

الباب السادس

قناة السويس بالأقوال والأرقام

قالوا عن قناة السويس قبل التأميم . . .

● إن إدارة القناة ستكون إرثاً ثقيلاً الحمل على كاهل مصر . . .

(كتاب «قناة السويس» ، تأليف هنرى بوادينو سنة ١٩٥٥)

Le Canal de Suez par Henri Poydenot- 1955

● إن إدارة القناة عملية بالغة التعقيد من جميع النواحي ، وإن شباب مصر

مها بلغ من مقدرة علمية وكفاءة فنية لن يكون في استطاعته أن يتحمل مسؤوليات إدارة القناة قبل خمسين سنة .

● إنه ستنبئ بين مصر والمستفيدين بالقناة ، عند انتهاء الامتياز معارك حامية

الوطيس ، إذ يطالبها المتضمون بعمل تحسينات في القناة ، وسيكون هم مصر الوحيد هو جنى أكبر فائدة ممكنة من وراء استغلالها .

(كتاب «السويس - بنا» تأليف أندريه سيجفريد سنة ١٩٤٠)

Suez-Panama par André Siegfried- 1940

وقالوا عقب التأميم . . .

● إن القصد من الاستيلاء على القناة هو تمكين مصر من جعل القناة تخدم

الأغراض القومية البحتة للحكومة المصرية ، وليس خدمة الغرض الدولي الذي نصت عليه اتفاقية سنة ١٨٨٨ .

(البيان الثلاثى لحكومات إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة الصادر فى لندن فى ٢ أغسطس ١٩٥٦).

● إن معظم الدول الغربية تتنبأ بأن قناة السويس ستكون المثل الحى الذى سيثبت للعالم بأسره عجز شعوب آسيا وأفريقيا عن إدارة المشروعات التى تصير شعوب الشرق على تأميمها .

● إن انسحاب المرشدين والفنيين الأجانب سيظهر جلياً للعالم أجمع عجز المصريين عن إدارة القناة .
(الصحافة الاستعمارية - سبتمبر ١٩٥٦).

ثم قالوا بعد سنوات معدودات من التأميم

● لقد اعترفت اليوم دول أوروبا الملاحية بأن مصر تدير قناة السويس المزممة بمرونة الخبير المحنك ، كما اعترفت شركات الملاحة بأن رباينة السفن التى تمر فى القناة لم يعربوا عن أية شكوى .

ولقد أبدى أصحاب السفن الفرنسيون ، علناً ، دهشهم للسرعة التى استبدلت بها مصر مرشدين آخرين بمرشدى قناة السويس المنحيين .

وقالت الشركات الفرنسية إن مصر برهنت أيضاً على أنها قادرة على إدارة القناة بدون معاونة الفنيين الفرنسيين والإنجليز .

(جريدة « الدبلى أمريكان » فى ٣ أغسطس ١٩٥٧).

● لقد كان للكفاية التى تدار بها قناة السويس وللمشروعات التى وضعت

للتحسينات العاجلة أكبر الأثر في نفس « مستر بلاك »^(١) و « الجزائر هولبر »^(٢) الذي قال إن هذه التحسينات ستسمح ، في غضون سنتين ، للسفن البالغ غاطسها ٣٧ قدماً ، أن تعبر القناة .

إن الإدارة الناجحة لقناة السويس تبعد كل البعد عما تتبأ به عدد كبير من الناس في يولية ١٩٥٦ . (جريدة « لندن تايمز » في ٩ أبريل ١٩٥٨)

● إن أهمية إحصاءات سنة ١٩٥٨ ليست فقط في أنها تظهر رقماً قياسيماً جديداً ، بل فيما هو أفصح من ذلك وأبلغ تعبيراً ، وهو أن هذا الرقم قد سجل خلال أول سنة كاملة تعمل فيها القناة تحت إشراف الحكومة المصرية .

فالأرقام إذاً برهان ساطع على بطلان المخاوف التي انتشرت في سنتي ١٩٥٦ و ١٩٥٧ ، من أن الإشراف على حركة الملاحة في القناة وعلى نظام المرشدين ، مع ما فيها من تعقيد ، لا يمكن القيام بأعبائها دون خبرة الموظفين التابعين لدول أوروبا الغربية .

وها هي ذي هيئة قناة السويس تؤدي مهمتها كصاحبة ومديرة لأكبر قناة بحرية في العالم ، بمجدارة ومهارة لا تقلان عما كانت عليه الشركة السابقة .

