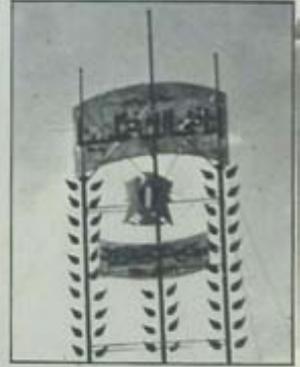


# أقدم لكم المايسترو العالمي: المهندس مشهوراً أحمد مشهور



الرئيس أنور السادات فوق اليخوت البحرية مع السيد حسي مبارك والفريق أحمد بدوي.

إن في مصر رجالاً يؤمنون بأن الواجب هو أول الفروض الوطنية.. وأن في مصر قلوباً تؤمن بأنه لم ولن ينتهز بهذا البلد إلا التضامن الشرف والوفاء المهيم والإيمان المطلق، فالوطن كله ملك أبنائه.. وفي مصر شرفاء وهم بصمات مشرقة على نواحة العمل ونبل الغاية والغرض والتفهد والمقصد. وفي مصر مجاهدون مجبولون يعملون في كبرياء وعشوق وإتبال وتبذل.

مواكب النور... المثل الحى النابض لشباب رائع مخلص أمين.. يعطى علمه وفه وعرفه ودمه رحيماً وفي نواضع لكي يحفظ بناء مصر المستقبل والحضارة.. إنهم كنوز مصر وثروتها الحقيقية ولورتها البيضاء.. وبضها الخرم الموهج.

هذا الجيش الشهد في هيئة قناة السويس من مهندسين ومرشدين وعمال وفنيين وإداريين.. هؤلاء النجوم المشرفة لسمعة واسم مصر.. والمهم أنهم يعملون بروح الفريق الواحد المتآلف الشكامل أمام عظمة عمل معقدة والهدنة.. كل منهم يعرف تخصصه.. إنهم حلية نحل أو نعم متجانس.. والأهم أن كل واحد منهم يعلم بأن أى تقصير أو تهاون أو تراخ.. له تأثيره المباشر في تعطيل الأعمال لكل مواقع العمل.. ويصبح نشاراً في أرقام أنعام السيمفونية الثانية لمشهور- ماسترو الفريق الذى لا يرحم ما دام الأمر

يرتبط بالممر المائى الكبير وسننه العالمية. عشت أباماً مع الأبطال الذين أنشأوا لمصر قناة لانية - والبقية تأتى - لتزيد من الموارد ومن العملات الحرة التى نحل الأزمات ونحمتنا من الطوارئ. وتسهم في معارك الإنتاج والتنمية وترفع معدلات الدخل القومى.. إنهم مارة الأمل في الفجر المشرق الجديد ودعائم الإيمان بأن غدا وبعد غد أفضل من اليوم والأمس. أقدم في هذا التحقيق حواراً مع قائده مجموعة العمل، الذى طلبنا منه قائده الضر وبطل السلام الرئيس محمد أنور السادات في صورة ورقة عمل وضع فيها كل أحلامه وآماله وتصوراتنه لمستقبل القناة وكيف تكون بعد انتصارات أكتوبر العظيم

ورحتى سنة ١٩٨٠ وقد نفلت اليوم بالكامل كما أراد.. أما ورقة العمل الثانية فقد سلمها الرئيس للمهندس مشهور أحمد مشهور، عندما وضع على صدره أرفع وسام في الجمهورية في الاحتفال الكبير يوم الثلاثاء الماضى ترجمها المهندس مشهور بأن يبدأ على الفور بإنهاء المرحلة الثالثة والأخيرة ليصبح مرور السفن في القناة ذهاباً وإياباً في وقت واحد تتويجاً للمرحلتين - الأولى والثانية.

