

اختلطت حبات العرق برمال الصحراء.. وتناثر ذوو القبعات الزرقاء على امتداد الساحل الذي يبلغ طوله ١٦٢ كيلو مترا. من السويس إلى بورسعيد ٢٥ ألف عامل ومهندس وفني وخبير يساهمون في تحقيق المعجزة.

الدقرسوار: قرية لا تهوت!



• ل قرية الدقرسوار ترتفع المباني بيضاء العامل المصري الذي يجرى معركة التصدير.

منها.. الأطفال الصغار يلعبون ويرحسون حول المباني الجديدة.. وعلى مسافة قريبة ظهرت مباني أخرى ما زالت في مرحلة البناء. اقترنا من المهندس الذي وقف يراقب حركة العمل، حدثنا عن المشروع الذي تم إنجازه ١٠٠ وحدة منه قام الرئيس أنور السادات بإهداء حيازتها للزراعين في يونيو من العام الماضي والأن تم تشطيب الـ ٨٠ وحدة الباقية والتي سيتم تسليمها في ٥ يونيو الحال

اصطحبنا المهندس لزيارة بعض الأسمى منازلها الجديدة.. يتكون المنزل من حجريين وحجرين أمامي كبير بصطبة على الطراز

ولا شك أن هذا الاسم ارتبط في أذهاننا بالثورة التي أحدثتها إسرائيل خلال حرب أكتوبر والتي لم تكن إلا مغامرة عسكرية تليغزيرية أرادوا بها أن يقللوا من قيمة النصر الذي حققته قواتنا المسلحة في الحرب..

على هذه القرية يقع الآن مشروعان كبيران أحدهما مشروع إسكاني يضم ١٨٠ وحدة سكنية والثاني مشروع استصلاح ٥٠٠ فدان وتجهيزها للزراعة..

وفي قرية الدقرسوار كانت الوقفة الأولى «لجنة أكتوبر» والحياة تدب في شوارعها: المزارعون متجهين إلى حقولهم أو عائلاتهم

قوامها سبعة آلاف سنة، علم المصريون العالم خلالها كثيرا من العلوم والفنون.. وأهمها الشيد

وفي زيارة لمنطقة القناة والتجول في كثير من مواقع العمل لتنتقل بالصورة والكلمة ما يجري هناك.. نجد بعض المشروعات قد تم استكمالها بالفعل والبعض الآخر على وشك الانتهاء.. ومشروعات ثالثة قد بدأ العمل فيها حديثا. وفي كل الأحوال الجهود مستمرة والحركة لا تنتهي طوال النهار وربما تستغرق جزءا كبيرا من الليل

نبل وصولك إلى مدينة الإسماعيلية بمسافة ٣٠ كيلو مترا تقع قرية الدقرسوار.

فن يقسم بزيارة سريعة إلى القناة وبلقي نظرة على ما يجري الآن على شاطئها أو داخل مدنها لن يصدق أن هذا كله قد تم خلال ثلاث سنوات وربما أقل.. مئات المشروعات منها ما يتعلق بالقناة ذاتها - توسيعها وتعميقها - ومنها ما يتعلق بإنشاء المصانع وبناء المساكن والمرافق ومنها ما يتعلق بإصلاح الأراضي وإعدادها للزراعة.

وراء هذه الإنجازات الضخمة يقف الإنسان المصري بكل أبعاده.. صلابته المهيبة.. إرادته القوية.. قوة محمله الفائقة.. ويقف وراءها أيضا حضارة

الأهل إلى ٣ سنوات ...

وسقطت التصاريح

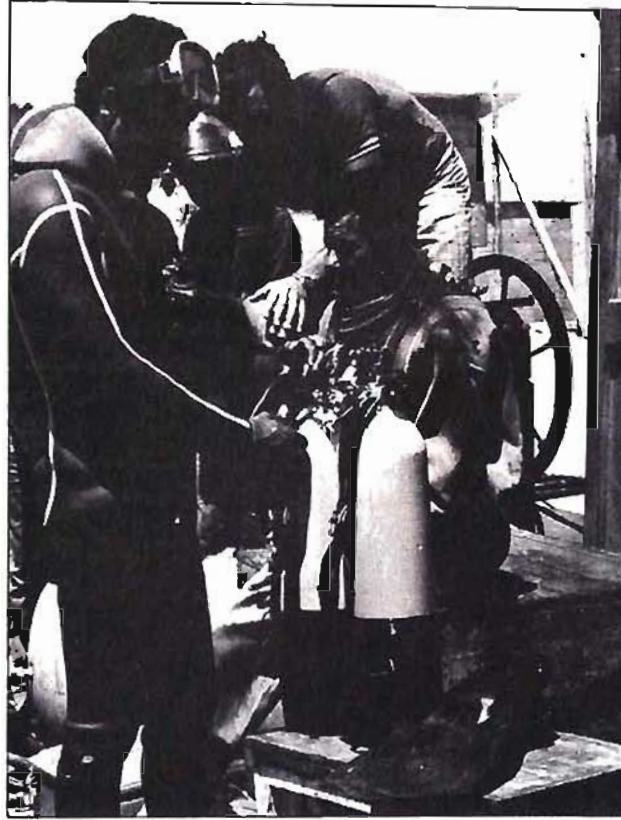
وحتى ٥ يونيو عام ١٩٧٤ كان الدخول إلى منطقة القناة لا يتم إلا بالحصول على تصريح خاص لبعض الفئات المحددة من مواطني القناة .. وعندما زار الرئيس محمد أنور السادات مدن القناة أعلن يوم ٥ يونيو ١٩٧٤ أن مدن القناة قد أصبحت مفتوحة أمام كل المواطنين وأن المنطقة على موعد مع عودة الحياة الطبيعية لها يوم ٦ أكتوبر من نفس العام ..

وبدا السباق

وكان هذا يعني شيئا واحدا .. أن الصراع قد بدأ .. صراع الإنسان المصري مع الزمن .. الصراع بين كلام الخبراء التي يساوى ٣ سنوات ، وعزيمة الرجال التي تساوى ٤ أشهر .. وبدأ السباق .. خلال هذه الفترة كان قد تم تنفيذ ٧٠٪ من أعمال الترميمات المطلوبة بالنسبة للمساكن وأمكن ترميم وتشغيل ٨٥٪ من المدارس وتجهيزها تماما لاستئناف الدراسة .. بالإضافة إلى ترميم ٧٠٪ من المباني الحكومية و ٢٠٪ من المستشفيات والوحدات الصحية .. وإنهاء بعد ذلك التقارير تؤكد أن مرحلة الإنشاء قد بدأت .. وأنها تتم بأسرع المعدلات .. في كل ساعة زمن كل يوم بنا ١١٠ وحدة سكنية لتصل عدد الوحدات السكنية التي تم بنائها حتى آخر عام ١٩٧٥ إلى ما يقرب من ٢٠ ألف وحدة ..

عقبات على الطريق

● ولكن كيف تم هذا ؟ .. وكيف تمكن الإنسان المصري من فهم الزمن ؟ .. يقول المهندس ماهر أحمد بهاء الدين رئيس قطاع المشروعات بمجهاز تنمية منطقة القناة إننا وضعنا في اعتبارنا أن تحقق ما راع به الرئيس السادات من إعادة الحياة الطبيعية لمدن القناة .. كنا نعمل ليلا ونهارا .. أيام الإجازات لا نعرفها .. مرافيد امتدت بلا حدود .. وكان أهم مساعدا أن ميزانية التعمير تركزت كلها في جهاز واحد بحيث قام جهاز تنمية منطقة القناة بالاتفاق على كل المشروعات الإسكانية والزراعية بالإضافة إلى تحسين المرافق .. وقد أتاحت لنا النظام حرية الحركة والمرونة الكافية للبدء في كل المشروعات والانتهاج من معظمها .. لا شك أن ما يحدث الآن على خط القناة معجزة .. فكل العاملين يركضون الصدفه القريبة التي ربطت بين إجازات هذا اليوم « يوم ٥ يونيو » من كل عام وبين ذلك اليوم منذ عشر سنوات .. وكان القدر أراد أن يتحول يوم المين إلى يوم عيد نخفل فيه بكل متجزئاتنا في التعمير والبناء ..



● قبل أن يبدأ التعمير كان ٧٠ قد أن نتخلص من الألغام ..

ويشكون المنزل من غرفتين وصالة ودورة مياه .. والحى مزود بالكهرباء والمياه ومرافق الخدمات .. ونعود إلى قصة أبو زيد وشهادة العبور التي نسلها من القوات المسلحة نتيجة لبطولته في المعارك .. يقول أبو زيد إنه من عجائب المصادفات أنني نسلت منزلي في نفس الموقع الذي كنت أقاتل منه القوات المعادية وظلت فترة طويلة في هذا الموقع (ما يقرب من ٤ سنوات) وحينما سرحت من القوات المسلحة بعد الحرب .. نشاء الظروف أن أتخذ مسكني في نفس الموقع وبعلي قاتلا : إن ذلك منحني شعورا بأنني كنت أقاتل من أجل هذا المنزل بالذات مثلما كان يفعل الإنسان الأول حينما كان يفسل ليدافع عن كوخه أو كهفه الذي يعيش فيه ..

قصة التعمير

● ولكن ماهي قصة التعمير منذ بدايتها وما هي الصعوبات والعقبات التي واجهتها وكيف استطاع العاملون التغلب عليها ؟ .. لم تكن مهمة الرجال سهلة .. كانت اللجان المختصة بمصر الحائز العمرانية قد انتهت من دراستها .. وجاءت الأرقام ضخمة .. تخيف .. كان هناك أكثر من ٦٥ ألف وحدة سكنية تحتاج إلى الترميم بالإضافة إلى ما يقرب من ٢٠٠ مدرسة و ٥٠ مستشفى وحوالي ٤٠٠ مبنى حكومي .. وبدأ الخبراء يدرسون الوقت اللازم لإعادة ترميم كل هذه المباني .. وجاءت التقديرات البدينية تؤكد أن إعادة ترميم كل هذه المنشآت يحتاج على

يسرعون ببلالغى وأقوم بالتالي بالاتصال بسلاح المهندسين الذي يقوم بتفجيره وإزالة الخطر وتلك المرحلة كانت تستهلك جزءا من الوقت أما الآن فقد تعود العمال على تجنب الخطر وتأمين اللغام التي تصادفهم دون أن يحدث أى توقف في العمل ..

ونسأل المهندس حجاج عن مراحل العمل في المشروع ليجيب : إنها مراحل عديدة ونشابة بمعنى أن أكثر من مرحلة يسير العمل فيها في وقت واحد فهي تشمل تسوية الأرض .. وحفر الترع والصارف للخدمة الزراعية ..

شهادة عبور

« تشهد بأن الرقيب رديف أبو زيد على أبو زيد .. كان ضمن أفراد القوات المسلحة الذين لهم نرف العبور إلى سيناء في حرب السادس من أكتوبر ١٩٧٣ وقد أبلى بلاء حسنا في الصلوات الحربية »

التوقيع
تاند الوحدة

حينما دخلنا منزله كانت هذه الشهادة أول ما نلت نظرتنا .. إذ فيها بعناية في مدخل المنزل الذي قام بتأجير من بين ٣٧٦ منزلا للإسكان الحر .. ومشروع الإسكان الحر هو امتداد لمى الشيخ زايد الذي يهزم ٤٠٠٠ وحدة سكنية .. انتهت في مدينة الإسماعيلية .. والمشروع الأول أنشئ للعمال من أبناء الإسماعيلية .. وقد تم تسكينهم بالفعل ..