(جريدة « وولند بتروليام » في شهر أبريل ١٩٥٩) .

● عندما انسحب المرشدون الفرنسيون والبريطانيون ، قيل : إن الملاحة ستوقف ، لعجز المصريين عن القيام بأعمالهم ، واليوم لا يوجد مرشد فرنسي أو بريطاني واحد ، وقد نجح المصريون في إدارة القناة نجاحاً باهراً ، وأقاموا

(١) مدير البنك الدولي للإنشاء والتعمير .

(٢) مندوب هيئة الأمم المتحدة في عمليات إخلاء المجرى الملاحي للقناة من السفن الغارقة

فيه ، إثر العدوان الثلاثي .

مشروعات رائعة لتحسينها ، ولقد أصبح في مصر اليوم نهران يجلبان الحياة للبلاد ،
أولها نهر النيل ، وثانيها قناة السويس . . .
(من كلمات مذيع التلفزيون البريطاني في فيلم تلفزيوني مصور عن الجمهورية
العربية المتحدة في فبراير ١٩٦٤) .

وقالوا بعد إعادة فتح القناة للملاحة العالمية تحقيقاً للسلام : ولما فيه خير
مصر ورخاء العالم ورفاهيته .

- « إن إعادة فتح القناة نصر كبير للعرب والسلام » .
(الرئيس جعفر النميري ، رئيس جمهورية السودان)
- « . . . شعرنا بالاعتزاز والتقدير لبطولة الجيش المصري الذي حرر قناة
السويس ، بفضل الله ووحدة الصف العربي . . . » .
(من كلمات الملك خالد بن عبد العزيز ، ملك المملكة العربية السعودية)
- « . . . إن مستقبل قناة السويس يوحى بأن اقتصاد مصر سيكون قوياً في
خلال السنوات القادمة ، نتيجة للانتهاء من تنفيذ تطوير القناة » .
(نشرة الشرق الأوسط الاقتصادية الأمريكية)
- « . . . إن قرار الرئيس السادات بإعادة فتح القناة هو أقوى قرار بعد حرب
أكتوبر »
(الصحف البريطانية)
- « . . . يتوقع البنك الدولي تحقيق مدخرات للتجارة العالمية تبلغ ٨٢٠٠
مليون دولار من عام ١٩٧٥ إلى عام ١٩٨٠ ، نتيجة لعودة الملاحة في القناة . . . »
(جريدة البناء) .

* * *

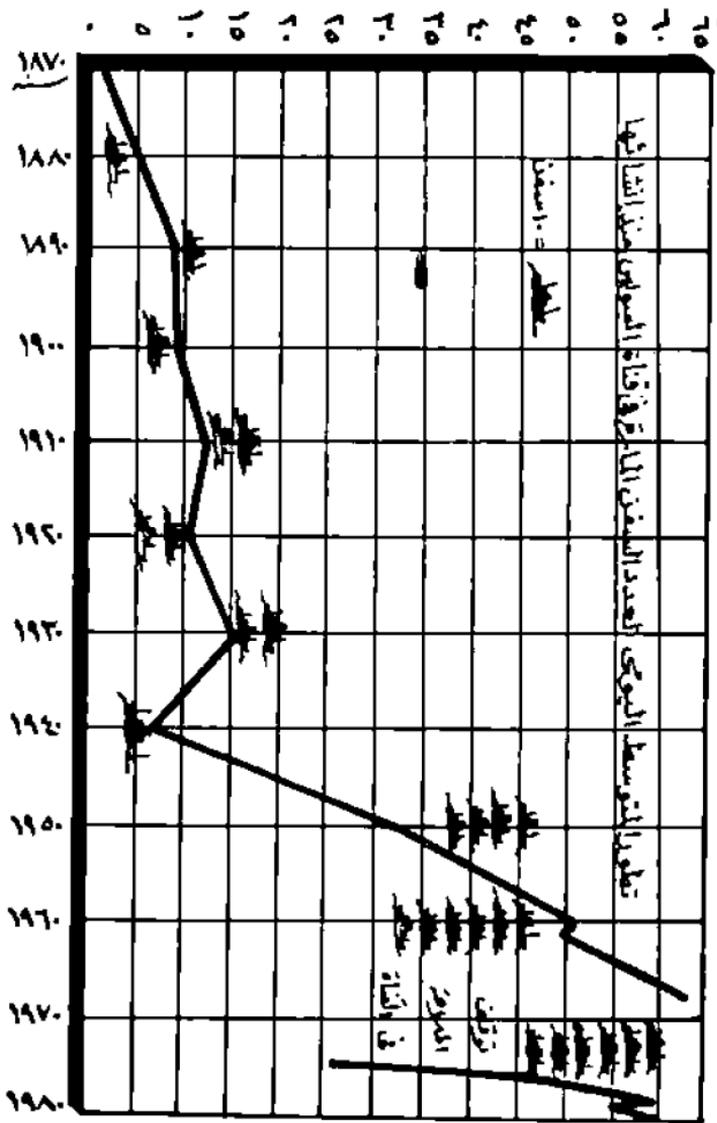
إن هذه الأقوال التي شهد بها عظماء العالم ورجال الصحافة والملاحة ، خلال سنوات عديدة ، تدل دلالة واضحة على مدى النجاح الذي أحرزته الهيئة المصرية في إدارة وتشغيل قناة السويس بعد تأميمها ، وما بذلته من جهد جبار لإعادة الحياة فيها . بعد أن دمرت منشآتها تدميراً يكاد يكون كاملاً ، طوال سنوات العدوان الإسرائيلي .

