق القناة :

ضربت إنجلترا بحياد القناة عرض الحائط ، وغزت جيوشها مصر عن طريق تسللها منها ، هذا بعد أن صرف دى لسبس عراى وقواده عن تحصين القناة وعن إقامة الاستحكامات عليها بقوله لهم : « أقسم لكم بشرى ، بأن القناة منطقة حياد ، وبقعة تحرم فيها العمليات الحربية ، ولن يجوز بريطانى واحد على التزول إلى البر وأنا مشغول عن ذلك . . إن القناة فى عهدى ، ولن تمر فيها أية سفينة حربية حسب نصوص المعاهدات الدولية » ، غير أن هذا التصريح لم يمنع دى لسبس من تقديم المعونة لجيوش إنجلترا ، ووضع مهمات الشركة وإدارتها تحت تصرفها ، بعد غزوها لمصر^(١٨) .

(١٧) يختلف تقدير المبلغ الذى ساهمت به مصر فى حفر القناة من مصدر إلى آخر ، فذكر المؤرخ عبد الرحمن الرافعى بأنه يقدر بنحو ١٦٨٠٠٠٠٠ جنيه ، ويبلغ حسب تقدير متصل الولايات المتحدة فى مصر فى فترة حفرها حوالى ١٧٤٠٠٠٠٠ جنيه ، ويقدر حسب بيان الحكومة المصرية إلى مجلس شورى النواب بمبلغ ١٦١٠٠٠٠٠ جنيه وهذه التقديرات كما يرى القارئ ، متقاربة إلى حد ما .

(١٨) جدير بنا أن نذكر أن الكتاب قد أجمعوا على وقوع عراى فى خطأ جسيم بإحجامه عن ردم القناة ، فقد حمل المؤرخ عبد الرحمن الرافعى - عراى وحده المسؤولية الكاملة فى إهمال تحصين الجهة الشرقية وعدم ردم القناة ، وذكر مؤرخ آخر بأن عراى لم يحجم عن ردم القناة متخدعاً بأقوال دى لسبس ولكن خوفاً من تصويره وأنصاره كمشغولين ، كما ذكر الإمام الشيخ محمد عبده بأن عراى كان يعتقد أن مس القناة سيبيع عليه جميع الدول ولهذا ترك هذه الناحية عوراء .

أول مارس ١٨٨٧ - استخدام القناة ليلا :

أدخل نظام الملاحة في القناة ليلا ، عقب نجاح التجارب التي أجريت على بعض السفن العابرة ، بعد تزويدها بكشاف كهربائي وأقيمت على أثر ذلك أضواء أرضية ، وشندورات ضوئية ، على طول المجرى الملاحي ، وسمح بعدئذ للسفن العابرة المزودة بكشاف كهربائي بعبور القناة ليلا .

٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ - اتفاقية القسطنطينية :

أبرمت هذه الاتفاقية في القسطنطينية لضمان حرية الملاحة في قناة السويس بصفة دائمة في زمن السلم والحرب للسفن التجارية والحربية بدون استثناء أو تمييز لجنسياتها ، وعدم استعمال القناة كأداة للحصار البحري ومسامها وملحقاتها بسوء . ووقعت على هذه الاتفاقية إنجلترا والنمسا والمجر وفرنسا وألمانيا وإيطاليا وهولندا وروسيا وأسبانيا ، كما وقعت عليها تركيا نيابة عن مصر^(١٩) ، وينود هذه الاتفاقية هي :

مادة ١ - تظل قناة السويس البحرية ، بصفة دائمة ، حرة ومفتوحة في زمن السلم كما في زمن الحرب لجميع السفن التجارية أو الحربية بدون تمييز بين جنسياتها ولن تكون القناة خاضعة مطلقاً لممارسة حق الحصار البحري .

مادة ٢ - تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بعدم المساس ، بأي حال ، بسلامة قناة المياه العذبة وفروعها ، لضرورتها للقناة البحرية ، وعدم القيام بأية محاولة لإعاقتها .

(١٩) عقدت تركيا ، نيابة عن مصر ، هذه الاتفاقية مع الدول الأوروبية لتيبة مصر للدولة العثمانية في ذلك الوقت ، واستقلت مصر عنها في سنة ١٩١٤ وحلت محلها في الحقوق والالتزامات المقررة لها في الاتفاقية ، طبقاً لقواعد التوارث المعمول بها في القانون الدولي .

مادة ٣- تعهد الدول العظمى المتعاقدة بالمحافظة على المنشآت والمباني والمهات والأعمال الخاصة بالقناة البحرية ، وقناة المياه العذبة .

مادة ٤ - اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم جواز استعمال أى حق من حقوق الحرب أو القيام بأى فعل عدائى أو أى عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة فى القناة أو فى الموانئ المؤدية إليها أو فى دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ حتى لو كانت الإمبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة .

ويمنع على البواخر الحربية للدول المتحاربة أن تباشر داخل القناة أو فى الموانئ المؤدية إليها عمليات التزوين أو التخزين إلا بالقدر الضرورى جداً ، ويتم مرور السفن المذكورة فى القناة فى أقصر وقت ممكن وفقاً للأنظمة النافذة ، ولا يجوز لها الوقوف إلا لضرورة مصلحة العمل . ولا يجوز أن تزيد مدة بقائها فى بورسعيد أو فى خليج السويس على ٢٤ ساعة إلا فى حالة التوقف بسبب رداءة الأحوال الجوية ، وفى هذه الحالة يجب عليها الرحيل فى أقرب فرصة ممكنة . ويجب أن تمضى ٢٤ ساعة بين خروج سفينة متحاربة من إحدى موانئ الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة لدولة معادية .

مادة ٥ - لا يجوز للدول المتحاربة . فى وقت الحرب ، أن تأخذ أو تتزل فى القناة أو فى الموانئ المؤدية إليها جيوشاً أو معدات حربية غير أنه فى حالة حدوث مانع طارئ فى القناة يجوز الإذن بركوب أو نزول الجيوش فى موانئ الدخول على دفعات بحيث لا تتعدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع المهات الحربية الخاصة بهم .

مادة ٦ - تخضع الغنائم فى جميع الأحوال للنظم واللوائح الموضوعة للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة .

مادة ٧ - لا يجوز للدول أن تبقى سفناً حربية فى مياه القناة بما فى ذلك بحرية التماس والبحيرات المرة ، ولكن يجوز للسفن الحربية أن تقف فى الموانئ المؤدية إلى بورسعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنتين لكل دولة . ويمنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق .

مادة ٨ - تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة إلى مندوبيها فى مصر بالسهر على تنفيذها وفى حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المندوبون بناء على طلب

ثلاثة منهم ، برئاسة عميدهم لإجراء المراجعة اللازمة . وعليهم إبلاغ حكومة الحضرة الخديوية الخطر الذي يروونه لتتخذ الإجراءات الكفيلة بضمان حماية القناة وحرية استخدامها وعلى كل حال يجتمع مندوبون مرة في السنة للتثبت من تنفيذ المعاهدة تنفيذاً حسناً برئاسة مندوب خاص تعينه الحكومة العثمانية لهذا الغرض ، ويجوز أيضاً لمندوب الحضرة الخديوية حضور الاجتماع وتكون له الرئاسة في حالة غياب المندوب العثماني .

وحق للمندوبين المذكورين المطالبة ، بنزع خاص ، بإزالة كل عمل أوفض كل حشد على ضفتي القناة من شأنه أن يمس حرية الملاحة وضمان سلامتها التامة .

مادة ٩ - تتخذ الحكومة المصرية ، في حدود سلطتها المستمدة من الفرمات والشروط المقررة في المعاهدة الحالية ، التدابير الضرورية لضمان تنفيذ هذه المعاهدة ، وإذا لم تتوفر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية يجب عليها أن تستعين بحكومة الدولة العثمانية التي يكون عليها اتخاذ التدابير اللازمة للاستجابة لهذا النداء .

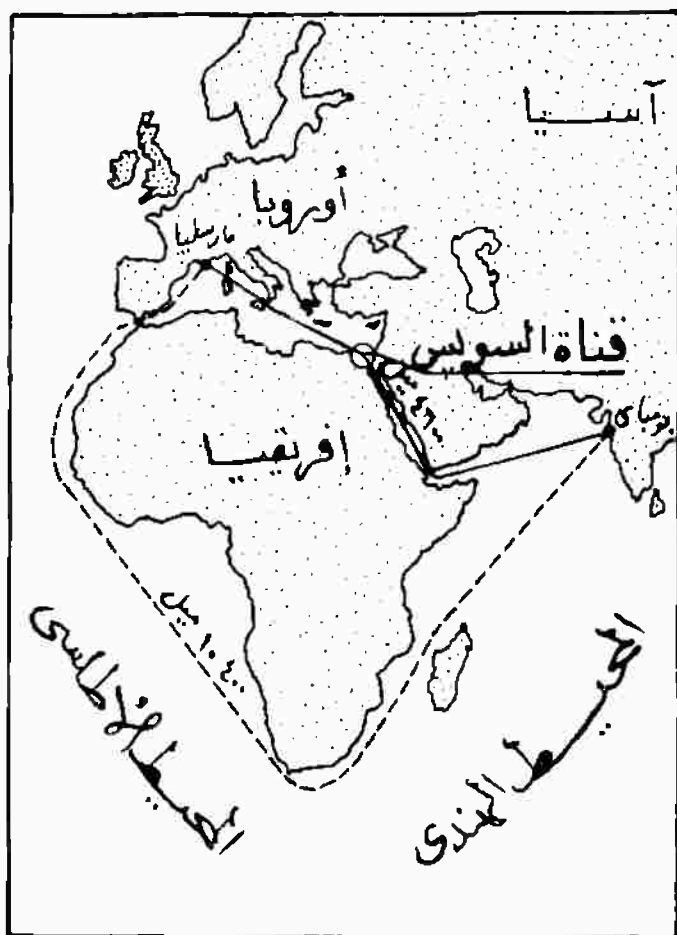
مادة ١٠ - لا تعارض أحكام المواد ٨، ٧، ٥، ٤ مع التدابير التي قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديو اتخاذها ليؤمنا بوساطة قواتها وفي حدود الفرمات الممنوحة الدفاع عن مصر وصيانة الأمن العام .

وإذا رأى عظمة السلطان أو سمو الخديو ضرورة الإفادة من الاستثناءات المبينة بهذه المادة وجب على الحكومة العثمانية أن تحظر بذلك الدول الواقعة على تصريح لندن .

مادة ١١ - لا يجوز أن تعارض التدابير التي تتخذ في الحالات المنصوص عليها في المادتين ١٠، ٩ من هذه المعاهدة مع حرية استخدام القناة . وفي الحالات المذكورة يكون محظوراً إنشاء الاستحكامات الدائمة خلافاً لنص المادة الثامنة .

مادة ١٢ - إن الدول العظمى المتعاقدة - تطبيقاً لمبدأ المساواة الخاص بحرية استعمال القناة ، ذلك المبدأ الذي يعتبر إحدى دعائم المعاهدة الحالية - قد اتفقت على أنه لا يجوز لإحداها الحصول على مزايا إقليمية أو تجارية أو امتيازات في الاتفاقيات الدولية التي تبرم في المستقبل فيما يتصل بالقناة . ويحفظ فوق ذلك بحقوق تركيا كدولة ذات سيادة إقليمية .

مادة ١٣ - فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها في هذه المعاهدة ، لا تمس حقوق السيادة



قناة السويس تجنب السفن العابرة فيها رحلة الدوران الطويلة حول القارة الأفريقية

التي لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الخديو وامتيازاته المستمدة من القرارات .

مادة ١٤ - اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على أن التعهدات الناتجة عن هذه المعاهدة غير محددة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس العالمية .

مادة ١٥ - لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية المعمول بها في مصر .

مادة ١٦ - تعهد الدول العظمى المتعاقدة بإبلاغ هذه المعاهدة إلى علم الدول التي لم توقع عليها مع دعوتها للانضمام إليها .

مادة ١٧ - يصدق على هذه المعاهدة ويتم تبادل التصديقات عليها في القسطنطينية في خلال شهر أو قبل ذلك إن أمكن .

فبراير ١٩١٠ - مؤامرة مد الامتياز :

عرضت شركة القناة على الحكومة المصرية مشروعاً بمد امتيازها مدة ٤٠ سنة أخرى تنتهي في سنة ٢٠٠٨ ، مقابل منح الحكومة الامتيازات التالية :

- ١ - تعويض قدره ٤ ملايين جنيه .

- ٢ - اشترك في الأرباح الصافية للشركة بنسبة ٤٪ ابتداء من سنة ١٩٢٢ ، وترتفع هذه النسبة تدريجياً حتى تصل إلى ١٢٪ في ١٩٦٨ ، و ٥٠٪ من هذا التاريخ حتى سنة ٢٠٠٨ وذلك إذا تجاوزت أرباحها السنوية ١٠٠ مليون فرنك ، وأما إذا لم تتجاوزها ، فتتال الشركة ٥٠ مليوناً من الفرنكات وما زاد على ذلك يكون من نصيب مصر ، وفي حالة عدم تجاوز الأرباح ٥٠ مليوناً فلا تتال الحكومة المصرية شيئاً .

- ٣ - تعيين ٣ أعضاء مصريين جدد في مجلس إدارة الشركة في ١٩٦٩ .

- ٤ - تنقسم الحكومة والشركة مناصفة رأس المال في ٢٠٠٨ .

وافق على هذا المشروع الحديو عباس حلمى ، ومجلس وزرائه وعلى رأسه بطرس غالى باشا ، بعد بعض التعديلات التى أدخلت عليه ، وقبلها الشركة ، غير أن الأمة بجميع طبقاتها ، عارضت هذا المشروع بكل قواها ، وطالبت بوجوب عرضه على الجمعية العمومية .

٩ فبراير ١٩١٠ - عرض مشروع مد الامتياز على الجمعية العمومية :

انعقدت الجمعية العمومية بحضور الحديو عباس حلمى الثانى الذى عرض عليها بنفسه مشروع مد الامتياز . وكان المؤيدون للمشروع يعتقدون بأنه لن يعرّض أحد على معارضته ، إذا ما عرضه الحديو بنفسه ، ولكن خاب أملهم حين طالب بعض الوطنيين المخلصين من أعضاء الجمعية العمومية بتأليف لجنة لدراسة المشروع المقترح ، فأجيبوا إلى طلبهم ، وانتخبت الجمعية العمومية لجنة مكونة من ١٥ عضواً لدراسة المشروع .

٢٠ فبراير ١٩١٠ - اغتيال بطرس غالى باشا :

اغتيال الشاب المصرى إبراهيم ناصف الوردانى ، رئيس وزراء مصر ، بطرس غالى باشا ، لموافقته على مشروع مد الامتياز . . . فقد لقيه وهو خارج من مكتبه بالوزارة وأفرغ فى جسده سبع رصاصات وذلك فى يوم ٢٠ فبراير من سنة ١٩١٠ . وهذه الرصاصات أفرغت المحتل الغاشم وأرهبت الحديو ولم تدع أقل تردد فى رفض الاتفاق فى نفوس أعضاء الجمعية العمومية ، ولما اجتمعت هذه فى ٧ أكتوبر ١٩١٠ لبحث تقرير اللجنة التى كانت قد أوصت برفض الاتفاق ، تصدى أحد أعضاء الوزارة لتأييد الاتفاق فقاطعه النواب وألقوه من لاذع القول

أجباراً ، وصدر قرار إجماعى بالرفض ، ولم تتجاسر الحكومة على احتمال مسئولية
مد الامتياز ، فمات المشروع الذى كان قد أعده اللورد إدوارد جراى ، وزير
خارجية إنجلترا^(٢٠) .

١٩١٨/١٩١٤ - الحرب العالمية الأولى :

كانت القوات الألمانية والتركية تهدف منذ بدء الحرب ، إلى إغلاق قناة
السويس لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها ووقف الإمدادات التى تصل إليها
منها ، وقد نجحت فرقة تركية بقيادة ألمانية فجر يوم ٣ فبراير ١٩١٥ ، فى الهجوم
على المنطقة الواقعة بين بحيرة القساح والبحيرات المرة والوصول إلى الإسماعيلية من
الجنوب ، وإنزال بعض القوات فى القناة بغرض بث ألغام فيها ، وقد تمكنت
القوات الإنجليزية بمعاونة فرق مشاة من الهنود والاسرائيليين ، ومعززة ببوارج حربية
إنجليزية وفرنسية من صد هجوم القوات التركية ومطاردتها حتى انسحابها من
المنطقة ، بدون خسائر فادحة من الجانبين .

وجدير بالذكر أن سفن أعداء إنجلترا وفرنسا لم يكن فى وسعها المرور فى القناة
طوال الحرب ، وقد أجبرت السفن الألمانية التجارية الموجودة فيها ، عند نشوبها ،
على الإسراع فى الخروج منها ومغادرة ميناء بورسعيد حيث فاجأها البوارج
الإنجليزية بوابل من نيرانها ، بمجرد خروجها منه .

وقد أخلت كل من إنجلترا وفرنسا بأحكام اتفاقية ١٨٨٨ بالاستيلاء على القناة
ومنشأتها ، ومرابطة سفنها الحربية فيها ، وإقامة الاستحكامات وحشد القوات على
جانبيها ، وتفتيش السفن الداخلة فيها ، كما خالفت كذلك ألمانيا وتركيا الاتفاقية

(٢٠) كتاب « قصة قناة السويس » للدكتور مصطفى الحفناوى

بشن هجوم تلو الهجوم على القناة بغرض إغلاقها للملاحة .
وقد اقتصرَت الملاحة في القناة إبان الحرب ، على سير السفن نهاراً وانخفضت
حركة الملاحة فيها بنسبة ٤٥٪ .

١٩٣٧ - منحة سنوية لمصر :

قررت الشركة منح الحكومة المصرية مليوناً ونصف المليون دولار سنوياً بعد أن
ظلت محرومة من أى نصيب من أرباح الشركة الطائلة ، طيلة السنوات الماضية .

١٩٣٩/١٩٤٥ - الحرب العالمية الثانية :

خولت مصر إنجلترا ، بمقتضى معاهدة ١٩٣٦ المبرمة بينهما ، حق إنشاء قواعد
حربية في منطقة القناة لحمايتها ولسلامة مرور السفن فيها ، وبمجرد إعلان الحرب
صدرت الأوامر العسكرية بتفتيش السفن الداخلة في القناة خوفاً من وقوع اعتداء
عليها ، كما قدمت كافة التيسيرات لسفن الحلفاء عند عبورها ، في حين لم تستطع
سفن أعدائهم اجتيازها ، وشنت الطائرات الألمانية والإيطالية غارات متوالية على
منطقة القناة بلغت ذروتها في عامي ١٩٤١ و ١٩٤٢ ، وكانت تهدف من وراءها
إلى الإستيلاء على القناة أو إغلاقها ، لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها ،
والقضاء على قواعدها شرق البحر المتوسط ، والسيطرة على قناة السويس لأهميتها
الاستراتيجية . وكان لحسن تعاون المصريين مع الحلفاء أكبر الأثر في النصر الكبير
الذي أحرزوه في هذه الحرب .

وقد تعطلت الملاحة طوال الحرب ٧٦ يوماً على فترات متقطعة بسبب إغراق
عدد من السفن فيها ، أو لانتشار الألغام الملقاة من العدو وانخفضت حركة الملاحة
عبرها ، إبان الحرب ، بنسبة ٧٠٪ .

٧ مارس ١٩٤٩ - اشتراك مصر في أرباح الشركة :

استبدلت الشركة المنحة السنوية التي قررتها لمصر بمحصة قدرها ٧٪ من أرباحها الإجمالية السنوية ، وكانت الحكومة المصرية تسدد عن سفنها التي تعبر القناة نفوس الرسوم التي تسدها غيرها من الدول الأخرى ، بل إن مجرد انتقال أية سفينة من ميناء إلى آخر من الموانئ المصرية ، كانت تسدد عنه الرسوم المقررة .

٢٣ يولية ١٩٥١ - تفرعة البلاح :

أنشئت هذه التفرعة الموازية للقناة الرئيسية بين الكيلومتر ٥١ والكيلومتر ٦١ ، أى بطول عشرة كيلومترات تقريباً ، للسماح بعبور السفن في اتجاهين متضادين في وقت واحد في هذه المنطقة من القناة ، لمواجهة الزيادة المطردة في حركة الملاحة . وتربط السفن القادمة من الشمال في الفرع الغربي من التفرعة ريثما تدخل آخر سفينة قادمة من الجنوب في الفرع الشرقي منها .
وتماثل هذه التفرعة القناة الرئيسية من كافة الوجوه .

١٩٥٤ - برامج تحسين القناة :

قامت الشركة طيلة فترة استغلالها للقناة بتنفيذ ٧ برامج لتحسينها وتطويرها كان من نتائجها زيادة عمقها من ٧,٥٠ أمتار إلى ١٣,٥٠ متراً وعرضها عند القاع من ٢٢ متراً إلى ٤٢ متراً ، ومساحة القطاع المائي من ٣٠٤ أمتار مربعة إلى ١٢٥٠ متراً مربعاً والغااطس المسموح به للسفن العابرة من ٣ ٢٢ قدماً إلى ٣٥ قدماً ، وبلغ مجموع ما صرف على هذه البرامج عشرين مليوناً ونصف مليون من الجنيهات المصرية

بمتوسط ٢٣٨٠٠٠ جنيه سنوياً ، أى ما يعادل ٣,٨٪ من المتوسط السنوى لاييرادات القناة التى بلغت طوال هذه السنوات ٥٤٢ مليوناً من الجنيهات .

١٩٥٥ - البرنامج الثامن لتحسين القناة :

بدأت الشركة فى تنفيذ البرنامج الثامن لتحسين القناة ، ويهدف هذا البرنامج إلى زيادة القطاع المائى للقناة من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٥٠٠ متر مربع ليسمح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٦ قدماً ، وزيادة عرض القناة ١٥ متراً فى المتوسط وإنشاء تفريعتين إحداهما جنوب بورسعيد بطول ٤ كيلومترات والثانية بمنطقة كبريت بطول ٧ كيلومترات ، وكانت هذه الأعمال التى قدرت تكاليفها بعشرة ملايين جنيه تستلزم إزالة ٣٣ مليوناً من الأمتار المكعبة من الرمال .