الريق وحوش خلق لإيواء الموائى وملحق به مخزن صغير وكل منزل به مدخلان الأمامى للأفراد والخلق للمائسة .. استقبلنا رب البيت .. يطلقون عليه في القرية اسم العمدة واهم الحقيق محمد أبو دويش .. تحدثت العمدة كثيرا معبرا عن بهجة باستلامه السكن الجديد وعن قرية الدفرسوار الجديدة (أبو سلطان) التي عادت أكثر جمالا وإشراقا مما كانت .. ولا سم (العمدة) نصة طريفة يفخر بها دائما ويرويها لكل من يأتي للزيارة فعندما هاجم اليهود قرية الدفرسوار وحاصروا المزارعين الساكنين بها وتطلب الأمر إعادة تجميع أفراد القوات المسلحة في المنطقة بدأ الجنود يتوافدون على مساكن المزارعين وبدأ المزارعون بدورهم يساعدون الجنود على الخروج من الحصار لاستكمال الاستعداد ومحاوله الالتفاف حول النفرة وتطويقها وقد ساهم أهل القرية الأبطال كثيرا في هذا العمل وبدأوا يتركون ملابسهم المدنية للجنود ويغفون الملابس العسكرية عن أعين الأعداء الذين قاموا بتفتيش معظم منازل القرية .. رلى إحدى الجولات التفتيشية وجدوا لديه أكبر عدد من الملابس العسكرية وهنا قاموا بطرده من القرية .. وهدم منزله وعندما عاد بعد فك الحصار عن المنطقة وانسحاب اليهود كافأه أهل القرية على ذلك بإعطائه لقب « العمدة »

وقصص بطولات المزارعين البسطاء من أهال قرية الدفرسوار كثيرة لا تنتهى وربما لا تتسع تلك الصفحات لرددها جميعا ولكن لا شك أنهم جميعا سعداء بدورهم أثناء فترة الحصار أولا وبعودتهم إلى قريتهم ثانيا ..

رجال وألغام

وعلى الضفة الثانية من القناة في نفس المنطقة تقريبا يجري العمل في مشروع الدفرسوار للإصلاح الزراعى .. ويقوم الرجال بلمستصلاح ٥٠٠ فدان ونهجيها للزراعة وقد تم بالفعل الانتهاء من إصلاح ٢٣٠ فدان ويجرى الآن العمل في المساحة الباقية ..

المهندس صلاح حجاج هو المنزل عن هذا المشروع وهو فخور بالعاملين معه فيه ويسمهم الأبطال .. ونسأل صلاح عن السبب فيقول : كلنا نعلم أن هذه المنطقة كانت هي منطقة النفرة التي يمر منها جنود العدو إلى الضفة الغربية للقناة وزرعوا المنطقة بالألغام وأصبح الحفر والعمل وتسوية الأرض يشكل نوعا من الخطورة على حياة الناس .. وبالرغم من أن سلاح المهندسين بالقوات المسلحة قد قام بتطهير المنطقة فإن بعض ألغام أودانات مدافع لم تنفجر توجد بمنطقة العمل .. ولكن إصرار العامل المصرى على عدم الاستسلام جعله يستمر في عمله .. بل زوده ذلك بنوع من الحساسية والخبرة في اكتشاف مكان الخطر .. في البداية كان العمال عندما يكتشفون لغما

حتى تكون القناة أوسع وأعمق

لن يكون اللون الأصفر هو السائد على خريطة صحراء مصر بعد الآن.. فاللون الأخضر سيصل سريعا.. إنها حرب ضارية بين لونين.. كلاهما بفعل الطبيعة، ولكننا سنقف بجانب الأخضر في حرب ضارية حتى يتصر وعدتنا في هذه الحرب أن لدينا ٥٥ مليون متر مكعب من التربة الممتازة التي نأخذها من قاع القناة بسبب التوسعات. هذه الكمية لو اختلطت بالرمال الصحراوية حولتها إلى أرض زراعية خصبة..



٥ يونيو ١٩٧٥

وبعد الانتهاء من بناء الشواطئ الجديدة يتم دم القدية. وتبدأ بعد ذلك مرحلة أخرى وهي عملية التعمين وتقوم بها معدات ضخمة جدا تسمى «الكراكات» تعمر فوق سطح الماء وتصل قوتها إلى ٢٠٠٠ حصان ويعمل عليها ١٢٠٠ عامل ويصل ثمن الواحدة منها إلى ٧ ملايين دولار.. وتلك الكراكات تقوم بتكسير التربة «ومزولتها» تحت سطح الماء بواسطة حفارات ضخمة يصل وزن الواحدة منها إلى ٧ أطنان وثقنها إلى ٣٠ ألف دولار. ثم تقوم بسفطها ومعهما الماء بواسطة طلمبات ضخمة تصل قوتها إلى حوالى ٨٠٠٠ حصان وتطردها إلى الخلف خلال خط من المراسير يصل طوله إلى عدة كيلومترات ويعود على الماء بواسطة عوامات أو يمتد عبر القناة قريبا من القاع..

مليون متر مكعب وعلى مستوى القناة كلها إلى حوالى ٨٢ مليون متر مكعب. ويسمى ذلك بالمخمر على الناشف.. وبعد ذلك تأتي خطوة أخرى وهي عمل شواطئ جديدة في الناحية الشرقية للقناة عند المواقف المعينة بعد انتهاء المشروع ويسمى ذلك «بالتكسية» وتبدأ بدق ستائر معدنية من الصلب بأعماق تتراوح بين ٣ و ٦ أمتار تحت منسوب الماء حتى تمنع تسرب الماء خلال جدران القناة وحتى لا تسبب الانهيار للشواطئ.. وبعد ذلك يغطى الشاطئ الجديد - المحفور بيل معين - بقطع من الأحجار ذات صلابة شديدة جلبت من جبل عتاقة بالسويس لمنع عملية انهيار الشاطئ نتيجة لقوة الأمواج التي تصطدم به.. ثم تبنى بعد ذلك يلوكات خرسانية ضخمة يصل وزن الواحدة منها إلى طنين..

العالم وسفته الضخمة أن غر بها وخصوصا ناقلات البترول يكامل حولتها في طريقها إلى أوروبا، وتسلق حاليا طريق الرجاء الصالح بدلا من القناة.. وبهذا سوف يرتفع دخل القناة من ٤٠٠ مليون دولار إلى حوالى ١٠٠٠ مليون دولار في السنة. والمشروع كما يقول المهندس حسنى عبد الجليل رئيس قسم المشروعات بوزارة تخطيط، خطواته قليلة ولكنها ضخمة جدا وهو يمر على خطوتين أولاهما عملية التوسيع ثم تليها عملية التعميق.. وقد بدأت مرحلة التوسيع بإزالة خط بارليف وجبال الرمال الموجودة ووصلت الإزالة إلى عمق ١٢٠ مترا في اتجاه الشرق، واستلزم هذا رفع كميات ضخمة جدا من التربة وصلت في القطاع الجنوبي للقناة إلى ٢١

●● ولبدأ معا تلك القصة ونعرف كيف ضرب عصفورين أو عدة عصافير بحجر واحد..!!

وحجرتنا هنا ببساطة هو مشروع توسيع وتعميق القناة.. إنه مشروع صخم وسوف يتضاعف فيه حجم القناة وقوتها الإنتاجية ودخلها في خلال ٤ سنوات تبدأ من عام ٧٦ حيث بداية المشروع وحتى عام ٨٠ وهذه المدة تمثل المرحلة الأولى ويتم فيها توسيع القطاع الثاني إلى ٣٢٠٠ متر مسطح بدلا من ١٨٠٠ متر ويزيد عرضها الملاحي من ٩٩ مترا إلى ١٦٠ مترا على أن غر بها السفن الكبيرة بحمولة ١٥٠ ألف طن بدلا من ٧٠ ألف طن حاليا وبناطس قدره ٥٣ قدما بدلا من ٣٨ قدما وذلك يعني أن بإمكان ٩٥٪ من أساطيل

٥ يونيو ١٩٧٥



● الرئيس السادات يضع حجر الأساس لمدينة العائش من رمسيس، ومع السادة حتى مبارك، وعبد الحليم سالم وعبد محمد حسن، وحبيب الله الكفراوي.

عمر، يعمر، تعميراً في منطقة قناة السويس

العمل في منطقة القناة يجري على قدم وساق.. العربات الصفراء والأوتاش والأجهزة والمعدات منتشرة على طول الطريق يحمل كل منها اسم الشركة التي ينتمي إليها.. المعدات ضخمة وهائلة.. حينما تنظر إليها من بعيد تجدوها كأنها تتحرك وحدها وتعمل دون أفراد، ولكن وراء هذه الحركة النشطة اللاتئة جيوش من العمال.. لا تشعر بهم إلا حين اقترابك منهم.. يعملون في هدوء.. ارتبطوا بالآلة أو المعدات.. وأصبحت جزء لا يتجزأ منهم.

الشهر.. وجاءت العربة لتنتقل إلى بونف السيارات استعداداً للسفر ولكنه غير رأيه في آخر الأمر ورفض التزول قائلاً: «أنا في إيه في مصر».. ما دامت لا أحتاج إلى السفر في شيء، فلن أترك العمل. حياة العمال والمهندسين هنا تذكرني دائماً

حينما اتصف يوم الخميس كان على المهندس عبد العليم الحديدي الدور في الحصول على إجازة إذ مر عليه شهر بالتمام والكمال لم يحصل خلاله على إجازة ولو ليوم واحد.. إنني نلت الحق في الحصول على أربعة أيام نتيجة لأبناء الجمع التي جمعها خلال

الاسماعيلية فإننا نجد أن يجري القناة موجزة على شكل قوس مكون من مجموعة أقواس.. وقد وجد الرئيس أنور السادات أثناء تفقده لخطوات المشروع أنظار العاملين في هيئة القناة إلى عمل تفريعة بتلك المنطقة بحيث تصل طرق القوس يجري مائي مستقيم حتى يزيد من كفاءة القناة في تلك المنطقة ويسهل مرور السفن بالإضافة إلى أنه سوف تتكون في تلك المنطقة جزيرة من الأرض يمكن استغلالها في المشروعات السياحية أو في المناطق الحرة.. وبعد الانتهاء من إنشاء تلك التفرعات سيصل عددها الكلي في القناة إلى ٦ تفرعات ويصل طولها مجتمعة إلى حوالي ٧٠ كيلو متراً أي نصف طول القناة تقريباً.. وفي المستقبل يمكن أن تصل تلك التفرعات بعضها ببعض.. وبذلك ستصبح لدينا قناة أخرى بجانب الأولى تفصلها جزيرة طويلة من الأرض ويصبح المرور في القناة في المجاهين بدلاً من واحد حالياً.. ومعنى ذلك أن طاقة القناة سوف تتضاعف فاما ويتضاعف معها دخلها عدة مرات.

● مشروع توسيع وتعميق القناة اقتصادي ١٠٠٪.. وتكاليفه تصل إلى حوالي ٥٠٠ مليون دولار وحوالي ١٢٠ مليون جنيه مصري يضاف إليها ثمن المعدات الجديدة التي استوردتها الهيئة بحوالي ٢١ مليون جنيه مصري قيمة ثلاث حفارات كبيرة، والمهلات المستخدمة في بناء الكيانات..

وهذه هي التكاليف أما الإيراد.. فبعد ٣ سنوات من الآن أي بعد الانتهاء من المشروع سوف يصل دخل القناة إلى حوالي ١٠٠٠ مليون دولار وذلك بالإضافة إلى القوائد الجانبية للمشروع من إضاءة أراض زراعية جديدة ومشروعات سياحية.. أي أنه يمكن تغطية تكاليف المشروع كلها في خلال سنة واحدة فقط من تشغيل القناة بعد الانتهاء منه.. وإذا عرفنا أن بعض القروض المستخدمة في ذلك المشروع لها فترة سداد حوالي ٧ سنوات وسداد على فترة ٢٥ سنة فإذاً نتبين لنا مدى التنصاوة للمشروع ومدى الفائدة المادية التي ستعود منه على مصر..

دريم التخلص من تلك التربة على الساطع، الشرق للقناة حيث تجهز أماكن خاصة تسمى بأحواض الترسيب تصب فيها التربة المكونة والماء وباختلاط التربة الرملية الصخرية في تلك المنطقة مع التربة الطينية المأخوذة من قاع القناة سوف تتحسن خواصها وتصبح صالحة للزراعة وتستعمل كربة التربة المأخوذة من قاع القناة إلى حوالي ٥٥ مليون متر مكعب.. وفي المنطقة الجنوبية للقناة يتم التخلص من نواتج الحفر في الناحية الغربية بجانب مدينة السويس في منطقة الجون.. وهي بها مياه ضحلة ليست لها فائدة ملاحية أو سكنية وبعد الانتهاء من عمليات الحفر يتوافر في تلك المنطقة حوالي ١٠ ملايين متر مسطح من التربة الجيدة وتحول منطقة الجون إلى أرض زراعية تصل إلى عدة آلاف من الأقدنة بالإضافة إلى إمكانية إقامة مناطق سكنية عليها.. وتلك تعتبر واحدة من الفوائد الجانبية للمشروع.. وبانتهاء خطوة التكرير أو الحفر بالكراكات في أية منطقة فإنها تكون قد عمقت وانتهى العمل بها تقريباً ولقد تم ذلك بنسبة ٢٥٪ في القطاع الجنوبي من القناة.