إن ما قاله هؤلاء في الكفاية ولا يحتاج إلى تعليق ، ومنفرد لغة الكلام جانباً لتجمل لغة الأرقام تنطق في المقارنات والإحصاءات التي نقدمها للقارئ الكريم ، عن قناة السويس في فترة قبل التأميم وبعد التأميم ، وقناة السويس بعد عودة الملاحة فيها ، وكذلك بعد إتمام المرحلة الأولى من تطويرها .

إن هذه الأرقام تظهر بكل جلاء ووضوح للعالم أجمع بصفة عامة ، وللذين كانوا يشكون في قدرتنا على إدارة هذا المرفق الحيوي بصفة خاصة . بأن العرب الذين فازوا بقصب السبق في الملاحة ، في الوقت الذي كان فيه الأوروبيون يحشون ركوب البحر وأهواله . قد استعادوا بنجاحهم الكبير في إدارة قناة السويس ، معدم التلذ وتاريخهم المجيد في المضمار البحري .



الدرجة المئوية



عدد السفن العابرة في قناة السويس من سنة ١٨٢٩ إلى سنة ١٩٨٠

السنة	العدد ^(١)	المتوسط اليومي	ملاحظات
١٨٦٩	١٤٠	٢,١	- انفتحت القناة في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.
١٨٧٠	٤٨٦	١,٣	- الحرب الألبانية الفرنسية.
١٨٨٠	٢٠٢٦	٥,٥	-
١٨٨٥	٢٦٢٤	٩,٩	- ١٠/٦/١٨٨٥ : تمكنت الملاحة في القناة ١٢ يوماً لثلاث الكواركي. ١٦ إبر اصطدامها بالسفينة هـ نوباس طليل ٤.
١٨٩٠	٣٣٨٩	٩,٣	-
١٩٠٠	٣٤٤١	٩,٤	-
١٩٠٥	٤١١٦	١١,٣	- ٩/٥/١٩٠٥ - تمكنت الملاحة ١٠ أيام لتتوب حريق في السفينة هـ غانام ١٠، إثر اصطدامها بسفينة أخرى.
١٩١٠	٤٥٣٣	١٢,٤	-
١٩١٥	٣٧٠٨	١٠,٢	- ١٩١٨ - ١٩١٤ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٢٠	٤٠٠٩	١١,٠	-
١٩٣٠	٥٧٦١	١٥,٨	-
١٩٣٥	٥٩٩٢	١٦,٤	-
١٩٤٠	٢٥٨٩	٧,١	- ١٩٣٩/١٩٤٥ - الحرب العالمية الثانية : تمكنت الملاحة ٧٦ يوماً على ثلاث مقطعة : لثلاث عدد من السفن فيها أو لاحتكاك الأعمام للقناة من المدو.
١٩٤٥	٤٢٠٦	١١,٥	-
١٩٥٠	١١٧٥١	٣٢,٢	-