كما أقدم أيضاً بعض الوجوه المشرفة من شباب ورجال الهيئة.. التى ساهمت على سبيل المثال وليس الحصر وما زالت في إنجاح المشروع العظيم في يوز سعيدة والإسماعية والسويس.. أقدمهم

لقومهم وشعبهم. وفي حوار استمر ساعتين في مكتب الماسترو- وماسترو أنشودة السلام المهندس مشهور أحمد مشهور التى وضعها ونظمها له بطل السلام.. قابلت الرجل الذى يعمل عشرين ساعة في اليوم بدون انقطاع بل يعمل في أكثر من مجال بالإضافة إلى عمله الرئيسى الحساس.. يشرف على مشروعات كلها من أجل التنمية في الأمن الغذائى وفي التصدير والسياحة وفى الاستشارات بالإضافة إلى العمل السياسى.. التعب والإرهاق يطلان من عينيه ووجهه، نتيجة الجهود غير العادى الذى يؤديه، ونتيجة عملية المراجعة التى أجريت له منذ شهر.. وبلازمه طبيب الهيئة



مايستر أنشودة السلام المهندس مشهور احمد مشهور



غرفة المراقبة الالكترونية للملاحة . ليس لها مثيل في العالم



فايتم المهندس مشهور وقال :  
بالتأكيد معك حق لأنني عندما أعلن أن رسوم  
قناة السويس ستصل في العام القادم إلى ١١٠٠  
مليون دولار فإن نفس الرقم بل وأكثر سيدخل  
ميزانية الدولة في شكل إيجار قاطرات ورسوم  
موتور و موانئ ومياه ومواد غذائية . وعندئذ سيع  
شركات كبرى تابعة لهيئة تقوم بعملية الخدمات  
في كل المجالات وتحقق أرباحاً طائلة سنوياً .  
ويعمل بها آلاف العمال والفنيين ويكفي أن رسوم  
شركة التوكيلات الملاحية دخل ميزانيتها في هذا  
العام ٤٠ مليون جنيه ويعمل بها ٤٠ موظفاً فقط  
المهندس عبد الخيد فؤاد رئيس المراقبة الالكترونية  
ومعه الجهاز الذي يضعه كل مرشد على السفينة

حلاف سفن البترول . التي أصبحت الآن قادرة  
على المرور حتى ١٥٠ ألف طن والتي تسمى  
( سفن الصب ) وهي التي تحمل الفحم والنفط  
وغيرهما من مواد كثيرة وقبل عمليات التعديق  
كانت لا تتمكن من المرور . هذه السفن لن  
يقطع مرورها حتى يوم القيامة وكذلك السفن  
التي تنقل الغاز السائل أصبحت الآن قادرة على  
العبور في القناة وأيضاً سفن الحماويات ( الخيل  
الثالث والرابع من الحماويات ) . بل وسيدأ في  
مشروع تطوير ميناء بور سعيد وإنشاء ميناء  
الحماويات وقد تمت الدراسة . وهيئة قناة  
السويس ستشارك في تنفيذ المشروع لتبدأ بحارة  
الترانزيت وإعادة التصدير وتشكيل سفن  
الحماويات من الوقوف على الأرصفة الجديدة .  
إذن فهذه الختمية أي حتمية ما أتفق في مشروع  
التطوير وحتمية بقاء قناة السويس واستمرارها  
لأن القضية ليست ناقلات فقط بل هناك سفن  
بها بضائع ومعدات وحماويات أصبحت أكثر  
خطامة من ناقلات البترول . قال مشهور ولابد  
أن تعلم أننا عندما نتفق في توسيع وتعديق القناة  
فهو عمل استراتيجي مائة في المائة خاصة أنه  
لا يوجد لها عمر الفتراهي أو ما يسمونه « اهلاك »  
كيفية السلع أو أي شيء آخر !!  
إن ما يتفق في الخيري المائي لا يهلك والمشروع  
لا يستهلك أبداً .