(رابعا) القناة بعد التأميم

(١) القناة قبل عدوان ١٩٦٧

٢٦ يولية ١٩٥٦ - تأميم القناة :

أعلن الرئيس الراحل جمال عبد الناصر فى خطابه التاريخى فى مدينة الإسكندرية ، قرار تأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وإعادة تأهيلها إلى أصحابها الشرعيين ، وبذا انتهى عقد الامتياز الممنوح لها .

ونورد فيما يلى فقرات من هذا الخطاب الملم الذى أحدث رَ هائلاً فى جميع أرجاء العالم ، وكان نقطة تحول فى تاريخنا السياسى والاقتصادى والاجتماعى :

١ وحينما وصل بلاك ، وهو مدير البنك الدولي ، وابتدأ الكلام معي في تحويل السد العالي ، كنت أنظر إليه وهو جالس على الكرسي وأنخيل أنني أجلس أمام فردينان دى لسبس^(٢١) .

وعاد في التفكير إلى الكلام الذي كنا نقرأه ، ففي عام ١٨٥٤ وصل مصر فردينان دى لسبس وذهب إلى محمد سعيد باشا ، الوالي ، وجلس بجانبه وقال له نريد أن نحفر قناة السويس ، وهذا المشروع سيفيدك فائدة لا حد لها . فهو مشروع ضخم وسيعود على مصر بالكثير .

وكان هذا الكلام عام ١٨٥٤ ، وفي عام ١٨٥٦ ، أى منذ مائة عام ، صدر فرمان بتكوين الشركة وأعلنت مصر من الشركة ٤٤٪ من الأسهم والتزمت بالتزامات لدى لسبس . . شركة دى لسبس شركة خاصة ليس لها علاقة بحكومة ولا سيطرة ، ولا احتلال ولا استثمار . دى لسبس قال للخديو : أنا صديقك وقد جئت لأفيدك وأعمل قناة بين البحرين تضيد منها .

وتكونت شركة قناة السويس واشتركت مصر بـ ٤٤٪ من الأسهم وتعهدت مصر بأن تورد العمال الذين سيحفرون القناة بالسخرة ، ومات ١٢٠ ألف عامل في حفر القناة ، ودون أن يأخذوا أجراً . . وحفرت القناة بأرواحنا وجهاجمنا ودماننا . . دفعنا ٨ ملايين جنيه . . وبعد ذلك ، ولأجل أن يتنازل دى لسبس عن بعض الامتيازات ، كنا ندفع له أيضاً . . وكان المفروض أن نأخذ أيضاً ١٥٪ من أرباح الشركة زيادة على أرباح أسهمنا وتنازلنا عن الـ ١٥٪

(٢١) اختار الرئيس الراحل جمال عبد الناصر المهندس الراحل محمود يونس لتنفيذ خطة الاستيلاء على القناة وإدارتها ، وكان اسم « دى لسبس » هو كلمة السر المتفق عليها بينها لبدء الخطوة ، فتمكنت فور سماعها أربع مجموعات ، الأولى برئاسة محمود يونس نفسه للاستيلاء على المركز الرئيسى للشركة في الإسماعيلية ، والثلاث الأخرى للاستيلاء على مكاتبها في بورسعيد وبورتوفيق والقاهرة . وقد تعمد الرئيس الراحل لمزيد من التوكيد ، ذكر اسم « دى لسبس » أكثر من مرة في خطابه .

من الأرباح . . وبعد أن كانت القناة محفورة لمصر ، كما قال دى لبس للخديو ، أصبحت مصر ملكاً للقناة .

« وفي الاتفاق الذى عقد فى ٢٢ فبراير ١٨٦٦ ، جاء فى المادة ١٦ أنه بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية ، فإنها تخضع لقوانين البلاد وعرفها ، وإلى الآن لم تخضع الشركة لقوانين البلاد ولا لعرفها ، لأنها تعتبر نفسها دولة داخل الدولة .

« ونتيجة الكلام الذى قاله دى لبس للخديو عام ١٨٥٦ . . ونتيجة الصداقة والديون هى احتلال مصر عام ١٨٨٢ ، واستدانت مصر بسبب هذا الموضوع فإذا فعلت ؟ اضطرت مصر إلى عهد إسماعيل إلى بيع نصيبها من الأسهم وقدره ٤٤٪ من أسهم الشركة ، وغرراً أرسلت إنجلترا تشترى نصيب مصر من الأسهم فى الشركة ، اشترتها بأربعة ملايين جنيه ، وبعد ذلك تنازل إسماعيل عن الأرباح التى كان يأخذها وقدرها ١٥٪ للشركة نظير تنازلها عن بعض الامتيازات التى أعطت لها فاضطر بعد أن اشترت إنجلترا الـ ٤٤٪ من الأسهم بأربعة ملايين جنيه أن يدفع لإنجلترا سنوياً ٥٪ نظير الأرباح التى كان قد تنازل عنها فدفعت لها التمن أربعة ملايين جنيه ، أى أن بريطانيا أخذت نصيب مصر من الأسهم وقدره ٤٤٪ بدون مقابل .

« ولا زالت بريطانيا ، من وقت افتتاح القناة حتى الآن ، تأخذ فوائد مقابل هذه الأسهم ، والدول كلها تأخذ فوائد ، والمساهمون فيها يأخذون فوائد . . ودولة داخل دولة وشركة مساهمة مصرية .

« وبلغ دخل قناة السويس فى عام ١٩٥٥ : ٣٥ مليون جنيه ، أى مائة مليون دولار وتأخذ منها نحن الذين مات من أبنائنا ١٢٠ ألفاً فى أثناء حفرها مليون جنيه فقط أى ٣ ملايين دولار ، شركة قناة السويس التى قامت ، كما قال الفرمان ، من أجل مصلحة مصر ومن أجل منفعة مصر .

« وهل تعلمون مقدار المساعدة التى متعطيها أمريكا وإنجلترا لنا فى خمس سنوات ٧٠ ٩ مليون دولار ، وهل تعلمون من الذى يأخذ المائة مليون دولار ، وهى دخل الشركة السنوى ؟ هم الذين يأخذونها بالطبع .

« وليس سبباً أن أكون فقيراً وأقترض لكى أبنى بلدى ، أو أحاول أن أجِد مساعدة لأجل

بلدى ، ولكن العيب أن أمتص دماء الشعوب ، وأمتص حقوق الشعوب . . إننا لن نكرر الماضي ، بل منقضى على الماضي بأن نستعيد حقوقنا في قناة السويس . . هذه الأموال أموالنا وهذه القناة ملك لمصر ، لأنها شركة مساهمة مصرية .

« حقوت قناة السويس بواسطة أبناء مصر ومات ١٢٠ ألف مصري في حفرها . . شركة قناة السويس الموجودة في باريس شركة مغتصة ، اغتصبت امتيازاتها . وعندما جاء دى لبس إلى مصر كان يجبه بشبه عجىء بلاك إلى مصر للتحدث معى . . نفس العملية .

« والتاريخ لن يعيد نفسه بل على العكس ، مبنى السد العالى^(٢٢) ومنحصل على حفرقنا المغتصة ، مبنى السد العالى ، كما نريد ، ونصمم على هذا - ٣٥ مليون جنيه كل سنة تأخذها شركة القناة ، فلنأخذها مصر . . مائة مليون دولار كل عام تحصلها شركة القناة لمصلحة مصر . . فلنحقق هذا الكلام وتحصل مصر المائة مليون دولار ، لمنفعة مصر أيضاً .

« ولهذا فإننا اليوم ، أيها المواطنون ، حينما نبني السد العالى ، فإنما نبني أيضاً سد العزة والحرية والكرامة ، ونقضى على سدود الذل والهوان .

« ولهذا قد وقعت اليوم ، ووافقت الحكومة على القانون الآتى :

قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة : رئيس الجمهورية

مادة ١ - تؤم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتنقل إلى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الميثاق واللجان القائمة حالياً على إدارتها .

ويعرض المساهمون وحصة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة

(٢٢) أعلنت كل من إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية في ١٩ يوليو ١٩٥٦ ، عن

سحبها لعرض تمويل بناء السد العالى ، بعد إعلانها في ديسمبر ١٩٥٥ عن اشتراكها مع البنك الدولى في تقديم المساعدة لمصر على بنائه .

بحسب مع الإقبال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون في بورصة الأوراق المالية بباريس .
ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤتممة .
مادة ٢ - بتولى إدارة مرفق المرور في قناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلتحق بوزارة التجارة ، ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتعدد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية ، ويكون لها في سبيل إدارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية .

ومع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامي ، يكون للهيئة ميزانية مستقلة يتبع في وضعها القواعد المعمول بها في المشروعات التجارية ، وتبدأ السنة المالية في أول يولية وتنتهى في آخر يولية من كل عام ، وتعتمد الميزانية والحساب الختامي في كل عام بقرار من رئيس الجمهورية ، وتبدأ السنة المالية الأولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى في آخر يولية ١٩٥٧ .

ويجوز للهيئة أن تندب من بين أعضائها واحداً أو أكثر لتنفيذ قراراتها أو القيام بما تعهد به إليه من أعمال . كما يجوز لها أن تولف من بين أعضائها أو من غيرهم لجاناً فنية للاستعانة بها في البحوث والدراسات .

ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها ، وينوب عنها في معاملاتها مع الغير .

مادة ٣ - تخدم أموال الشركة المؤتممة وحقوقها في جمهورية مصر والخارج ، ويحظر على البنوك والهيئات والأفراد التصرف في تلك الأموال بأى وجه من الوجوه ، أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات أو مستحقات عليها إلا بقرار من الهيئة المخصوص عليها في المادة الثانية .

مادة ٤ - تحتفظ الهيئة بجميع موظفي الشركة المؤتممة ومستخدميها وعيالها الحاليين ، وعليهم الاستمرار في أداء أعمالهم ، ولا يجوز لأى منهم ترك عمله أو التخلي عنه بأى وجه من الوجوه أو لأى سبب من الأسباب إلا بإذن من الهيئة المخصوص عليها في المادة الثانية .

مادة ٥ - كل مخالفة لأحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة . وكل مخالفة لأحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلاً عن

حرماته من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض .

مادة ٦ - ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية ، ويكون له قوة القانون ويعمل به من تاريخ نشره ، ولوزير التجارة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه .
يصم هذا القرار بتمام الدولة وينفذ كقانون من قوانينها .
تمحريراً فى ١٨ ذى الحجة سنة ١٣٧٥ (٢٦ يولية سنة ١٩٥٦) .

جمال عبد الناصر

رد فعل التأميم

٢٧ يولية ١٩٥٦ - احتجاج إنجلترا وفرنسا :

احتجت إنجلترا وفرنسا على قرار الحكومة المصرية الخاص بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، واستنكرتا حقها فيه وفى مقدرتها على إدارة هذا الشريان الحيوى للملاحة البحرية ، وقد رفضت مصر ، لسلامة موقفها ، استلام مذكرة احتجاج هاتين الدولتين .

٢٨ يولية ١٩٥٦ - تجريد أموال مصر :

أصدرت وزارة المالية الإنجليزية قراراً بتجريد ما لمصر ولشركة القناة المؤتممة من أرصدة إسترلينية وحسابات جارية فى إنجلترا ، واتخذت فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية الإجراء نفسه فيما يتعلق بالأموال المصرية وودائع الشركة فيها .

٢ أغسطس ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الثلاثى :

انقضى مؤتمر لندن الثلاثى باعتراف وزراء خارجية إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة المشترين فيه بحق مصر فى تأميم مالىها من موجودات ولكنهم نددوا بقيامها من جانبها ولها بالاستيلاء على شركة عالمية مشغولة عن إدارة وصيانة قناة

السويس التي تتمتع بها كافة الدول الموقعة على اتفاقية سنة ١٨٨٨ والمتفعة بها ، بحجة أن هذا العمل ينطوى على أكثر من التأميم ، إذ يرمى إلى خدمة الأغراض القومية البحتة لمصر دون المتفعين بالقناة ، وقرر وزراء الخارجية الغربيون استبعاد فكرة استخدام القوة لتسوية مشكلة القناة وعقد مؤتمر دولي في لندن يوم ١٦ أغسطس ١٩٥٦ توجه إنجلترا الدعوة للاشتراك فيه إلى الدول الموقعة على اتفاقية ١٨٨٨ والمتفعة بالقناة وعددها ٢٤ دولة وهي : مصر وأثيوبيا (أفريقيا) ، روسيا وتركيا واليونان وإيطاليا وفرنسا وأسبانيا والبرتغال وألمانيا الغربية وهولندا والاندنرك والنرويج والسويد وإنجلترا (أوربا) وإيران والهند وأندونيسيا والباكستان وسيلان واليابان (آسيا) ، وأستراليا ونيوزيلندا (أستراليا) ، والولايات المتحدة الأمريكية (أمريكا) (٢٣) .

٣ أغسطس ١٩٥٦ - رد مصر على البيان الثلاثي :

عقبت مصر على البيان الثلاثي بأنها بتأميمها شركة قناة السويس قد مارست حقها في التمتع بجميع سلطات الدولة ذات السيادة التامة ، إذ أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية ، علاوة على أنها شركة مساهمة مصرية مسجلة في مصر ، وتزاول نشاطها في ظل القوانين المصرية وأن الاتفاقيات والمعاهدات

(٢٣) وقد قال ، في هذا الصدد ، الكاتب البريطاني بول جونسون في كتابه « حرب السويس » - « لقد اختيرت الدول الضيوف بدقة بحيث تكون الغالبية العظمى منها من المؤيدين لحطة الدول الثلاث الكبرى ، فاستثناء مصر وروسيا التي لم يكن في الإمكان ، بطبيعة الحال ، استبعادهما ، كانت الدول الأخرى إما من دول حلف الأطلسي ، أو من دول انشرق الأوسط المؤيدة للغرب ، أو دول الكومنولث ، أو من الدول التي تعتمد اقتصادياً على الغرب مثل اليابان وأسبانيا وأثيوبيا .

الدولية تقرر جميعها حقها في القناة وتأمينها ، وقد أكدت مصر نواياها الطيبة نحو تنفيذ واحترام اتفاقية ١٨٨٨ .

١٢ أغسطس ١٩٥٦ - المؤتمر الصحفي العالمي :

عقد الرئيس الراحل جمال عبد الناصر مؤتمراً صحفياً عالمياً أعلن فيه رفض مصر الدعوة للاشتراك في مؤتمر لندن ، وذكر بأنه بدأ التفكير في تأمين شركة قناة السويس منذ عامين ونصف عام ، وقد أعلنه فجأة تفادياً لمؤامرات مد الامتياز ، إذ إن الشركة قد طلبت فعلاً مده نظير قيامها بتحسين القناة ، وأضاف بأن مصر لن تدخر جهداً في سبيل تنفيذ برامج الشركة كاملة لتحسين القناة ، وأن التهديدات لن تخيف مصر ومن الواجب حل كل مشكلة بطريق المفاوضة .

١٦ أغسطس ١٩٥٦ - إضراب شامل :

قامت البلاد العربية قاطبة بإضراب شامل ومظاهرات صاخبة حداداً على مأتم الحرية وسخطاً على موقف الدول الغربية الثلاث وعقدها مؤتمر لندن الذي يهدف إلى القضاء على الحرية وإملاء إرادة الاستعمار على مصر وحرمانها من حق السيادة على أراضيها .

١٦ - ٢٣ أغسطس ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الأول :

اختتم مؤتمر لندن الأول أعماله بالموافقة على مشروع دالاس بإدارة القناة طبقاً لاتفاقية ١٨٨٨ بمجلس إدارة دول وإيفاد لجنة خماسية إلى مصر تحمل جميع المشروعات التي بحثها المؤتمر .

وقد أيدت هذا المشروع ثمانى عشرة دولة^(٢٤) من الدول الأربع والعشرين التى دعيت للاشتراك فى هذا المؤتمر وشهدته جميعاً باستثناء مصر واليونان اللتين تنحتا عن حضوره ، ورفضت هذا المشروع روسيا والهند وأندونيسيا وسيلان .

٩ سبتمبر ١٩٥٦ - لجنة متزيس أو اللجنة الخامسة :

اختتمت اللجنة الخامسة برئاسة السيد روبير متزيس ، رئيس وزراء أستراليا ، وعضوية ممثلين من أثيوبيا (كدولة أفريقية) وإيران (كدولة آسيوية) والسويد (كدولة أوروبية) والولايات المتحدة (كدولة أمريكية) يمثلون القارات الخمس ، أعمالها بالإحفاق ، بعد أن رفضت مصر اقتراحها بالإشراف الدولى على القناة (مشروع دالامس) لتنافيه مع العدالة الدولية وميثاق الأمم المتحدة ، ولما فيه من افتئات على سيادة مصر وكرامتها . وأيدت مصر استعدادها لقبول أى حل لايمس سيادتها ، وتوقيع معاهدة تضمن حرية الملاحة فى قناة السويس .
وجدير بالذكر بأنه قد وقع الكثير من الخلافات بين أعضاء اللجنة الخامسة بسبب التيارات المتعارضة فى اتجاهاتهم .

١٠ سبتمبر ١٩٥٦ - مذكرة مصرية إلى دول العالم :

وجهت مصر الدعوة إلى دول العالم لتشكيل هيئة مفاوضة تمثل الدول التى تستخدم القناة ، لعقد اتفاق يضمن حرية الملاحة دون المساس بسيادتها . وقد لبث عشرون دولة نداء مصر وأبلغتها موافقتها رسمياً وهى روسيا وألمانيا الديمقراطية وبولندا وتشيكوسلوفاكيا والمجر ورومانيا وبلغاريا وبوجوسلافيا والصين الشعبية وأندونيسيا والهند وأفغانستان والباكستان والسعودية وسوريا ولبنان والأردن والسودان وليبيا وبما .

(٢٤) ست دول أيدت المشروع دون تحفظ ، واثنا عشرة دولة أيدته بتحفظات .

١٤ سبتمبر ١٩٥٦ - انسحاب الأجانب الجماعى (٢٥) :

انسحب المرشدون والفنيون الأجانب الذين يعملون في القناة في منتصف ليلة ١٤ / ١٥ سبتمبر تنفيذاً لمؤامرة مرسومة وضعتها حكومتا إنجلترا وفرنسا لتعطيل الملاحة وعرقلة دولاى العمل ، ولكى تظهرها للعالم أجمع عدم كفاءة المصريين العاملين فيها على إدارتها .

١٩ - ٢١ سبتمبر ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الثانى :

عقد هذا المؤتمر لبحث تقرير اللجنة الخماسية واقتراحات مصر بتشكيل هيئة مفاوضة دولية لتسوية مسألة القناة ، وعرض مشروع إنشاء هيئة من المتفعين بالقناة لإدارتها بمعرفتهم ، وقد انتقد المشروع الأخير واعترض عليه أغلبية الأعضاء لأنه يهدف إلى فرض تسوية لمشكلة القناة على مصر .

أجل المؤتمر لإدخال بعض التعديلات على مشروع إنشاء هيئة المتفعين لإزالة أسباب النقد والاعتراض .

٤ أكتوبر ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الثالث :

كان الغرض من عقد هذا المؤتمر الذى حضرته ثمانى عشرة دولة بتحفظ ، إعادة بحث مشروع إنشاء هيئة المتفعين بالقناة وانضمام الدول إليها . وقد رفضت أثيوبيا والباكستان واليابان الاشتراك فيها ، وأعلنت هولندا والنرويج والدانمرك

(٢٥) انسحب من جهاز الإرشاد ١٥٥ مرشداً من ٢٠٧ بنسبة ٧٥ ٪ ، ومن الفنيين

والإداريين ٢٢٦ من ٨٠٥ بنسبة ٤٠ ٪ .

ضرورة الرجوع إلى برلماناتها ، كما أبدت كل من إيران وفرنسا والسويد تحفظات بشأن انضمامها للهيئة . انتهى المؤتمر بالإخفاق ووصفه الأعضاء المشتركون فيه بأنه كان صورياً .

٥ - ١٤ أكتوبر ١٩٥٦ - أزمة القناة في مجلس الأمن :

اجتمع مجلس الأمن بناء على الشكوى المقدمة من مصر لبحث أعمال إنجلترا وفرنسا المهددة للسلام العالمى . وكذلك بناء على طلب إنجلترا وفرنسا للنظر في موقف مصر بالنسبة للقناة بعد إنهاء النظام الدولى لإدارتها طبقاً لاتفاقية ١٨٨٨ وإقرار مشروع تدويل القناة ، فدارت المباحثات في مجلس الأمن على الوجه التالى .

• عرضت إنجلترا مشروع قرار إنجليزى فرنسى بتدويل القناة من خمس نقاط :

- ١ - تأكيد حرية الملاحة طبقاً لما نصت عليه اتفاقية القسطنطينية .
 - ٢ - إدارة القناة بواسطة هيئة ذات طابع دولى .
 - ٣ - إقرار النتائج التى انتهت إليها الدول الثماني عشرة في مؤتمر لندن .
 - ٤ - توصية مصر بالدخول في مفاوضات على أساس هذه المقترحات .
 - ٥ - حمل مصر على التعاون مع « جمعية المتفعين » .
- أبدت الولايات المتحدة مشروع القرار الإنجليزى الفرنسى من جهة ، وحذبت تسوية سلمية لمشكلة القناة ، من جهة أخرى .
- رفضت مصر مشروع القرار الإنجليزى الفرنسى الخاص بتدويل القناة ، واقرحت تأليف هيئة مفاوضة تتولى البحث في حل الأزمة على أساس المبادئ الستة التى وافق عليها مجلس الأمن وهى :

- ١ - أن يكون المرور عبر القناة حراً ومفتوحاً للجميع بدون تمييز أو استثناء .
- ٢ - أن تحترم سيادة مصر .
- ٣ - أن تكون إدارة القناة بمنزل عن سياسة أية دولة .
- ٤ - أن تحدد الرسوم بوساطة اتفاق بين مصر والدول المستفعدة بالقناة .
- ٥ - أن تخصص نسبة عادلة من الرسوم المتحصلة لتحسين القناة .
- ٦ - أن تسوى الأمور المتعلقة بين الشركة المؤتممة والحكومة المصرية ، عن طريق هيئة تحكيم .

