



القناة الجديد

نشرة دورية تصدر عن مركز إعلام هيئة قناة السويس - العدد السادس ١٥ يوليه ٢٠١٩ م — ١٢ ذو القعدة ١٤٤٠ هـ طبع بمطابع هيئة قناة السويس

لمحمة التأميم وعودة سيادة مصر على قناة السويس



وزيرة الهجرة ورؤساء الجاليات
المصرية بالخارج في قناة السويس



رئيس وزراء تنزانيا يزور
هيئة قناة السويس

تنفيذاً لتوجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي بتعزيز التواصل مع المصريين بالخارج

الفريق مُهاب مميش يستقبل الدكتورة نبيلة مكرم وزيرة الهجرة وممثلي الجاليات المصرية المشاركين بمؤتمر الكيانات المصرية بالخارج



نبيلة مكرم الشكر للفريق مهاب مميش على اهتمامه باستضافة أبناء الجاليات المصرية بالخارج وتنظيم لقاءات مثمرة للاطلاع على الجهود التنموية في منطقة القناة.

خلال الزيارة، شاهد الوفد عرضاً تقديمياً عن تاريخ القناة، يستعرض مراحل تطويرها المختلفة مروراً بمشروع قناة السويس الجديدة الذي نجح في رفع تصنيف القناة عالمياً والحفاظ على مكانتها الرائدة وكذلك مشاريع التنمية بالمنطقة الاقتصادية بقناة السويس والفرص الاستثمارية الواعدة بها.

في ختام الزيارة، قدم الفريق مُهاب مميش درع قناة السويس الجديدة إلى الدكتورة نبيلة مكرم وزيرة الهجرة وشئون المصريين بالخارج، ثم اصطحب الوفد في جولة بحرية في قناة السويس الجديدة تلاها زيارة لموقع الأنفاق بالإسماعيلية لمشاهدة حجم الإنجاز على أرض الواقع.

المقدمة للسفن العابرة لاسيما السفن العملاقة ذات الغواطس الكبيرة. وأوضح أن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تعد منصة جديدة تقدمها الدولة المصرية لخدمة حركة التجارة العالمية وتعميق روابط التعاون مع الشركاء بتقديم خدمات صناعية ولوجيستية متكاملة علاوة على دور المشروع التنموي في خلق حياة في محيط القناة وتوفير فرص عمل للشباب. من جانبها، قدمت الدكتورة

خطط التنمية الطموحة التي تبناها الدولة في كافة المجالات والعمل على قلب رجل واحد لبناء الوطن. وأشار رئيس الهيئة إلى أن الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس التي تتوسط قارات العالم كانت الدافع الرئيسي لدعم الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية لمشروع قناة السويس الجديدة الذي نجح في رفع كفاءة القناة وتحسين الخدمات البحرية والملاحية

التواصل مع أبناءها في الخارج باعتبارهم سفراء للوطن وخير من يمثلها في الخارج في المجالات المختلفة، معبراً عن تقديره للجهد المتميز للدكتورة نبيلة مكرم وزيرة الهجرة في تنظيم الفعاليات واللقاءات المستمرة التي تصبو لجمع شمل المصريين وتوفير كافة سبل الرعاية للمصريين بالخارج. وشدد الفريق مميش على أهمية الاستفادة من العقول والخبرات المصرية في الخارج والاستفادة من خبراتهم في

استقبال الفريق مُهاب مميش رئيس هيئة قناة السويس، رئيس الهيئة العامة الاقتصادية لمنطقة القناة، يوم الأحد ٢٠١٩/٧/١٤، الدكتورة نبيلة مكرم وزيرة الهجرة وشئون المصريين بالخارج، وبرفقتها ممثلي الجاليات المصرية بالخارج، والخبراء المصريين المشاركين بمؤتمر الكيانات المصرية بالخارج، بحضور عدد من قيادات الهيئة ووزارة الهجرة، وذلك بمركز المحاكاة والتدريب البحري التابع للهيئة بالإسماعيلية.

تأتي الزيارة تنفيذاً لتوجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي بالاهتمام بالجاليات المصرية بالخارج وفي إطار التعاون المثمر بين هيئة قناة السويس ووزارة الهجرة وشئون المصريين بالخارج للتعرف عن قرب على مشروع قناة السويس الجديدة ومستجدات مشروع التنمية بمنطقة القناة.