وقال وليس الهيئة للقد كان من الختمية أيضاً  
تطوير القناة وإتفاق هذه الملايين وهو الأهم إنه  
لولا عمليات التطوير التي تمت وستتم ما كان لنا  
هذا الدخل الكبير منها . الذي ستضاعف قريباً  
وكانت النتيجة أن الإيرادات كانت متناقصة .  
وهرب مثالا عن ناقلات البترول الصغيرة حتى  
٦٠ ألف طن التي كانت تمر في القناة وهذه  
السفن تتناقص بالنسبة للعدد الافتراضي وأيضاً  
الاتجاه العالمي لبناء الناقلات الكبيرة والصغيرة  
وغير تأكيداً القول . في ١٩٦٦ ميزانيتها سفن  
تحمل بضائع مختلفة حمولتها ٦٨ مليون طن عدا  
سفن البترول حمولتها ٢٠٦ ملايين طن . والذي  
مر في القناة سنة ١٩٨٠ سفن حمولتها ٢٠٠  
مليون طن بضائع مختلفة وسفن البترول حمولتها  
٨٦ مليون طن . إذن فالفرق أين ذهب ؟ ! ..  
يوجد تناقص . والنتيجة عمليات التطوير  
والتوسع والتعديق مما بلغت تكاليفها كانت  
حتمية سواء بالنسبة لناقلات البترول أو سفن  
الصناعات  
قلت للمهندس مشهور أحمد مشهور إنك  
دالماً تعلم أن دخل القناة في هذا العام بلغ  
كثراً مليون دولار وفي العام القادم سيبلغ كذا  
وهذه المبالغ للرسوم المباشرة التي تحصل من  
السفن ولكن في الحقيقة هناك دخل غير مباشر  
يدخل ميزانية الدولة بمعنى أن أي سفينة تمر  
في قناة السويس لا تصيب إلى ميزانية مصر  
ورسوم قناة السويس فقط . إنما تضيف أيضاً  
دخولاً أخرى تقرب في حجمها من رسوم  
قناة السويس ؟

الدكتور الدير حامية بعد الأزمة الصحية التي  
انتابه في مكتبه بعد ظهر يوم السبت الماضي  
وأصر على عدم مغادرة مكتبه ولو لمدة ساعة  
ليستريح  
قال في المهندس مشهور : إن الرئيس السادات  
يعلم في كل تصريحاته وخطبه ويوماً أنه لا رجوع  
مطلقاً في عملية السلام أو عمليات السلام مع  
إسرائيل . التي للودها مصر لصالح أمن المنطقة  
بل وأمن واستقرار العالم . وأن مصر جادة في  
كل خطواتها نحو السلام بعد أن وضعت لبنانها  
الأولى في اتفاقية كامب ديفيد .  
ومن الغريب جداً أن بعض الدول تحاول  
التشكيك في هذا الموقف المبدئي لمصر . وهدهدها  
وغرضها واضح وإن كان بطريقة غير مباشرة ألا  
وهو أنها تقول لكل مستثمر يريد استثمار أمواله في  
أرض مصر المباركة : لا تلعب بأموالك  
ومشروعاتك فالمشكلة غير مستقرة أي تحفه .  
وأعظم أزمة خطوات السلام بشكل والهي  
ملغوس حتى نابض وعلى الطبيعة هو الفتح  
الفرعية الجديدة لقناة السويس وانتهاء الهيئة من  
جميع عمليات المرحلة الثانية من التطوير . التي  
شاهدها العالم كله بالأفكار الصناعية والسيوف  
الذين صاحبوا بطل السلام في عبور القناة  
الجديدة .  
هل يعلم أو يتصور بعد ذلك وقد أنفقنا ملايين  
الدولارات في شكل قروض ومنح ومساعدات  
من البنك الدولي والدول الحبة والصدئقة من  
اليابان وأمريكا وفرنسا وألمانيا بل قدمت  
لنا هذه الدول الأجهزة والمعدات الفنية والخبرة  
والخبراء . حلاف عمليات التعديق في كل  
المجالات شرق وغرب القناة ألا يكل كل هذا  
والتيبة في الطريق أن يعرف كل العالم أن مصر  
وقائدها وقيادتها تفرس وتبني دعائم السلام في  
مصر السلام . هل هناك من يكارر بعد  
ذلك ؟ ! لا أظن هل هناك أحد يستطيع أن  
يدعي أننا نعرف عملية السلام ؟  
وقال المهندس مشهور :  
إن كل ما اتفقا في المشروع نسبة منه كانت  
حتمية للقائه . ولتعبس في السوق العالمية لأني  
أسوق سلعة وخدمة لراكب السفينة ولو فرضاً أن  
البترول سيظل على الأقل يتدفق من مناخه في  
المنطقة لمدة لا تقل عن عشرين سنة . فانا معطي  
نفسى في خمس سنوات بالنسبة للأموال التي  
أفقت على المشروع في مرحلته الثانية . كان هذا  
رؤيه على سؤالي بأن البترول سينضب في الحقول  
بالإضافة إلى حط سوميد الذي أنشئ منذ  
سنوات والذي يظل البترول من ناقلات البترول  
الصخرية التي لا تستطيع عبور القناة والتي تغف  
في ميناء السويس ليضخ بتروها في أنابيب سوميد  
حتى ميناء الإسكندرية وهذا المشروع تكلف  
أيضاً بملايين الجنيهات لما الداعي إذن للإتفاق  
الكبير في مرحلة التطوير الجديدة التي انتهت .  
وأضاف المهندس مشهور أحمد مشهور بأن  
هناك شيئاً أهم هو تعريفات السفن الأخرى