● ويقول المهندس محمد مصطفى المشرف على المشروع في القطاع الجنوبي من القناة إن المشروع الجديد ليس توسيعاً وتعميقاً فقط بل هناك جزء آخر القرض منه عمل تفرعات جديدة في القناة.. فالقناة يمر بها يوميا ثلاث قوافل من السفن واحدة من الجنوب واثنان من الشمال وتوجد في القناة ثلاث تفرعات عند مناطق بورسعيد وكبريت والبلاح وتلك التفرعات تسهل حركة المرور في القناة.. فالقناة تنف في إحدى التفرعات حتى تمر الأخرى في مجرى القناة ثم تمر بعدها وهكذا.. أي أن تلك التفرعات تعتبر كجراج تنف فيه القافلة لكي تسمح لأخرى بالمرور.. وفي المشروع الجديد سوف تنشأ عدة تفرعات واحدة عند منطقة رأس العش وتتم حتى تقابل البحر الأبيض شرق بورسعيد وتلك مخصصة للسفن الحاملة بالترول حتى تبعد عن الحركة الملاحية العادية لميناء بورسعيد..

أما في منطقة الدفرسوار وحتى شمال



● أحدث جرارة يابانية تصل اليوم في تعميق مجرى القناة.

العمل نتيجة لعدم وجود الحوافز والتشجيع .. ولكن شيئا من هذه الأسباب لم نلمسه في مشروعات التعمير الممتدة على طول ساحل القناة وفي المدن الثلاث .. لذلك تنتهي معظم المشروعات في الأوقات المحددة لما وإذا تعدت هذه التواريخ فلها تبعاتها بفتره وجيزه ولظروف خارجة عن الإرادة .. بل إنه حينما يتدخل أى عامل من العوامل المعرقله لسير العمل .. نعيد أن روح الحب والتعاون السائدة بين المجموعة تتقدم لتذيل هذه الصعوبة والتغلب عليها

وبضرب المهندس عز الدين يوسف مثلا لذلك فيقول :

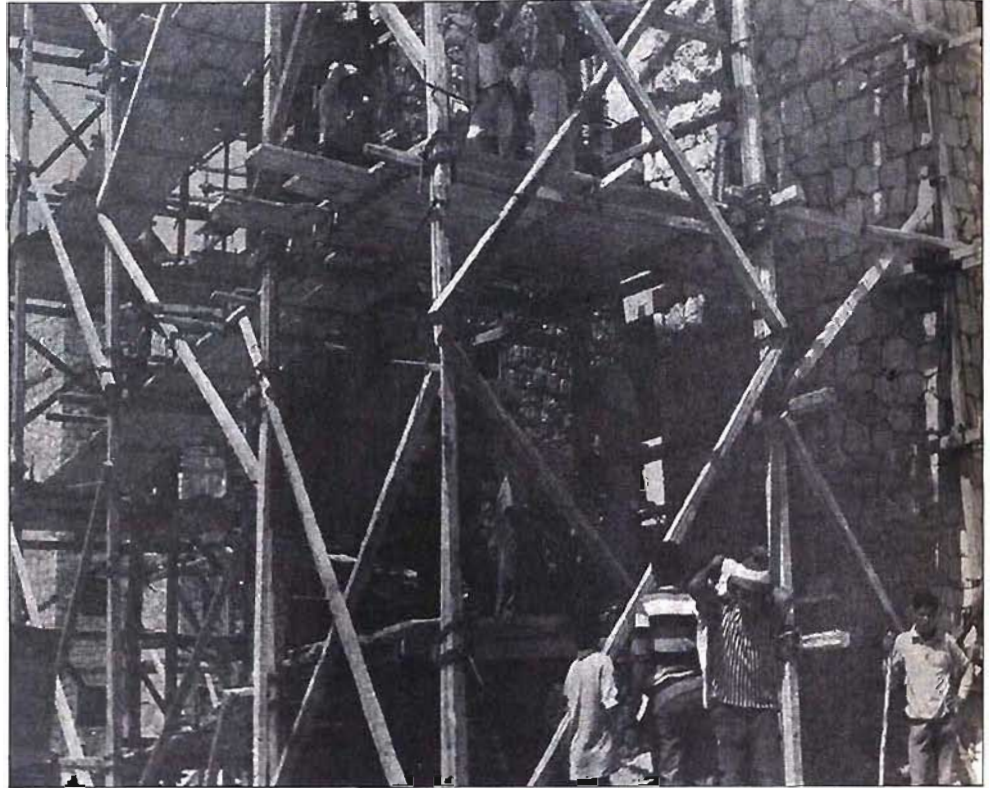
في مشروع الدفوسوار للإصلاح الزراعى أنام العمال مخزنا للزلط على الضفة الغربية من القناة .. وأصبحوا يتحينون الفرصة حينما تبدأ حركة الملاحة في القناة وبدأ الجو حتى ينظموا نقل كميات الزلط إلى الشرق ولم يتسكروا من ذلك إلا في إحدى الأسبابت وكأنا نائين وعندما علموا أن الفرصة سانحة جوا وبدأوا فترة عمل بعد منتصف الليل لأنهم لم يضمنوا الجو في الصباح

مطلوب فيلم سينائي

● يؤكد المهندس علاء الدين عارف أن عمليات التعمير والبناء وتعيين القناة ونوسبها لا تقل مجال من الأحوال عن عملية بناء السد العالي .. فهنا يبدل الرجال العرق ولا يبخلون بأى جهد في سبيل إقام تلك العمليات وأكثر من ذلك فإنهم يقومون بإعادة التنض والحياة إلى المدن التي هدمها العدوان .. ولذلك فالمهندس علاء ينادي المسؤولين عن الإعلام بمحاولة تسجيل هذه العمليات في فيلم سينائي يعرض على الناس في الداخل والخارج حتى يظهر وجه مصر المشرق للعالم أجمع .. ويكون هذا الفيلم وثيقة تاريخية هامة تضيف مجدا جديدا إلى الإنجازات التي يجتهد المصريون على أرضهم .

● ● ●

حكايات وحكايات كثيرة تحفل بها ملحمة البناء والتعمير على أرض القناة .. لذلك لن نستطيع أى زائر للمنطقة في تلك الأيام العظيمة أن يتخيل مدى العرق والمجهود المبذولين في إنجاز العمل .. ولكنه فقط يستطيع أن يصدق حينما يتذكر أن رداء كل ذلك الإنسان المصري .. نفس الإنسان الذي حقق من قبل معجزة العبور ومخيم خط بارليف فعاركه البناء والتعمير ليست أقل من معارك السلاح .



● خطوة على طريق تعمير الصحراء ..

بجاء جنودنا وهباطنا في الثورات المسلحة .. فما أقرب الشبه بين الاثنين .. وما أقرب الهدف أيضا .. فذلك حرب من أجل البقاء والوجود وهذه حرب من أجل حياة أفضل .

بذل السفر

● المهندس عدلى أبو العلا .. إنه دقيق جدا في عمله وحريص على إنشائه .. حينما يتغيب ولو لأيام معدودة يقضها في إجازة أو راحة أو حتى مأمورية يسأزه اللق ولا يهدأ حتى يعود إلى موقع عمله ويستأنف نشاطه من جديد .. وذلك بالرغم من اطمئنائه الكامل للزميل الذي يحل محله أثناء فترة إجازته وثقة التامة في كفاءته وخبرته .. ولكنه يحب دائما أن يتواجد إلى جوار عمله فهذا يعطيه إحساسا بالثقة والأمان .. وأخير قرار اتخذ عدلى هو الانتقال إلى مدينة الاسماعيلية ومعا استطاع الحصول على سكن وانتقل إليه هو وزوجته وطفله الصغرى وبهذا استطاع أن يحقق حلمه ويعمل قائلا : (بدلا من السفر رابع جاي كل شهر)

الصرف أولا ..

● عباس عبد النبي عباس أمين مخزن شاب يبلغ من العمر ٢٣ سنة يقول ردا على سؤال وجهته إليه :

إننا هنا لا نعرف شيئا اسمه الرتين نحننا يحتاج العمل إلى أى قطعة غيار اقوم بصرفها

العامل والضلع الثاني للملاحظ والثالث المهندس يقول محمد منير مهندس ميكانيكى (البيجا) :

إن روح الأمانة والحب هي العامل الأساسي في تسير دفة العمل أكثر من أى شيء آخر .. فإحساس المهندس بالعمال وأنماجه معهم واختلاطه بهم ليل نهار يجعل من العمل أسرة ربها المهندس وأفرادها العمال وكثيرا ما يحكى العمال لمهندسيهم عن أسرهم الخاصة ومشاكلهم الشخصية دون تردد أو خوف وبالتالي كثيرا ما يقوم المهندس بالعمل على إزالة أسباب المشاكل لعماله بأقصى جهد ممكن ما دام ذلك في إمكانه وفى حدود طاقته .

والجدير بالذكر أن المهندسين المنفذين لمختلف المشروعات ليست لديهم أية مكاتب .. فهم يقضون اليوم كله بين العمال في مختلف مناطق العمل وهناك مائدة بسيطة تتوسط حجرة كل منهم لأى استخدمات لتصميم ماكيت أو رسم نموذج لعملية معينة بل ولتناول الطعام أيضا .

أرقام قياسية

لكل مشروع من المشروعات زمن تقديري يستغرقه العمل في المشروع ومن المعروف أن بعض المشروعات يتأخر موعد تنفيذها لأسباب عديدة إما لنقص في الاعتادات المالية أو نقص في المواد الخام وإما للتباطؤ في

من المخزن أولا ثم بعد ذلك أتم إجراءات الصرف من توزيع أدوات وعمل الإجراءات الإدارية .. الخ المهم ألا يتوقف العمل لأى سبب من الأسباب .

١٧ ساعة يوميا

● ويتحدث عبد الشافي متولى مدير شئون العاملين عن سير العمل وحياة العمال في الواقع يقول :

ينقسم العمل إلى ورديتين الأولى من الساعة صباحا إلى الخامسة بعد الظهر والثانية من الخامسة إلى الثانية عشرة مساء وهناك عمل بالإنتاج .. وساعات عمل إضافية يقدر قيمتها رئيس العمل المباشر .. أما عن الأجور فأقل عامل معنا يصل مرتبه إلى ثلاثين جنها وهناك ٩ جنها شهريا بدل غذاء .. وهناك بدل طبيعة عمل تتراوح بين مائة في المائة و ١٥ في المائة من المرتب كل حسب الفئة المعين عليها .. ويقيم العمال في حجرات تبنى لهم خصيصا بجوار كل مشروع يقومون هم بتنظيفها وإعدادها ومن حيث الإجازات فالعمال القريبون من مواقع العمل يحصلون على إجازتهم أسبوعيا إذا غابوا في ذلك وإذا لم يرغبوا فعليه جميع راحاتهم الأسبوعية والحصول عليها شهريا أسرة يملأهم من سكان المناطق البعيدة .. ولكن بشرط ألا يتخل ذلك بنظام العمل وقوته .

● إذا تصورنا أن العمل في أى موقع من المواقع عبارة عن مثل فيكون أحد أضلاعه

لولا هيئة القناة لغرفت دمياط وبلطيم

■ مكالمات تليفونية وفرت للعالم ١٧٠٠ مليون دولار كل عام.. كان المتحدث فيها الرئيس أنور السادات. فقد اتخذ قراره.. ولكنه يريد أن يطمئن.

● ويسأل الرئيس السادات في التليفون أين المهندس مشهور؟

لقد كان في هذه اللحظة مع وفد صحيفة - الفانانشيال تايمز - ويستأنز المهندس مشهور أحمد مشهور ليرد على التليفون.