في كلمته، رحب الفريق مميش بالوفد، وأكد على اهتمام الدولة المصرية بتعزيز



الفريق مُهاب مميش يهدي درع القناة الجديدة للدكتورة نبيلة مكرم

رئيس وزراء تنزانيا يزور هيئة قناة السويس

قاسم ماجاليوا: «أهنتكم على التقدم الكبير ونسير على خطى الدولة المصرية في المشاريع التنموية»

الفريق مميش: «مصر تعود مجدداً لدورها الرائد في القارة الإفريقية على يد الرئيس عبد الفتاح السيسي»

وقدم رئيس الوزراء التنزاني التهنئة للرئيس عبد الفتاح السيسي والشعب المصري على نجاح مشروع قناة السويس الجديدة قائلاً: «أهنتكم على التقدم الكبير الذي حققتموه ، وقناة السويس ومشاريع التنمية نموذج يحتذى به ونسير على خطى الدولة المصرية في التنمية». كما أثنى على الجهود التنموية المصرية خلال الفترة الماضية مشيراً إلى حرص تنزانيا على السير على ذات الخطى المصرية.

خلال الزيارة، شاهد الوفد عرضاً تقديمياً عن تاريخ القناة، مستعرضاً مراحل تطويرها المختلفة مروراً بمشروع قناة السويس الجديدة الذي نجح في رفع تصنيف القناة عالمياً والحفاظ على مكانتها الرائدة وكذلك مشاريع التنمية بالمنطقة الاقتصادية بقناة السويس والفرص الاستثمارية الواعدة بها .



المنطقة المحيطة بها إلى مركز لوجيستي وصناعي عالمي بالاعتماد على مفهوم القيمة المضافة والتوزيع اللوجيستي بما يصب لصالح خدمة حركة التجارة العالمية. وأثنى السيد قاسم ماجاليوا رئيس الوزراء التنزاني على قوة العلاقات التنزانية المصرية، معبرا عن أمله في أن يكون ثمرة التعاون المشترك بين البلدين من التقدم والرفعة لكلا البلدين.

مشروع قناة السويس الجديدة لم يكن ليتحول لواقع ملموس لولا دعم الرئيس عبد الفتاح السيسي والتفاف المصريون على قلب رجل واحد لتوفير التمويل اللازم للمشروع في ملحمة مصرية تضرب أروع المثل في قدرة المصريين على التحدي والإنجاز. وأكد على أن الدولة المصرية تضع نصب أعينها الاستفادة من عبقرية الموقع الفريد للقناة وتحويل

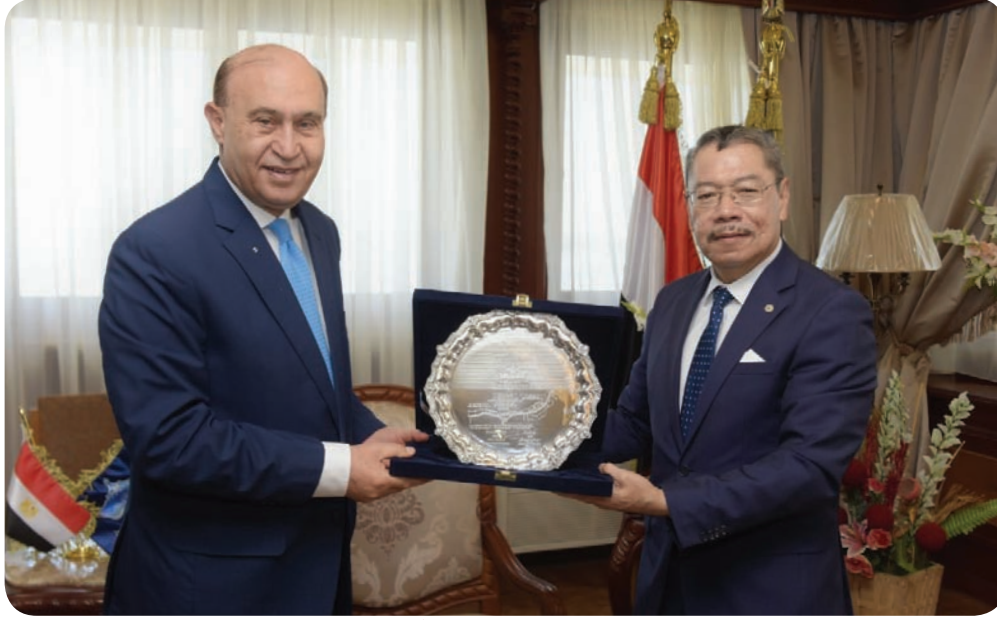
المجالات وفتح آفاقا جديدة لتبادل الخبرات وتدريب الكوادر الفنية المتخصصة. وشدد رئيس الهيئة على أن مصر تعود مجدداً لأداء دورها التاريخي الرائد في القارة الإفريقية وذلك بفضل جهود الرئيس عبد الفتاح السيسي لتحقيق التكامل بين الدول الإفريقية لاسيما في ظل رئاسة مصر للاتحاد الإفريقي. وأوضح الفريق مميش أن