فؤاد جزيرة محوطها المياه من كل جانب بعد التبرعة الجديدة وأنا أوافق على فكرة التخطيط العلى للمنطقة. نفس الوضع عكسها قبل بداية تطوير القناة. لقد وضعنا تصورا عاما ثم تقدم بيوت الخبرة الأجنبية ثم تقدم العروض نتيجة للدراسات المطلوبة التي جاءت في شكل معونات. بعدها قلنا شكل القناة سيكفي كذا ووضعنا شريطا أو خط سكة حديد وسيبدأ عليه مجموعة علماء والتجار والصناعيين. نفس الفكرة يجب أن تنطبق عند التخطيط الإقليمي. أي نضع التصور والحطة والدراسات ثم بدأ التنفيذ بوضع الخط الحديدى. ونصح خطة قومية مبرمة للجمع مها تعبرت القيادات لاختط باقى مادما سصل به إلى الهدف.

سألت رئيس الهيئة عن السبب أو الأسباب التي أدت إلى زيادة رسوم القناة على السفن بعد عملية التطوير الأخيرة؟ بل أدى إلى احتجاج بعض ملاك السفن التجارية ونقالات البترول ومنهم أوناسيس رئيس الغرفة التجارية اليونانية الذي حضر يوم الاثنين الماضي إلى الهيئة لمناقشة زيادة الرسوم؟

أعلن المهندس مشهور: نحن ندرجنا في الرسوم بالنسبة للسفن الصغيرة والكبيرة. بالنسبة للسفن الكبيرة ٢٨٠ ألف طن رسوما حاليا أقل من ١٢٪ من رسوم سنة ١٩٧٥ والسبب الرئيسى التولون بالنسبة لنقالات البترول ما زال ضعيفا ولم يزد. إنما الضائع المختلفة تولىنا زاد ٣٠٠٪ وتولون البترول ثابت. هذا من ناحية. والأمر الآخر أن السفن الصغيرة الحجم تأخذ نفس الخدمة التي تأخذها السفينة الكبيرة وكذلك بالنسبة للمرسد وخدمات الإرساء.

فوضعنا (رسوما متدرجة) بحيث انها زادت بعض الشيء على السفن الصغيرة ثم نتدرج في القضاة. فهناك إذن عدالة التوزيع بل إن السفن الصغيرة تعمل دائما بين موانى قريبة لنا. كيف أحسب الرسوم؟ وثالثا أنا رافعا؟ إحسب ماذا توفر قناة السويس لأية سفينة تعبر قناة السويس بدلا من استخدامها طريق رأس الرجاء الصالح وهذا يوفر لو أخذت ٤٠٪ منه فسأكون عادلا وكفه على السفن الصغيرة ولو وصلت إلى ٥٠٪ أيضا فهذا عدل. وأنا أعلنت ذلك في مؤتمر عقد في لندن في سبتمبر الماضي ورفضت فيه مبدأ المساومة والمناقشة. والذي يريد أن يجر عندما ويحقق نفسه وفرأ. أهلا وسهلا.

وهناك أكثر من إجابة على كل هذه التساؤلات:

● ما هو معدل زيادة رسوم التوالين من سنة ١٩٧٥ حتى سنة ١٩٨٠؟



الرئيس أنور السادات أثناء نزوله من الباهرة ومعه كبار الضيوف من دول العالم.