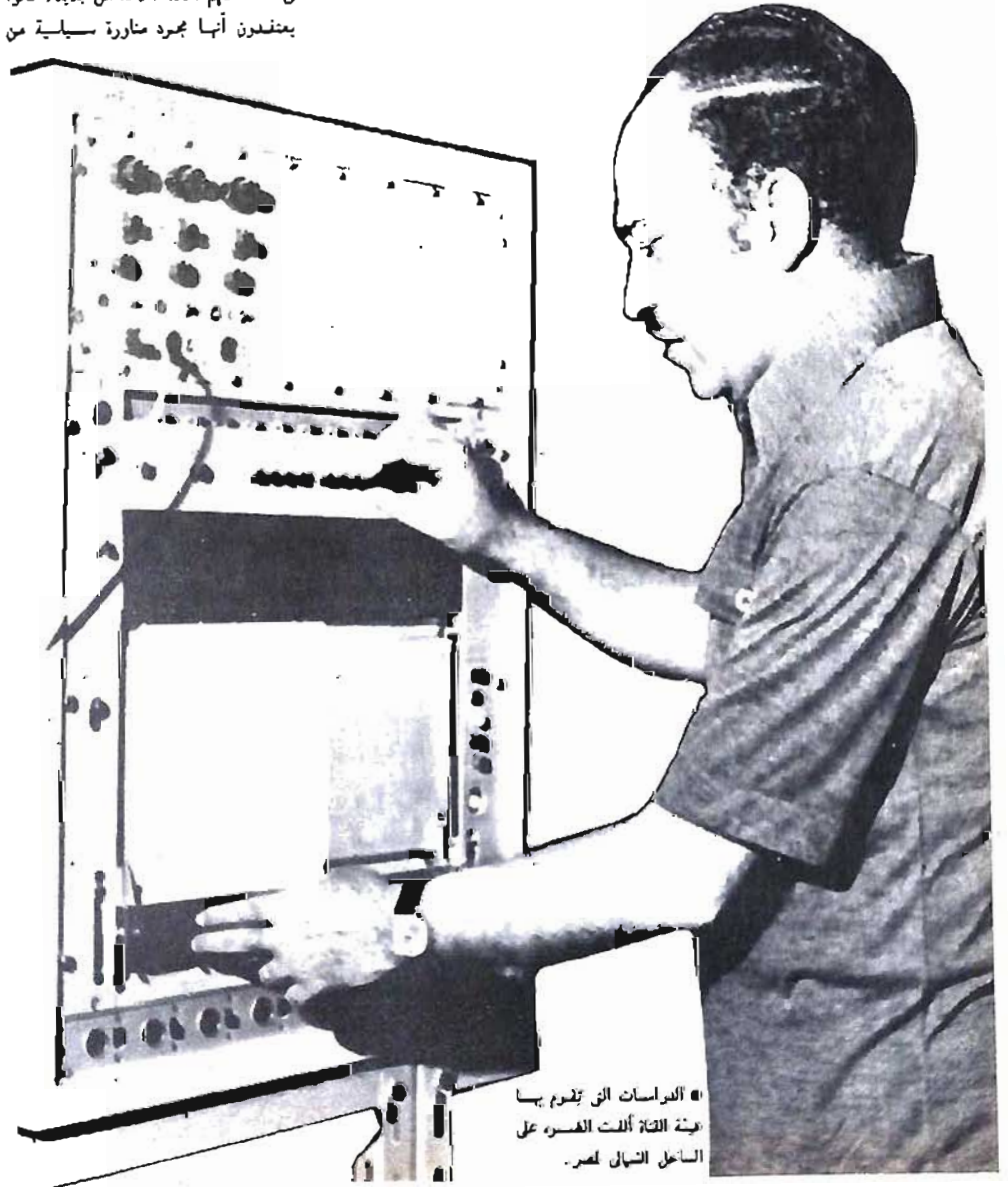
● ويسأله الرئيس السادات في عبارة واحدة.

- هل أنتم مستعدون لإعادة الملاحة في القناة فوراً؟

وتأتى الاجابة من المهندس مشهور بسرعة وبلا مقدمات. وفي كلمة واحدة:

- نعم. يا أفتدم

كانت هذه المكالمات التاريخية أثناء مباحثات فض الاشتباك الثاني بين الرئيس السادات ووزير خارجية امريكا السابق هنرى كيسنجر. ولم يكن أحد يتصور أن المصريين في استطاعتهم إعادة الملاحة من جديد. كانوا يعتقدون أنها مجرد مناوره سبيلية من



■ الدراسات التي تقوم بها هيئة القناة ألقت الضوء على الساحل الشمالي لمصر.

السادات. ثم قالوا: كيف يجسر المصريون على فتح القناة. وقد أصابها التدمير؟ ولعلنا نحاول الاجابة على سؤال صريح كان يراد البعض منا. وهو:

● هل كان العاملون في هيئة قناة السويس عينا على الدولة. يأخذون مرتباتهم كل شهر. ولكن بلا عمل.. أم ماذا؟ والاجابة تأتي من أعمال قامت بها هيئة قناة السويس أثناء سنوات الجذب بذكر بأقل القليل. باقامة سور لمترو القاهرة طولها ٤ كم. وتولت هذه العملية التي لا يتولاها الا مقاول صغير..

ولكن الأهم من كل هذا.. هو الدور الحق الذي مازال في طي الكيان وقد تأتي الفرصة المناسبة لكشف حقائقه. إنها مشيرة وخطيرة. وتتعلق بأمن القنات السليحة. ولأننا لنا المسؤولون في هيئة قناة السويس في كشف بعض الحقائق عن نوعية خاضعة من رجالها. إنهم مجموعة من العلماء. يعيشون داخل محرابهم الذي. يقع على بعد خطوات من مبنى الارشاد بهيئة قناة السويس في مدينة الاسماعيلية. وهناك لمجد أكثر من عشرين باحثا فنيا. أغلبهم يحمل أروى الشهادات العلمية من الخارج.

لقد كانوا يسألون أنفسهم بعد أن حلت بنا النكسة.. إن قناة السويس أغلقت. ولا يعلم أحد - الا الله - متى تعود الملاحة. فهل يجبرون أنفسهم داخل مكاتبهم.. فهو مريب أن يفلق العالم عليه الباب أو أن يجلس نفسه.

إنه ليس أمامهم إلا أن يواصلوا أبحاثهم.. ولكن أي أبحاث.. أن مهنتهم تتعلق بقناة السويس. هل يفيدون مسار حياتهم. من دراسة تربة القناة. والتيارات المائية وحركة الملاحة.. إل دراسة أخرى.

● وما الذي فعلوه؟

إنها قصة علينا أن نعرضها من البداية..

البداية.. في القناطر

إن قصة انشاء مركز أبحاث تتعلق بالقناة. ترجع الى عام ١٩٥٦. أي بعد التأميم مباشرة. وقد كان الفرنسيون يتولون عمل أبحاث القناة في فرنسا وتكررت أول نولة من الباحثين المصريين عام ١٩٦٠. وهكذا تكون مركز الأبحاث بالهيئة منذ هذا التاريخ.

وتأتى نكسة ١٩٦٧. وفي ظن حارزنا. ينتقل المركز الى القناطر الخيرية. لينضم إلى محطة بحوث وزارة الري. وقاله بدأ يفكر علماء القناة. هل يستمررون في أبحاثهم التي تتعلق بقناة السويس. أم يتجهون إلى دراسات أخرى زراعية مثلا؟

«رغم أن مصر مرت بهذه الظروف القاسية.. وكان من الصعب على النفس تليها. فإن بداخلنا أحاسيس غارما في الخفاة الملاحة في القناة مرة أخرى»..

ويستطرد الدكتور مهندس نبيل هلال قائلا:
- ومن أجل هذا الإحساس لم نترك لحظة واحدة.. لأمل في تطوير القناة بعد إعادة الملاحة بها من جديد.
رأسله:

● ● كيف؟

فيقول:

● ● تسنأ أنفسنا إلى مجموعات. لكل منها مهمة البحث في ناحية معينة في القناة. بحيث تتصل هذه الأبحاث بإعادة الملاحة من جديد.

● ● أي أبحاث؟

- كل ما يتعلق بالقناة من التآكل. والميول على الجانبين. وتطوير المجرى الملاحي. وقاع القناة. والتطهير. وأنواع الكراكات ومئات الأبحاث الأخرى.

فقلت: أريد مثلا من الواقع؟
فقال:

- لي منطقة بور سعيد. المياه يحسب حاجز الأمواج الغربي- وهو يمتد بطول سبعة كيلو مترات. على اعتبار أن المجرى الملاحي يعني ٢٤ مترا.
● ● والمشكلة؟

- إننا لا نملكها الآن. إلا بعد الانتهاء من مشروع التطوير.. لقد وضعنا في الاعتبار أن القناة بعد إعادة الملاحة فيها. سوف تحتاج إلى تنفيذ مشروع التطوير. ولكن اتضح أن الأمر يتطلب امتداد المجرى الملاحي في بور سعيد إلى ١٥ كم. وبحسب الأمر هل يحتاج إلى امتداد حاجز الأمواج ليصبح ١٥ كم بدلا من ٧ كم. ثم هل يكون الحاجز تحت سطح الماء أو فوقه.

واستمرت الدراسات. حتى قررنا عدم مد الحاجز. والاكتفاء بالطبي الذي ينتج من حفر الكراكات لم يحدث هذا إلا بأسلوب على ودراسة ميدانية مستفيضة.

مياه البحر تآكل الأراضي

وأثناء توقف الملاحة. وضع علماء القناة أديهم على مشكلة خطيرة تعاني منها مصر. إنها مشكلة تآكل الساحل الشمالى. ورغم أن لدينا أكاديمية للبحر العلمى. فإن المبادرة بمعرفة أساس هذه المشكلة. كان من الباحثين في هيئة قناة السويس. فقاموا بدراسة الشاطئ. من بورسعيد إلى الاسكندرية. استمرت سنوات. بعدا كثيرا تقريراً خطيراً حول تآكل الشواطئ المصرية. فثلاً.. الشريط الساحلى الرفيع الذى يمتد عند بحيرة المنزلة. لا يزيد عرضه على ٦٠ متراً. لم يكن أحد يعرف شيئاً عن هذا الشريط. وكأنه من «أوتاف» عالم القضاء المجهول. وعندما درسه فريق العلماء بالمدينة. اكتشفوا حقائق جديدة عن مكونات التربة في هذا الشريط.

وتذكر الدكتور مهندس نبيل هلال يتحدث عنه فيقول: لقد خلت الدراسة التيارات التي يتعرض لها الشريط الساحلى

الضيق. وحركة المد والجزر هناك ونوشتاتها. وارتفاع الأمواج في الأيام الغفلة. والأهم من ذلك أن هناك جماعات تعيش على أرض هذا الشريط الضيق. ولا يعرف أحد عنهم شيئاً.

أنطينا هذه الدراسة لأكاديمية البحث العلمى وأوصينا بالعلاج. وخاصة القول أن الشريط مهدد بالتآكل والانجراف. وقد تصعب كارتة على المنطقة كلها من مياه البحر. أما مشكلة الشاطئ. عند رأس البر. فلأنها لا تتحمل الإهمال. ولأنها ذات طبيعة خاصة. فقد نفذت أكاديمية البحث العلمى ما أوصى به علماء هيئة القناة. وكانت نتائج الدراسة عن المنطقة واضحة.. وأوصوا ببناء ثلاثة رموس حجرية على اللسان لوقف التآكل. وهذه العملية تتخذها بعض الدول في علاج مشكلة تآكل الشواطئ. مثل هولندا.

● ● ولكن هل هذه الرموس تحل المشكلة تماماً؟



● ● إيزيس لمسى.. الدراسة تتم على نماذج مصغرة للسفن المطلوب عبورها بالقناة.

■ نريد رئيس مركز الأبحاث قالنا:

- انها عملية مستحيلة. أما الحل فإنه يتطلب «تطوير» اللسان» نفسه بالرمال من منطقة معينة هناك.

ومشكلة البرك هي الأخرى ند وجدت لها مكاناً من اهتمام هؤلاء العلماء. إنها من وجهة نظرم خطيرة.

وتكن خطورتها في قرية برج البرلس. قرية صغيرة على البحيرة. تعتمد على الصيد. وكان مبنى الوحدة المجمع بها مؤثراً لفت نظر علماء الهيئة فقد ابتلعها البحر الميت. وأصبحت مشكلة البرلس مشكلتين.. الأولى: تآكل الشاطئ بها. والثانية: حجرة الصيادين منها بسبب قلة الصيد في بحيرة البرلس. لفتة عن البحيرة. وتناقص الأسماك الموجودة بها. وعكف الباحثون على دراسة المنطقة دراسة عملية وميدانية. واتضح أن الشريط المالى الذى يصل بين البحيرة والبحر المتوسط قد قل عمقه. وبالتالي لا يسع بحيرة الحركة للمراكب للبرود من إلى البحر للصيد. ولكن الخطورة تكمن في أن الشريط الساحلى الذى يفصل البحيرة من البحر. قد تآكل جزء منه ولولم يعالج الأمر. فإن الحقيقة التي يؤكد عليها علماء هيئة القناة. أنه ببساطة قد تتعرض محافظة كفر الشيخ

بأكملها للغرق.