استقبل الفريق مهاب مميش رئيس هيئة قناة السويس، رئيس الهيئة العامة الاقتصادية لمنطقة القناة، يوم الثلاثاء الموافق ٩ يوليو ٢٠١٩، السيد قاسم ماجاليوا رئيس وزراء تنزانيا، وبرفقته الدكتور عز الدين أبو ستيت وزير الزراعة واستصلاح الأراضي، والسيد يافت كاسونجا وزير الزراعة التنزاني. حضر الزيارة الفريق أسامة ربيع نائب رئيس هيئة قناة السويس والسيد عيسى ناصور سفير تنزانيا بالقاهرة، وعدد من قيادات الهيئة ووزارة الزراعة، وذلك بمركز المحاكاة والتدريب البحري التابع للهيئة بالإسماعيلية. في كلمته، رحب الفريق مميش بالوفد التنزاني، وعبر عن تقديره لعلاقات الشراكة والصداقة التي تجمع البلدين على المستويين الرسمي والشعبي، متمنيا تعزيز سبل التعاون المشترك في كافة



الفريق مهاب مميش على يمينه قاسم ماجاليوا رئيس وزراء تنزانيا ثم سفير تنزانيا بالقاهرة وعلى يساره الدكتور عز الدين أبو ستيت وزير الزراعة ثم الفريق أسامة ربيع نائب رئيس الهيئة

الفريق مهاب مميث يستقبل «أليخاندرى مندوسا» سفير بنما بالقاهرة لمناقشة سبل التعاون في مجال النقل البحري



الفريق مهاب مميث يهدي درع القناة الجديدة للسيد أليخاندرى مندوسا سفير بنما بالقاهرة

القناة الجديدة للسفير البنمي
ودعاه للقيام بجولة بحرية في
القناة متمنيا لسيادته النجاح
في أداء مهمته في مصر والإسهام
في زيادة التعاون بين مصر
وبنما في مختلف المجالات.

استقبل الفريق مهاب مميث، رئيس هيئة قناة السويس و رئيس الهيئة الاقتصادية لمنطقة القناة، صباح يوم الأربعاء الموافق ٢٠١٩/٧/٣، سعادة «أليخاندرى مندوسا» سفير بنما بالقاهرة، والسيد أحمد الجندي المدير البحري والقنصلي بالسفارة، وذلك بمكتبه بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية. رحب الفريق مميث بالوفد البنمي مؤكدا على أهمية الزيارة في تعزيز التعاون المشترك بين هيئة قناة السويس وقناة بنما في سبيل خدمة حركة التجارة العالمية، وأشاد مميث بالتطورات التي

خلال استقباله قيادات الإعلام الأفارقة

الفريق مهاب مميث: «فخرون بأننا أفارقة والمستقبل للقارة الإفريقية لأنها تمتلك كافة عناصر النجاح والتفوق»

قناة السويس لبناء مشروعات قومية عملاقة خلال فترة وجيزة، لتسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية لمصر خلال هذه المرحلة الهامة من تاريخ البلاد، من أجل أن تستعيد دورها الريادي.