وافق مجلس الأمن بالإجماع على إجراء مقاضات على أساس المبادئ الستة باعتبارها كفيلة بتسوية مشكلة قناة السويس بالطرق السلمية ، وبما يتفق مع العدالة .

تقرر بدء المفاوضات بين وزراء خارجية مصر وإنجلترا وفرنسا في جنيف يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ .

٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ - سير الملاحه في القناة بعد التأميم :

وجهت إنجلترا وفرنسا ، منذ تأميم القناة ، الضربة تلو الضربة إلى هيئة إدارتها المصرية فن تجنيد أجهزة الدعاية المختلفة لرواج فكرة عدم كفاءة المصريين في إدارة القناة ، إلى تحريض السفن على مقاطعتها ، ثم حبسها ، عند فشل حيلة المقاطعة ، على الاستمرار في مداد رسوم العبور إلى الشركة المؤتممة بباريس : هذا فضلا عن تنظيم الاستقالة الجماعية للمرشدين والفنيين العاملين فيها ، وإرسال عدد كبير من السفن للمطالبة بعبور القناة عقب انسحاب المرشدين مباشرة إلخ . .

وقد قابلت الإدارة المصرية هذه الامتفزازات بروح عالية ، فسحت للسفن التي امتنعت ، برغم قرار التأميم ، عن مداد رسوم المرور بعبور القناة ، كما أدارت

فصل في معرفة ما في هذه الدنيا من الخير والشر
والصالح والفساد والنجس والطهارة والبر والظلم
والعدل والجور والحق والباطل والعدل والجور
والعدل والجور والعدل والجور والعدل والجور

حركة الملاحة فيها مجددة إذ عبرت القناة من تاريخ التأميم حتى توقف الملاحة بسبب العدوان ٣٩٨٠ سفينة منها ٣٠١ سفينة عقب الانسحاب الجماعي مباشرة ، دون أية حادثة على الرغم من الظروف الجوية السيئة التي سادت في المنطقة خلال الأيام الأولى للانسحاب ، وقلة عدد المرشدين ، وعدم استكمال تدريب المرشدين الجدد .

إن الحكمة والكيامة التي تصرف بها الهيئة في هذه الآونة الدقيقة من تاريخها وأنظار العالم كله متجهة إليها أثارت إعجاب الجميع ، وكفاءتها في إدارة القناة حظيت بتقدير وتأييد السواد الأعظم من شعوب العالم .

٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ - هجوم إسرائيل :

بدأت إسرائيل عدوانها على مصر في اليوم الذي كان معدداً فيه بدء المفاوضات في جنيف لتسوية مشكلة قناة السويس ، وغداة إعلان الولايات المتحدة بأن مسألة القناة وضعت على الرف !

٣٠ أكتوبر ١٩٥٦ - الإنذار الإنجليزي الفرنسي (٢٦) :

أرسلت إنجلترا وفرنسا إنذاراً إلى كل من مصر وإسرائيل بوقف جميع العمليات الحربية في البر والبحر والجو ، وانسحاب كافة القوات العسكرية إلى مسافة عشرة أميال من جانبي القناة خلال ١٢ ساعة ، وقبول مصر الاحتلال المؤقت للقوات الإنجليزية والفرنسية للمواقع الهامة في بورسعيد والإسماعيلية والسويس للدفاع عن القناة وإقامتها ، في حالة رفض إحدى الحكومتين أو كليهما ، بالتدخل بأية قوة (٢٦) سلم نص الإنذار إلى سفيرى مصر في كل من فرنسا وإنجلترا في وزارة خارجية كل منهما .

ضرورة لتحقيق رضوخها لها ، بعد أن أعلنت إنجلترا بأنها لن تتدخل في الحرب القائمة بين مصر وإسرائيل .

رفضت مصر الإنذار الإنجليزي الفرنسي وقدمت شكوى عاجلة إلى مجلس الأمن ، وأعلنت إسرائيل فوراً موافقتها على هذه الشروط التي تخدم مصالحها وتغول لها الحق في احتلال غزة وسيناء .

٣١ أكتوبر إلى ٢٢ ديسمبر ١٩٥٦ - العدوان الثلاثي على مصر (٢٧) :

شنت القوات الإنجليزية والفرنسية والإسرائيلية على منطقة قناة السويس ، في أوائل شهر نوفمبر ، غارات متواصلة لاهوادة فيها ، كان من نتائجها إغراق المعدن الأكبر من السفن الآمنة الراسية في قناة السويس وميناءى بورسعيد والسويس والغالبية العظمى من الوحدات العائمة الخاصة بالهيئة كقضاير الإنقاذ ، والنشات ، والأوناش ، والكراكات على اختلاف أنواعها ، التي كانت تعمل حين ذاك على صفاف القناة أوفى مجراها الملاحي ، هذا بالإضافة إلى ضرب كوبرى الفردان الضخم المقام عبر القناة بالقنابل ، فتناثرت أشلائه فيها . أما ورش ومصانع الهيئة ، فلم تنج هى الأخرى من بطش العدو وغدره ، فقد نسف مصنع توليد الغاز ب . ب . ت . الخاص بإضاءة الشمندورات الضوئية ، وأتلف ما أمكنه إتلافه من المهات والعدد الموجودة في ورش الهيئة ، كما نسف العدو ماراتق في عينية من الآلات الدقيقة القيمة ، والأجهزة الكهربائية واللاسلكية ، وقطع غيار الآلات والوحدات العائمة ، وغيرها من الأدوات التي لا يمكن أن يستغنى عنها في أعمال الصيانة والإصلاح .

(٢٧) اقتصرنا في كتابنا على سرد العدوان الذى وقع على منطقة قناة السويس فقط وجدير

بالذكر بأنه قتل في بورسعيد وحدها ١١٢٠ من المدنيين المصريين .

وكان من نتيجة هذه الأعمال الانتقامية أن توقفت الملاحة في القناة توقفاً تاماً ، من أول نوفمبر ١٩٥٦ إلى ٢٨ مارس ١٩٥٧ محتجزة في مجراها ١٢ سفينة في الفرع الغربي من تفرعة البلاح ، كانت متجهة نحو الجنوب ، وسفينة في شمال القنطرة وثلاث سفن في البحيرات المرة . وكانت هذه السفن قد دخلت القناة في ٣١ أكتوبر ١٩٥٦ وحال العدوان الثلاثي وماترتب عليه من إغلاق القناة دون خروجها منها .

ولم تعطل الملاحة في القناة قبل ذلك ، إلا أياماً معدودة في الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨) و٧٦ يوماً على فترات متقطعة إبان الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥) .

وكان من الطبيعي أن تتوقف تبعاً لتوقف الملاحة أعمال صيانة القناة وتطهيرها ، فتراكمت الرمال في بوغاز بورسعيد وفي قاع القناة .

٦ يناير ١٩٥٧ - تطهير القناة :

شرعت الهيئة ، قبل بدء أعمال التطهير ، في إخراج السفن المحتجزة في القناة ، فاضطرت إلى إجراء عملية دوران هذه السفن حول جزيرة البلاح لإخراجها من الشمال ، لتعذر استئناف سيرها نحو الجنوب لكثرة العوائق الموجودة فيه . وقد قامت الهيئة بهذه العملية الدقيقة والخطيرة بنجاح أدهش خبراء هيئة الأمم المتحدة الذين كلفوا بالإشراف على تطهير القناة ، وأصحاب السفن المحتجزة .

ولم يكن من الأمر الهين انتشارال الوحدات الفارقة وإصلاحها لعدم توافر المعدات اللازمة لذلك ، نتيجة التخرب الذي أحدثه الأعداء في ورش الهيئة ، ولكن تعاون جميع العاملين فيها وتضافرهم بالإضافة إلى ما بذلوه من مجهود ضخم ، كان له أكبر الأثر في الوصول إلى غايتهم فتمكنوا بإمكانيات ضئيلة

وبدون أية مساعدة خارجية من إصلاح مايربو على ٤٠٠ من الآلات والمعدات المخزنة في ظرف أربعة أشهر ، وهذه الفترة الوجيزة وإن دلت على شيء فإنما تدل على الروح الطيبة والعزيمة الصادقة التي تسود بين العاملين في المرفق .

وبهذه الروح الطيبة ، وهذه العزيمة الصادقة ، قام هؤلاء الأبطال بانتشال السفن الغارقة وإصلاحها أولاً بأول ، واقتصرت مهمة خبراء الأمم المتحدة على إخلاء المجرى الملاحي منها فقط ، تاركين للمهندسين والعامل المصريين مهمة انتشالها وإصلاحها بمعرفتهم .

وبلغت نفقات إرجاع القناة والمعدات الخاصة بها إلى ماكانت عليه قبل العدوان الآثم حوالى ٨٤٠٠٠٠٠ دولار تحملتها الأمم المتحدة في سبيل إعادة الملاحة إلى مستواها الطبيعي في هذا المرفق الحيوى للتجارة العالمية .

٢٩ مارس ١٩٥٧ - عودة الملاحة في القناة :

استؤنفت الملاحة في القناة بعد انتشال السفن الغارقة فيها وتطهيرها فسمحت الهيئة بعبور السفن التي لا يزيد غاطسها على ٢٨,٥ قدماً وكان غاطس السفن المسموح به قبل العدوان ٣٥ قدماً .

١٠ أبريل ١٩٥٧ - زيادة الغاطس :

أخذت الهيئة في زيادة غاطس السفن العابرة تدريجياً حتى بلغ أقصى غاطس مسموح به لها ٣٢ قدماً في هذا اليوم الذى يعد في الواقع تاريخ افتتاح القناة للملاحة رسمياً . وقد سارعت السفن على اختلاف جنسياتها إلى عبور القناة ، عدا السفن الإنجليزية والفرنسية التي أحجمت عن عبورها ، فلم تعبرها الأولى إلا في النصف الثانى من شهر مايو ، والثانية في أواخر يونيو .

أول يناير ١٩٥٨ - مشروع ناصر لتحسين القناة :

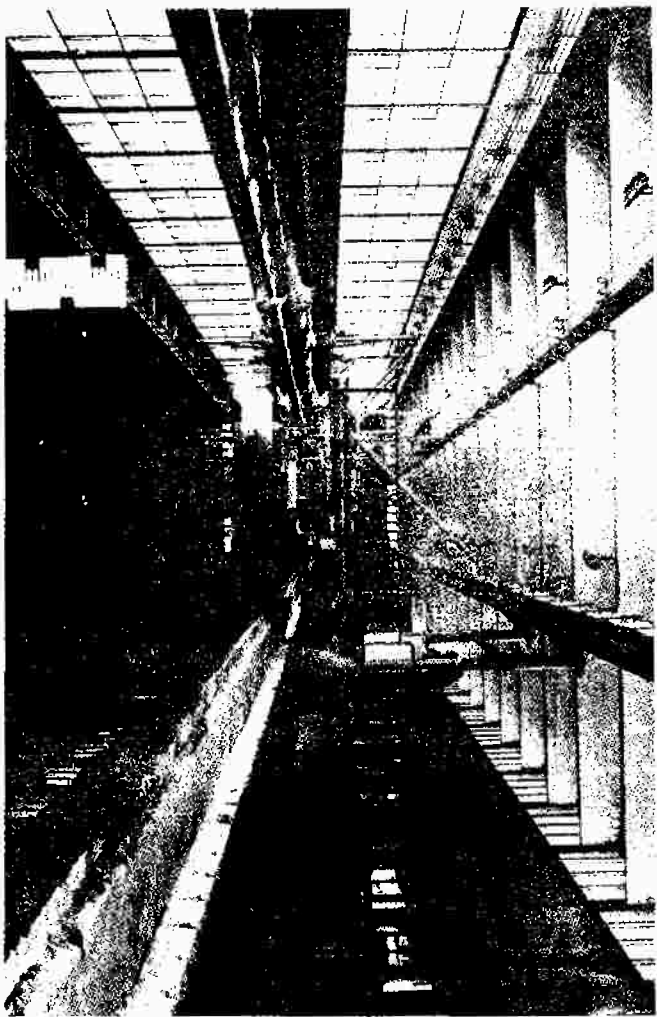
تبين للهيئة بعد دراسة البرنامج الثامن لتحسين القناة الذى وضعت الشركة سنة ١٩٥٤ قبل تأميمها ، وشرعت فعلا فى تنفيذه بأنه لايتماشى مع تطور الملاحة ، من حيث الضخامة فى حجم السفن ، والزيادة المضطردة فى حركة المرور فى القناة ، فقامت الهيئة بإعداد مشروع كبير لتحسين القناة يعرف « بمشروع ناصر » وينقسم إلى عدة مراحل ، يمكن الاستفادة من كل مرحلة منها على حدة ، ويرمى هذا المشروع فى مرحلته النهائية إلى ازدواج القناة بكامل طولها بحيث تسمح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن فى العالم ، فى كلا الاتجاهين ، فى آن واحد (٢٨) .

بدأت الهيئة اعتباراً من هذا التاريخ ، أى من أول يناير ١٩٥٨ فى تنفيذ المرحلة الأولى من « مشروع ناصر » والمهدف منها توسيع القناة بأكملها وذلك بزيادة القطاع المائى لها من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٨٠٠ متر مربع ، وزيادة العاطس المسوح به للسفن العابرة من ٣٥ قدماً إلى ٣٧ قدماً .

١٩ فبراير ١٩٥٨ - أسطول الكراكات :

وصلت الكراكاة الماصة « ١٥ سبمبر » التى تعد وشقيقتها « ٢٦ يوليو » من أقوى الكراكات فى العالم وأحدثها إذ تستطيع كل منها امتصاص ١٦٠٠ متر مكعب من الرمال فى الساعة على عمق ١٨ متراً وقذفها على بعد ٢٦٠٠ متر بواسطة مواسير ، بعضها عائم على الماء والبعض الآخر ممتد على سطح الأرض .

(٢٨) ألفت الهيئة هذا المشروع فى عام ١٩٦٦ عندما تبين لها أن الاتجاه السائد فى عالم بناء السفن هو نحو بناء ناقلات بترول ضخمة وليس نحو الإكثار من عدد السفن الصغيرة الحجم .



مخرج مصنف لفافة السريس ، داخل مركز الأبحاث ، تجرى فيه تجارب على عبور السفن في القناة

ويعتبر أسطول كراكات الهيئة من أكبر أساطيل التطهير وأقواها ، وهو لا يستخدم في أعمال تطهير قناتنا وتعميقها فحسب ، وإنما يستخدم أيضا في تطهير وتعميق موانئ جمهوريتنا وغيرها من موانئ دول العالم .

١٥ سبتمبر ١٩٥٨ - نفقات تطهير القناة بعد العدوان :

زيدت رسوم مرور السفن ^(٢٩) في القناة بنسبة ٣٪ لحساب الأمم المتحدة لتغطية النفقات التي تحملها نظير تطهير القناة نتيجة العدوان الثلاثي العاشم ، وتبلغ هذه النفقات ٨٣٧٦٠٤٢ دولاراً قدرت فترة تغطيتها بثلاث سنوات .

١٩٦٠ - مركز الأبحاث ^(٣٠) :

انتهت الهيئة من إنشاء مركز أبحاث ، يعد من أكبر مراكز الأبحاث في العالم وأعظمها للدراسات الهيدروليكية : وهو يشتمل على نموذج مصغر لقناة السويس طوله ٩٠ متراً وعرضه ١٠ أمتار ، تسير فيه سفيتان مصغرتان معاً في اتجاه واحد أو اتجاهين متضادين لإجراء التجارب الخاصة بالقناة عليهما ، وأحواض متسعة لدراسة الموانئ بها ماكينات إحداث أمواج ، ومعامل ضخمة مزودة بأحدث الآلات والأجهزة لاختبار خواص المواد ومقاومتها ، ودراسة ميكانيكا التربة واختبار الآلات والمواد الإنشائية المختلفة إلخ . كما يضم المركز كذلك ورشاً متسعة

(٢٩) رفضت السفن السوفيتية والبولندية والرومانية سداد الرسوم الإضافية على اعتبار أنها غير مشولة عن تعطيل الملاحة في القناة ، وأنه على الدول المعتدية - دون غيرها - أن تتحمل نفقات التطهير .

(٣٠) كان معهد «نيريك» في جريوبل بجنوب فرنسا يقوم في عهد الشركة المؤتممة ، بكافة الأبحاث التشغيلية الخاصة بالقناة ومشروعاتها .

وصالة محاضرات ، ومكتبة ، ومعملا للتصوير الفوتوغرافى ودراسة النظائر المشعة .
ولانتصر مهمة مركز الأبحاث على إجراء التجارب الخاصة بتحسين القناة
فحسب ، بل يقوم المركز كذلك بكافة التجارب والأبحاث التى تطلبها الجهات
الحكومية ، والمؤسسات والهيئات المختلفة ، داخل جمهورية مصر العربية
وخارجها .

٢٢ مايو ١٩٦٠ - قاطرات الإنقاذ :

انضمت إلى أسطول قاطرات الإنقاذ فى الهيئة القاطرة « شهم » بعد ثلاثة
شهور من وصول شقيقتها « مارد » . وتعد هاتان القاطرتان من أقوى قاطرات
الإنقاذ فى العالم إذ تبلغ قوة كل منها ٦٤٠٠ حصان وفى استطاعة الهيئة بما لديها
من أسطول إنقاذ جبار أن تقدم أجل الخدمات وأسرعها إلى السفن الصغيرة
والكبيرة على السواء التى قد يطرأ على آلاتها خلل مفاجئ فى أثناء عبورها القناة .

٢٣ ديسمبر ١٩٦٠ - ترسانة بورسعيد البحرية (٣١) :

احتفلت هيئة قناة السويس ، بعيد النصر الرابع ، بوضع حجر الأساس
لترسانة بورسعيد البحرية .

وسيكون فى إمكان هذه الترسانة ، عند انتهاء المرحلة الثانية منها بناء أربع سفن
سنويا حمولة كل منها ١٢٠٠٠ طن ، هذا بعد أن كانت تقتصر ورش الهيئة على
القيام بالإصلاحات البسيطة والصيانة العادية للسفن فقط .

(٣١) راجع صفحة ٢٦ لمزيد من البيانات عن الترسانة .

١٥ مارس ١٩٦١ - الرسوم الإضافية :

أعلنت الهيئة إيقاف تحصيل الرسوم الإضافية وقدرها ٣٪ من رسوم السفن العابرة ، لحساب هيئة الأمم المتحدة ، لتغطية النفقات التي تحملها لتطهير القناة ، إثر العدوان الثلاثي العاشم .

وقد أمكن تغطية هذه النفقات التي تبلغ ٨٣٧٦٠٤٢ دولاراً ، كما ذكرنا ، خلال عامين ونصف عام بدلاً من ثلاثة أعوام ، كما كان مقدراً لتغطيتها وهذا يرجع إلى الزيادة المضطردة في حركة مرور السفن عبر القناة ، نتيجة للتحسينات الجمة التي أجرتها الهيئة عليها لزيادة كفاءتها .

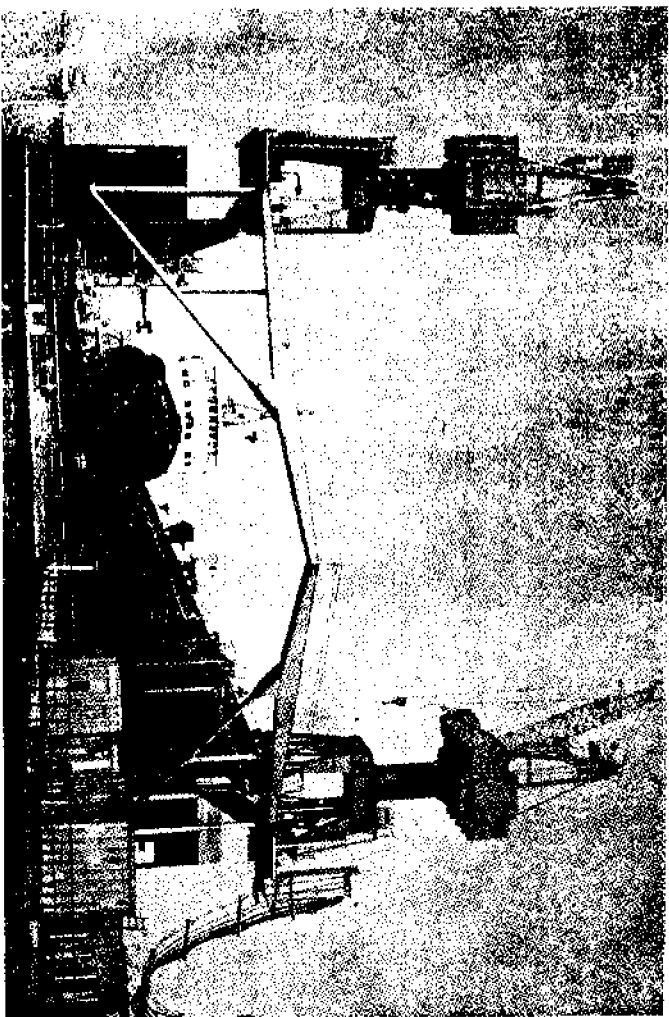
٣٠ أبريل ١٩٦١ - المرحلة الأولى من مشروع ناصر :

تمت المرحلة الأولى من مشروع ناصر لتحسين القناة ، وسمح للسفن التي يبلغ غاطسها ٣٧ قدماً بعبورها ، واقتضى تنفيذ هذا المشروع إزالة ٥٨ مليون متر مكعب من الرمال ، كما بلغت تكاليفه ٤٠ مليون جنيه ، أي ضعف المبلغ الذي أنفقته الشركة المؤتممة في أعمال تحسين القناة طوال ٨٧ عاماً .