ولهذا فقد أقيم رأس حجرى بناء على توصية مركز الأبحاث في الهيئة. غرب شريط البحيرة. وأدى ذلك إلى تعميق المجرى الملاحي. وتحركت مراكب الصيد من البحيرة إلى البحر. وكانت النتيجة أن تآكل هذا الشريط قد قل كثيراً ولكن لا بد من تكلفة هذه العملية باقائمة رأس حجرى آخر من الناحية الشرقية للشريط.

معدية أذكور.. قرية غارقة.

وامتدت جهوده هؤلاء الباحثين إلى منطقة رشيد. وقالوا بعد دراسة المنطقة دراسة كاملة. أنه لا بد من عمل «خوازيق» في الأرض الزراعية في هذه المنطقة. والحقيقة أنه لم يتم أحد هذه الدراسة حتى الآن. أما قرية معدية أذكور بين رشيد ودمهور. فانها عبارة عن قرية سيئة الحظ. قد تقاها الأبراج. تنفطها تماماً. ويتردد أهلها في المنطقة. حتى تظهر القرية من جديد.

وقد بطول الحديث يمتد حول دور هؤلاء العلماء أثناء توقف الملاحة في القناة. وتكنى الاشارة إلى أن نشاطهم قد امتد داخل وخارج مصر.

فى سوريا.. لأموا بأبحاث حول ترميم ميناء اللاذقية. وميناء الصيد والزراعة في جيلة اللاذقية. وفى مصر: وضعوا جميع الأسس اللازمة لمشروع ميناء دمياط. ثم الدراسات الخاصة باختبارات التربة في بوغاز الاسكندرية.

مركز الأبحاث

مركز عمليات

ولكن هل كان هؤلاء العلماء دور أثناء توقف الملاحة. في خدمة القوات المسلحة. إن الحديث عن هذا الدور فيه شيء من الحظر وعلمنا أن نلص جزءاً من هذا العمل البطول وبدون تفصيلات..

لقد ساهموا في إنشاء طريق اشرون الجميل بين المنزلة والبريلصل إلى بورسعيد ركان هذا الطريق له أهمية كبيرة في ربط المدينة بغيرها.

ولم يكن الأمر سهلاً في إقامة هذا الطريق. فان حركة المد والجزر في هذه المنطقة كانت تقف عائقاً لإقامة هذا المجرى. ولجأ بحرية المنزلة كانت الأوامر تصل إلى علماء مركز الأبحاث بالمدينة. ورغم صعوبة تنفيذها فقد كان كل شيء يتم تنفيذاً وفقاً لحظرة وزارة الحربية. واستطاع الباحثون أن ينفذوا كل شيء مطلوب منهم في بحيرة المنزلة. ووضع علماء الهيئة خطة كاملة لإقامة جسور على القناة من نوع جديد تماماً ولكن توقفت العمليات العسكرية..

معظم الأبحاث.. للتطوير

وإذا كان فريق البحث العلمى في القناة

قد ألقى كل هذه الأعمال التي قد نبهت كثيراً عن مجال علمهم الأصل. فإنهم لم يتركوا للحظة واحدة التفكير في إعادة افتتاح القناة. وفي مشروع التطوير. والحقيقة أنه في عام ١٩٦٦ قد وضع برنامج لتطوير قناة السويس ولم يتخذ منه شيء بسبب الحرب. ولكن أجهزة البحث العلمى في القناة لم تتوقف عن البحث والدراسة. كنا نحري الدراسات حول طبيعة التربة في قاع القناة.. وعلى جوانبها.. وهذه أمور رئيسية تتوقف عليها عمليات تعميق القناة.

● وتستطرد الدكتورة ايزيس فهى قائلة:
إن هذه الدراسات تؤدى إلى اختيار كراكات من نوع معين. وعلى أساسها يتم تحديد الميول الجانبية للقناة. وتصميم التكميات.

ثم تقول:

- إننا نقوم بالدراسة على نماذج مصغرة للسفن المطلوب عبورها بالقناة. ونعتبر هذه السفن بمواصفات جديدة. من ناحية المقدمة أو الشكل أو الطول. وكل ذلك من أجل تحديد السرعات المثلى والمسافات بين كل سفينة.

أما الدكتور مهندس على سلام. فإنه يقول:

- لكى نحدد سرعة السفينة التي تعبر القناة. فإننا نحري دراسات متعددة. وقد نستمر فترات طويلة. ولدينا أجهزة قد نحتاج إليها في مثل هذه الأمور.. ولدينا أجهزة تضعها تحت الماء لكي نرى من فوقها السفينة. والأجهزة تقوم بتحديد ارتفاع المياه قبل مرور السفينة ثم بعد مرورها. وقياس قاع السفينة أو القاع. وسرعة المياه. وبعد دراسة كل هذه البيانات. يتم تحديد سرعة كل سفينة.

ولكن هل سرعة السفينة تؤثر على تآكل شاطئ القناة.

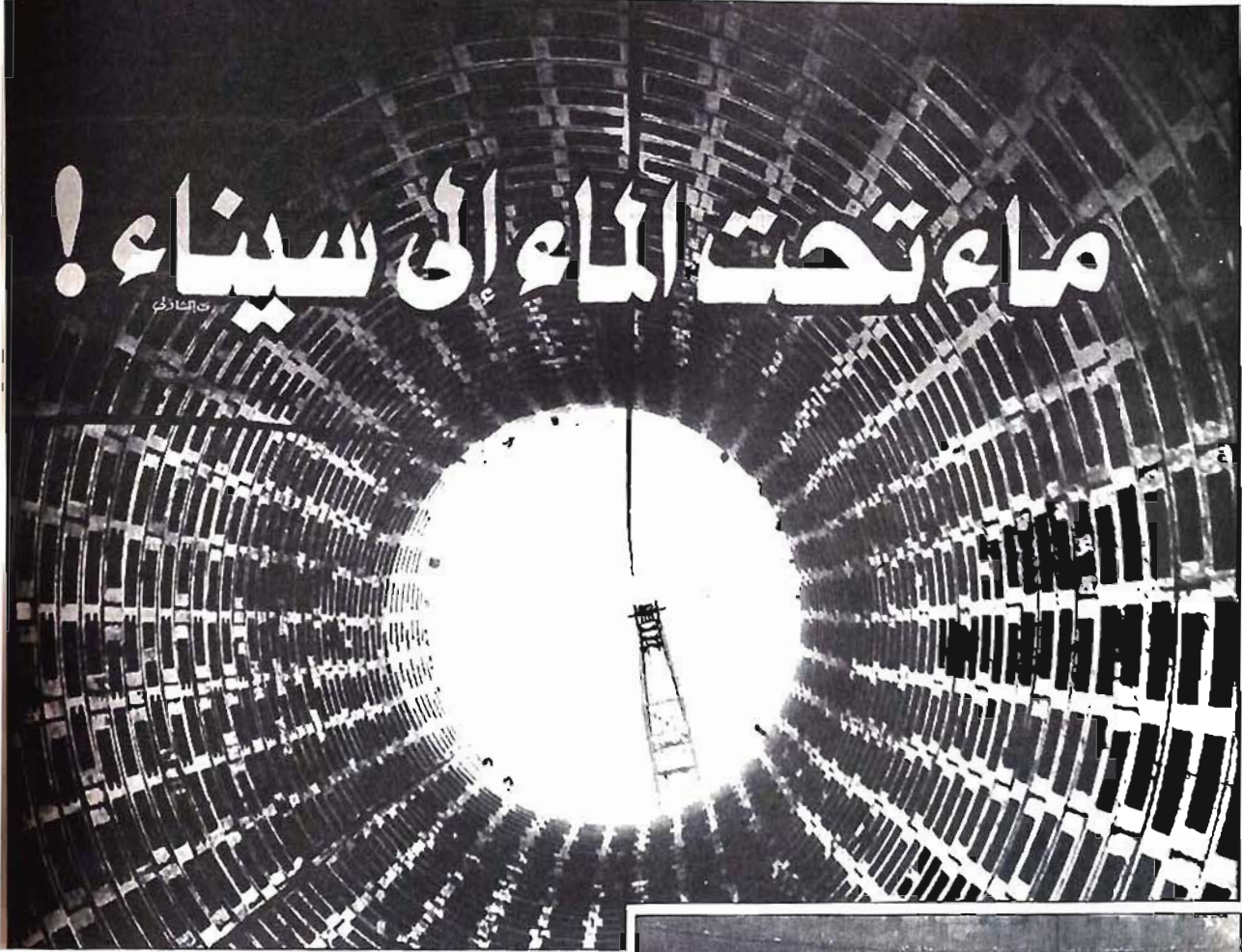
يقول الدكتور على سلامة:

- يحدث هذا بالفعل. وأضرِب لك مثلاً. أرادت إحدى السفن اليونانية أن تمر في القناة وتدفع رسوماً أكثر. حوالى ٢٠٠ ألف جنيه. ولكن رفضنا مرور السفينة. والسبب هو أن جملتها قد تجاوزت الحد المسموح به للمرور في القناة.

● حقيقة.. لقد بنى المصريين قناة السويس في عشر سنوات. ولكن الحقيقة أيضاً. أنهم بنوا ما يسارى نصفها عن طريق التعميق في الفترة من ١٩٥٦ حتى قبل التكمية بعام واحد. والحقيقة كذلك أن المصريين سوف يحفرون ما يسارى قناة أخرى إن شاء الله في مشروع التطوير.. بقى أن نعرف أن المشروع سوف يسمح بمرور السفن حولة ٢٥٠ ألف طن كاملة الحمولة. وأنه ينتهى على مرحلتين. الأولى لمرور السفن ١٥٠ ألف طن وتنتهى عام ١٩٨٠. والثانية لمرور السفن ٢٥٠ ألف طن وتنتهى عام ١٩٨٢.

ماء تحت الماء الى سيناء!

ت. الشاذلي



● على عمق ٤٣ متراً تحت سطح الأرض انضمت هذه الصورة من داخل بئر التشغيل .

٥ يونيو ١٩٧٥

● ● ● أكتب إليكم من تحت الماء - على عمق ٤٣ متراً تحت الأرض ونحت مستوى أعظم نقطة في قاع القناة بحوالي ٣١ متراً، من داخل بئر التشغيل، التي يجري حفرها، كخطوة أولى من خطوات تنفيذ أضخم نفق تحت الماء في العالم، تحت مياه قناة السويس ..

تنفيذ بئر التشغيل، التي يتم حفرها ضمن الأعمال التمهيدية، لإنشاء نفق الشط، أو نفق الشهيد اللواء أحمد حدى الذي استشهد بين رجاله على أول معبر أقامته نواتنا المسلحة، في معركة أكتوبر ٧٣ الجيدة بمنطقة الشط

مكان جديد ..

وكان الرئيس أنور السادات قد بوضع حجر الأساس لنفق الشط، خلال السويس، في يونيو من العام قبل الماضي، ومنذ هذه اللحظة بدأت الدراسات اللازمة لإنشاء نفق الشط ولكن بعد فترة تبين أن المكان الذي تم اختياره، ووضع الرئوس السادات حجر الأساس فيه، لا يصلح تماماً لإنشاء النفق، بعد أن أثبتت الدراسات وتجارب الحفر التي تمت، أن المنطقة مشبعة بالمياه، وأن هذه المياه تعوق التنفيذ، وتتطلب

التجربة مثيرة جداً، أن نزل تحت الأرض، وكل ما يربطك بسطح الأرض ذلك الجزيرة الحديدية، المعلق في هذا الوثن الضخم، ويتحكم في صعوده وهبوطه عامل بسيط كل خبرته أن يحرك الأوتار بيننا وبساراً وإلى أسفل وإلى أعلى، ولكن مهارته أنه ينزل بك إلى هذا العنق السحيق، وكأنك تنزل في «أسانسير» مريح .. ولكن .. بقي الخوف .. أن يهبط بك فجأة، أو أن ينقطع ذلك الجزيرة الحديدية !! .. أو أن يرفعك مرة واحدة .. فتجد نفسك فجأة .. في السماء ..