أوضح الفريق مميث أنه تم افتتاح أول مركز تدريب مهني وفني بالمنطقة الاقتصادية بالعين السخنة باستثمارات تفوق ٢٢ مليون يورو، من أجل توفير العمالة المصرية المؤهلة للمشروعات الجارية تنفيذها. وفي ختام الزيارة، قدم الفريق مهاب مميث درع قناة السويس الجديدة إلى سعادة السفير هشام عسران، ثم دعا الوفد إلى القيام بجولة بحرية في قناة السويس الجديدة، تلاها زيارة لموقع الأنفاق بالإسماعيلية.



فخره بانتماه إلى القارة السمراء حيث أنها تمتلك كافة عناصر النجاح والتفوق، مؤكداً أن نجاح مصر اللافت في تنظيم البطولة الأفريقية خير دليل على قدرتنا على تنظيم أرقى البطولات. من جانبه، أشاد سعادة السفير، هشام عسران، بالجهود الحثيثة التي تبذلها

النهوض بالقارة الأفريقية. وأشار مميث إلى أنه في سبيل تحقيق هذا الهدف المنشود، جاري الاستعداد لتدشين عدة خطوط ملاحية وطرق رئيسية جديدة تربط مصر بالدول الأفريقية من أجل تسويق الصادرات والإنتاج الأفريقي إلى مختلف دول العالم. وأعرب الفريق مميث عن

السياسي. وأكد الفريق مميث حرص القيادة السياسية في مصر على استثمار رئاستها لمنظمة الاتحاد الأفريقي في مواصلة بناء جسور التكامل والشراكة الاقتصادية والتنموية مع كافة الدول الأفريقية الشقيقة بهدف تحقيق الاستفادة القصوى من ثرواتنا البشرية والطبيعية الهائلة في سبيل

استقبل الفريق مهاب مميث رئيس هيئة قناة السويس، رئيس الهيئة العامة الاقتصادية لمنطقة القناة، يوم الإثنين الموافق ١٥ يوليو ٢٠١٩، قيادات وكبار الإعلاميين الأفارقة، برفقة سعادة السفير هشام عسران نائب الأمين العام للوكالة المصرية للشراكة من أجل التنمية، وذلك بمركز المحاكاة والتدريب البحري التابع للهيئة بالإسماعيلية.

في البداية، رحب الفريق مهاب مميث بالسادة الضيوف، مثنياً جهود الوكالة المصرية للشراكة من أجل التنمية في توطيد أواصر التعاون مع أشقائنا الأفارقة من أجل تحقيق التنمية المستدامة للقارة السمراء، تنفيذاً لتوجيهات السيد رئيس الجمهورية عبدالفتاح

تأميم القناة

ضربة معلم

عدد تذكاري
احتفالاً بالذكرى ٦٣
لتأميم القناة

- «ديليسبس» كلمة السر في ملحمة تأميم القناة
- الدبلوماسية المصرية وشجاعة ناصر دحضت محاولات تدويل القناة
- ٢٨.٣ مليون جنيه شددت لحملة الأسهم قبل استحقاقها بعام
- محمود يونس... رجل المهام الصعبة ومهندس عملية التأميم
- عزت عادل محل تكريم رؤساء مصر ناصر والسادات والسياسي
- المرشدون المصريون كفاءات وطنية تصدت لمؤامرة انسحاب المرشدين الأحتاب
- الإدارة المصرية نجحت في رفع كفاءة القناة وتطويرها منذ التأميم حتى القناة الجديدة

رفض تمويل السد ومحاولات الإضرار بالمصالح مع دول حوض النيل الشقيقة أبرز دوافع تأميم القناة



الرئيس الراحل جمال عبد الناصر يتفقد أعمال إنشاء السد العالي

المائة لدول شقيقة مثل السودان وأثيوبيا وأوغندا بما يعد تشكيكاً في النوايا المصرية وإفساداً للعلاقات التاريخية بدول حوض النيل.

أما الموقف البريطاني فلم يختلف كثيراً عن الموقف الأمريكي، فسرعان ما شككت بريطانيا في قدرة الاقتصاد المصري على تمويل السد العالي، وتسوية القروض المطلوبة وهي تغض الطرف عن تقارير البنك الدولي التي تؤكد قوة الاقتصاد المصري وارتفاع الدخل القومي من ٧٤٨ مليون جنيه عام ١٩٥٢ إلى ٨٦٨ مليون جنيه عام ١٩٥٤.