-	١٢/٣١ - ١٩٥٤	توقفت الملاحة ٤ أيام على أثر اصطدام السفينة ه رولد	٤٠,٢	١٤ ٦٦٦	١٩٥٥
-	يس ١ بركيزي المردان.		٤٣,٦	١٣ ٢٩١	١٩٥٦
-	توقفت الملاحة بمضفة كلية من ١١/١ إلى ٥٦/٣ / ٢٨ / ١٩٥٧ بسبب المدون		٣٩,٤	١٠ ٩٥٨	١٩٥٧
-	الانقلاب ، وارتفع المتوسط اليومي إلى ٤٦,٦ بعد انقضاء الملاحة في القناة ، اختاراً من يولييه ١٩٥٧		٤٨,٩	١٧ ٨٤٢	١٩٥٨
-	انخفض عدد السفن على حساب الزيادة في حمولتها .		٤٨,٦	١٧ ٧٣١	١٩٥٩
-			٥١,٢	١٨ ٧٣٤	١٩٦٠
-			٤٩,٧	١٨ ١٤٨	١٩٦١
-			٥٥,٦	٢٠ ٢٨٩	١٩٦٥
-			٥٨,٢	٢١ ٢٥٠	١٩٦٦
-	توقفت الملاحة اختاراً من ٦/٦ إلى ١٩٦٧ بسبب المدون الإسرائيلي .		٦٣,٨	٩ ٩٥٠	١٩٦٧
-	استؤنفت الملاحة في ٥/٦ وأخذ المتوسط اليومي يرتفع تدريجياً حتى بلغ ٣٥ سفينة في ديسمبر .		٦٦,٦	٥٥٧٩	١٩٧٥
-			٤٦,-	١٦ ٨٠٦	١٩٧٦
-	جميع السفن العابرة ٧٣١٠ في ١٩٧٧ و ١٩٧٢ في ١٩٧٨ عبر بعضها القناة مرة واحدة والبعض الآخر أكثر من مرة خلال السنة		٥٤,-	١٩ ٧٠٣	١٩٧٧
-	انخفض عدد السفن على حساب الزيادة في حمولتها .		٥٨,٣	٢١ ٢٦٦	١٩٧٨
-			٥٥,٨	٢٠ ٣٦٣	١٩٧٩
-			٥٧,٤	٥ ٢٢٠	١٩٨٠

(٣) سجل عدد مرات عبور السفن في القناة خلال السنة ، فقد تمهت سفينة القناة مرة واحدة فقط في السنة بينما تمهتها أخرى ٢٥ مرة أو أكثر في نفس السنة ، وقد عبرتها على سبيل المثال سفينة من ألمانيا الديمقراطية ٥١ مرة في ١٩٧٧ وأخرى من ليبيا ٤٨ مرة في ١٩٧٨

المطوية المصافية للسفن العابرة في قناة السويس من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٩٨٠

السنة	المطوية المصافية	متوسط المطوية اليومي	متوسط حمولة السفينة
	آلاف الأطنان	طن	طن
١٨٧٠	٤٣٧	١١٩٧	٨٩٩
١٨٨٠	٢٠٥٧	٨٢٥٢	١٥٠٩
١٨٩٠	٦٨٩٠	١٨٨٧٧	٢٠٢٣
١٩٠٠	٩٧٣٨	٢٦٦٧٩	٢٨٣٠
١٩٠٥	١٣١٣٤	٣٥٩٨٤	٣١٩١
١٩١٠	١٦٥٨٢	٤٥٤٣٠	٣٦٥٨
١٩١٥	١٥٢٦٦	٤١٨٢٥	٤١١٧
١٩٢٠	١٧٥٧٥	٤٨٠١٩	٤٣٨٤
١٩٢٥	٢٦٧٦٢	٧٣٣٣١	٥٠١٤
١٩٣٠	٣١٦٦٩	٨١٧٦٤	٥٤٩٧
١٩٣٥	٣٢٨١١	٨٩٨٩٣	٥٤٧٦
١٩٤٠	١٣٥٣٦	٣١٩٨٤	٥٢٧٨
١٩٤٥	٢٥٠٦٥	٦٨٦٧١	٥٩٥٩
١٩٥٠	٨١٧٩٦	٢٢٤٠٩٩	٦٩٦١