والتعبير. بالتأكيد... قال في المهندس مشهور خاصة أن مدينة بورفؤاد بعد التبرعة الجديدة زادت مساحتها ١٢٠٠ فدان تصفها تشيد عليه المياه والآخر للمشروعات الاستثنائية وتقوم حاليا برسم خريطة جديدة لبورفؤاد بل هناك قناة جديدة فتحت بين القناة الرئيسية والتبرعة جنوب بورفؤاد. وأرض جديدة في الثلث من هذه القناة حتى رأس العش (نهاية التبرعة) منظم على ضفافها أنشطة استثنائية كثيرة وأرضية وصناعات نصف مصعة لإعادة تصديرها وسيتم تطوير هذه المنطقة في المستقبل القريب.. وشركة الأعمال الورى سعديت منظم بإنشاء مصنع لشوات (فاير جلاس) خدمة منطقة القناة وتشجيع السياحة لتصل إلى بحيرة البردويل والعريش.. وسرعة حركة المستثمرين في المنطقة وأصحاب المهندس مشهور قائلا: في المرحلة القادمة في التطوير سيتم ازدواج القناة وستظهر بعدها في الإسماعيلية جزيرتان كبيرتان تصلحان للاستثمار والمناطق الحرة. كما أصبحت الآن بور

بدخل ميزانية الدولة نتيجة للخدمات التي تقدمها الشركات للسفن. أن تقوم الهيئة خاصة أنها حطقت نجاحات مستمرة مطردة وأصبحت لها خبرة واسعة في أكثر من مجال أن ينشأ مجلس أو هيئة يقدم هيئة القناة ومخالفات السويس والإسماعيلية وبورسعيد ومخالفات سيناء على غرار الهيئة التي أنشئت منذ سنوات لتطوير منطقة السد العالي وتوسيع بيوت الخبرة العالمية في كل التخصصات لمسح المنطقة شرق وغرب القناة التي تصل إلى ٢٠٠ كيلو متر وسهال التنمية أو هيئة التخطيط لضع تصوراتها حتى بعد عشرين سنة ونرى كيفية الوضع ماذا يكون؟ خاصة أن هذه المنطقة أصبحت منطقة جذب لكل الاستثمارات المصرية والأجنبية سواء كان استثمارا صناعيا أو تجاريا أو إسكانيا أو سياحيا حول القناة العالمية والنجاح الملائم والمعملة الرخيصة الجديدة بل وإنشاء مناطق حرة جديدة علما بأن التبرعة الجديدة أصافت أرضها جديدة في بور فؤاد وأيضا الهيئة دائما تقدم الدعم المالى لكل هذه المحافظات وبالذات في الأمن العداقي

أى أن كل موظف منهم يدخل لنا مليون جنيه. وكان دخل هذه الشركة صفرا عندما كانت القناة معطلة. أضف إلى هذا عمال القطاع الخاص الذين يعملون على السفن الأجنبية ويعفود. ومرتباتهم كلها بالعملة الصعبة. والأهم أن نسال شركات البترول المحلية كم تحلق من أرباح وإيرادات نتيجة لمخمين السفن بالبترول وهي شركات حكومية. وشركات إصلاح السفن ومخمين السفن بالمياه فسر المياه. المترعبشرين مليا. نبيعه بخمسة عشر دولارا نقوم به صنادل بطلميات وهي أحلى مياه في العالم كما قالوا لنا ويتفاوتون عليها وبذلك نكون ملزمين بتطوير هذه الطلميات ليؤيد المعدل طاق الساعة وأيضا هيئة البترول تكون معدتها متطورة جدا لتتنسج مع العهد الجديد للقناة خاصة أنها حطقت أرباحا فلكية هذا العام والأعوام السابقة وكلها بالعملة الحرة.. وكل جهة وكل هيئة يجب أن تطور أعمالها وخدماتها بالنصرة السريعة العلمية. أليس من الضروري خاصة بعد عمليات التطوير وبعد أن ألقنا أن هناك دعلا غير مباشر