٤ يونيو ١٩٦١ - الحوض العام :

وصل إلى ميناء بورسعيد الحوض العام « عيد النصر » الذي اقتنته الهيئة لإصلاح وصيانة السفن العابرة الكبيرة ، نظراً لافتقار حوض البحر الأحمر ، إلى أحواض مشعة ، إذ يقع أقرب حوض شمالاً في ميناء نابولي بإيطاليا ، وجنوباً في ميناء ديربان بمجنوب أفريقيا .

ويبلغ طول هذا الحوض ٢٣٠ متراً وعرضه ٤٤ متراً وعمقه ١٧,٤ من الأمتار



القطار «مارد» تحت الإصلاح في الخوض العام وعبد النعمه الذي يمكن ملاحظه اصلاح
المنحني حتى حجرة ٥٠ ألف طن

وقدرة رفعه ٢٥٠٠٠ طن وفى الإمكان إصلاح ، فى داخله ، السفن التى تبلغ حمولتها ٥٠٠٠٠ طن ، وتقدر تكاليفه بما فيه الورش التابعة له ، بحوالى مليون جنيه .

أول سبتمبر ١٩٦١ - المرحلة الثانية من مشروع ناصر :

بدأت الهيئة فى تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع ناصر لتحسين القناة ، وهو يهدف إلى السماح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٨ قدماً ، ويستلزم تنفيذه إزالة ٥ ملايين متر مكعب من الرمال ، وتبلغ تكاليفه حوالى مليون ونصف مليون من الجنيهات .

١٣ مارس ١٩٦٢ - ناقله البترول « مانهاتان » :

عبرت قناة السويس ناقله البترول « مانهاتان » ، أضخم ناقله بترول فى العالم ، بعد أن صرح رجال الملاحة العالميين باستحالة عبورها فيها لضخامتها ، وقد أشرف المهندس الراحل محمود يونس ، رئيس الهيئة بنفسه على عملية عبورها بمعاونة عدد كبير من المرشدين والمهندسين والفنيين المصريين الذين قاموا بعدد من التجارب للوقوف على مدى تأثير عبور هذه السفينة الجبارة على القناة ومنشآتها .

والناقله « مانهاتان » ، التى تعد أضخم سفينة عبرت القناة منذ إنشائها ، حتى هذا التاريخ ، أمريكية الجنسية ، حمولتها القصوى ١٠٦٥٠٠ طن وطولها ٢٨٦,٧ متراً وعرضها ٤٠,٢ متراً وغطاسها ١٥,٠٥ من الأمتار ، وتضارع فى ارتفاعها عمارة ذات عشرة طوابق .

١٨ و ١٩ يولية ١٩٦٢ - زيارة نائب الرئيس الراحل « جمال عبد الناصر » :

أناب الرئيس الراحل جمال عبد الناصر السيد حسين الشافعى لافتتاح وإرساء حجر الأساس لمشروعات عديدة لهيئة قناة السويس فى مدن القناة ، ابتهاجاً بالعيد العاشر للثورة والعيد السادس لتأميم قناة السويس .

فقام سيادته فى بورسعيد بتدشين السفينة « أسبوط » ثاى سفينة تبنيا ترسانة بورسعيد البحرية ، ورفع العلم على قاطرة الإنقاذ « منير » التى تبلغ قوتها ٣٢٠٠ حصان إيدأنا بتشغيلها ، واقتح سيادته إشارات الإرشاد الكهربائية الأوتوماتيكية لتحل محل الإشارات اليدوية العتيقة .

ووضع السيد حسين الشافعى فى الإسماعيلية حجر الأساس لمسجد الشفاء بمنطقة المستشفى ، وكذا لكوبرى الفردان الجديد على القناة ليتمشى مع تطويرها ونحسينها بدلا من الكوبرى الحالى الذى يحول دون توسيعها فى هذه المنطقة من القناة ، كما افتتح سيادته أبحاث التكميات فى معمل الأبحاث والمعارث السكنية المخصصة للعاملين فى الهيئة .

أما فى بورسعيد ، فقد وضع نائب الرئيس حجر الأساس لترسانة السويس البحرية ، كما افتتح مدرسة الهيئة وقام بتسليم ١٢ أوتوبساً نهرياً لمحافظة القاهرة لاستخدامها فى الأغراض السياحية والترفيهية .

وتقدر قيمة المشروعات التى قامت الهيئة بافتتاحها أو إرساء حجر أساسها بحوالى عشرة ملايين من الجنيهات .

٨ أكتوبر ١٩٦٢ - السفينة « المائة ألف » :

احتفلت الهيئة بتكريم السفينة « المائة ألف » التي عبرت قناة السويس منذ تأميمها في ٢٦ يولية ١٩٥٦ ، وأقامت بهذه المناسبة احتفالا شيقاً على ظهر هذه السفينة ، شهدته لفيف من الصحفيين المصريين والأجانب ومندوبو وكالات الأنباء والإذاعة ، ومصورو السينما والتلفزيون ، وقدم فيه السيد رئيس الهيئة هدايا تذكارية قيمة إلى قبطان السفينة ومهندسيها وبحارتها وصاحب فكرة التكريم^(٣٢) .

والسفينة « المائة ألف » المحتضنة بها هي ناقلة البترول النرويجية « برج هس » التي تم بناؤها في سبوا ستافنجر بالنرويج سنة ١٩٥٥ ويبلغ طولها ١٩٤ متراً وعرضها ٢٦ متراً وعمقها ١٤ متراً وحمولتها الكلية ٢٠٩٩٠ طناً ، ويتكون طاقمها من أربعة ضباط وخمسة مهندسين وأربعة وخمسين بحاراً ، وسبق لها عبور القناة ٦١ مرة . ويمثل عدد « المائة ألف » سفينة خمس عدد السفن التي عبرت قناة السويس منذ افتتاحها في ١٨٦٩ .

أول يناير ١٩٦٣ - تعويضات حامل أسهم شركة قناة السويس التويزة :

مددت مصر مبلغ أربعة ملايين من الجنيهات المصرية ، قيمة القسط الأخير من التعويضات التي أعلنت الحكومة المصرية في قرار تأميم شركة قناة السويس ،

(٣٢) يذكر المؤلف ، بكل تواضع ، بأنه تقدم باقتراح تكريم السفينة « المائة ألف » على المسؤولين ليكون العالم أجمع على بينة من عدد السفن الكبير الذي يستخدم القناة والذي عبرها بأمان تام منذ تأميمها ، هذا علاوة على ما تلقاه السفن العابرة فيها ، على اختلاف جنسياتها ، من الحفاوة البالغة وحسن المعاملة والتكريم .

عن عزمها على دفعها لمساهميها تمويضاً لهم عما يملكونه من أسهم وحصص تأسيس بقيمتها مقدرة وفقاً لسعر الإقفال ، في اليوم السابق للتأميم في بورصة الأوراق المالية بباريس .

وبلغت جملة التعويضات ٢٨٣٠٠٠٠٠ جنيه^(٣٣) مددت جميعها بالعملة الصعبة ، قبل تاريخ استحقاقها بسنة كاملة .

وقد تحملت الحكومة المصرية ، إلى جانب ذلك ، ديون الشركة المؤتممة في مصر ، ومعاشات الموظفين السابقين المقيمين في مصر يوم توقيع الاتفاقية ، ومعاشات العاملين الذين كانوا في الخدمة يوم التأميم ، واحتفظت بكافة الأصول القائمة في مصر ، واحتفظت الشركة المؤتممة بكافة الأصول الخارجية^(٣٤) ، وفقاً للاتفاق المبرم ، في جنيف يوم ١٣ يولية ١٩٥٨ ، بين ممثلي الحكومة المصرية وممثلي الشركة المؤتممة .

(٣٣) ويبان هذا المبلغ كالألى ٥٣٠٠٠٠٠ جنيه ويمثل رسوم العبور المسددة إلى الشركة المؤتممة في الخارج في الفترة بين التأميم والمدوان الثلاثي ، وخمسة أقساط قيمة كل منها أربعة ملايين جنيه ، عدا القسط الثاني بقيمته سبعة ملايين جنيه مددت إلى شركة السويس المالية التي حلت محل الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، في أول يناير من كل عام اعتباراً من سنة ١٩٥٩ إلى سنة ١٩٦٣ .

(٣٤) قدرت أموال الشركة في الخارج بحوالى ٧٥ مليون جنيه ، ومعظمها أوراق مالية وأموال سائلة مودعة في مصارف عدة دول ، وبعض العقارات .

١٥ مايو ١٩٦٣ - تطهير ميناء كوناكرى :

لم تقتصر الهيئة فى جهودها على الوفاء بالتزاماتها فى إدارة قناة السويس وتمهينها فحسب ، بل ساهمت كذلك بإمكاناتها الضخمة فى جميع مرافق الدولة ، كإمداد هيئة السد العالى بالمعدات والفتين ، وتعميق ميناء الإسكندرية ، وبناء السفن والوحدات البحرية المختلفة للهيئات الحكومية وغيرها ، وتنظيم الإرشاد فى ميناء السويس ، والإشراف على بعض الشركات الصناعية والملاحية إلخ . . . وشرعت الهيئة بجانب هذا كله بوضع رجالها الأكفاء ومعدات الحديثة فى خدمة الدول الصديقة لتوطيد علاقاتنا بها والإسهام فى تنميتها وازدهارها ، وكان هذا بمساهمة الكراكة « رمسيس » إحدى كراكات الهيئة الكبرى ، بكامل طاقتها فى رفع ١٢٠٠٠٠٠ متر مكعب من الرمال لتطهير ميناء كوناكرى بجمهورية غينيا ، فى شهرين فقط .

وتعد هذه العملية التى أظهرت للعالم أجمع كفاءة العرب وتفوقهم فى المضمار البحرى أولى العمليات التى قامت بها الهيئة خارج جمهورية مصر العربية .

سبتمبر ١٩٦٣ - ميناء بورسعيد :

ظل هذا الميناء الذى يعد من أهم الموانئ البحرية فى العالم مهجلاً طيلة فترة امتياز الشركة المؤتممة ، فكان الركاب يستقلون السقالات العامة ، أو اللنشات للانتقال من السفن إلى الأرصفة وبالعكس ، كما كانت البضائع تنقل من السفن أو إليها بواسطة الصنادل بطرق بدائية ، أما بمرجى الميناء الملاحى فكان لا يسمح بعبور سفيتين معاً بسبب الجزر المنتثرة فى أرجائه المختلفة .

أعدت الهيئة مشروعات عدة للنهوض ببناء بورسعيد وتطويره ليمتشي مع النهضة الاقتصادية في البلاد ، ومن أهم هذه المشروعات تعميق البوغاز والميناء وتوسيعها ، وإنشاء أرصفة عميقة بطول ١٧٥٠ متراً تسمح بتراكمي عشرين سفن كبيرة يبلغ غاطسها عشرة أمتار ، وأخرى غير عميقة بطول ٩٢٠ متراً للسفن متوسطة الحجم التي لا يتجاوز غاطسها أربعة أمتار ، مع تزويد هذه الأرصفة بأحدث معدات الشحن والتفريغ ، هذا بالإضافة إلى زيادة الطاقة التصريفية للميناء بإزالة الجزر الست الموجودة فيه واستخدام ناتج تطهيرها في تخفيف مساحة تربو على ٦٠٠٠٠٠ متر مربع سينشأ عليها ميناء بور فؤاد الجديد الذي ستقام بداخله منطقة جمركية حرة من شأنها إنعاش مدينة بورسعيد اقتصادياً .

وقد أتمت الهيئة بعض هذه المشروعات الضخمة ، أما البعض الآخر فإن العمل جار فيه على قدم وساق لإتمامه في أقرب وقت مستطاع .

٢٣ ديسمبر ١٩٦٣ - عيد النصر السابع :

احتفلت الهيئة في بورسعيد ، كعادتها كل عام ، بعيد النصر برفع العلم على السفينة الرابعة « العرش » إيماناً ببدء رحلتها الأولى ، وتدشين السفينة الخامسة « الزقازيق » ، ولحام القرينة الأولى للسفينة السادسة التي ستبلغ حمولتها ٦٥٠٠ طن ، أى ضعف حمولة السفن السابقة تقريباً ، كما رفعت العلم على الرافعتين الجديدتين حمولة ٣٠ طناً « زكى سليم » و « عبد القادر إسماعيل » ، وهما من أفراد أسرة القناة الذين استشهدوا في العدوان الثلاثى .

واحتفلت الهيئة كذلك بهذه المناسبة بتسليم مصلحة السياحة ثلاثة قوارب صنعت على شكل المراكب الشمسية الفرعونية وتسير بالشرع أو بالمحركات

لاستخدامها في الأغراض السياحية والرحلات النيلية ، وافتتاح القرق الجديد الذي سيجي عليه سفن تبلغ حمولتها ١٢٠٠٠ طن .

٢٩ فبراير ١٩٦٤ - زيادة الغاطس :

كان من ثمرات إتمام المرحلة الثانية من تحسين القناة التي بدأت الهيئة في تنفيذها في أول سبتمبر ١٩٦١ السماح للسفن التي يبلغ غاطسها ٣٨ قدماً أي ١١,٥٨ متراً بعبور القناة ، وهذه هي المرة الثانية التي زادت فيها الهيئة الغاطس ، خلال سبع سنوات ، ففي المرة الأولى زيد من ٣٥ إلى ٣٧ قدماً ، وفي المرة الثانية من ٣٧ إلى ٣٨ قدماً ، وتتيح هذه الزيادة الأخيرة للسفن العابرة زيادة حمولتها بمقدار ٤٠٠٠ طن تقريباً .

وقد قامت شركة يابانية بتطهير ثلث مرحلة التوسيع الثانية . على حين قامت الهيئة بتطهير ثلثها الباقين .

١٤ أبريل ١٩٦٤ - الكراكة خوفو :

انضمت إلى أسطول كراكات الهيئة الكراكة الجديدة « خوفو » التي تعد من أضخم الكراكات في العالم وأحدثها صنعا علاوة على أنها اقتصادية وعملية في تشغيلها .

وبنيت هذه الكراكة لحساب هيئة القناة في أسكتلندا وهي شبيهة بشقيقاتها « ٢٦ يوليو » و « ١٥ سبتمبر » و « تخمس » ، من الطراز الماص الطارد ذات حفار ، غير أنها أكبر منها حجماً وأعظمها قدرة إذ تبلغ قوة آلاتها ٨٥٠٠ حصان ويمكنها تثبيت الصخور حتى عمق ٢١ متراً وامتصاصها وطردها إلى مسافة ثلاثة

كيلو مترات ونصف ، ويبلغ ثمنها مليون ونصف مليون جنيه .
وقامت الهيئة بقطر هذه الكراكة من أسكتلندا إلى بورسعيد بمعداتها الخاصة
ونخبة رجالها الذين أثبتوا كفاءة عالية في قطر الوحدات البحرية على اختلاف
أنواعها وفي ظروف جوية قاسية ، في أعالي البحار .

١٤ يونيو ١٩٦٤ - زيادة رسوم عبور السفن :

أعلنت هيئة قناة السويس زيادة رسوم عبور السفن في القناة على النحو
التالى :

١ - زيادة بنسبة ١٪ على رسوم عبور السفن المحملة أو الفارغة اعتباراً من ٣٠
يونية ١٩٦٤ . وبذلك تصبح رسوم المرور ٤٢,٨٧٣٥ قرشاً عن الطن الواحد
الصافى (حمولة قناة السويس) للسفن المحملة ، و ١٩,٥٤٥٣ قرشاً عن الطن
الواحد الصافى للسفن الفارغة .

٢ - زيادة رسوم العبور على السفن التى تعبر القناة بغاطس يزيد على ٣٧ قدماً
(١١,٢٨ متراً) ويحد أقصى للعرض ١٠٤ أقدام (٣١,٧٠ متراً) بنسبة ٢٪ عن
كل قدم أو جزء منه زيادة على الغاطس الأساسى ٣٧ قدماً ، على أن يسمح بزيادة
الحد الأقصى للعرض بواقع ٣ أقدام لكل قدم زيادة فى الغاطس ، اعتباراً من أول
يولية ١٩٦٤ .

٣ - زيادة رسوم العبور على السفن التى تعبر القناة بنسبة ١٪ عن كل سنة
أقدام (١,٨٣ متراً) أو جزء منها زيادة عن الحد الأقصى للعرض المسموح به لكل
غاطس ، اعتباراً من أول يولية ١٩٦٤ .

وقد وافق جميع أصحاب السفن وشركات الملاحة على زيادة رسوم العبور التى

تعد في الواقع زيادة طفيفة ، إذا ما قُيِّمت بالأرباح الطائلة التي تعود على أصحاب السفن من جراء تعميق القناة وتحسينها ، فقد حققت لهم هذه التحسينات زيادة في الأرباح تربو على ١٠ آلاف دولار بالنسبة للناقلة في الرحلة الواحدة نتيجة لزيادة غاطسها .

وتقدر الحصيلة الناتجة عن هذه الزيادة بحوالى مليونى جنيه سنوياً ، وستطبق زيادة رسوم العبور تبعاً لزيادة الغاطس في المستقبل ، تلقائياً وبدون حاجة إلى إصدار قرارات خاصة ، إذ خول قرار التأمين للهيئة الحق في زيادة رسوم العبور في القناة سنوياً بمعدل ١٪ غير أنها لم تتفع بهذا الحق وظلت تتقاضى نفس رسوم العبور التي كانت سارية المفعول عند التأمين والتي يرجع عهدها إلى ١٤ يولية ١٩٥٤ .

٣٠ يولية ١٩٦٤ - ميناء الإسماعيلية :

وافق المجلس الأعلى للموانئ والمناظر على المشروع الذى أعدته هيئة قناة السويس لإنشاء ميناء تجارى حديث على بحيرة التماسح بالإسماعيلية يتضمن ميناء للصيد ، وآخر للبترول ، وثالث للغلال والدقيق .

وسيمتاز هذا الميناء بالحماية الطبيعية من العوامل الجوية والأمواج ، واتساع المساحة المائية ، وجودة التربة التى ستقام عليها منشأته ، هذا فضلاً عن سهولة اتصاله بداخلية البلاد بعدة طرق رئيسية ، إذ تتوسط مدينة الإسماعيلية منطقة شرق الدلتا .

٢٣ ديسمبر ١٩٦٤ - افتتاح ترسانة بورسعيد البحرية :

احتفلت الهيئة ، بمناسبة عيد النصر الثامن ، بافتتاح ترسانة بورسعيد البحرية التي تعد أكبر ترسانة لبناء السفن في الشرق الأوسط ، وتضاهي في منشآتها وإمكاناتها أعظم وأحدث الترسانات البحرية ، وتدشين السفينة «أسوان» وحمولتها ٦٥٠٠ طن والسفينة «القيوم» وحمولتها ٤٢٠٠ طن وقد تم بناؤهما في وقت واحد ، ولحام القرينة الأولى لسفینتين جدیدتين .

أما في الإسماعيلية ، فقد احتفلت الهيئة برفع العلم على القاطرة «قادر» وتدشين القاطرة «هادي» وهما من إنتاج شركة التماسح لبناء السفن إحدى شركات الهيئة بالإسماعيلية .

١٩ يناير ١٩٦٥ - كوبرى الفردان الجديد^(٣٥)

افتتحت الهيئة كوبرى الفردان المتحرك الجديد ، ويقع على مسافة عشرة كيلو مترات شمال الإسماعيلية و ١٥٠ متراً جنوبى الكوبرى القديم الذى أصيب في العدوان الثلاثى ، وتمت إزالته بعد إصلاحه لأنه كان يشكل ، بسبب ضيق المسافة بين دعائمه ، عتق زجاجة في المجرى الملاحي .

وقد استغرق بناء الكوبرى الجديد ثلاث سنوات ، ويبلغ طوله ٣١٧,٤ متراً وفتحته الملاحية ١٦٧,٥ متراً وعرض مجراه الملاحي ١٤٨ متراً بدلاً من ٢١٠ متراً و ١١٢,٥ متراً و ٩٦ متراً على التوالى للكوبرى القديم . وتسمح هذه الأبعاد بإجراء

(٣٥) دمر هذا الكوبرى إبان العدوان ، وانتشلت أشلائه من القناة في عملية إعدادها للملاحة ، في سنة ١٩٧٥ .

التحسينات اللازمة للقناة .

ويمكن فتح هذا الكوبرى آلياً في ٧ دقائق ، وبدونياً - في حالة تعطل الأجهزة الكهربائية أو انقطاع التيار - في ٢٩ دقيقة ، وبلغت تكاليف إنشائه مليونين من الجنيهات .

١٥ أبريل ١٩٦٥ - ميناء الشويخ :

عادت من الكويت قافلة مكونة من قاطرتين تقطران الكراكة « خفرع » واثنين من حاملى الأتربة وكباش عائم ولنشين بعد تطهير ميناء الشويخ الذى رست عملية تطهيره ، في مناقصة دولية عامة . على هيئة القناة .

وأنشئ ميناء الشويخ عام ١٩٦٠ ولم يطهر منذ هذا التاريخ ، مما أدى إلى تراكم الرمال في مجراه الملاحي وأرصفته العميقة . وقد قامت الهيئة بإرجاع هذا الميناء الرئيسى في الكويت إلى حالته عند إنشائه بعد أن رفع من قاعه حوالى مليون متر مكعب من الرمال ، في قرابة ستة شهور .

وتعد عملية التطهير هذه ثأى العمليات التى قامت بها الهيئة خارج مصر ، في غضون ستة واحدة . أما في داخل البلاد فقد قامت الهيئة بتوسيع بوغاز أدكو وتعميقه في سنة ١٩٥٩ . وتعميق ميناء الإسكندرية في عامى ١٩٦٠ و ١٩٦١ .