٧٨٩٣	٣١٧ ٤٠	١١٥٧٥٦	١٩٥٥
٨٠٠١	٣٥٠ ٨٣٩	١٠٧٠٠٦	١٩٥٦
٨٢٠٥	٣٢٣ ٤٢١	٨٩٩١١	(١) ١٩٥٧
٨٦٥٨	٤٢٣ ٢٣٠	١٥٤ ٤٧٩	١٩٥٨
٩٢١٥	٤٤٧ ٦٣٣	١٦٣ ٣٨٦	١٩٥٩
٩٨٩٢	٥٠٦ ٣٤٤	١٨٥ ٣٢٢	١٩٦٠
١٠٣٠٧	٥١٢ ٤٩٠	١٨٧٠٥٩	١٩٦١
١٢١٦٥	٦٧٦ ٢١١	٢٤٦ ٨١٧	١٩٦٥
١٢٩٠٦	٧٥١ ٣٧٠	٢٧٤ ٢٥٠	١٩٦٦
١٣١٨٦	٨٤٦ ٥٢٣	١٢٧ ٨٢٥	(٥) ١٩٦٧
٩٠٤١	٢٤٩ ١٩٥	٥٠ ٤٤١	(٦) ١٩٧٥
١١١٧٢	٥١٤ ٤٠٨	١٨٧ ٧٥٩	١٩٧٦
١١١٩٠	٦٠٤ ٠٤٧	٢٢٠ ٤٧٧	١٩٧٧
١١٦٧٤	٦٨٠ ١٦٤	٢٤٨ ٢٦٠	١٩٧٨
١٣٠٧١	٧٢٩ ٢٣٦	٢٦٦ ١٧١	١٩٧٩
١٣٥٤٢	٧٧٦ ٨٢٤	٧٠ ٢٩١	(٧) ١٩٨٠

(٤) توقفت الملاحة في القناة ، بصفة كلية ، من أول نوفمبر ١٩٥٦ ، إلى ٢٨ مارس ١٩٥٧ بسبب العدوان الثلاثي ،

وظلت غير مستظمة حتى آخر يونيو ١٩٥٧ .

(٥) توقفت الملاحة في القناة في ٦ يونيو ١٩٦٧ بسبب العدوان الإسرائيلي على مصر

(٦) استؤنفت الملاحة في ٥ يونيو ١٩٧٥ (٧) من ٨٠/١/١ إلى ٨٠/٣/٣١

تطور الماطس والقطاع المائي في قناة السويس منذ افتتاحها في ١٨٦٩ إلى سنة ١٩٨٠

ملاحظات	توسط القطاع المائي مجموع	الماطس		التاريخ	
		متر	برصة قدم		
	٣٠٤	٦,٧٨	٢٢	٣	١٨٦٩
		٧,٥٠	٢٤	٧	١٨٧١
	٤٦٠	٧,٨٠	٢٥	٧	١٥ أبريل ١٨٩٠
		٨,٠٠	٢٦	٣	١ يناير ١٩٠٢
		٨,٢٣	٢٧	—	١ يناير ١٩٠٦
	٧٢٠	٨,٥٣	٢٨	—	١ يناير ١٩٠٨
	٨٧٠	٨,٨٤	٢٩	—	١ يناير ١٩١٤
		٩,١٤	٣٠	—	١ يناير ١٩١٥
		٩,٤٥	٣١	—	١ يناير ١٩٢٢
		٩,٧٥	٣٢	—	١ يناير ١٩٢٥
	١٠٥٠	١٠,٠٦	٣٣	—	١ يناير ١٩٣٠
		١٠,٣٦	٣٤	—	١ يناير ١٩٣٥

● نقص التسيب في عدد السفن المارة
 بانه الحرب العالمية الثانية ، كان من نتيجة
 الاقتصاد في أعمال التطوير على أدى إلى انخفاض
 الماطس .

<p>● نقص الماطس بسبب وجود عوائل في القنارة ، وتوقف أعمال التطهير في فترة تعطيل الملاحة بئر المدوران التالقي . وقد زيد الماطس تدريجياً بعد إزالة المراتق . وانتقال السفن المارقة أو حطامها ، وباشارة أعمال التطهير.</p>	١٢٥٠	٩,٧٥	٢٢	-	١٨ مايو ١٩٤٢	
		١٠,٣٦	٢٤	-	٢٩ أكتوبر ١٩٤٣	
		١٠,٥٢	٢٤	٦	-	١٠ مايو ١٩٥٤
		١٠,٦٧	٢٥	-	-	١٦ ديسمبر ١٩٥٤
		٨,٦٩	٢٨	٦	-	٢٩ مارس ١٩٥٧
		٩,٧٥	٢٢	-	-	١٠ أبريل ١٩٥٧
		١٠,٢١	٢٣	٦	-	١٦ ديسمبر ١٩٥٧
		١٠,٣٦	٢٤	-	-	٣٠ يناير ١٩٥٨
		١٠,٦٧	٢٥	-	-	٣١ أغسطس ١٩٥٨
		١٠,٨٢	٢٥	٦	-	١٥ يناير ١٩٦١
		١٠,٩٧	٢٦	-	-	١٥ فبراير ١٩٦١
		١١,١٢	٢٦	٦	-	٣١ مارس ١٩٦١
		١١,٢٨	٢٧	-	-	٣٠ أبريل ١٩٦١
		١١,٥٨	٢٨	-	-	٢٩ فبراير ١٩٦٤
	١٦,١٥	٥٣	-	-	سبتمبر ١٩٨٠	
<p>● من يورد سبيد إلى كم ٦١</p> <p>● من كم ٦١ إلى يورد تونيق</p>	٣٦٠٠				<p>إنشاء المرحلة الأولى من تطهير القنارة</p>	