● وما هو معدل زيادة الوقود وهو يتجلى من ٣٥ إلى ٤٠٪ من تكلفة النقل ؟  
 ● وماذا يظن قنر رسوم قناة السويس بالنسبة لما تحصله من ناوولون على النقل ؟  
 وترجمة هذه الأسئلة هو أن زيادتي متدرجة قبل سنة ٧٥ فكانت رسوماً موحدة على جميع الأحجام وفي نهاية هذه السنة زدنا الرسوم بالنسبة للشرايح الدنيا من السفن وهذه الزيادة تدرجت بالتفصيص حتى حمولة ١٥٠ ألف طن تدفع نفس الرسوم القديمة ثم يستمر هذا التدرج إلى السفينة الكبيرة ٢٨٠ ألف طن .



الرئيس نور السادات في مبنى الإرشاد بوسعيد وهو يلقى خطابه الذي وجهه للعالم ..

### المراقبة الإلكترونية للملاحة

وتطلب مشروع القناة تنفيذ مشروع المراقبة الملاحة بأحدث الوسائل الإلكترونية على امتداد القناة من مسافة ٣٠ كيلو متر شمال بور سعيد في البحر المتوسط وحتى مسافة ٣٠ كيلو متر جنوب السويس في خليج السويس بهدف تأمين عبور السفن وزيادة أعدادها وضمان الاتصال بجميع المواقع المشغولة عن الملاحة في القناة ويكون المشروع من :  
 ● شبكة رادارية من ٣ محطات مهمتها تحديد مواقع السفن ونقل صورة رادارية لما تتحول إلى صورة تلفزيونية في مركز المراقبة بالتور الحادى عشر بمبنى الإرشاد .  
 ● شبكة لوران - س من ٣ محطات أيضا بالإضافة إلى أجهزة لاسلكية محمولة على السفن العابرة . ومهمة هذه الشبكة تحديد مواقع السفن على شاشة تلفزيونية ملونة في المراقبة .



صورة لمدينة الاسماعيلية وقناة السويس .

● شبكة حاسبات الكترونية .  
 ● شبكة للاتصالات اللاسلكية وتضم سبع شبكات ( شبكة للسفن العابرة . والمرشدين في المياه . ومكاتب القياس . والقاطرات . للفكراتكات . وللتوكيلات الملاحة . وشبكة تلفون لاسلكي خاصة بجميع المشغلين عن الملاحة في القناة .  
 وقد تكلفت هذا المشروع ١٨ مليون دولار بتحويل من هيئة التنمية الأمريكية . هذا ما قاله في المهندس عبد الحميد فؤاد رئيس المشروع وسيداً تنفيذيه في أول مارس سنة ١٩٨١ وقد بدأت الفكرة منذ سنة ١٩٧٥ كمشروع من مشروعات التطوير الحاربه في القناة وحموره تطوير نظام مراقبة الملاحة ليناسب مع دخول القناة في عهد الناقلات العملاقة . وقامت الهيئة بالاتصال بمجموعة من الدول الأجنبية الرائدة في هذا المجال . وهي أمريكا وفرنسا والمجلوا واليابان وألمانيا الغربية وحصلت على مجموعة من التطوير انتهت إلى الاتصال بمجموعة من الشركات التابعة لهذه الدول . ثم قام خبراء الهيئة بزيارة مدينة خليج طوكيو وميناء سان فرانسيسكو وميناء هافر وقناة بنما وقناة كبل بألمانيا الغربية وميناء هامبورج وميناء فان كوفر بكندا

وانتهت دراسات الهيئة إلى اختيار النظام الذي يلائم الاحتياجات الفريدة للملاحة في قناة السويس التي تجمع بين خبرات هذه الدول السبع .  
 وأعلن المهندس عبد الحميد أنه بإتمام هذا المشروع أصبح نظام مراقبة الملاحة في قناة السويس أحدث نظام متكامل للملاحة في العالم لأنه يستعمل مراقبة السفينة وتوجيهها قبل دخولها المياه الإقليمية جنوباً وشمالاً . وقام بتكيب الأجهزة والمعدات مهندسون مصريون تدربوا في الولايات المتحدة الأمريكية . كما يتدرب حالياً على التشغيل ١٦ مهندساً وفيما بخلاف من يعملون في الصيانة وهو يعتبر أول نظام في مصر بالنسبة لعدد الحاسبات الإلكترونية . . وقد تمت زيارة المشروع وأخذ بشرح في هو ومساعده . وأعطيا صراحة ألى أفقر إلى المعالي والألفاظ التي أستطيع بها أن أعطي صورة نابضة حقيقيه لما رأيت . . إذ هوأ إليها لتشاهدرا الأهرامات الجديدة في نهاية القرن العشرين التي بنت بسواعد المصريين .