٣٠ يونية ١٩٦٥ - رسوم العبور :

صدر قرار من هيئة القناة برفع رسوم العبور^(٣٦) ، اعتباراً من أول يولية

(٣٦) زيدت رسوم العبور للمرة الأولى ، في ٣٠ يونية ١٩٦٤ ، من ٤٢.٤٥ قرشاً إلى ٤٢.٨٧ قرشاً للطن الواحد الصافى للسفن المحملة ، ومن ١٩.٣٥ قرشاً إلى ١٩.٥٥ قرشاً للطن الواحد الصافى للسفن الفارغة ، ومقدار هذه الزيادة ١٪ .

١٩٦٥ : بواقع ١٪ وبذلك تصبح ٤٣,٣٠ قرشاً عن الطن الواحد الصافي بالنسبة للسفن المحملة ، و ١٩,٧٤ قرشاً عن الطن الواحد الصافي بالنسبة للسفن الفارغة . ولا تساير هذه الزيادة الطفيفة في رسوم العبور موجه الغلاء السائدة في العالم أجمع والزيادة الباهظة في أسعار المنتجات البترولية والمواد الغذائية واليد العاملة إلخ . .

١٥ ديسمبر ١٩٦٥ - توصيل مياه النيل عبر القناة إلى سيناء :

وضعت هيئة قناة السويس عبر القناة ، بناء على طلب هيئة تعمير الصحارى ، بين الكيلو متر ٩٢,٧٥٠ والكيلو متر ٩٢,٨٥٠ من المجرى الملاحي جنوبى الإسماعيلية ، ست مواسير ضخمة لتوصيل مياه النيل إلى شبه جزيرة سيناء لرى واستصلاح ٢٠٠٠٠ فدان ستراد مستقبلاً حتى تصل إلى ٩٠٠٠٠ فدان ، وفقاً لخطة الاستفادة من مياه السد العالى في زيادة رقعة الأراضي الزراعية . ويبلغ مجموع أطوال هذه السيفونات (٣٧) ، التى وضعت على عمق ٢١ متراً تحت سطح مياه القناة ولن تحول دون تعميقها ، ١٣٥٠ متراً وقطر كل منها ١,٥٠ متراً ، وتسمح بمرور خلالها ٢ مليون متر مكعب من مياه النيل إلى سيناء يومياً .

١٧ فبراير ١٩٦٦ - أسطول ناصر النهري :

قام السيد المهندس مشهور أحمد مشهور^(٣٨) ، رئيس هيئة قناة السويس

(٣٧) تطلبت عملية توسيع وتعميق القناة إزالة هذه السحارات وجارى حالياً تركيب سحارات مماثلة على مقربة من موقع السحارات القديمة بقطر ٢ متر وعمق ٢٧,٥ متراً .
(٣٨) عين السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، مدير إدارة التحركات السابق، بالقرار=

بندشين الصندل « سكر ١٠١ » الذى قامت شركة التماسح لبناء السفن ، إحدى شركات الهيئة ، بصناعته لشركة السكر والتقطير المصرية .

ويمثل الصندل الجديد ، وحمولته ٥٠٠ طن ، إحدى قطع أسطول ناصر النهري الذى تقوم الشركة ببناؤه ، ويبلغ طوله ٤٦ متراً وعرضه ٩,٢ متراً وارتفاعه ٢,٢ متراً .

٣٠ يونيو ١٩٦٦ - رسوم العبور :

صدر قرار هيئة قناة السويس برفع رسوم العبور^(٣٩) ، اعتباراً من أول يولية ١٩٦٦ ، بواقع ١٪ فأصبحت بذلك ٤٣,٧٣ قرشاً عن الطن الواحد الصافي بالنسبة للسفن المحملة ، و ١٩,٩٤ قرشاً عن الطن الواحد الصافي بالنسبة للسفن الفارغة ، وتحصل على أساس هذه الرسوم الزيادة الخاصة بالتحسينات ونفايات الزيوت .

وغنى عن البيان ، بأن هذه الزيادة لا تقابل المصروفات الطائلة التى قامت بها الهيئة لتحسين القناة وتطويرها والتى تعود بأرباح هائلة على أصحاب السفن التى تعبرها ، هذا فضلاً عن إسهام القناة بهذه التحسينات وبالخدمات الممتازة التى تقدمها للسفن العابرة فيها ، فى ازدهار التجارة العالمية .

= الجمهورية الصادر فى ١٤ أكتوبر ١٩٦٥ ، رئيساً وعضواً متدبياً لمجلس إدارة هيئة قناة السويس ، خلفاً للمهندس الراحل محمود يونس ، رئيس مجلس الإدارة السابق ، الذى عين بالقرار الجمهورى الصادر فى أول أكتوبر ١٩٦٥ ، نائباً لرئيس الوزراء للفضل والمواصلات . (٣٩) زيدت رسوم العبور للمرة الثانية ، فى ٣٠ يونيو ١٩٦٥ ، من ٤٢,٨٧ قرشاً إلى ٤٣,٣٠ قرشاً عن الطن الواحد الصافي للسفن المحملة ومن ١٩,٥٥ قرشاً إلى ١٩,٧٤ قرشاً عن الطن الواحد الصافي للسفن الفارغة ، ومقدار هذه الزيادة ١٪ .

٢٦ يولية ١٩٦٦ - مبنى الإرشاد :

احتفلت الهيئة بالعيد العاشر لتأميم قناة السويس ، بافتتاح المركز الطبي « شوق خلاف »^(٤٠) ، وتوزيع ١٢٠ مسكناً جديداً على العاملين في الهيئة بمدينة الإسماعيلية تخفيفاً لأزمة الإسكان فيها ، وافتتاح مبنى الإرشاد الذي جمع شمل إدارات الهيئة المختلفة لتسهيل الاتصال بينها ، بعد أن كانت متفرقة في أماكن عديدة من المدينة ، وأصبحت مبانيها المتداعية التي يرجع عهدها إلى تاريخ إنشاء القناة لا تليق بمكانة الهيئة ، هذا فضلاً عن ضيقها الشديد وبعدها عن المجرى الملاحي .

ويعد مبنى الإرشاد ، الذي يشرف على بحيرة القنصاح ، أعظم المباني وأحدثها في منطقة القناة . وشيد على مساحة ٣٥٠٠ متر مربع ، ويحتوى على ٥٠٠ غرفة موزعة على ثلاثة عشر طابقاً يعلوها برج لإرشاد السفن ، مزود بأحدث الأجهزة اللاسلكية لتيسير عملية الاتصال بالسفن العابرة وبمكاتب حركة الملاحة ، وكذلك بأجهزة قوية للرصد يمكن بواسطتها مراقبة حركة الملاحة في القناة ، في الأيام الجيدة الرؤية ، إلى القنطرة شمالاً ، والبحيرات المرة جنوباً . ويعتبر هذا المبنى أعلى مباني منطقة القناة ، إذ يبلغ ارتفاعه ٥٧ متراً ، وتربو تكاليف إنشائه على ٦٠٠٠٠٠ جنيه ، ويعتبر هذا المبنى رمزاً لهيئة قناة السويس .

(٤٠) أطلق عليه هذا الاسم تخليداً لذكرى الشهيد شوق خلاف ، أحد شهداء منطقة القناة في عدوان ١٩٥٦ .

٢٧ أكتوبر ١٩٦٦ - عبور السفينة «برجهافن» :

عبرت القناة ناقلة البترول النرويجية «برجهافن» وتبلغ حمولتها القصوى ١٥٣٥١١ طناً ، وطولها ٢٧٨,٩ متراً وعرضها ٤٤,٢ متراً ، وهى أضخم سفينة عبرت القناة منذ إنشائها ، وقد سمحت لها الهيئة بعبورها بعد إجراء عدة تجارب ، فى حوض القناة بمعمل الأبحاث بالإسماعيلية ، على نموذج مصغر لها ، كما قامت الهيئة كذلك بإجراء تجارب مماثلة على الناقلة أثناء عبورها ، وقد جاءت نتائج الدراسات والتجارب العملية مطابقة للنتائج على الطبيعة .

ومن السفن الفخمة التى عبرت القناة منذ التأميم ناقلات البترول التالية :

● الناقلة الأمريكية «مانهاتان» وحمولتها القصوى ١٠٦٥٠٠ طن وعبرت القناة للمرة الأولى فى ١٣ مارس ١٩٦٢ .

● الناقلة الإنجليزية «بريتش أدميرال» وحمولتها القصوى ١١١٢٧٤ طناً وعبرتها فى ٨ مايو ١٩٦٦ .

● الناقلة الإنجليزية «بريتش أرجوزى» وحمولتها القصوى ١١٢٧٨٦ طناً وعبرتها فى ١٧ يولية ١٩٦٦ .

● الناقلة السويدية «سى سبريت» وحمولتها القصوى ١١٩٤٠٠ طن وعبرتها فى ٢٧ يولية ١٩٦٦ .

● الناقلة السويدية «سى سبراى» وحمولتها القصوى ١١٦٢٥٠ طناً وعبرتها فى ٢٦ نوفمبر ١٩٦٦ .

وقد عبرت هذه السفن الفخمة الحديثة البناء القناة وهى فارغة بمصاحبة قاطرة أو أكثر من قاطرات الهيئة ، وأجريت عليها أثناء عبورها تجارب عديدة سواء

من فوق ظهرها أو من ضفتي القناة .
وجدير بالذكر أن أضخم سفينة عبرت القناة قبل التأميم هي ناقلة البترول
الليبرية « سنكلير بترولور » وطولها ٢٤٠ متراً ، وعرضها ٣٢,٤٥ متراً ، وحمولتها
٥٥٠٠٠ طن ، وعبرتها في ١٤ مارس ١٩٥٦ .

٢٣ ديسمبر ١٩٦٦ - عيد النصر العاشر

قامت الهيئة ، جرياً على عاداتها كل عام ، احتفالاً بعيد النصر ، بتدشين
السفينة « العامرية » وحمولتها ٤٢٠٠ طن ، وهي السفينة العاشرة من إنتاج ترسانة
بورسعيد البحرية ، ورفع العلم على السفينة « الفيوم » إيداناً بتشغيلها وتسليمها إلى
الشركة المصرية للملاحة البحرية ، ولحام القرينة الأولى لسفينة جديدة حمولة
٤٢٠٠ طن ، وتدشين معدية ثانية لنقل السيارات بين بورسعيد وبورفؤاد .

٢٢ فبراير ١٩٦٧ - بدء العمل في المرحلة الثالثة لتطوير القناة :

افتتح السيد المهندس مشهور أحمد مشهور ، رئيس هيئة قناة السويس ،
العمل في مشروع تطوير وتحسين القناة^(٤١) . ويهدف هذا المشروع ، عند إتمام
الجزء الأول منه الذي بدئ العمل فيه في هذا اليوم ، إلى زيادة مساحة القطاع
المائي للقناة من ١٨٠٠ إلى ٣٢٠٠ متر مربع ، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن
العابرة من ٣٨ إلى ٥٣ قدماً .

(٤١) غنى عن الذكر بأن عمليات التوسيع الضخمة تقسم إلى مراحل يمكن الاستفادة
من كل منها على حدة بمجرد الانتهاء منها ، ويكون ذلك بزيادة الغاطس المسموح به للسفن
العابرة تدريجياً حتى الوصول إلى الغاطس المقرر في المرحلة النهائية .

ويرمى هذا المشروع الجبار في مرحلته النهائية المقرر إنهاؤها في سنة ١٩٧٥ إلى زيادة مساحة القطاع المائي للقناة إلى ٤٢٠٠ متر مربع ، وزيادة الغاطس إلى ٦٧ قدما للسماح بمرور ناقلات البترول حتى حمولة ٢٦٠ ٠٠٠ طن بكامل شحنتها والناقلات حتى حمولة ٣٠٠ ٠٠٠ طن بشحنات مخففة ، كما هومين بالتفصيل في مشروعات تطوير وتحسين القناة .

٥ يونية ١٩٦٧ - وقف الملاحة ليلا بسبب العدوان :

سارت الملاحة في القناة سيرها الطبيعي على الرغم من العدوان العسكري الإسرائيلي الذي تعرضت له البلاد في صباح هذا اليوم ، واكتفت الهيئة بإيقاف حركة الملاحة في القناة ليلاً خشية من وقوع حوادث تصادم بين السفن العابرة بسبب تقييد الإضاءة في المجرى المائي .

(ب) القناة إبان العدوان

٦ يونية ١٩٦٧ - توقف الملاحة في القناة :

أغارَت الطائرات الإسرائيلية على منطقة القناة مما تسبب في إغراق بعض الوحدات البحرية العاملة أو الرابطة وقتل في قناة السويس ، واحتجزت نتيجة لذلك ١٥ سفينة^(١٢) في مجراها الملاحي كانت متجهة من الجنوب (السويس) إلى الشمال (بورسعيد) .

(٤٢) أربع سفن إنجليزية واثنان من ألمانيا الغربية ويولندا ، وواحدة من كل من أمريكا وبلغاريا والسويد والهندية وفرنسا ويوغوسلافيا واليونان .

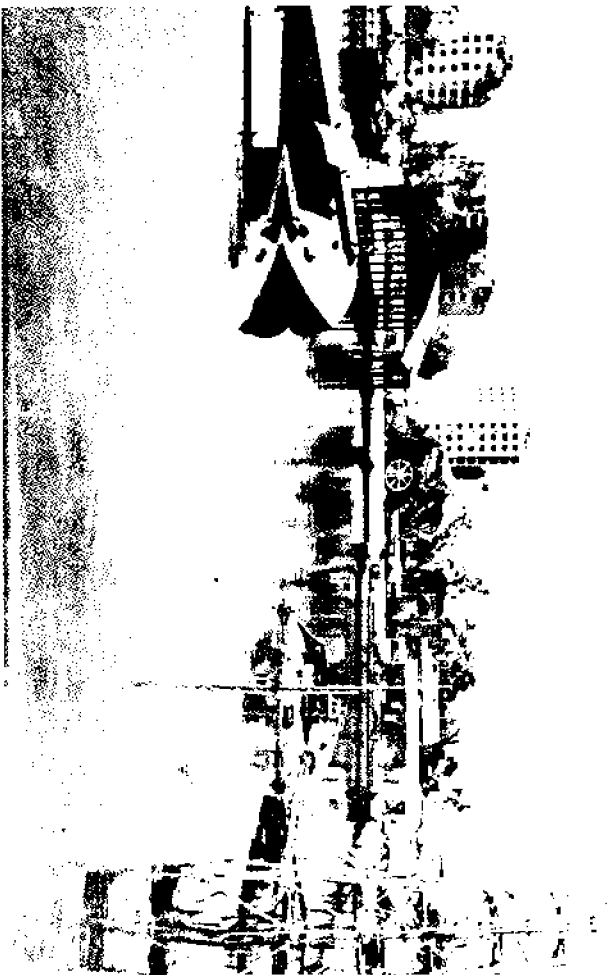
يونيه ١٩٦٧ - رد فعل إغلاق القناة :

اضطرت السفن ، إثر إغلاق قناة السويس ، إلى الدوران حول رأس الرجاء الصالح ، فرفعت دول غرب أوروبا تبعاً أسعار البترين والمتجات البترولية لمواجهة الزيادة في أجور الشحن^(٤٣) ، وقد كبد إغلاق القناة أصحاب السفن خسارة فادحة^(٤٤) ، كما أثار صراعاً محموماً بين شركات البترول ، وارتفاعاً جنونياً في أسعار تأجير الناقلات بسبب النقص في عددها^(٤٥) ، هذا فضلاً عن كساد العمل في موانئ حوضي البحر المتوسط والبحر الأحمر .

٢٧ يناير ١٩٦٨ - إخراج السفن المحتجزة في القناة :

قامت الهيئة ، بناء على طلب الدول صاحبة السفن المحتجزة في القناة ، بعمل الدراسات الفنية اللازمة لتمكين هذه السفن من مغادرتها بسلام ، وأبلغت جمهورية مصر العربية ، عند انتهاء هذه الدراسات ، الممثل الخاص للسكرتير العام للأمم المتحدة عن قيام الهيئة بمسح قاع القناة تمهيداً لإخراج السفن المحتجزة فيها ، وأتمت الهيئة بنجاح ، في جو يسوده التوتر الشديد ، عمليات الاستكشاف في القطاع الجنوبي من القناة .

- (٤٣) أعلنت شركة بريتش بتروليم بأنها تدفع في نقل طن البترول ، عن طريق رأس الرجاء الصالح ، أربعة أمثال أجر الشحن الذي كانت تدفعه قبل إغلاق قناة السويس .
- (٤٤) تقدر خسارة أصحاب السفن البريطانية بنحو ١٥٠ ألف جنيه إسترليني يومياً .
- (٤٥) يستلزم لتأمين غرب أوروبا بالبترول ، عبر رأس الرجاء الصالح ، ناقلات بترول تزيد حمولتها بمعدل ٢٥ ٪ عن الناقلات الحالية ، لنقل كميات البترول التي كانت تنقل إليها ، عبر القناة ، قبل إغلاقها .



صورة تاطقة بالدمار الذي حل بمدينة بور توفيق ، إثر العدوان . في ساكنها وفي الوجدات
العائنة في رسائلهم البحرية

٣٠ يناير ١٩٦٨ - وقف العمل في إخراج السفن المحتجزة :

فتحت القوات الإسرائيلية نيرانها على قاطرات الهيئة لمنعها من مواصلة عملها في عملية مسح القطاع الشمالى للقناة ، فردت المدفعية المصرية بضرب مركز على مواقعها وقررت جمهورية مصر العربية ، إزاء هذا الاعتداء السافر ، وقف العمل في إخراج السفن المحتجزة حتى انتهاء أزمة الشرق الأوسط ، وعودة الملاحة الطبيعية في القناة .

وجدير بالذكر بأنه كان من الضروري ، حتى في حالة إمكان إخراج السفن المحتجزة من الجنوب ، القيام بعملية مسح القطاع الشمالى من القناة ليتسنى إبحار الوحدات البحرية من أوناش وكراكات وقاطرات وغيرها من المعدات بأمان ، من بورسعيد للمساهمة في عملية إخراج السفن التي قدر لإنجازها شهران تقريباً .

١٩٦٧/١٩٧٣ - نشاط الهيئة بعد إغلاق قناة السويس :

لم توقف الهيئة ، منذ إغلاق القناة نشاطها ، بل استمرت في تأدية رسالتها على أكمل وجه في منطقة القناة ، طوال فترة العدوان ، فاستمر العاملون فيها في القيام بواجبهم جنباً إلى جنب مع الجنود على الجبهة للمحافظة على منشآت الهيئة ومعداتها وتشغيل محطات المياه وصيانة شبكاتها والعمل في محاجر عتاقة والتعاون مع القوات المسلحة والهيئات الحكومية في المنطقة .

أما في خارج منطقة القناة^(٤٦) فطورت الهيئة نشاطها بما يتلاءم وظروف

(٤٦) نقلت الهيئة إداراتها المختلفة ، اعتباراً من سنة ١٩٦٨ ، من مدن القناة إلى مدينة نصر من ضواحي القاهرة ، وعادت هذه الإدارات في أوائل ١٩٧٤ إلى مقارها الأصلية لاستئناف عملها الطبيعي في منطقة القناة .

العدوان فوضعت إمكانياتها وخبراتها في شتى المجالات في خدمة مصر والدول العربية والصديقة سواء في تصميم وبناء وتعميق الموانئ ، وبناء السفن والكراسيات والقاطرات والأوتاش ، أوفى القيام بأعمال مدنية وتركيب المصانع والمشروعات الكهربائية والميكانيكية والإنشاءات البترولية ببحراً وبراً ، والبحوث والدراسات لحماية الشواطئ المصرية ، هذا فضلاً عن الخدمات البحرية وتقديم الخبرات للدول العربية والإفريقية في عمليات التطهير والإرشاد والقطر والإنقاذ ، وإجراء دراسات مستمرة لمشروعات تطهير القناة لتنفيذها بعد إزالة آثار العدوان إلخ . . كما ضاعفت الشركات التابعة لها جهودها في خدمة الاقتصاد القومي داخلياً وخارجياً .

٦ يولية ١٩٧٣ - رفع العلم المصرى على السفينة « العامرية » والكراسكة « مينا » :

أنايب السيد الرئيس محمد أنور السادات ، رئيس الجمهورية ، السيد الدكتور محمد عبد القادر حاتم نائب رئيس الوزراء ، في رفع العلم على السفينة « العامرية » وعلى الكراسكة « مينا » بترسانة الهيئة بمقرها المؤقت في ميناء الإسكندرية ، بمناسبة الاحتفال بالعيد الحادى والعشرين لثورة يوليو المجيدة .

والسفينة « العامرية » هى السفينة العاشرة من مجموعة السفن التى بنىها الهيئة وسلمتها للشركة المصرية للملاحة البحرية ، وتبلغ حمولتها الكلية ٤٢٠٠ طن وطولها ١١٠ أمتار وعرضها ١٤,٦٠ متراً وغطاسها ٦,٢٦ أمتار وقدرتها ٣٢٢٠ حصاناً وسرعتها ١٤,٥ عقدة فى الساعة . أما الكراسكة « مينا » فيبلغ طولها ٥٨ متراً وعرضها ١٢ متراً وسعة القادوس فيها ٥٥٠ لترأ وقدرة الماكينة الرئيسية ١٢٠٠ حصان ، وهى أولى الكراسكات بقواديس التى تقوم الهيئة ببنائها ومن أقوى الكراسكات من نوعها فى العالم إذ أنها قادرة على التعميق إلى ٢٥ متراً فى الأرض

الصخرية وتميز بالتحكم المركزى الكامل من غرفة القيادة .
وجدير بالذكر أن الهيئة قد أضافت فى بضع سنوات إلى أسطولنا التجارى
المصرى سفنا مجموع حمولتها ٤٠.٠٠٠ طن .