وهكذا شاءت الأقدار أن يكون قرار الرئيس الراحل جمال عبد الناصر بتأميم قناة السويس هو الرد الأمثل على محاولات القوى الغربية التحكم في مصر الدولة المصرية ووأد خطتها الاستعمارية في مهدها.

من تمويل مشروع السد نتيجة للسياسة المصرية تجاه القضية الفلسطينية ورفضها القاطع للصلح مع إسرائيل علاوة على استكمال تسليح الجيش المصري بعقد صفقات سلاح مع الجانب السوفيتي، بالإضافة إلى رفض الرئيس عبد الناصر الانضمام لحلف بغداد وغيره من الأحلاف العسكرية والسياسية وتأسيسه لحركة عدم الانحياز، فضلاً عن مساندته لثورة الجزائر واعترافه بالصين الشعبية.

وفي ١٩ يونيو ١٩٥٦ وخلال المباحثات التي جمعت الدكتور أحمد حسين سفير مصر في واشنطن بوزير الخارجية الأمريكية في الإذاعة ووسائل الإعلام، أعلن لينكولن هوايت المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية الأمريكية سحب العرض الأمريكي بالمساهمة في تمويل السد العالي، لأسباب أرجعها إلى سوء وضع مصر الاقتصادي والإدعاء بتأثير السد العالي على الحقوق

تقدم أمريكا قرضاً بمبلغ ٥٤ مليون دولار فيما تقدم بريطانيا قرضاً قيمته ١٦ مليون دولار بخلاف قرض البنك الدولي وقيمه ٢٠٠ مليون دولار، ويُستكمل التمويل في المرحلة الثانية بتقديم أمريكا وبريطانيا المبلغ المتبقي وقيمه ١٣٠ مليون دولار.

ومع تقدم المفاوضات لتحويلها إلى نطاق الواقع الفعلي تأرجح الموقف الغربي نتيجة فرضه شروطاً مجحفة تحمل تدخلاً سافراً غير مقبول في الشئون المالية المصرية وقد تكون نواة للتدخل السياسي بل والعسكري في مصر وهو ما انتبعت له الحكومة المصرية واتفقت حياله مع الاتحاد السوفيتي لدعمها في موقفها والضغط على القوى الغربية وهو ما أثمر عن إعلان يوجين بلاك مدير البنك الدولي في ١٨ فبراير ١٩٥٦ موافقة البنك على تمويل المشروع.

ولم تَمُضْ أيام معدودات حتى تغير الموقف الغربي مرة أخرى

باختيار الوقت الأمثل لإعلانه وجاء سحب الولايات المتحدة الأمريكية لعرض تمويل مشروع السد العالي كشرارة لانفجار الوضع والتفكير بشكل جدي في استعادة قناة السويس قبل انتهاء فترة الامتياز بإثنى عشر عاماً.

وفي عام ١٩٥٥ بدأت مباحثات تمويل السد العالي مع البنك الدولي والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا تدخل مرحلة حاسمة، وكان من المقرر أن يتعهد البنك الدولي بتقديم ٢٠٠ مليون دولار لتمويل السد على أن تقوم الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا بتقديم قرض بذات القيمة ليكون بذلك إجمالي المبلغ المقترض ٤٠٠ مليون دولار من أصل مليار دولار تمثل التكلفة الإجمالية لإنشاء السد العالي.

أثمرت المفاوضات مع الجانب الأمريكي والبريطاني على أن يتم تقسيم دفعات القرض على مرحلتين، في المرحلة الأولى

قد يتوقف التاريخ عند سرد الأحداث والمواقف ووضع علامات الاستفهام والتساؤلات ليبدأ المحللون والساسة على إثره في تحليل الأسباب والدوافع ووضع السيناريوهات المحتملة والنتائج المتوقعة التي تتجلى وتتكشف حقيقتها فيما بعد بمرور الزمن ليسطرها التاريخ كحقائق جديدة نستقي منها العبرة والدرس لما هو آت. لم يكن تفكير الرئيس الراحل جمال عبد الناصر في تأميم قناة السويس محض صدفة وإنما كان أمراً يشغل باله وخاطرة تراود مخيلته منذ قيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ رغبة منه في استرجاع الحقوق المصرية المسلوبة والسيادة الكاملة على قناة السويس المرفق الملاحي الأهم في الربط بين الشرق والغرب والتي لم يتجاوز نصيب مصر من أرباحها الفتات بنسبة لا تتعدى ٣ % فقط. ظل قرار تأميم القناة مرهوناً