### مركز الأبحاث

التقيب بالذكور ليل هلالى رئيس مركز الأبحاث بالهيئة الذي يقوم بالدراسات

الشرقية ويدخل عند المحيرات المرة حتى البحر الأحمر .  
 وحماية جوانب القناة بالتكسيات . وهي عبارة عن مواد حرسانية وديش ومون مختبر في معمل اختبار المواد وأيضاً اختبار الأحبال واللحامات .  
 ● وقسم الأجهزة الإلكترونية والكمبيوتر وهو عصب المركز وهذا القسم به ١٥ باحثاً و ٢٥ فنياً وعدد كبير من العمال المتخصصين .

### تصميم المشروعات

وفي لقاء مع الدكتور عبد الحميد يوسف سليمان رئيس قسم المشروعات والأبحاث قال في :

إن التربة الجديدة تمثل ٢٠٪ من كمية العمل في قناة السويس وإنه واجه صعوبات كبيرة . فكل فترة إغلاق قناة السويس كانت تلتصق المعلومات الكافية عن القناة وكانت مشروعاتنا بصلة نظيرية على ضوء البيانات البسيطة وبعد انتصارات أكتوبر ومعاهدة السلام حققنا بيانات على الطبيعة أكثر دقة . ونظريه بور سعيد كانت لها مشاكل فية بالنسبة لطبيعة التربة الرخوة وأيضاً بالنسبة لتنفيذ حاجز الموج ولما يفرش الأشنة صناعية تحت الحاجز بطريقة جديدة في عالم الهندسة . وجهنا حوالي ١٧٠٠ لوحة تفصيلية لكل المشروع . خاصة أن قناة السويس لا يوجد لها مثيل بالنسبة لحجمها وطولها وطريقها للملاحة فيها ولذلك لاندجأ إلى بيوت الخبرة الاستشارية الأجنبية لتنفيذ أى مشروع . كما أن مكاتب الخبرة الإنجليزية والفرنسية واليابانية لم تصنف جيداً مما تم إنجازها داخل الهيئة لكنها شروط البيك الدولى الذى يقدم لنا القروض .

بقيت كلمة أستمع معي في أن المهندس مشهور أحمد مشهور يستحق بمقدارة جائزة نوبل للسلام في عام ١٩٨١ . الرجل الذى جسد ما يريده بظل السلام إلى تضام حية ملموسة وواقع لكل ما تريده مصر السلام .....



● دراسات القناة أى أبعاد الخرى خاصة أن تكاليف التكريك في مشروع التطوير الأخير بعد ٧٠٪ من نفقات تكاليف هذه المرحلة التي تكلفت ١٣٠٠ مليون دولار وأنه لا توجد قناة ملاحة في العالم تسمح بمرور الناقلات العملاقة . ولا توجد إذن عمرة في هذه أعمال ونعتمد على أبحاثنا ولما يعمل نموذج مصغر للقناة بنسبة ٤٠ مرة وثالثة بنموذج مصغر بنسبة ٤٠ مرة أيضاً وبها مرشد ونقوم بتجارب على الهيكل المصغر وعندما نصل إلى درجة من الأمان في أية تجربة نطبقها على القناة نفسها .

● وقسم الشاطئى والمراني . وهو عبارة عن أحواض تكون فيها أمواج تحاثل الأمواج الموجودة في القناة مع تحديد نوعية التربة ونتاج التكريك وواقع القناة . به كل أنواع التربة لأنه في القديم كان النيل له ثلاثة فروع . الفرع الثانيسى وينتهى في مدينة تانيس والفرع الوطنى وينتهى عند منقلة بالوطة . وفرع وسط القناة ويخى من