٦ أكتوبر ١٩٧٣ - عبور قناة السويس وتحرير جزء من سيناء :

بعد صمت طويل ومرير دام ست سنوات عزاه البعض إلى عدم كفاءة القوات
المصرية المسلحة وعدم قدرتها على مواجهة قوة العدو الإسرائيلى الحارقة ، وعزاه
البعض الآخر إلى استحالة عبور قناة السويس واختراق استحكامات خط بارليف
المتينة التى تفوق فى تحصيناتها خطى ماجينو وسيجفريد العالمين ، تمكنت القوات
المصرية الباسلة فى ساعات معدودة وتضحيات طفيفة فى الأرواح والمعدات من
عبور قناة السويس واختراق خط بارليف وتدميره وتحرير جزء من سيناء ورفع العلم
المصرى عليها عالياً خفاً ، وأضاف نصر قواتنا المجيدة نصراً جديداً إلى الانتصارات
الرائعة التى كانت منطقة القناة مسرحها وقناة السويس شاهداها .

١٦ أكتوبر ١٩٧٣ - خطاب الرئيس أنور السادات فى مجلس الشعب :

ألقى السيد الرئيس أنور السادات خطاباً جامعاً أعلن فيه للعالم أجمع مشروع
السلام المصرى جاء فيه « . . . إننا على استعداد هذه الساعة بل هذه الدقيقة أن نبداً
فوراً فى تطهير قناة السويس وفتحها أمام الملاحة العالمية لكى تعود إلى أداء دورها
فى رخاء العالم وازدهاره . ولقد أصدرت الأمر بالفعل إلى رئيس هيئة قناة
السويس بالبدء فى هذه العملية غداً إتمام تحرير الضفة الشرقية للقناة وقد بدأت
بالفعل مقدمات الاستعداد لهذه المهمة » .

وصرح السيد المهندس مشهور أحمد مشهور ، رئيس هيئة قناة السويس
لمندوبى الصحافة العالمية والمحلية ، عقب خطاب السيد رئيس الجمهورية ، بأن
الهيئة أعدت خطة تفصيلية كاملة بجميع الخطوات اللازمة لتطهير القناة بحيث يتم
إعادة فتحها للملاحة العالمية ، بالغا طس الذى كان قبل العدوان فى غضون ستة
شهور وإن جميع الأجهزة الفنية والملاحية فى الهيئة تمضى فى استعداداتها الفعلية
وأُسِّرت مقدمات هذه الأجهزة للعمل على ضفاف القناة ، حسب الخطوات
المرسومة بدقة وتوقيت ، لتنفيذ تعليمات السيد رئيس الجمهورية .

وجدير بنا فى هذا المقام أن نشير بأن الإطماء وهو ترسيب الرمال فى قاع
القناة ، طوال مدة إغلاقها ، لن يؤخر عملية إعادة الملاحة فيها إلى الوضع الطبيعى
حيث إن سبب الترسيب المباشر هو حركة مرور السفن فى القناة ، وليس أدل على
ذلك من أن الإطماء فيها لم يزد على عشرين سبباً ، طوال الحرب العالمية
الثانية ، التى كانت فيها حركة الملاحة فى القناة معدومة تقريباً لاقتصرها على
السفن الحربية دون سواها ، كما أثبت المسح الذى قامت به الهيئة فى القطاع الجنوى
من القناة فى يناير ١٩٦٨ أنه لا يوجد إطماء بصفة كلية فى قاعها على الرغم من
مرور ثمانية شهور على توقف الملاحة فيها .

٣١ أكتوبر ١٩٧٣ - حديث الرئيس أنور السادات إلى ممثلى الصحافة العالمية :
اختتم السيد الرئيس حديثه إلى ممثلى الصحافة العالمية الذى شرح فيه أبعاد
الموقف العسكرى والسياسى واحتمالاته المقبلة بقوله « . . . فنحن نريد السلام
فعلاً . . . وليحترم قرار مجلس الأمن فى ٢٢ أكتوبر وينفذ تماماً ونحن على استعداد
 لتنفيذ كل التزاماتنا . . . ونبدأ فى الحال فى تطهير قناة السويس وإعدادها للملاحة

حتى نسهل على إخواننا في غرب أوروبا ، وفي كل مكان حياتهم ونفتح للتجارة العالمية وللرخاء العالمي طريقه . . .

فبراير ١٩٧٤ - خسائر القناة :

تقدر ، حسب الحصر المبدئي ، الخسائر التي تكبدتها هيئة القناة نتيجة توقف الملاحة في القناة منذ ٦ يولية ١٩٦٧ ، وإصابة أو تدمير منشآتها وورشها ومعداتها البحرية إلخ . . . بحوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ييانها كالأتي :

١١٠٠ مليون جنيه - خسائر غير مباشرة تمثل رسوم مرور السفن في القناة منذ ١٩٦٧ .

٢٥٠ مليون جنيه - خسائر مباشرة تمثل قيمة معدات ومهات الهيئة ووحداتها البحرية وورشها وشبكة اتصالاتها ومبانيها ومحطات وشبكات المياه في مدن القناة إلخ . التي تعرضت للتدمير المباشر نتيجة للعدوان ، وكذلك تكاليف إعادة القناة إلى الحالة التي كانت عليها قبله .

١٥٠ مليون جنيه - خسائر غير مباشرة تمثل قيمة تعطل أجهزة التناة الفنية عن العمل طوال توقف الملاحة ، وكذلك النفقات التي اضطرت الهيئة إلى تحملها نتيجة نقل ورشها ومعداتها ومكاتبها إلخ . . من منطقة القناة إلى مناطق أخرى .
أما خسائر قطاع البترول فتقدر بأكثر من ١٢٠٠ مليون جنيه ، وتمثل الخسائر في الأصول الثابتة والمنقولة ، وقيمة إنتاج حقول بترول سيناء الذي حرمت منه الدولة منذ العدوان إلخ . .

هذه خسائر القناة بالنسبة لمصر ، أما بالنسبة للعالم فقد أعلنت الأمم المتحدة في تقاريرها السنوية أن إغلاق قناة السويس يكبد العالم سنوياً خسارة قدرها ١٧٠٠ مليون دولار .

فبراير/ديسمبر ١٩٧٤ - تطهير القناة وتعمير مدنها :

جندت الهيئة ، منذ اللحظة الأولى التي أمر فيها السيد رئيس الجمهورية يده تطهير القناة وتعمير مدنها ، كل إمكانياتها البشرية وأجهزتها ومعداتها الضخمة للقيام بالأعباء الجسيمة الملقاة على عاتقها من إعادة القناة ومنشأتها إلى ما كانت عليه قبل العدوان ، وإعادة بناء مستعمراتها السكنية ومحطات المياه وشبكتها إلخ . . . التي دمرتها الغارات الإسرائيلية الانتقامية الوحشية وآلاف أطنان القنابل التي سقطت عليها تدميراً كاملاً ، وأحالت المدن الزاهرة التي اشتهرت بمناظرها السياحية الجمذابة وحسن تنسيقها وجان مبانيها إلى دمار كامل أضاع معالمها ، وأوجب إعادة تخطيطها لبث الحياة فيها من جديد .

وأوفدت القوات البحرية الأمريكية والإنجليزية والفرنسية والسوفيتية ، مساهمة منها في تطهير القناة ، خبراء من وحداتها المتخصصة في المتفجرات والإنقاذ البحري للاشتراك مع القوات البحرية المصرية ومهندسي وفني هيئة قناة السويس في عملية مسح شامل للقناة بكامل طولها وخليج السويس ، بأحدث الأجهزة الإلكترونية ، لاكتشاف الألغام والمتفجرات واستغرقت هذه العمليات الدقيقة للغاية ثمانية شهور نظراً لكثرة الألغام التي بشت والقنابل التي سقطت ، دون تفجير ، في قاع القناة وعلى جانبيها .

وبعد جهود مضنية وعمل متواصل ، لا هوادة فيه ، تمكنت الهيئة من رفع

العواق الكبيرة الفارقة في المجرى الملاحي للقناة وهي في سبيل انتشار العواق الصغيرة ، وستقوم بعدها بإجراء عملية مراجعة جديدة شاملة للتأكد من خلو القناة تماماً من الأنغام والمتفجرات . وستواصل الهيئة جهودها ، بأقصى التضحيات ، حتى نهيأ القناة في أقرب وقت للملاحة العالمية الآمنة لما فيه خير العالم ورفاهيته .

ديسمبر ١٩٧٤ - توقيع عقد توسيع القناة :

وقع السيد المهندس مشهور أحمد مشهور ، رئيس هيئة قناة السويس ، عقد توسيع وتعميق القناة (مرحلة أولى)^(٤٧) ، للسماح لناقلات البترول العملاقة حتى حمولة ١٥٠.٠٠٠ طن بعبورها كاملة الحمولة ، والناقلات حتى ٣٧٠.٠٠٠ طن بعبورها فارغة .

وسيتطلب تنفيذ المشروع إزالة مخلفات خط بارليف ، باستثناء بعض المواقع الحصينة التي ستترك على ما هي عليه ، وكذلك إزالة التلال الرملية التي أقامها العدو على الضفة الشرقية للقناة ، بكامل طولها ، بارتفاع يتراوح بين ١٨ و ٢٠ متراً ، وطمتت شحعات رباط السفن على هذا الجانب من القناة .

واختيرت شركة يابانية كبرى لتنفيذ الجزء الأعظم من الأعمال ، وذلك بعد الاتصالات الواسعة التي قام بها السيد رئيس الهيئة مع مختلف الدول والشركات العالمية التي عرضت الاشتراك في مشروعات تطوير القناة ، وبعد الدراسة الدقيقة للعروض التي تقدمت بها ، لاختيار ما تراه الهيئة أفضل وأنسب لها .

(٤٧) انظر تفاصيل المشروع صفحة ١٧٥ .

١٣ يناير ١٩٧٥ - إعادة مسح قاع القناة :

أعادت الهيئة ، للمرة الرابعة ، مسح قاع القناة للتأكد من نظافتها تماماً ومن خلو المجرى الملاحي من أى جسم مهما يكن صغيراً .

وجدير بالذكر أنه انتشل من قاع القناة ، من جراء أطول وأشرس حرب دارت رحاها على ضفتيها خلال تاريخها الطويل ، قرابة ٤٢ ألف لغم بحرى وقنبلة ودانة وصاروخ وأجسام مختلفة الأحجام ، وعشرات الأطنان من الذخيرة ، كما انتشل من على ضفتيها وإلى مسافة ٢٥٠ متراً منها ما يقرب من ٧٠٠ ألف لغم مضاد للدبابات والأفراد ، أما العوائق التى رفعت فيبلغ عدد الكبير منها ^(٤٨) عشرة ، والمتوسط ١٢٠ ، والصغير ٥٠٠ ، وأكبر هذه العوائق على الإطلاق جسر الدفرسوار^(٤٩) وهو سد خرساني أقامته القوات الإسرائيلية في عرض القناة عند المدخل الشمالى للمحيرات المرة الكبرى ، وكانت تقديرات الخبراء ، قبل عمليات التطهير أن عدد العوائق لا يتجاوز المائة .

وقد صرح السيد المهندس مشهور أحمد مشهور ، رئيس هيئة قناة السويس ،

(٤٨) لا يتضمن هذا العدد انتشال المعدات العسكرية من حطام سيارات ودبابات وطائرات وزوارق إلخ . . التى غرقت في القناة إبان العدوان .

(٤٩) تطلبت عملية إزالة جسر الدفرسوار رفع ١٢٤٠٠ قطعة من الأحجار الصخرية والكتل الخرسانية يتراوح وزن الواحدة منها من ٤ إلى ١٠ أطنان ، و ١٢٠ ألف متر مكعب من الرمال و ٢٦ صندوقاً يتراوح وزن الواحد من ٦٠ إلى ٧٥ طناً ، وطُرحت عملية إزالته في مناقصة عالية كان أقل عطاء لها مبلغ ٨٠٠ ألف جنيه أمكن اختصاره بالجهد المصرى الخالص إلى أقل من الربع ، مع إزالته في فترة ٨٠ يوماً بدلاً من سنة .

بأنه من الضروري التأكد تماماً من عدم وجود لغم واحد أو قنبلة نائمة أو هاتق صغير في القناة قبل بدء تجارب مرور السفن فيها ، وأن الهيئة تقوم بإصلاح وبناء كافة منشآت القناة وتجديد المعدات والأجهزة التي دمرت حتى تكون القناة مجهزة لاستقبال السفن حال صدور قرار بإعادة فتحها أمام الملاحة العالمية .

٢٩ مارس ١٩٧٥ - إعلان السيد رئيس الجمهورية ، إعادة فتح القناة ، في خطاب تاريخي :

حدد الرئيس أنور السادات ، في خطابه التاريخي في مجلس الشعب ، استراتيجية العمل المصري ونخطة تحركه في المرحلة المقبلة ، بعد إخفاق الدكتور هنري كيسنجر ، وزير الخارجية الأمريكية ، في محاولاته لتحقيق الانسحاب الإسرائيلي من الأراضي العربية المحتلة ، وأعلن السيد الرئيس إعادة فتح قناة السويس في الموعد الذي سبق أن حددته مصر وهو ٥ يونيو ١٩٧٥ لخير شعبها وخير العالم ، وجاء في خطاب سيادته : « . . . إنني لا أريد لشعوب العالم التي تهتم بالقناة معبراً لتجارنتها أن تتصور بأن شعب مصر يريد عقابها للذنب لم تقترفه ، إنهم جميعاً أبدونا ونحن نريد قناتنا كما يريدونها طريقاً لازدهارنا ، سوف نفتح قناة السويس ونحن قادرون على حمايتها نفس قدرتنا على حماية مدن القناة التي قنا ونقوم بتعميرها ، فلقد مضى ذلك العهد الذي كانت فيه المسافات حائلاً دون العدوان ، فالأمن الآن يتركز على مقدرة الردع ونحن نملك من قوة الردع ما يجعل عدونا يفكر مرتين وثلاث مرات قبل أن يرتكب أية حماقة ، ولكني لا يكون لأحد عذر فإنني أعلن أن أي مساس بموقع واحد من مدن القناة وأي تعرض لنقطة واحدة على قناة السويس نفسها سوف يواجه بردع كاف حيث يكون الردع أكثر يلاماً وأشد وجعاً . . . »

وصرحت المصادر المنشورة ، عقب خطاب السيد رئيس الجمهورية ، بأن فتح قناة السويس ، تنفيذاً لقرار سيادته سيتم وفقاً للقواعد القانونية الدولية وطبقاً لاتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨ ، وأن سفن إسرائيل منطل محرومة مما تتمتع به سفن العالم حتى تتم تسوية نهائية لأزمة الشرق الأوسط (٥٠) .

أبريل/مايو ١٩٧٥ - إهداد القناة للملاحة :

أصبحت القناة من شمالها إلى جنوبها ، منذ إعلان قرار فتحها ، كخلفية لخل يعمل الكل فيها بدأب ونشاط ، ويواصل ساعات النهار بساعات الليل في سبيل فتحها في التاريخ المحدد ، وعبور السفن فيها بأمان وسلام . ولجأت هيئة قناة السويس ، زيادة منها في الاطمئنان على خلو القناة تماماً من العوائق والمتفجرات والأنغام . إلى طريقة تقليدية عمرها عشرات السنين يطلق عليها « البشلة » ، وتتلخص في مسح قاع القناة بجنزير ثقيل ، يتمل بعرضها ، بين لشين يسيران بمحاذاة ضفتيها ، وتعطى عوامة نفوس في العمق إشارة تلقائية إذا ما ارتطم الجنزير بأى جسم ، فتحدد الصنادع البشرية موقعه ، ويتم رفعه بونش . كما اشتركت بعض كاسحات ألغام الدول التي ساهمت في التطهير في عمليات الكشف النهائية على قاع القناة وخليج السويس ، هذا في الوقت الذي تتعاون فيه إدارات الهيئة المختلفة ، كل منها حسب اختصاصها ، سواء بتجهيز

(٥٠) أحكام المادتين ٩ و ١٠ من اتفاقية القسطنطينية تحول الحكومة المصرية اتخاذ تدابير خاصة للدفاع عن مصر ونظامها العام . وحماية القناة ذاتها . شريطة ألا يترب على هذه التدابير ، في جميع الأحوال ، تعطيل الملاحة في القناة ورجلة السباسة الدولية عدد أبريل ١٩٧٥ .

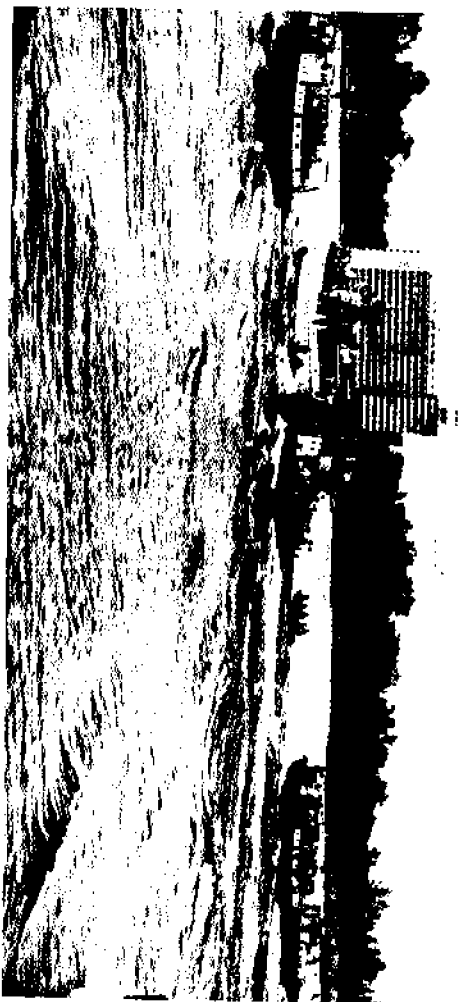
علامات الإرشاد في القناة من شندورات مضيئة وغير مضيئة لتحديد المجرى الملاحي واتجاه التيار ، وإعداد مراكز الإشارات لمراقبة المجرى الملاحي وتحركات السفن فيه ، وإعادة بناء التكميات لحماية ضفاف القناة ، أو إصلاح طريق الهيئة المحاذي للقناة لتسهيل الانتقال بين أجزائها ، والتأكد من سلامة الاتصالات السلكية واللاسلكية على طول مجراها من بور توفيق حتى بورسعيد ، بإجراء تجارب لعبور قوافل وهمية لسفن عبرت القناة فعلاً ليلاً ونهاراً في أيام معينة قبل إغلاقها ، ثم عمل الترتيبات اللازمة لإخراج الخمس عشرة سفينة المحتجزة في القناة قبل استئناف الملاحة فيها في التاريخ المحدد .

وستعلن ، قبل فتح القناة ، قيمة رسوم المرور التي ستطبق على السفن العابرة وقد اشتركت في إعداد هذه القيمة ، بعد دراسات دقيقة بيوت خبرة نرويجية وإنجليزية وفرنسية ويابانية ، بالإضافة إلى خبراء مصريين في الاقتصاد والبحر .

٧ مايو ١٩٧٥ - إخراج السفن المحتجزة من القناة :

تم إخراج السفن المحتجزة في البحيرات المرة وبحيرة التماسح من القناة ، على دفعات ، في الفترة من ٧ إلى ٣٠ مايو ، بعد تطهيرها بصفة كلية من العوائق والمفرقات .

وإبحرت ثلاث سفن فقط بواسطة محركاتها ، واثنى عشرة سفينة مقطورة من الامام ومن الخلف بقاطرات الهيئة الى البحر الابيض المتوسط ، بعد أن ظلت طوال ثمان سنوات ، بدون حراك في مياه القناة ، وكانت هذه السفن تمثل آخر العقبات ، وأصبحت القناة ، بعد إخراجها ، معدة للافتتاح .



مطاهرة بحرية ، احتفالاً بعودة الملاحة في القناة ، أمام مبنى الإرشاد ، مجمع إدارات المدينة ،
الذي يشرف على بحيرة الشاسح

(ح) - القناة بعد العدوان

٥ يونيو ١٩٧٥ - فتح القناة للملاحة العالمية :

ظل العالم سنوات طويلة يتربص ، على احرم من الجمر ، اليوم الذى ستدب فيه الحياة من جديد فى أوصال هذا الشريان الحيوى للملاحة العالمية ، وأخيراً جاء هذا اليوم الحافل بعد طول انتظار ، واتسم حفل عودة الملاحة ، على عظمت ، بالبساطة وعدم البذخ ، بالمقارنة إلى حفل افتتاح القناة فى ١٨٦٩ .

وقد شرف هذا الاحتفال السيد محمد أنور السادات ، رئيس الجمهورية ، وصاحب قرار إعادة فتح القناة لما فيه خير مصر ورخاء ورفاهية العالم ، وحضرت الاحتفال وفود من جميع الدول العربية والأجنبية ووزراء الدفاع العرب ، ومراسل وكالات الأنباء والصحافة والإذاعة والتليفزيون فى العالم ، وكان ضيف الشرف الأمير على رضا بهلوى ، ولى عهد إيران السابق .

وأعلن السيد الرئيس إعادة فتح القناة للملاحة العالمية ، وجاء فى خطاب سيادته . . . إن ابن هذه الأرض الطيبة الذى شق القناة بعرقه ودموعه ، همة للوصول بين القارات والمحيطات ، وعبراً بأرواح شهدائه الأبرار لينشر السلام والأمان على ضفافها ، بعيد فتحها اليوم للملاحة من جديد ، رافداً للسلام وشراباً للازدهار والتعاون بين البشر .

وسلم القائد العام للقوات المسلحة إلى السيد المهندس مشهور أحمد مشهور ،

رئيس هيئة قناة السويس ، بمجرد إعلان فتح القناة ، وثيقة (٥١) تسليمها من الإدارة العسكرية إلى الإدارة المدنية ، مصدقا عليها من السيد رئيس الجمهورية ، وبعد ذلك صعد سيادته على ظهر المسيرة « ٦ أكتوبر » ليبدأ بها أول رحلة ، عبر قناة السويس ، في قافلة تبدأ بكاسحتي الغمام ، ثم المسيرة « ٦ أكتوبر » فاليخت « الحرية » ، وسفينة القيادة بالأسطول السادس « ليتل روك » والسفيتان المصريتان « سوريا » و « عابدة » ، ثم لشان عسكريان والقاطرة « مارد » وفي نهاية القافلة ، ثلاث سفن حربية وسفينة القطرية « غزال » .