عشت هذه التجربة، ومعنى زميل الصمور محمد سامي، ونحن في صحبة المهندس خالد فوزي عاشور، المشرف على



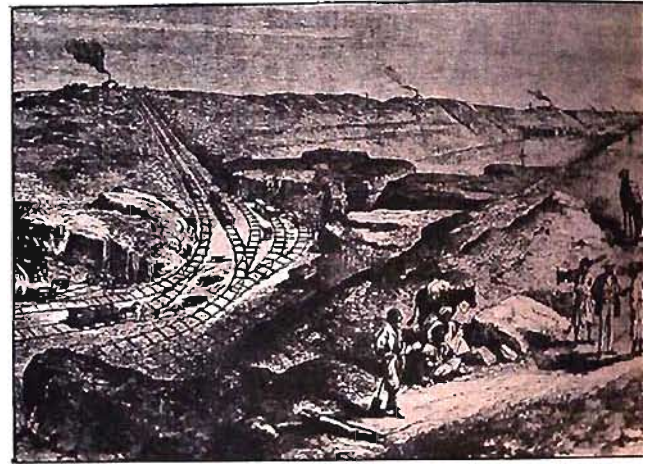
● انخر بالشراشيم الميكانيكية بطريقة ضغط الهواء، لي بئر التشغيل فهداً لخر النفق الألفي تحت قناة السويس، على عمق ٤٣ متراً تحت سطح الأرض.

وقتاً طويلاً، كما تتطلب مزيداً من التكاليف، بما يتراوح بين ١٠ و ١٥ مليون جنيه زيادة في التكاليف، التي قدرت بحوالي ٤٠ مليون جنيه، يدفع نصفها بالعملة الصعبة، حسب أسعار السنة التي وضع فيها حجر الأساس منذ عامين..

ونتيجة لهذا تقرر اختيار مكان جديد لإنشاء النفق، ووقع الاختيار بعد الدراسات اللازمة، كما يقول المهندس زكريا عبد الهادي المدير المصري المتفنى للمشروع، على المنطقة الحالية، التي سوف يزورها الرئيس السادات غداً الاثنين، وهذه المنطقة تقع بالقرب من الكيلو ١٧ على طريق السويس الإسماعيلية، حيث يبدأ النفق، وفي هذه المنطقة بدأت بالفعل أعمال الحفر، حيث نزل مدخل النفق، وفيها تبدأ أعمال الحفر المكثوف، أي أن هذه المنطقة، ستكون هي

غرب القناة، وسوف يرتبط إنشاء الأنفاق بعملية تطوير وتوسيع وتعميق قناة السويس، لأن هذه الأنفاق سوف تكون معبراً للحياة إلى أرض الفيروز سيناء - وسوف تكون هذه الأنفاق وسيلة قمر منها المرافق والخدمات والكهرباء ومياه الشرب ومياه الري بالإضافة إلى أنها ستكون معبراً للطرق البرية والسكك الحديدية، وسوف يتم ربط النفق بالتخطيط العمراني لمنطقة القناة عن طريق نظام المرور، مجهز بأحدث الأجهزة الإلكترونية في العالم، ويتم التحكم فيه إلكترونياً، وهناك مشروع لربط الإسماعيلية - السويس بعد توسيعه ليصبح بمعرض ٤٠ متراً، وباتساع ٤ حارات للمرور، وبامتداد طوله ٩٠ كيلومتراً بنفق الشط والدفرسوار.

وستكون هذه الأنفاق الممتدة تحت مياه



● الفرق واهم بين الطريقة التي كانوا يملكون بها القناة، والطريقة التي تمحدر بها الأنفاق تحت القناة.

الجزء المكشوف من مدخل النفق من الناحية الغربية، وقد وصل حجم الحفر فيها حتى الآن إلى حوالي ٣٧٠ ألف متر مكعب، يعمل حفر يومي مقداره ٥ آلاف متر مكعب يومياً.. وحتى يمكن أن تتحمل ما سوف يكون عليه النفق، فإنا يجب أن نعلم أن النفق يتكون من ثلاث مناطق رئيسية.. منطقة مدخل النفق، وهي المنطقة التي ستظل مكتسوة، وهذه ستكون بمثابة مدخل النفق على الضفة الغربية للقناة، ومنطقة الخروج منه في سيناء، ومنطقة أخرى ستكون مغطاة، وهي المنطقة التالية لمدخل النفق - وستكون تحت الأرض حتى تقترب من القناة، وهذه المنطقة ستحفر بيل تدريجي حتى تصل إلى عمق ٤٣ متراً تحت الأرض، وهي منطقة مساوية في العمق للمنطقة التي أكب لكم عنها، وهي أعين من أقصى عمق للقناة بحوالي ٣١ متراً، ثم الجزء الثالث من النفق

أرض الفيروز..

وبهذا يكون الطريق إلى سيناء، عبر الأنفاق، تحت مياه قناة السويس، وسيفرغ النفق بربط شرق القناة، في سيناء، بمنطقة

شبكة مواصلات وطرق وسكك حديدية لربط مصر بالعالم العربي عن طريق سيناء، والربط بين إنشاء الأنفاق وعملية تطوير سيناء، وعلى ضوء النتائج الأولية التي أعطتها الدولة لمناطق سيناء والقناة في خطة تعمير مصر حتى سنة ٢٠٠٠ فإن سيناء تعتبر واحدة من أهم ١٠ مناطق جذب سكانية في مصر. وبهذا يمكن تحويل سيناء إلى باب منيع على المداخل الشرقية لمصر، على أساس أن الكثافة السكانية من أقوى عوامل الدفاع.

المصريون.. والدرع

وقد اعتمدت البحوث والدراسات التي تمت لإنشاء الأنفاق على دراسات جيولوجية لمنطقة القناة، من بينها المسح الجيولوجي الذي قامت به هيئة قناة السويس عن طريق الاستشعار عن بعد، بالانفراخ مع أكاديمية البحث العلمي لمنطقة القناة كلها، ودراسة الصور الجيولوجية التي التقطتها القنرات المسلحة من الطائرات لمنطقة القناة، والتي تبين طبيعة الأرض حول مجرى قناة السويس، بما يوضح الطبيعة الجيولوجية للمنطقة التي اخترت لحفر الأنفاق بها.. وطريقة الحفر في النفق تختلف من مكان إلى آخر حسب نوع الحفر، فهناك الحفر المكشوف، وهو في الأماكن التي ستظل مكتسوفة، كما في مداخل الأنفاق، أيضاً

الحفر المغطى، وهو يتم بأحدث طرق الحفر في العالم، حيث يتم تشغيل أحدث أجهزة الحفر والتبطين والحرسانة المسلحة، باستخدام أجهزة «شيل» أو كما يسمونها باللغة العربية «الدرع» وهو يستخدم لأول مرة في مصر، وهذا الجهاز يقوم بحفر الأنفاق وتثبيتها في نفس الوقت بالحرسانة المسلحة سابقة التجهيز، كما يتم استخدام التراكيش الميكانيكية التي تقوم بالحفر بضغط الهواء.. ويجري العمل في موقعين.. في وقت واحد غرب القناة في منطقة الشط المرفوع الأول وهو مدخل النفق على مسافة كيلو مترين من القناة حيث يتم الحفر على المكشوف باستخدام معدات الحفر البكانيكية، كما يقول المهندس سعيد عيسى إبراهيم المهندس المشرف على التنفيذ، والموقع الثاني غرب القناة مباشرة على مسافة أمتار معدودة، حيث يجري حفر بئر للتنفيل، حفرأ رأسياً، وقد وصل الحفر إلى مسافة ٤٣ متراً، وهو الموقع الذي أكتب لكم منه

أضخم نفق في العالم..

وعلى هذا، فإن نفق الشط يعتبر - حتى الآن - أضخم نفق في العالم، كما يقول المهندس الإنجليزي سيد دانييل شيريد المدير الأجنبي للمشروع، لأن حجم الحفر حوالي مليوني متر مكعب، وسوف تستخدم فيه كمية خرسانة مقدارها ١٦١ ألف متر مكعب، وكمية أمتت قدرها ٩٠ ألف طن، وخرسانة جاهزة حوالي ٢٤ ألف قطعة خرسانة سابقة

التجهيز، بالإضافة إلى حديد مسلح يقدر بحوالي ١٨ ألف طن، وهذه الكميات الهائلة من مواد البناء لازمة لإنشاء النفق الذي سيصل إلى ٤٢٢٠ متراً، منها ١٢٤٠ متراً طول الدخول على الضفة الغربية، و ١٢٢٠ متراً طول الدخول الشرق في سيناء، بينما النفق الرئيسي سيكون طوله ١٧٥٠ متراً.. وهو النفق الذي سيجر تحت القناة، والذي سيكون عرضه ٧,٥ متر، يتسع لحركة المرور في الاتجاهين، ولهذا فإن قطر النفق أو دائرة الأنبوبة التي سير منها النفق، ستكون حوالي ١٠,٥ متر، وسوف تعتبر منه المواسير والأنابيب حاملة الكهرباء، ومياه الشرب، وأسلال التليفونات، وبقية المرافق.

ولهذا، فإن نفق الشط يعتبر أكبر نفق يمر تحت الماء، رغم أن هناك أنفاقاً تمر تحت الماء في مناطق كثيرة من العالم - كما يقول مستر دانييل شيريد - فهناك أنفاق كثيرة في أوروبا منها نفق التيزر، الذي يمر تحت نهر التيزر بالتخليد، ونفق الألب، ويمر تحت نهر الألب بها بروج، ونفق «الإيسر» ويمر تحت نهر «الإيسر» في ميونخ، بخلاف الأنفاق التي تمر تحت الماء في اليابان، والتي تربط الجزر اليابانية بعضها ببعض، وكلها أنفاق تعتبر أصغر حجماً من نفق الشط..

تكنولوجيا الأنفاق..

والشئ الملاحظ في موقع العمل بنفق الشط - نفق الشهيد أحمد حمدي، أن الإنسان المصري الذي أكتب خبرة حفر القناة، ومن بعدها خبرة بناء السد العالي وكما أكتب منذ آلاف السنين الشيد، فإنه الآن يكتب خبرة جديدة هي «خبرة الأنفاق»، وهذا ما يؤكد المهندسون المصريون والإنجليز في موقع العمل، ولم تتم الاستعانة بأية خبرات وألفة سوى الخبرات المتخصصة في الأنفاق، وهؤلاء، يلتقط منهم المصريون «سر الصنعة» بل يتفوقون عليهم

وهناك مواقف إنسانية، تبين مدى العلاة الإنسانية بين المصريين، في مكان عمل واحد، تحت وقع الشمس، وعلى عمق ٤٣ متراً تحت الأرض، وغداً أو بعد غد ستكون تحت مياه القناة، خصوصاً إذا عرفنا أن معظم العمال المصريين الذين يعملون في مشروع نفق الشط، جاءوا من الريف بلا أية خبرة سابقة في أعمال الإنشاءات أو التعمير، وكل رصيدهم وخبرتهم أنهم أبناء المصريين القدماء الذين حفروا القناة، ومن قبلهم أسادو الأهرامات، واستطاع هؤلاء العمال المصريون، أن يتغلبوا بسرعة، وفي زمن تياسي، وأنبتوا بذلك صحة وجهة النظر المصرية التي رفضت مجرد مناقشة فكرة الشركة الإنجليزية، التي تشارك في أعمال المشروع، والتي كانت تقوم على أساس تشغيل عمال إنجليز في أعمال حفر نفق الشط، ولا يخفى الإنجليز الذين يشتركون في أعمال المشروع دهشهم من التقدم الكبير للعمال المصريين..

عيون العالم كله على بورسعيد



بعد عبور قواتنا المسلحة هزيمة ٥ يونيو ١٩٦٧.. بدأت مصر عبورا جديدا.. هو العبور الاقتصادي الذي يوفر الحياة الكريمة للمواطن المصري على أرضه.. ومن أجل ذلك صدر قرار الرئيس السادات بالانفتاح الاقتصادي على جميع دول العالم، واستثمار رؤوس الأموال العربية والأجنبية في مصر.. وتحويل مدينة بورسعيد إلى منطقة حرة لاستثمار هذه الأموال.

العربي والأجنبي التي تقوم بتأجير الأراضي للمستثمرين لإقامة مشروعاتهم عليها، وتخضع هذه المنطقة لقانون الاستثمار العام الذي صدر عام ١٩٧٤.

أما المنطقة الثانية: فهي منطقة السون التجارية الحرة، وتشمل المدينة بأكملها.. وبلغت مساحة الأراضي التي خصصت للمشروعات الاستثمارية ٢٧٠٠ متر مربع.. كما تم ضم ٥ آلاف كيلومتر من القرى الجديدة مثل قرية الدية والجريفة وبحر البفر.

سياسة المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية لاستغلال موقعها الجغرافي من أجل دعم الاقتصاد المصري.