جنيّة السفن العابرة في قناة السويس خلال ١٩٧٩

الترتيب	الدولة	النسبة المئوية	
		عدد السفن	المطوّرة الصافية
١	اليونان	١٦,٨	١٤,٢
٢	ليبيريا	٦,٦	١٢,٥
٣	إنجلترا	٥,٧	٧,٣
٤	روسيا	٩,٣	٦,٢
٥	البرتغال	٣,١	٦,٠
٦	بنما	٦,٧	٤,٨
٧	فرنسا	٢,٨	٤,٦
٨	اليابان	٣,٢	٤,٦
٩	ألمانيا الاتحادية (الغربية)	٣,٥	٣,٩
١٠	إيطاليا	٣,١	٢,٦
١١	موريتانيا	٢,١	٢,٦
١٢	الصين	٣,٤	٢,٦
١٣	سنتافورة	٢,٨	٢,٥

٢,١	١,٣	السويد	١٤
٢,٥	١,٥	الكويت	١٥
١,٧	٢,٨	الولايات المتحدة	١٦
١,٧	١,٥	الولايات المتحدة	١٧
١,٧	٢,١	الهند	١٨
١,٣	٢,٥	برغوسلافيا	١٩
١,٣	٤,٥	فريش	٢٠
١,٣	٥,٨	أسيانيا	٢١
١,٢	١,٣	بولندا	٢٢
١,١	١,١	رومانيا	٢٣
١,٥	١,١	السعودية	٢٤
١,٥	١,٤	ألمانيا الديمقراطية (الشرقية)	٢٥
٥,٢	٥,٧	جمهورية مصر العربية	
٨,٥	٩,٣	دول أخرى (٢٧ دولة) (٨)	
١٠٠,٥	١٠٠,٥	المجموع	

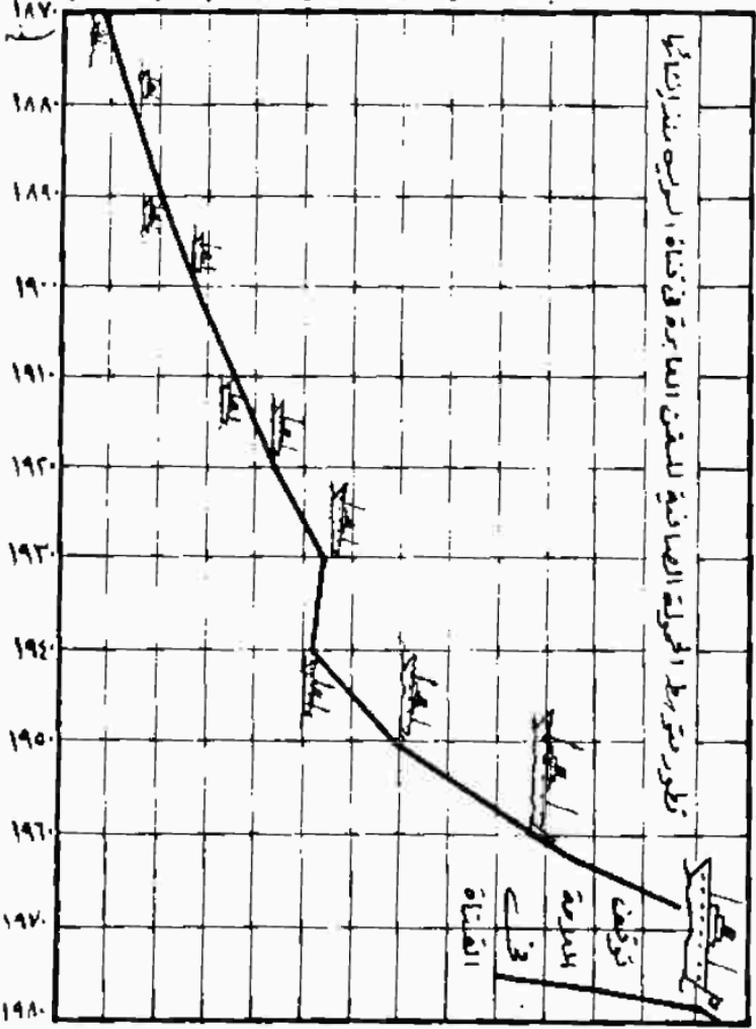
(٨) حيزت السفن الإسرائيلية القنادة لأول مرة وبلغ عددها ١٣ سفينة حمولتها الصافية ٢٧٠٠٠ طن.