وعند وصول القافلة إلى الاسماعيلية ، توجه سيادة الرئيس إلى مبنى الإرشاد لإزاحة الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل المبنى .

٦ يونية ١٩٧٥ - عبور أول قافلة في القناة :

توجه الرئيس أنور السادات ، في اليوم التالي ، لحضور احتفالات مدينة السويس بعودة الملاحة ، وأصدر أمره بعبور قافلة الجنوب ، وكانت أول قافلة تجارية تعبر القناة ، بعد عودة الملاحة فيها .

١٥ أكتوبر ١٩٧٦ - تطور حركة الملاحة في القناة :

قررت الهيئة ، عند استئناف الملاحة ، توجهاً لمزيد من الحرص والأمان ، عبور قافلة واحدة يومياً ، نهائياً ، من الشمال والجنوب على التوالي ، بغاطس ٣٣ قدماً ،

(٥١) جاء في المادة الأولى من الوثيقة بتسليم القناة الى هيئة قناة السويس لادارتها إحتباراً من الساعة الحادية عشر من صباح يوم ٥ يونية ١٩٧٥ ، وفي المادة الثانية منها باستمرار القوات المسلحة في حماية مدن القناة وتأمين الملاحة فيها ضد أى اعتداء .

واعتباراً من ٣١ يولية ١٩٧٥ عبرت القناة قافلتان يومياً ، إحداهما من الشمال والثانية من الجنوب نهراً ولبلا ، وفي الوقت نفسه أخذ الغاطس في الزيادة بالتدريج حتى بلغ ٣٨ قدماً في ٢٨ أغسطس ١٩٧٥ ، وهو نفس الغاطس المسموح به قبل العدوان ، وعادت الملاحة في ١٥ أكتوبر ١٩٧٦ إلى ما كانت عليه تماماً ، قبل إغلاق القناة ، بعبور قافلتين من الشمال وواحدة من الجنوب . وقد ارتفع المتوسط اليومي لعدد السفن العابرة في القناة تدريجياً حتى بلغ ٤٩,١ سفينة في أكتوبر ١٩٧٦ ، بعد أن كان ١١,٣ سفينة في يونيه ١٩٧٥ ، عند استئناف الملاحة ، و ٣٥ في ديسمبر ١٩٧٥ ، و ٤٤,٨ في يونيه ١٩٧٦ . وأعلنت هيئة اللويدز العالمية ، في سبتمبر ١٩٧٥ ، إلغاء رسوم أخطار الحرب الإضافية ، التي فرضتها عند عودة الملاحة ، على الشحنات العابرة في القناة ، بعد أن تحققت تماماً من سلامة العبور فيها .

٣١ أكتوبر ١٩٧٦ - ناقلة البترول العملاقة « اسوسكانديا »

عبرت قناة السويس ناقلة البترول العملاقة الليبيرية « اسوسكانديا » ، وتبلغ حمولتها القصوى ٢٥٤ ألف طن ، وطولها ٣٤٨,٥ متراً ، وعرضها ٥١,٩٠ متراً ، وغطاسها ٦٥,٦٠ قدماً ، وعبرت القناة فارغة بغاطس ٢٨ قدماً ، وتعد أكبر سفينة اجتازت مياه القناة ، منذ حفرها في ١٨٦٩ .

وقد اتفقت هيئة قناة السويس مع الشركة مالكة الناقلة على إجراء رحلات تجريبية لها من البحيرات المرة إلى السويس والعودة ، مع اتجاه التيار المدى وعكسه ، وبغاطس وسرعات مختلفة ، وأخذ قياسات على تحرك الناقلة عرضياً وغوصها في القناة ، والذبذبة الناتجة عن عوامل تغيير السرعات ، وكذلك العوامل

الهيدروليكية الناتجة عن عبور هذه الناقلة في القناة ، مثل ارتفاع الأمواج ، وانخفاض منسوب المياه ، وسرعة التيار العكسي إلخ . .
وقد قام معمل أبحاث الهيئة بجميع التجارب والاختبارات .

سبتمبر ١٩٧٧ - مشروع المراقبة الإلكترونية للملاحة :

يهدف هذا المشروع إلى زيادة درجة أمان السفن العابرة في القناة ، ورفع معدلات العبور لمواجهة أعدادها المتزايدة ، وذلك بتجميع بيانات دقيقة وشاملة عن مواقع السفن وسرعتها إلخ . . في مراكز متابعة الحركة ، تسهلاً في سرعة اتخاذ القرارات بمساعدة أجهزة حاسبة إلكترونية ، كما يهدف المشروع إلى ربط مراكز متابعة الحركة بالسفن العابرة ، عن طريق شبكات لاسلكية ذات كفاءة عالية .

وتشمل شبكة التحكم الإلكتروني ثلاث محطات رادار ، واحدة في كل من المدخلين الشمالي والجنوبي للقناة ، وواحدة في فتارة بالبحيرات المرة ، وتغطي هذه المحطات القناة بكامل طولها وحتى عمق ٣٥ كم في البحر المتوسط وخليج السويس ، وتقوم بنقل صورة رادارية إلى مركزى المتابعة في بورسعيد وبورتوفيق ، والمركز الرئيسى بالإسماعيلية ، حيث يتم تحويلها إلى صورة تليفزيونية ملونة ، بواسطة أجهزة خاصة تبين تحرك السفينة في المجرى الملاحي .

وتقوم شبكة من الأجهزة الحاسبة الإلكترونية بحساب مواقع وسرعات السفن العابرة ، وإصدار إنذارات وتحذيرات مبكرة عند زيادة السفينة للسرعة المسموح لها بها ، أو خروجها عن المسار المحدد لها ، وتحتفظ الحاسبات بملف مركزى ، سعته ٢٠ ٠٠٠ سفينة ، يحوى بيانات مفصلة عن كل سفينة عابرة وعن مرشدى القناة

بسعة ٥٠٠ مرشد ، كما تقوم بإعداد قوائم القوافل العابرة ، وإصدار النشرات الإحصائية إلخ . .

وتقوم شبكة الاتصال اللاسلكى بالاتصال بين السفن العابرة ومراكز الحركة ، وكذلك بين الكراكات ومركزها الرئيسى بالإسماعيلية ، وتوجد شبكات ماثلة للمقاطرات ومكاتب القياس والتوكيلات الملاحية وبين سيارات الهيئة وشبكة التليفونات التابعة لها .

وبعد هذا المشروع الأول من نوعه ، على مستوى موانئ وقنوات العالم ، ومينتهى تنفيذه فى عام ١٩٨٠ .

أول مارس ١٩٨٠ - المرحلة الأولى من تطوير القناة :

بدأ تنفيذها فى أول نوفمبر ١٩٧٥ وتهدف ، كما أسلفنا ، إلى توسيع وتعميق القناة ليصل قطاعها المائى إلى ٣٦٠٠ م^٢ من بورسعيد حتى كم ٦١ ، و ٣٣٠٠ م^٢ من كم ٦١ حتى بورتوفيق ، وغاطسها ٥٣ قدماً للسماح لناقلات البترول العملاقة حتى حمولة ١٥٠ ألف طن من عبور القناة كاملة الحمولة ، والناقلات حتى ٣٧٠ ألف طن من عبورها فارغة .

وتطلب تنفيذ هذه المرحلة إزالة خط بارليف و ١٩ نقطة حصينة ، تعترض المشروع ، على طول الضفة الشرقية للقناة ، وإزالة ١٣١ كم من التكتيات القديمة ، وبناء ١٥٥ كم من التكتيات الجديدة ، ورفع ٧٠٠ مليون متر مكعب من الرمال ، وقد اشتركت فى تنفيذ هذه الأعمال ٢٢ شركة مصرية و ٨ شركات عالمية ، هذا بالإضافة إلى الأعمال التى قامت بها هيئة القناة بعمالها ومعداتنا .
ويبلغ حجم العمل فى هذا المشروع الضخم ١,٢٥ ضعف حجم القناة

الحالية ، و ١١,٥ ضعف حجم بناء السد العالي ، ٢٠ ضعف حجم خفر القناة منذ ١١٠ أعوام ، وتكلف ٩٠٠ مليون جنيه ، منها ٥٥٠ مليوناً بالنقد الأجنبي .
وتقدر نسبة الأعمال التي تم تنفيذها ، حتى أول مارس ١٩٨٠ ، بحوالى ٩٣٪ من إجمالى الأعمال ، ويستظر إتمام هذه المرحلة بالكامل فى سبتمبر ١٩٨٠ ، وسيقرر ، على ضوء نتائجها ، تنفيذ المرحلة الثانية من تطوير القناة التى تهدف إلى توسيعها وتعميقها ليصل قطاعها المائى إلى ٢٠٠ متر مربع ، وغاطسها ٦٧ قدماً ، للسماح لناقلات البترول حتى حمولة ٢٦٠ ألف طن من عبور القناة محملة ، وأكثر من ذلك بكمولات مخففة أو فارغة .

وبين الجدول التالى إيرادات القناة المتوقعة فى حالة تطويرها وعدمه بملايين الجنيهات .

السنة	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥
- تطوير القناة	٤٥٠	٦٦٠	٧١٠	٧٥٠	٨٠٠	٨٥٠
- عدم تطويرها	٤٢٠	٤٢٠	٤٠٠	٣٧٠	٣٥٠	٣٥٠

وجدير بالذكر ، أن الهيئة قد طورت ودعمت معداتها من كراكات وقاطرات وأوناش عائمة ولنشات وأجهزة ملاحية إلخ . . فى سبيل تقديم أحسن الخدمات وأسرعها لناقلات البترول العملاقة العابرة للقناة .

١٩ مارس ١٩٨٠ - تفرعة بور سعيد :

انتحت هذه التفرعة في ١٩ مارس ١٩٨٠ ، وهي بطول إجمالي ٣٦,٥ كم (١٥,٥ من كم ١٧ حتى شاطئ البحر المتوسط و ٢١ كم من الشاطئ حتى هكومت (١٩٠) ، وعمقها يتراوح ما بين ١٩,٥٠ و ٢٠ متراً ، وقطاعها المائي في المنطقة الكائنة بالبر ٢٣٦٠٠ م وفي البحر ٣٦٠٠ / ١٢٠٠ م^٢ وتهدف إلى زيادة طاقة القناة التصريفية بزيادة عدد السفن العابرة فيها ، وتسهيل دخول وخروج السفن والناقلات العملاقة إلى ومن القناة مباشرة ، دون اجتياز ميناء بور سعيد ، لعدم إعاقة حركة الملاحة فيه .

وأنشئت قناة خدمة تربط بين التفرعة والقناة الحالية بطول ٣ كم ، وعرض ١٠٠ متر ، وعمق ٧ أمتار ، لخدمة لنشات وقاطرات الهيئة إلخ . . لسرعة تلبية وتسهيل خدمات السفن العابرة ، والقيام بها على أكمل وجه .

أبريل ١٩٨٠ - السفن الألفية :

تقوم الهيئة ، منذ عودة الملاحة في القناة ، بتكريم السفن الألفية التي تعبرها ، وذلك بتقديم هدايا رمزية لقبطان السفينة والعاملين عليها .

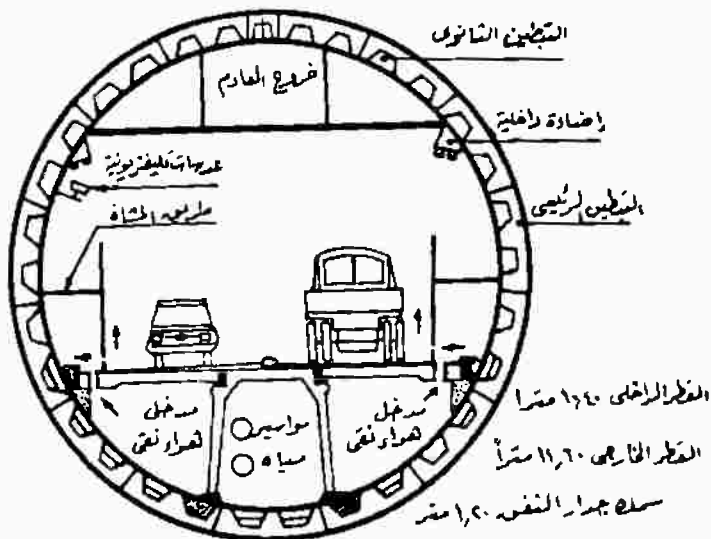
وجدير بالذكر بأن الهيئة احتفلت في ٨ أكتوبر ١٩٦٢ بعبور السفينة « المائت ألف » العابرة للقناة بعد التأميم ، وعبرت القناة منذ هذا التاريخ حتى توقف الملاحة فيها في ٦ يونية ١٩٦٧ عدد ٩٥ ٠٥٩ سفينة ، كما عبرتها ٨٨ ٩٣٧ سفينة من عودة الملاحة فيها حتى ٣١ مارس ١٩٨٠ .

ونذكر ، في هذا المقام أن عدد السفن التي عبرت قناة السويس قبل التأميم ،

أى طوال ٨٧ عاماً يبلغ ٣٩٧ ٣٣١ سفينة ، فى حين أنه عبرتها ٢٨٣ ٩٩٦ سفينة بعد التأميم ، خلال ١٦ عاماً من الملاحة الفعلية .

٣٠ ابريل ١٩٨٠ - نفق الشهيد أحمد حمدي :

أعلن الرئيس أنور السادات ، فى الاحتفال الذى أقيم فى هذا اليوم ، انتهاء أعمال حفر أول نفق يمر تحت القناة عند الشلوة ، على بعد ١٧ كم شمال مدينة السويس ، ويصل هذا النفق وادى النيل بسياء ، لأول مرة فى التاريخ ، بطريق يرى تحت الماء ويبلغ قطره الخارجى ١١,٦٠ متراً والداخلى ١٠,٤٠ متراً وطوله



بمدخله ٥٩١٢ متراً منها ٢٢٨٨ متراً طريق مكشوف عند مدخله الغربى و ١٩٨٤ متراً عند مدخله الشرقى فى سيناء ، و ١٦٤٠ متراً تحت القناة على شكل قوس ، وسطحه العلوى الخارجى على عمق ٣٧ متراً من سطح الماء ، وهو أقصى عمق متصل إليه مشروعات تعميق القناة فى المستقبل ، ويسمح النفق بمرور ٢٠٠٠ سيارة بارتفاع اجمالى ٥,٠٥ متراً فى الاتجاهين فى الساعة فى طريق عرضه ٧,٥٠ متراً أقيم على جانبيه طريق للمشاة والصيانة على ارتفاع ١,٤٠ متراً من طريق السيارات .

واستغرق تنفيذ النفق ١٦ شهراً من العمل المتواصل ، وتطلب إزالة ٢,٥ مليون متر مكعب من الرمال وبلغت تكاليفه ١٠٥ ملايين جنيه ، ويعد أعظم إنجاز هندسى مصرى بعد السد العالى وسيتم من إعداده لمرور المشاة والسيارات فى أكتوبر ١٩٨٠ .



خصائص قناة السويس

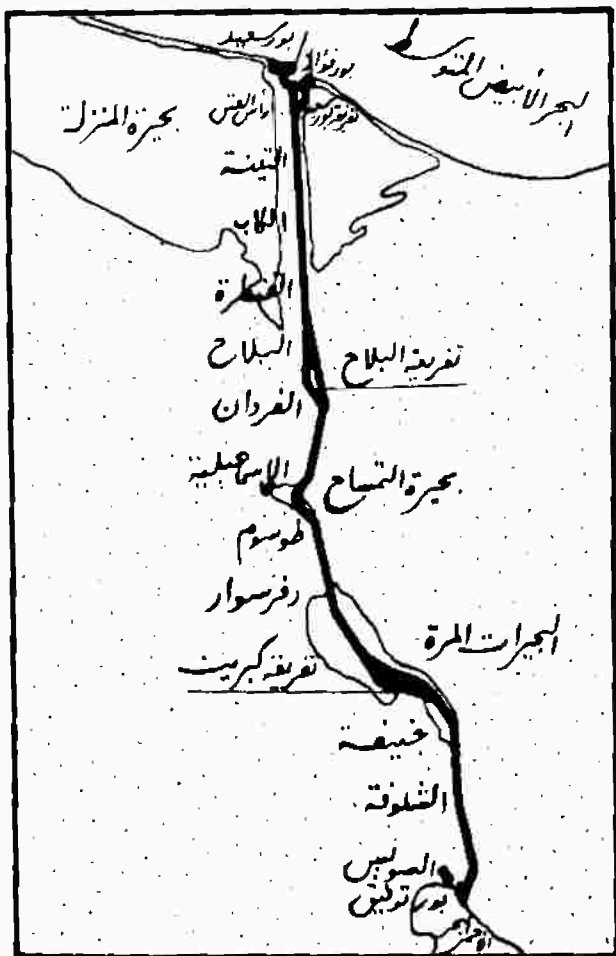
الموقع :

- تقع في شمال شرق جمهورية مصر العربية .
- تصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر مباشرة ، بدون أهوسة (٥٢) ، عبر برزخ السويس ، فتربط الغرب أجمع وسائر أنحاء الشرق .

الأبعاد :

- طول المجرى المائى المهيأ عند طرفها الشمالى والممتد من أولى شمسدورات البوغاز إلى منارة بورسعيد ١١,٢٠٠ كيلو متراً
- طولها من مدخلها الشمالى فى بورسعيد إلى الإسماعيلية ٧٨,٢٥٠ »
- طولها من مدخلها الجنوبى فى بورتوفيق إلى الإسماعيلية ٨٤. - »
- طولها الكلى من ميناء بورسعيد إلى بورتوفيق ١٦٢,٢٥٠ »
- طول الأجزاء المستقيمة من القناة من بورسعيد إلى بورتوفيق ١٤٢,٢٥٠ »
- طول الأجزاء المنحنية من القناة من بورسعيد إلى بورتوفيق ٢٠, - »

(٥٢) تعتبر قناة السويس أطول قناة فى العالم بدون أهوسة وأعماقها بعد تطويرها ، هذا علماً بأن توسيعها وتعميقها يمكن القيام بها على الدوام .



مسقط أفق لقناة السويس بين عليه المطات البحرية

- طول أجزاء القناة الداخلة في بحيرة التماس والبحيرات المرة - ٤٠, كيلومتراً
- عرضها عند مستوى سطح الماء يتراوح ما بين ٢٠٠ و ١٦٠ متر
- عرضها ما بين الشندورات المحدد للمجرى الملاحي - ١١٠, أمتار
- عرضها عند عمق ١١ متراً - ٩٠, متراً
- عمق التطهير عند محورها ١٥,٥٠ متراً

الشروط التي يجب توافرها في السفن العابرة :

- الغاطس الأقصى ١١,٥٨ متراً (٣٨ قدما)
- السرعة لا يجوز أن تتجاوز ١٣ كيلومتراً في الساعة بالنسبة لناقلات البترول المحملة و ١٤ كيلومتراً في الساعة بالنسبة للسفن الفارغة وسفن البضائع .

عبور السفن في القناة :

- تحتازها يومياً في ثلاث قوافل : اثنتان من بور سعيد ، الأولى في الساعة الثانية صباحاً ، والثانية في الساعة الخامسة صباحاً ، وواحدة من بور توفيق (السويس) في الساعة السابعة صباحاً .
- يتم نهائياً وليلاً طوال السنة .
- تقابلها في أثناء سيرها غير مسموح به كلية .
- تعبرها السفن حالياً حتى حمولة ٦٠ ألف طن حمولة ، وحتى ٢٥٠ ألف طن فارغة ، طبقاً لغاطسها .

- يبلغ متوسط فترة وجودها^(٥٣) في القناة ، منذ دخولها فيها وحتى خروجها منها ، ٢٥ ساعة ومدة عبورها الفعل ١٥ ساعة والمدة المتبقية في الانتظار والإجراءات إلخ . .
- توفر لها القناة من ١٧ إلى ٥٩٪ من المسافة بتجنيبها الدوران حول القارة الإفريقية .
- تحمل ناقلات البترول ١٣٪ من عدد السفن العابرة و ٣٢٪ من حمولتها .
- بلغ عدد السفن العابرة ٢٠٣٦٣ سنة ١٩٧٩ ، صافي حمولتها ٢٦٦ مليون طن ، وتبلغ ٩٣ دولة

ازدواج القناة :

- معناه وجود فرعين للقناة على طول مجراها ، أو في أماكن متفرقة منها .
- يوجد حالياً في ثلاث مناطق على طول القناة ، الأولى عند بور سعيد بطول أربعة كيلومترات ، والثانية عند البلاح بطول عشرة كيلومترات ، والثالثة في البحيرات المرة الكبرى عند كبريت بطول سبعة كيلومترات .
- يبلغ طوله ٢١ كيلومتراً ، أي ١٣٪ من طول القناة .
- الغرض من زيادة طاقة القناة التصريفية برباط السفن القادمة من الشمال مثلاً في أحد الفرعين ، ربما تدخل آخر سفينة قادمة من الجنوب في الفرع الآخر .

(٥٣) كانت تبلغ فترة وجودها في القناة عند افتتاحها ٤٨ ساعة في المتوسط ومدة عبورها الفعل ١٧ ساعة وفترة الانتظار ٣١ ساعة منها ١٨ ساعة تقريباً ليلاً بسبب توقف الملاحة في القناة .

طبيعة التربة التي تحترقها القناة :

تختلف طبيعة التربة من منطقة إلى أخرى ، ويمكن تقسيمها إلى ثلاث مناطق رئيسية :

١ - المنطقة الشمالية : من بور سعيد إلى القنطرة (كم صفر إلى كم ٤٥) :
تتكون من تربة رسوبية يختلط فيها طمي النيل ، القادم من فرع دمياط ، بالرمال الناعمة .