المنطقة الحرة..

يقول سيمر أحمد الإنري مدير تقييم المشروعات هيئة الاستثمار العربي والأجنبي ببورسعيد: إن المنطقة الحرة في بورسعيد تنقسم إلى منطقتين أساسيتين.. الأولى: هي منطقة الاستثمارات والتعامل فيها بالعملة الحرة، وتتيح هيئة الاستثمار

وما الفائدة التي تعود على الاقتصاد المصري من هذه المنطقة؟

ببورسعيد ليست مدينة ذات طابع زراعي أو صناعي، ولكنها منطقة ترازيت عالية. يحكم موقعها الجغرافي على الخريطة العالية.. فهي تطل المدخل الشمالي لقناة السويس، وتعتبر من أكبر موانئ مصر، واتصل سكانها بجميع الجنبات العالية عن طريق القناة. ولذا كانت بورسعيد أول مدينة تطبق عليها

وبدأت تمار هذا الانفتاح تظهر في أنشأ بورسعيد.. وأصبحت واقعا ملموسا لكل فرد.. فالمشروعات الصناعية ظهر أول إنتاجها هذا الأسبوع، وبدأ المستثمرون يتسابقون لتقديم المزيد من المشروعات.

● لماذا اختار الرئيس السادات مدينة بورسعيد بالذات لتحويلها إلى منطقة حرة؟ وكيف حازت المنطقة ثقة المستثمر العربي والأجنبي؟ وما طبيعة المشروعات التي أقيمت بها؟

● ماهي طبيعة المشروعات الاستثمارية التي أقيمت في بورسعيد؟ .. وما حجم رؤوس أموالها؟

يقدم سيم الاتريفي كشت حساب لعند المشروعات الاستثمارية التي وافق عليها مجلس إدارة هيئة الاستثمار.. فيقول: إنها بلغت ١٠٣ مشروعات استثمارية.. من ٣٧٥ مشروعا تقدم بها المستثمرون، بينما بلغت المشروعات التي اتخذت لها خطوات إيجابية للتنفيذ من ناحية سداد القيمة الإجمالية للأراضي ودفع التأمين المطلوب (٥ آلاف دولار) - ٩١ مشروعا. بإجمال رأس مال ١٣٧ ألف دولار.

أما عن طبيعة هذه المشروعات فهي تنقسم إلى مشروعات للتلاجات وبلغت ٦ مشروعات، واحتلت مساحة ٢١ ألف متر مربع. أما المشروعات الثانية فهي لتخزين الحامات الأساسية للصناعة والأدوات الكهربائية، والسيارات والآلات، والمعدات.. وخصص لها ٢٢٥ ألف متر مربع. أما المنطقة الثالثة فخاصة بالمشروعات الصناعية.

● ماهي أهم المشروعات التي أصبحت واقعاً ملموساً في بورسعيد؟

يعتبر مصنع البلاستيك الذي ظهر أول إنتاجه هذا الأسبوع من أكبر المشروعات الصناعية حتى الآن.. فهو مقام على مساحة ١٥ ألف متر مربع. برأسمال ٣ ملايين دولار، وهو تابع لشركة مارن جاك الإنجليزية.. ويشرف عليه الدكتور على كامل المستشار القانوني للشركة.. وقد تم الانتهاء من المرحلة الأولى الخاصة بإنتاج البلاستيك لمستلزمات الملابس والأزوار والسنت، أما المرحلة الثانية فهي الخاصة بإنتاج حديد التسليح، والأسلاك الساكنة، والمرحلة الثالثة خاصة بتجميع وإنتاج المقطورات الخفيفة وعربات البناء والآلات الزراعية.

يقول المهندس أحمد الزيني: إن الشركة ستقوم بعمل مشروع لتخزين اللحوم والأسماك لتحويل السفن العابرة من قناة السويس وتصدير الباقي لمحافظة الجمهورية.

والشروع الثاني هو مشروع تخزين غاز الفريون الخاص بصناعة التلاجات وأدوات التجميل والمبيدات الحشرية. وهذا المشروع يقوم به عبد العزيز العنبي وهو مستثمر كويتي. والمرحلة الأولى من هذا المشروع سوف تنتج ٥٠ طن فريون، في الشهر، ويتم استيراد هذا الغاز من هولندا، ثم يعاد تصديره بعد تعبئته وتخزينه في أسطوانات إلى الدول العربية مثل السعودية والكويت والسودان ولبنان وتزويد السفن العابرة به. ورأس مال هذا المشروع ٦٠٠ ألف دولار أمريكي، ومقام على ٢٠١٦ متراً مربعا.

● بعد استعراضنا لأهم المشروعات الاستثمارية وطبيعتها نسأل: لماذا يقبل المستثمرون على بورسعيد، وماهي

الميزات التي جذبهم إليها لاستثمار رؤوس أموالهم. وكيف حازت ثقمتهم؟ يشير مدير تقييم المشروعات إلى أن الإيجار الرخيص الذي تزجر به أراضي بورسعيد لإقامة المشروعات الاستثمارية يعتبر من أول عوامل الجذب.. فإيجار المتر المربع في مشروعات التلاجات يبلغ ٤ دولارات سنوياً، وفي مناطق التخزين ٢,٥ دولار سنوياً، وفي المنطقة الصناعية ١,٥ دولار سنوياً لتشجيع إقامة المشروعات الصناعية. وهذا نجد أن أسعار التأجير هذه تعتبر أرخص أسعاراً في العالم كله، بالإضافة إلى أن المستأجر يخمس له ١٠٪ من القيمة الإجمالية إذا استأجر مساحة من ٣ آلاف إلى ٥ آلاف متر مربع ويزيد المحصم إلى ٢٥٪ إذا زادت المساحة عن ٥ آلاف متر مربع.. كما أن الأيدي العاملة الرخيصة المدربة أو النصف مدربة متوافرة في بورسعيد، بالإضافة إلى أن البضائع التي تدخل المنطقة الحرة لا تخضع لأية إجراءات أو ضرائب أو رسوم.. كما أن المشروعات الاستثمارية معفاة من أحكام قوانين الضرائب، ولكنها تخضع لرسم سنوي موحد قدره ١٪ من قيمة السلع الداخلة أو الخارجة للمنطقة الحرة.. ومعفاة أيضاً من الضريبة العامة على الإيراد، والمبالغ الخاصة بضرائب كسب العمل من أجور ومزونات ومكافآت بل يمكن للعاملين الأجانب تحويل نصف مرتباتهم للخارج.. بالإضافة إلى أن المستثمر له الحق في تحويل صافي أرباح مشروعاته للخارج بعد اتخاذ الإجراءات المطلوبة في هذا الشأن ويكون التحويل بنفس العملة التي أنام بها المشروع. علاوة على أن القانون يشير إلى أنه لا تأخير ولا مصادرة ولا فرض حراسة على

المشروعات إلا بحكم قضائي. بالإضافة إلى الخدمات التي تؤدها هيئة الاستثمار للمستثمرين في بورسعيد.. من حيث تسهيل الإقامة، وتركيب خطوط التلكنس والتليفونات، والكهرباء وسرعة الموافقة أو الرضا للمشروعات.

فائدة المنطقة الحرة ..

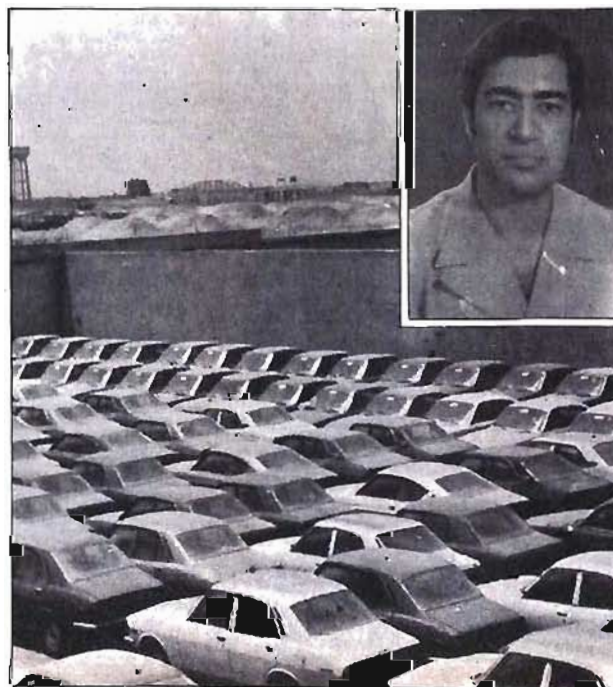
● وتعرض الآن للسؤال الذي يدور في أذهاننا جميعاً.. ماهي الفائدة التي تعود على مصر من المنطقة الحرة؟

إن تحويل بورسعيد إلى منطقة حرة سوف يزيد من العملات الصعبة لدعم الاقتصاد المصري وجذب الخبرات الأجنبية والوقوف على مدى التقدم الصناعي العالمي. وزيادة فرص العمل للمصريين حيث إن القانون يشير إلى أن أي مشروع يجب أن يكون ٧٥٪ من العاملين فيه من المصريين.. وهذا بالطبع يؤدي إلى رفع مستوى الكفاءة للعاملين من واقع انصالح واحترامهم بالخبرات الأجنبية.. علاوة على أن دخل العامل لا يقل عن دولارين يومياً أي حوالي ١٧٥ قرناً.. وأخيراً فإب المصانع التي تقام في المنطقة الحرة تحتاج للمواد الخام التي يمكن استيرادها من داخل محافظات الجمهورية..

وأخيراً

● ماذا يقول محافظ بورسعيد ورئيس مجلس إدارة هيئة الاستثمار العربي والأجنبي.. والرجل الذي يتولى إدارة هذه المنطقة التي تدخل عامها الثاني؟ وكيف يرى مستقبلها؟ وماهي آلامه التي ينبغي أن تكون

● سيم الاتريفي: المشروعات الاستثمارية بلغت ١٠٣ مشروعات من بينها مشروعات تخزين السيارات والآلات والمعدات



واقعاً ملموساً؟

يقول السيد سرحان محافظ بورسعيد: إننا نحاول الآن أن تساوى مشروعات التخزين بالمشروعات الصناعية.. فقرر مجلس إدارة هيئة الاستثمار عدم الموافقة على أي مشروع للتخزين.. فالمشروعات الصناعية لها أولوية المراقبة.. كما أننا بدأنا اتجاهات جديدة نحو المشروعات السياحية من حيث إقامة المباني المتعددة الأغراض مثل إقامة فندق هيلتون وبلايس.. ويشترك في تشييد محافظة بورسعيد وهيئة قناة السويس وهيئة الاستثمار. بالإضافة إلى الفندق الموجود حالياً والذي بلغت طاقته ٨٠ غرفة فقد تقرر ترميمه وإعادة بنائه ليصل إلى ٢٠٠ غرفة، وبدأ العمل فعلاً ويستغرق ٣٠ شهراً.. كما أننا بدأنا في التوسع غرباً تجاه منطقة الجبل وأعدنا ٦٠٠ قطعة أرض لتأجيرها لأعمال بورسعيد وسوف تدخل فيها الكهرباء، والياه بالجهود الذاتية.

ومن المشروعات الجديدة التي يتحدث عنها محافظ بورسعيد رتم إعدادها بالجهود الذاتية.. محطة الدواجن برأسمال ٤٢٩ ألف جنيه وتنتج ٨٠ مليون دجاجة سنوياً.. بالإضافة إلى شركة بورسعيد لإنتاج الدواجن وهي قطاع خاص وسوف تنتج ٨٠ مليون دجاجة ٨ ملايين بيضة سنوياً.. ومزودة بأحدث الأجهزة العلمية للتربية. ومشروعات الثروة الحيوانية والتي تهدف لتربية ٥٠٠ رأس في السنة وساهمت المحافظة فيها بـ ٢٤٠ ألف جنيه ومشروعات السمك وتطوير البوغازات المحيطة ببورسعيد. ويضيف السيد سرحان أنه يبتني في بورسعيد إنشاء مشروع لتجميع السيارات لأنه سوف يستوعب عدداً كبيراً من الأيدي العاملة المصرية.. بالإضافة إلى أن عائدته جيد وأن أمل بورسعيد أن تكون مركزاً للصناعات الثقيلة وإنتاج قطع الغيار التي تحتاجها المصانع وخاصة الغزل والنسيج حتى يلجأ أصحاب المصانع إليها قبل اللجوء للخارج.