سفن الدول العربية المأجرة في قناة السويس خلال عامي ١٩٧٦ و ١٩٧٩

١٩٧٩		١٩٧٦		الدراسة
المسجلة الصافية	عدد السفن	المسجلة الصافية	عدد السفن	
آلاف الأطنان		آلاف الأطنان		
٥٣٨٠	٢٩٨	٢٣٧٤	١٢٧	● الكويت
٢٧٨١	٢٢٨	٩٤٤	١٢٧	● السعودية
٢٦٧٣	٦٩	١٢٩٠	٦١	● العراق
٧٣١	٤٦	١٠١	١٩	● المغرب
٥٠٦	١٤٧	١١٣٠	١١٥	● مصر
٣٥٧	٣٨	٤٩٤	٢٧	● الجزائر
٣٤٩	٦٦	١٩٢	٣٩	● السودان
٢٨٢	١٢٦	١٣٧	٨٣	● لبنان
١٨١	٢٠	٥١	٦	● تونس

١٧٠	٣٤	٥٢٨	٩١	● الصومال
١٠٤	٨	٤٣	١	● ليبيا
٨٨	١٦	٦	١	● قطر
٢٢	٦	١٧	١٣	● الإمارات العربية
١٧	١٦	١	١	● الأردن
٤	٣	١	١	● عمان
٣	٩	٢	٥	● سوريا
٢	٢	-	-	● اليمن الجنوبية
-	-	٨	١	● موريتانيا
١٣٦٥٠	١١٣٢	٧٣١٩	٧١٨	الجميع الكلي للدول العربية
٢٦٦١٧١	٢٠٣٦٣	١٨٧٧٥٩	١٦٨٠٦	الجميع الكلي لقناة السويس
%٥,١	%٥,٦	%٣,٩	%٤,٣	النسبة الترية للدول العربية

تطور متوسط الحرارة الصافية للمقنن المعاصرة في قناة السريعة منذ إنشائها



قناة السويس في طريق قبل التأميم وبعده التأميم
١ - خصائص قناة السويس

بعد التأميم		قبل التأميم		البيان
عدد أيام المرحلة الأولى من التطوير	إعادة فتح القناة ٥ يونيو ١٩٧٥	تأميم القناة ٢٦ يوليو ١٩٥٦	إنتاح القناة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩	
١٩,٥٠	١٥,٥٠	١٣,٥٠	٧,٥٠	• الممتد
١٠٠	٦٣	٤٢	٢٣	• المرض عند القاع
١٧٠	٩٠	٩٠	صفر	• المرض عند عمق ١١ مترا
٧٤٠	٣٠٠	١٦٠	٥٧	• أقصى عرض عند سطح الماء
٣٦٠٠	١٨٠٠	١٢٥٠	٣٠٤	• مساحة القطاع المائل
٥٧,٧٩,٦٠٠	٣٦	١٠	صفر	• أطوال الأجزاء البروزية
١٣٨١	٥٨٤	٤٥٤	٧٤	• كميات الرمال المستخرجة منذ إنشاء القناة

٢ - معالجة القناة

بعد التأسيس		قبل التأسيس		البيان
عدد أيام المرحلة الأولى من التطهير	إعادة فتح القناة ٥ يولي ١٩٧٥	تأسيس القناة ٢٦ يولي ١٩٥٦	افتتاح القناة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩	
١٩,١٥	١١,٥٨	١٠,٦٧	٦,٧٨	
٥٣ -	٢٨ -	٣٥ -	٢٢ ٣	
١٥٠,٠٠٠	٦٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	٥,٠٠٠	