٢ - المنطقة الوسطى ، من القنطرة إلى كبريت (كم ٤٥ إلى كم ١٢٠) :
تتكون من الرمال في معظم أجزائها .

٣ - المنطقة الجنوبية ، من كبريت إلى السويس (كم ١٢٠ إلى كم ١٦٢,٢) :
تتخللها عروق صخرية بعضها رملي هش ، والجزء الأعظم منها صلد .

علامات الإرشاد في القناة :

● شمندورات غير مضيئة : عددها ٣٠٠ شمندورة ، وتبعد الواحدة عن الأخرى مسافة كيلو متر في المناطق المستقيمة ، و ٣٠٠ متر في المنحنيات ، ووظيفتها تحديد المجرى الملاحي ، وبيان اتجاه التيار ، ومساعدة المرشد على السير ، طوال رحلته ، في محور المجرى المائي .

● شمندورات مضيئة : عددها ٢٠١ شمندورة ، ووظيفتها تحديد المجرى الملاحي ليلاً ، للاسترشاد بها في الملاحة .

● مراكز الإشارة : عددها ١١ مركزاً مقاماً على الضفة الغربية للقناة كل

عشرة كيلومترات^(٥٤) ، ووظيفتها مراقبة المجرى الملاحي وتحركات السفن فيه لضمان سلامة الملاحة .

- العلامات الكيلومترية : علامات معدنية مثبتة على ضفتي القناة كل كيلومتر وأخماس الكيلومتر (هكتومترين) لتحديد مواقع السفن في القناة .
- توجد بالإضافة إلى العلامات السابقة علامات أخرى على ضفتي القناة لتحديد المناطق الصخرية ومناطق الوقوف والرباط إلخ . .

بيانات عامة :

- تقع على ضفتي القناة مدينتا بور سعيد وبور قوادم على البحر المتوسط في طرفها الشمالي ، ومدينة الإسماعيلية على بحيرة التماسح عند منتصف القناة ، ومدينتا السويس وبورتوفيق على البحر الأحمر في طرفها الجنوبي .
- يربط ضفتيها عدد من الكبارى العامة ومعديات مختلفة الأشكال والأحجام .

● توجد شحعات رباط على ضفتي القناة : لرباط السفن عند رسوها ويبلغ عددها ٣٠٠٠ شمعة على طول القناة يتراوح البعد بينها من ٧٥ إلى ٢٠٠ متر حسب موقعها .

- تمتد على ضفتي القناة - عدا البحيرات - تكسيات صناعية مختلفة الأنواع لحماية ضفاف القناة من الإنهيار بتأثير التيارات المائية والأمواج الناجمة عن عبور السفن .

(٥٤) هذا بالإضافة إلى مركز الملاحة الرئيسي في الإسماعيلية ومكتب بور سعيد وبور توفيق .

● يختلف ارتفاع المد في القناة ، في حدود ضيقة ، فيبلغ ٤٠ سم في الشمال و ١٥٠ سم في الجنوب تقريباً .

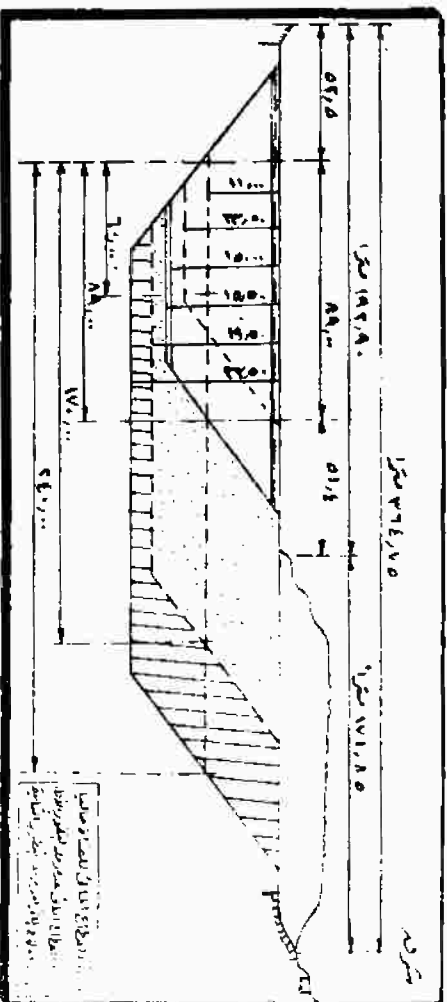
مشروعات تطوير وتحسين القناة

كان يهدف مشروع ناصر لتحسين القناة ، عند وضعه في سنة ١٩٥٧ ، إلى ازدواج القناة بكامل طولها في مرحلته النهائية للسماح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن في العالم في كلا الاتجاهين في آن واحد ، وكانت وقتئذ أقصى حمولة للسفن التي يتكون منها الأسطول العالمي تتراوح ما بين ٥٠ ٠٠٠ و ٦٠ ٠٠٠ طن .

فلما ارتفع في الستينات عدد ناقلات البترول التي تحول ضخامتها دون عبور القناة ، ولما تبين كذلك أن الاتجاه السائد في عالم بناء السفن هو نحو بناء ناقلات بترول ضخمة وليس نحو الإكثار من الناقلات الصغيرة ، ألقت هيئة قناة السويس في سنة ١٩٦٦ مشروع ازدواج القناة واستبدله بمشروع يهدف ، في مرحلته النهائية إلى عبور أكبر ناقلات البترول في القناة .

ونوجز بعد ، المشروعات التي تمت منذ افتتاح القناة ، في سبيل تطويرها ونمحيها أمام الملاحاة العالمية .

● قامت الشركة المؤممة ، طوال ٨٧ عاماً ، بتنفيذ ٧ برامج لتحسين القناة كان من نتائجها زيادة مساحة القطاع المائي للقناة من ٣٠٤ أمتار مربعة إلى ١ ٢٥٠



مشروع تطوير قناة السويس بحمص

متراً مربعاً ، وزيادة الغاطس من ٢٢ إلى ٣٥ قدماً للسماح للسفن حتى حمولة ٣٠ ٠٠٠ طن بعبور القناة كاملة الحمولة ، وحتى ٦٠ ٠٠٠ طن بعبورها فارغة ، طبقاً لغاطسها .

● قامت الهيئة ، بعد التأميم ، بتنفيذ مرحلتين من مشروع تطوير القناة كان من نتيجتهما زيادة مساحة القطاع المائي من ١ ٢٥٠ إلى ١ ٨٠٠ م^٢ ، وزيادة الغاطس من ٣٥ إلى ٣٨ قدماً للسماح للسفن حتى حمولة ٦٠ ٠٠٠ طن بعبور القناة كاملة الحمولة وحتى ٢٥٠ ٠٠٠ طن^(٥٥) بعبورها فارغة ، طبقاً لغاطسها .

● يقسم البرنامج الثالث من مشروع تطوير القناة إلى مرحلتين : تهدف المرحلة الأولى إلى زيادة القطاع المائي للقناة من ١ ٨٠٠ إلى ٣ ٦٠٠ م^٢ من بورسعيد إلى كم ٦١ ، و ٣ ٣٠٠ م^٢ من كم ٦١ إلى بور توفيق ، وزيادة الغاطس من ٣٨ إلى ٥٣ قدماً للسماح للناقلات حتى حمولة ١٥٠ ٠٠٠ طن بعبور القناة كاملة الحمولة ، والناقلات العملاقة حتى حمولة ٣٧٠ ٠٠٠ طن بعبورها فارغة ، ويستغرق تنفيذ هذه العملية من ٣ إلى ٤ سنوات .

● تهدف المرحلة الثانية إلى زيادة القطاع المائي للقناة من ٣ ٦٠٠ إلى ٥ ٢٠٠ م^٢ من بورسعيد إلى كم ٦١ ، ومن ٣ ٣٠٠ إلى ٤ ٧٠٠ م^٢ من كم ٦١ إلى بور توفيق ، وزيادة الغاطس من ٥٣ إلى ٦٧ قدماً حتى تتمكن الناقلات العملاقة من عبور القناة حتى حمولة ٢٦٠ ٠٠٠ طن محملة ، وأكبر من ذلك مخففة أو فارغة ، وتستغرق هذه العملية أربع سنوات .

● يقتضى توسيع القناة تطوير جميع المعدات اللازمة لتنفيذ المشروع وصيانتها

(٥٥) تعتبر ناقلة البترول الليبرية « اسوسكانديا » وحمولتها القصوى ٢٥٤ ٠١١ طناً أكبر ناقلة بترول عبرت القناة ، وتم عبورها بنجاح في ٣١ أكتوبر ١٩٧٦ .

بعد إتمامه من كراكات وناقلات أنربة ودقاقات ستائر وورش إصلاح إلخ . .
وكذلك تطوير الوحدات العائمة من قاطرات بحرية وسفن إنقاذ ولنشات وأوناش
إلخ . . بما يتناسب مع ضخامة السفن العابرة في القناة بعد توسيعها .

* * *

وكان من المقرر إتمام الجزء الأول من المرحلة الثالثة ، التي بُدئ تنفيذها في
فبراير ١٩٦٧ ، في أوائل ١٩٧٢ ، والجزء الثاني منها في ١٩٧٥ ولكن حال
العدوان الإسرائيلي دون إتمام هذه المشروعات الجبارة التي كانت ستنفذها الهيئة
لمسيرة التطور الذي حدث في بناء ناقلات البترول العملاقة لسنوات طويلة .

وترى الهيئة ، كسباً للوقت تنفيذ المرحلة الثالثة بجزءها من مشروع تطوير القناة
في ست أو سبع سنوات بدلاً من تسع ، كما كان مقرراً من قبل ، وتقدر مكعبات
لتطهير اللزوم إزالتها لتنفيذ المرحلة الأولى بحوالي ٧٠٠ مليون متر مكعب ، كما تقدر
تكاليف تنفيذها بحوالي ٩٠٠ مليون جنيه .

ويؤدي تنفيذ المشروع إلى زيادة طاقة القناة التصريفية إلى ٤٣٨٠٠ سفينة
سنوياً بمعدل ١٢٠ سفينة يومياً ، لاستيعاب كافة السفن وناقلات البترول المتوقع
عبورها القناة من الاتجاهين .

أما بالنسبة لإيرادات القناة فمن المنتظر أن تصل إلى ٤٥٠ مليون جنيه سنة
١٩٨٠ و ٦٦٠ مليوناً عند انتهاء المرحلة الأولى من التطوير و ٧٥٠ مليوناً في سنة
١٩٨٣ .

خط أنابيب البترول « سومد »

لن يشكل خط أنابيب البترول ، ^(٥٦) في أى وقت ، منافسة لقناة السويس حيث إن المرحلة الأولى من التطوير منسجم بعبور ناقلات البترول حتى ١٥٠ ٠٠٠ طن بكامل حمولتها ، وتسمح المرحلة الثانية بعبور ناقلات بترول حتى ٢٦٠ ٠٠٠ طن كاملة الحمولة ، وسيخدم الخط ناقلات البترول التى تريد حمولتها على ذلك فى كلتا الحالتين ، هذا علما بأن طاقته ٨٠ مليون طن سنويا متصل إلى ١٢٠ مليون طن تدريجيا ، وتبلغ طاقة خطوط أنابيب البترول القائمة بالعمل فى الشرق الأوسط حوالى ٦٠ مليون طن سنويا ، كما تبلغ أقصى كمية من البترول عبرت القناة قبل العدوان ١٦٠ مليون طن ، هذا فى حين أن احتياجات أوروبا من بترول الشرق الأوسط تروى على ٣٥٠ مليون طن سنويا ، ويتبين من ذلك أن ما يمكن نقله بالوسائل القائمة مجتمعة ، وهى قناة السويس وأنابيب البترول ، مع افتراض تشغيلها بكامل طاقتها ، يقل بكثير عن استهلاك أوروبا المتزايد من البترول .

إن خط أنابيب البترول يعتبر مكملا لقناة السويس وليس منافسا لها ، وفى الواقع ، لا يشكل أيها منافسة للآخر ، بل أنها يدران معا حصيلة من النقد الأجنبى تزيد من إيرادات الدولة .

(٥٦) يبلغ طول الخط ٣٢٠ كم وقطره ٤٢ ، ويبدأ على بعد ٥٠ كم جنوب السويس قرب عين السخنة ، مارا بجنوب القاهرة ومنتجها شمالا الى سدى كرير على البحر المتوسط على بعد ٢٠ كم غرب مدينة الاسكندرية ، وأقيمت عند طرفيه مستودعات ضخمة للتخزين ، فضلا عن سلسلة من محطات الرفع والصنع . ومركز الكترولنى للتحكم فى تشغيل الخط .

كيفية عبور سفينة في قناة السويس من بور سعيد في الشمال إلى بور توفيق (السويس) في الجنوب

- ١ - تخطر السفينة الراغبة في عبور القناة وكيل الشركة التابعة لها في بور سعيد أو بور توفيق ، بمدة ٢٤ ساعة على الأقل قبل وصولها ، بكافة البيانات الخاصة بها : اسمها ، جنسيتها ، غاطسها ، حمولتها ، ميعاد وصولها إلخ . . . و يبلغ الوكيل بدوره هذه البيانات إلى قسم التحركات بيثة قناة السويس .
- ٢ - تراقب سفينة الإرشاد الموجودة خارج بوغاز بور سعيد السفن القادمة من البحر المتوسط . وتخطر بها مكتب الميناء ، بالتليفون اللاسلكي ، حين ظهورها أولاً بأول .
- ٣ - أول ما يقابل السفينة القادمة من البحر شمندورة ضوئية تقع على بعد ١١,٢٠٠ كيلومتراً من منارة بور سعيد .
- ٤ - تطلب السفينة مرشد ميناء من سفينة الإرشاد ، إما بالتليفون اللاسلكي ، وإما برفع إشارة معينة على صاريها تفيد بذلك .
- ٥ - يقود مرشد الميناء السفينة إلى مركز الرسو المحدد لها في ميناء بور سعيد .
- ٦ - تستكمل السفينة ، بعد إتمام الإجراءات القانونية ، كافة المعدات اللازمة لها لعبور القناة وهي أربعة حبال على الأقل لرباطها ، وزورقي أو زورقان تبعاً لحجمها للنزول إلى الماء ورباطها . إذا اقتضى الأمر ، وكشاف قوى يضيء القناة لمسافة ٢٠٠ ١ متر .
- ٧ - تراجع مكتب قياس الهيئة حمولة السفينة لتقدير رسوم عبورها القناة .

ويدفع وكليلها الرسوم المقررة عليها مقدماً ، وتعنى من هذه الرسوم السفن الصغيرة التى تقل حمولتها عن ٣٠٠ طن .

٨- ترفع السفينة التى تتجاوز حمولتها الكلية ٣٠٠ طن إشارة معينة على صاريها تطلب بها مرشداً لعبور القناة ، بعد أن تكون قد استكملت كافة إجراءات العبور .

٩- يصعد المرشد إلى ظهر السفينة التى تنتظم فى القافلة انتظاراً لإشارة التحرك ، ويكون هذا فى إحدى قافلتى بورسعيد الأولى فى الساعة الثانية صباحاً ، أو الثانية فى الساعة الخامسة صباحاً^(٥٧) .

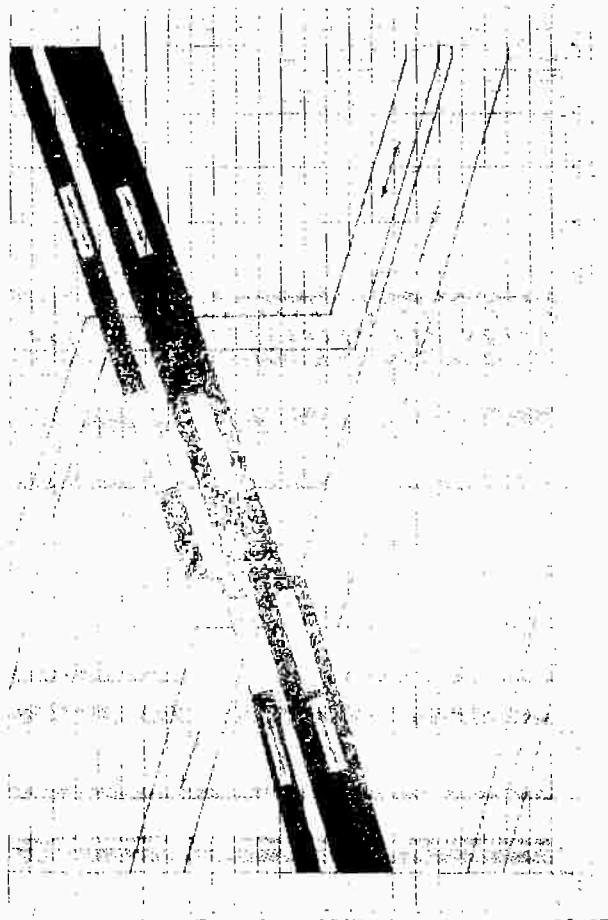
١٠- تسير السفينة فى القافلة بقيادة ربانها وإرشادات مرشد الهيئة وتوجيهاته ، بسرعة ١٤ كيلومتراً فى الساعة ، سواء كانت من سفن الركاب أو البضائع أو ناقلات البترول الفارغة أو المحملة . ويندر قدوم هذه الأخيرة من الشمال ، فإذا تصادف قدومها منه فإنها تأخذ مكانها فى القافلة وتسير بالسرعة نفسها .

١١- تمر السفينة فى أثناء سيرها بمراكز الإشارات الموزعة على طول القناة وهى رأس العش ، التينة ، الكاب ، القنطرة ، والبلاح حيث تتوقف السفن التى تعبر القناة فى القافلة الثانية ، فى الفرع الغربى من تفرعة البلاح ، ريثما تدخل آخر سفينة قادمة من السويس فى الفرع الشرقى من هذه التفرعة .

١٢- تتابع السفينة سيرها مارة بالفردان والإسماعيلية التى تعتبر منتصف

(٥٧) كثيراً ما تدمج القافلتان فى قافلة واحدة عند القيام من بورسعيد ، ثم يعاد تنظيمها عند البلاح إلى قافلتين ، تكون الأولى من السفن العادية غير المعينة التى تستمر فى سيرها حتى البحيرات المرة ، والثانية من السفن البطيئة والصغيرة التى تتوقف فى الفرع الغربى من تفرعة البلاح .

Figure 1. Schematic diagram of the experimental setup.



الطريق ، فيصعد عليها ، في أثناء سيرها ، مرشد جديد يقدم له المرشد الأول . قبل مغادرته السفينة ، كافة البيانات والملاحظات الخاصة بها .

١٣ - تواصل السفينة سيرها مارة بمركزى إشارات طوسوم ودفرسوار حتى تصل إلى البحيرات المرة ، فتتوقف فيها السفن العابرة للقناة في القافلة الأولى حتى تخلو القناة من السفن القادمة من بور توفيق .

١٤ - تتابع السفينة طريقها مارة بمراكز إشارات كبريت وجنيفة وشلوفة حتى بور توفيق حيث توجد شمندورتان تحددان النهاية الجنوبية للقناة ، وهنا يتم إنزال المهات المستأجرة كالكشاف والزوارق إلخ . . . كما يغادر السفينة مرشد القناة والبحارة المشرفون على هذه المهات .

١٥ - يصعد إلى السفينة ، في أثناء سيرها ، مرشد الميناء لإرشادها حتى منارة زنوبيا في البحر الأحمر على بعد أربعة كيلومترات من الشمندورتين الأخيرتين للقناة . وتستغرق رحلة السفينة من بور سعيد إلى بور توفيق ١٥ ساعة في المتوسط (عبور فعلى) .

١٦ - يعود مرشد الهيئة إلى مقر سكنه بواسطة سياراتها التى تسلك طرقها الخاصة الموازية للقناة .

عبور سفينة من بور توفيق (السويس) إلى بور سعيد

تقوم يومياً من السويس قافلة واحدة فقط في الساعة السابعة صباحاً ، وتسلك سفنها ومعظمها من ناقلات البترول المحملة الطريق السابق نفسه دون توقف ، وقد تنتظر قليلاً عند المدخل الشمالى من البحيرات المرة لإعادة تنظيمها .

تغادر هذه القافلة ميناء السويس في مجموعتين من السفن : الأولى تتكون من حاملات السيارات والصنادل وسفن الحاويات التي تزيد حمولتها على ٤٠ ألف طن : فناقلات البترول المحملة^(٥٨) ، وتتكون الثانية من سفن الركاب ، فحاملات السيارات والعبارات ، وسفن الحاويات التي تقل حمولتها عن ٤٠ ألف طن ، تليها سفن البضائع الفارغة ، فناقلات البترول الفارغة ، ثم سفن البضائع المحملة ، ويفصل كلاً من المجموعتين فاصل زمني قدره ٤٥ دقيقة أو ٦٠ دقيقة ، حسب اتجاه التيار .

وتسير سفن المجموعة الأولى بسرعة ١١ أو ١٣ كيلومتراً في الساعة حسب اتجاه التيار ، ويكون بين كل سفينة وأخرى فاصل زمني قدره ١٠ أو ١٦ دقيقة تبعاً لحجمها (٢ إلى ٣,٥ كم) . وتسير سفن المجموعة الثانية بسرعة ١٤ كيلومتراً في الساعة ، ويكون بين كل سفينة وأخرى فاصل زمني قدره ٥ دقائق (حوالي ١,٢ كم) .

وجدير بالذكر أن هيئة القناة تزود كل مرشد عند صعوده إلى السفينة بجهاز لاسلكي متنقل يتيح له الاتصال المباشر بمكاتب الهيئة في جميع الأوقات ، هذا في حالة عدم وجود مثل هذا الجهاز على السفينة .

(٥٨) تشمل قافلة الجنوب على ناقلات بترول محملة ، ولذا تحاول الهيئة دوماً تواجدها في القناة أقل وقت مستطاع ، فمنحها الأولوية في عبورها لحمولتها الخطرة بالإضافة إلى ثقلها الشديد الذي يصعب معه إيقافها ، عند الضرورة ، على مسافة قصيرة دون تعرضها لأخطار جسيمة .