وتختتم المحافظ كلامه قائلاً:

إن بورسعيد أصبحت مركز ثقله المستثمرين العالميين. وإن عيون العالم كله تنجس لهذه المنطقة الحرة الجديدة لتلاحظ التجربة وتتابع نموها.. ومهمتنا في الدرجة الأولى المحرص على هذا الشروع الاقتصادي الكبير الذي تعود ثماره على مصر كلها.. وليس بورسعيد فقط.. إن بورسعيد سوف تصبح ثقله من الفلاح الاقتصادية والصناعية في العالم.. ولكن علينا ألا نتعجل نتائج التجربة.

● ● ●

كانت هذه لمحات سريعة عن بورسعيد الاستثمارية سجلاتها يريزية محميدة.. رتابنا تجربتها الحرة في خطواتها الأولى.. من أجل مستقبل سعيد لمصر..

السفن تحجز مقدما في رحلة الـ ١٥ ساعة!

■ ■ ■ حينما عرضت هيئة قناة السويس نظام المرور في القناة بالحجز، لم نحاول أن نطلب فرض رسم خاص مقابل «المرور بالحجز» رغم أن هذا كان سيزيد من حصيلة الرسوم في القناة، وهذا يثبت من جديد... أن مصر تهتم بالملاحة الدولية، والتجارة العالمية - دون أن تنظر إلى... فكرة «الربح»!

أو تأجيله، ولكن أيضا ليل ٢٤ ساعة من الموعد المحجوز له، وإذا لم يحضر للمرور في هذا الوقت المحدد، فإن الفرامة تعتبر سارية المفعول أيضا، وكذلك لا تعترف الهيئة بأي حجز يطلبه أصحاب السفن لا يأتي خلال المدة المحددة، وهي خمسة أيام على الأقل قبل الموعد المحدد، ولا تعترف أيضا بأي طلب لتغيير الحجز أو تأجيله لا يأتي في الموعد المحدد، وهو قبل الموعد المحدد، بـ ٢٤ ساعة على الأقل، وذلك حتى تنتظم عملية الحجز.. للمرور في القناة..

ومسئولية الحجز، مسئولية صاحب السفينة، وينوب عنه فيها الوكيل الملامى للشركة صاحبة السفينة، فعدت إجمار إلى سفينة من موانئ بلدها، كما يقول القبطان مصطفى درويش، أو أي موانئ في طريقها إلى

القناة - فإنها تتحرك في تمام الساعة الثانية والنصف صباحا... إذا كانت تعبر القناة من ناحية الجنوب... من السويس... ولكن قبل أن تتحرك القوارب للقناة... هناك رحلة طويلة تقطعها السفينة منذ وصولها إلى مدخل البحر الأحمر، وحتى مدخل خليج السويس، كما يقول القبطان محمد زين العابدين، حتى يمكن تحديد المرشدين الذين يتولون إرشاد السفن المختلفة، العابرة إلى القناة، فهناك مرشدون تخصصوا في قيادة السفن حتى حمولة ١٠ آلاف طن، وهي أقل حمولة غالبا، وهناك مرشدون تخصصوا في الحمولات الأخرى، والتي قد يصل قدرها ٦٠ ألف طن، وهذه السفن الضخمة يتولاها، «كبير المرشدين» وكذلك الحمولات الأكبر مثل حمولات الطائرات، والسفن العملاقة، والتي قد تصل إلى حمولة قدرها ٢٥٠ ألف طن

السفن الخطرة..

درغم هذا... فإن من حق صاحب السفينة... إلغاء الحجز الذي سبق أن طلبه من الهيئة، ولكن قبل الموعد المحدد الذي سبق أن حجزه، بـ ٢٤ ساعة على الأقل، كما يستطيع أن يطلب تغيير موعد الحجز،

بالإجماعية، وبذلك يكون له الحق في المرور بالقناة ضمن قافلة اليوم الذي سبق أن حددته عن طريق الحجز، إذا وصلت سفينته في الموعد القانوني، الذي يناسب نوع السفينة التي حجز لها موعدا للمرور، وهذا يختلف من نوع إلى آخر، وبهذا يكون قد تأكد الموعد المحجوز بوصولها قبل الموعد المحدد لتحرك القافلة..

وفي منتصف الليل، وفي تمام الساعة «صفر.. صفر» بالنسبة لينا السويس، مثلا، يبدأ تحرك قافلة الناقلات التي لم يسبق لها العبور في القناة، أو التي تعبر القناة لأول مرة، وتعبر الساعة «صفر.. صفر» معناه الدقيقة الأولى من صباح اليوم الجديد، أي الدقيقة الأولى بعد الساعة ١٢ من منتصف الليل.. أما قافلة الناقلات التي سبق لها العبور، فإنها تتحرك لتعبر القناة في تمام الساعة الواحدة صباحا، أو بعد منتصف الليل، وتأتي للسفن الأخرى - غير الناقلات - وهي سفن البضاعة أو سفن الركاب، أو أي أنواع من السفن الأخرى، فإنها تبدأ أيضا في قافلتين، القافلة الأولى للسفن التي لم يسبق لها العبور، وهذه تبدأ في الساعة الواحدة والنصف، أما السفن التي سبق لها العبور في

● نجحت حتى الآن فكرة مرور السفن في القناة «بالحجز المسبق» بعد أن بدأت طلبات الحجز تصل إلى هيئة قناة السويس، تطلب تحديد الوقت المطلوب لمرور السفن في القناة، كما التزم أصحاب السفن بالمواعيد المحددة التي سبق أن حجزوها... نضاديا للدفع الفرامة التي تقررتها الهيئة على أصحاب السفن الذين يطلبون حجز «مواعيد» لمرور سفنهم، ثم لا يبرون في الوقت المطلوب وهذه الفرامة عبارة عن «مخدير» لأصحاب السفن الذين قد يحجزون «مواعيد» للمرور.. ولا يبرون في الوقت المحدد.. وفي نفس الوقت فهذه الفرامة مقابل بسيط.. لا قامت به الهيئة من إجراءات لحجز «لش» و «مرشد» يكون منتظرا تحت الطلب.. لحين وصول السفينة.. في الوقت المحدد..

وحسب تالي هيئة القناة طلب الحجز المطلوب، يتبقى على صاحب السفينة أن يخطر قسم التحركات بالهيئة - بإشارة لاسلكية على الميناء الذي سيصل إليه، وهو ميناء بورسعيد إذا كان قادما من البحر المتوسط في الشمال، وميناء بورسوق إذا كان قادما من البحر الأحمر في الجنوب، كما يخاطب محطة الاتصالات اللاسلكية



قوارب الجبوتية في ميناء السويس.



رتلتي الألباي البيضاء والألباي السوداء على قناة السويس.

عودة الدوحة
إلى
البمبوتية



هكذا تبدأ الرحلة في القناة صباحا لاستقبال البواخر الداخلة خليج السويس.

إلى قبطانها الأصل، الذي يوقع إقرارا بعدم حاجته إلى خدمات المرشد، وبعدها يتولى قيادة سفينته.. ويواصل رحلته.. ورغم أن هيئة القناة تطبق نظام المرور بالمحيز المسبق، وتعطى أولوية لمن يحجز للمرور بالقناة إلا أن هذا النظام تطبيق لقانون غير منفذ، كما يقول القبطان محمد حمدى الجريتلى رئيس قسم التحركات فى ميناء بور توفيق.. وهو أنه على أى سفينة تقوم بالتوجه إلى القناة، للعبور أن تحظر هيئة القناة، وذلك لتجهيز مرشد برتبة معينة أو قاطرات لا استخدامها فى نظر أى شد، السفينة أو للمصاحبة، لأن هيئة القناة لا ترغب فى أن تفاجأ بوصول سفن دون استعدادات لتقديم الخدمات

ساعة فى المتوسط، وهو متوسط زمن عبور السفن بالقناة وفى البداية فإن هناك مرشدا يتولى قيادة السفينة من منطقة الانتظار خارج الميناء ولكن ميناء بور توفيق فى السويس إلى منطقة الضاغط أو الميناء الداخلى الذى تصب السفن منه إلى القناة، ثم يلمها إلى مرشد آخر يتولى قيادة السفينة من مدخل القناة حتى الإسماعيلية، وهنا يتسلمها مرشد ثالث من الإسماعيلية إلى بورسعيد حتى علامة الكيلو متر ٧٠٠,٣ بالقرب من مدخل القناة من ناحية بورسعيد ثم يتسلم قيادة السفينة فى الرحلة الأخيرة «مرشد غاطس» من مدخل القناة حتى يخرج بها إلى عرض البحر المتوسط، أو يربط السفينة بالميناء، حسب طلب القبطان الزائر، وفى الحالتين فالمرشد المصرى يتسلم السفينة

القناة فأنها ترسل إشارة لاسلكية إلى الوكيل الملاهى للشركة فى بورسعيد أو فى بور توفيق بالسويس، حسب المنطقة القادمة منها سواء من الشمال أو من الجنوب، ويقوم الوكيل الملاهى، بتقديم خطاب اعتقاد لمكتب الميناء، فى قسم الحركة مبنى الإرشاد، الذى يقوم بالتجهيز لعبور السفينة فى الموعد الذى حددته، حسب نوعها إذا كانت قافلة بتزول أو سفينة ركاب، أو سفينة بضائع، وماذا تحمله من بضائع، خاصة إذا كان عليها مواد مشعة أو خطيرة، أو متفجرات لأنه كما يقول الخبير السياحى صلاح الدين متولى، ينبغي أن تحاط مثل هذه السفن بإجراءات خاصة لضمان عبورها بسلام وحتى لا يحدث ما يمكن أن يتسبب فى تعطيل الملاحة بالقناة، وذلك بتخصيص مرشد له خبرته فى قيادة هذه الأنواع من السفن.

على آخر سرعة!

● يرتبط موضوع عبور السفن بالقناة.. بالسرعة التى يجب أن تسير بها السفن فى القناة.. خاصة إذا عرفنا أن عرض صفحة القناة ٢٠٠ متر وأن الجرى الملاهى الفعلى وهو العرض بعين الشهود حوالى ١١٠ أمتار، وإن أقل عرض للجبرى الملاهى على عمق ١١ مترا.. لا يزيد عن ٩٠ مترا، فى الوقت الذى يصل فيه أقصى غاطس مسموح به للسفن حوالى ١١,٥ متر.. ولهذا فإن تحديد سرعة السفينة، ينبغي أن يكون متفقا مع حمولة السفينة، ونوع حمولتها ومكانها فى القافلة، وهذه تختلف من سفينة إلى أخرى.. وتحدد سرعة مرور السفن فى القناة، كما يقول القبطان والخبير الملاهى محمد حمدى الجريتلى، بسرعتين أساسيتين، فالتاقلات المحملة، تسير بسرعة ١٣ كيلو مترا فى الساعة بينما التاقلات الفارغة، والسفن العادية، وسفن البضاعة تسير بسرعة ١٤ كيلو مترا فى الساعة، ويتصل سرعة مرور السفن فى القناة ترتيب دور السفن فى التوافل، فالتاقلات المحملة توضع فى مقدمة

القافلة حيث إنها سفن قد تحمل شحنتا خطيرة علاوة على أنها ثقيلة والمتأخرة اللازمة لإبقائها عند اللزوم، صعبة وتحتاج إلى وقت أطول من السفن الأخرى ويرتبط بهذا أيضا الفواصل بين السفن أثناء مرورها بالقناة ونجد أن الفواصل بين السفن العادية هى ٥ دقائق كفاصل زمنى، وهذه الدقائق تساوى كيلو مترا على مياه القناة وهى مسافة كافية لإيقاف هذا النوع من السفن عند الحاجة أما الفواصل بين تاقلات البترول المحملة فالفواصل بينها حوالى ربع الساعة، وهذا الفاصل يساوى مسافة ٣ كيلو مترات على صفحة مياه القناة، وهى مسافة كافية لإيقاف تاقلات البترول.. وإذا كنا نرحل داخل سفينة تسير القناة.. فأننا يمكن أن نعيش داخل السفينة حوالى ١٥

بعثة أكتوبر

المصورون:

فاروق الطوبجى
سعد ليس
محمد سامى

الساكنون:

عبد الرشيد إبراهيم عبد الرشيد

المحررون:

محمد خلف الله
سيد سلامة
صفاء عبد العزيز
حسن سليمان
اسماعيل منتصر
محمد المصرى
هيام منتصر
ابو الوفا جودور
عزة العسال



نظرة الجريلى المصرى.



كان ياما كان
في غفلة
من الزمان

سابع