(٩) تفرقة بور سيد بطول ٣٦,٥ كم منها ٢١ في البحر ، وتفرقة البلاج ١٠ كم ، واتساح ١٥ كم والديفسوار ٢٨ كم (من كم ٩٥ إلى

٣- السفن العابرة في القناة

١٩٧٩	١٩٥٥ السابقة للتأميم (سنة كاملة)	١٨٧٠ التالية للافتتاح (سنة كاملة)	البيان
			(أ) عددها :
(١١) ٢٠ ٣٦٣	(١١) ١٤ ٦٦٦	٤ ٨٦	- مجموعها السنوي
٥٥,٨	٤٠,٢	١,٣	- المتوسط اليومي
			(ب) أبعادها القصوى بالمتر:
٣٤٨,٥٢	٢٤٠, -	١١٧, -	- الطول
٥١,٩٠	٣٢,٤٥	١٣,٥٠	- العرض
			(ج) متوسط مدة تواجدها في القناة بالساعات
٢٥	٢٥	٤٨	
			(د) عدد جنسياتها :
٩٣	٥١	١٥	
(١٢) ١٦ ٥٦٦	٥٢٠ ٧٧٤	٢٦ ٧٥٨	(هـ) عدد المسافرين عليها :

- (١٠) يتضمن هذا العدد ٧٨٧٧ ناقلة بنترول مجموع حمولتها الصافية ٧٥٨٥٩٠٠٠ طن .
 (١١) يتضمن هذا العدد ٢٦٩٨ ناقلة بنترول مجموع حمولتها الصافية ٨٦٢٧٨٠٠٠ طن .
 (١٢) تحول ركاب البواخر، إثر ازدهار حركة الطيران في العالم، الى استخدام الطائرات في تنقلاتهم، نظرا لسرعتها وتعدد خطوطها .

٤ - حمولة وإيرادات السفن العابرة

١٩٧٩	١٩٥٥	١٨٧٠	البيان
	السابقة للتأميم (سنة كاملة)	التالية للافتتاح (سنة كاملة)	
طن	طن	طن	(أ) الحمولة الكلية للسفن العابرة :
٣١٨ ٦٣٧ ٠٠٠	١٥٤ ٦٠٥ ٠٠٠	٦٥٤ ٩١٥	- مجموعها السنوى .
٨٧٢ ٩٧٨	٤٢٣ ٥٧٥	١ ٧٩٤	- متوسطها اليومى
١٥ ٦٤٨	١٠ ٥٤٢	١ ٣٤٨	- متوسط الحمولة الكلية للسفينة
طن	طن	طن	(ب) الحمولة الصافية للسفن العابرة :
٢٦٦ ١٧١ ٠٠٠	١١٥ ٧٥٦ ٠٠٠	٤٣٦ ٦٠٩	- مجموعها السنوى
٧٢٩ ٢٣٦	٣١٧ ٤٤٠	١ ١٩٦	- متوسطها اليومى
١٣ ٠٧١	٧ ٨٩٣	٨٩٨	- متوسط حمولة السفينة
جنيه	جنيه	جنيه	(ج) إيرادات السفن العابرة :
٤١١ ٥٣٢ ٤٠٠	٣٢ ٢٣٣ ٥٠٤	٥٢٠ ٨٥٢	- مجموعها السنوى
١ ١٢٧ ٤٨٦	٨٨ ٣١١	١ ٤٢٧	- متوسطها اليومى
٢٠ ٢١٠	٢ ١٩٨	١ ٠٧٢	- متوسط إيراد السفينة
طن	طن	طن ^(١٣)	(د) حركة البضائع المنقولة عبر القناة :
١٦٠ ٦٤٩ ٠٠٠	١٠٧ ٥٠٨ ٠٠٠	٢٢ ٤٣٥ ٠٠٠	- مجموعها السنوى
٤٤٠ ١٣٤	٢٩٤ ٥٤٢	٦١ ٤٦٦	- متوسطها اليومى
٧ ٨٨٩	٧ ٣٣٠	٤ ٩٤٩	- متوسط حمولة السفينة

(١٣) هذه الأرقام خاصة بسنة ١٩٦٠ ، حيث إن بيانات حركة البضائع للسنوات السابقة لها غير موثوق في صحتها تماماً .