عبد الناصر أمهل محمود يونس ٥٥ ساعة لتنفيذ عملية التأميم «ديليسبس» كلمة السر في ملحمة تأميم القناة



المهندس محمود يونس يضع صورة الزعيم الراحل جمال عبد الناصر بالمكتب الرئيسي لشركة قناة السويس بالإسماعيلية فور إعلان التأميم

وذلك بخلاف المجموعة التي تُركت في القاهرة لتأميم مكتب الشركة في القاهرة، أما محطات الإرشاد المنتشرة على طول القناة وعددها ١١ محطة فتولى تأميمها سلاح الإشارة بالقوات المسلحة. وفي الساعة الثامنة والنصف مساءً كان الجميع على أهبة الاستعداد يستمعون بإنصات إلى خطاب الرئيس عبد الناصروينتظرون كلمة السر«ديليسبس» للتحرك إلى مواقعهم وهي الكلمة التي تكررت في خطاب الرئيس الراحل سبع عشرة مرة خوفاً من أن تفلت كلمة السر من أسماع فريق عملية التأميم. وهكذا وقبل الساعة العاشرة والربع مساءً كانت جميع المقار الرئيسية للهيئة تحت سيطرة فريق التأميم الذي أعطى «التمام» إلى المهندس محمود يونس عبر هواتف الشركة الداخلية إيداناً بنجاح عملية تأميم القناة وبداية لعصر جديد تسطره الإدارة المصرية لقناة السويس.

أمر الإدارة الرئيسية للقناة بالإسماعيلية كان على رأسها المهندس محمود يونس وضمت كل من السادة محمد عزت عادل و عبد الحميد أبو بكر و سعيد الرفاعي وفؤاد الطودي ومشهورأحمد مشهور وإبراهيم زكي ونبينه يونس وحسن إسماعيل ومحمد حسان وأحمد فؤاد عبد الحميد وقاسم سلطان ومصطفى نيازي وعبدالله شديد. فيما اتجهت المجموعة الثانية إلى محافظة بورسعيد وكان على رأسها توفيق الديب وضمت كل من السادة شوقي خلاف ويوسف محمد يوسف وحسني مسعود وحسن جلال حمدي وعصام العسلي وعبد السلام بهلول وعبد الحميد بهجت. واتجهت المجموعة الأخيرة إلى السويس وكان على رأسها الشافعي عبد الهادي وضمت السادة محمد الزفتاوي وجمال ثابت وحسام هاشم وعمرعزت وعباس أبو العز وسيد خليفة ومحمد بهجت،

منها التعليمات المطلوب تنفيذها. وفي معسكر الجلاء بالإسماعيلية كان رجال التأميم ممن تحركوا على دفعات في وجهات مختلفة على موعد للقاء مرة أخرى والاجتماع بالمهندس محمود يونس الذي فاجئهم بحقيقة المهمة وهي تأميم «قناة السويس». ساد الصمت أركان المكان وسط حالة من الذهول والدهشة التي يغمرها فرحة عارمة لا تخلو من الخوف والقلق واستمعت باهتمام إلى خطة تنفيذ عملية تأميم القناة. «ديليسبس» هي كلمة السر وإشارة البدء ستنظرسماعها في خطاب الرئيس عبد الناصربالمنشية بالإسكندرية مساء اليوم ٢٦ يولية في ذكرى رحيل الملك فاروق » هكذا جاءت كلمات المهندس محمود يونس. تم تقسيم عناصر التأميم إلى ثلاث مجموعات تنفيذية أما المجموعة الأولى فتتولى

خطة التأميم خلال فترة وجيزة لا تتجاوز ٥٥ ساعة. بدأ المهندس محمود يونس في اختيار رجال التأميم من دائرة الثقة المحيطة به من زملاء السلاح والكفاح أقرانه من ضباط سلاح المهندسين والعاملين المدنيين بهيئة البترول، وذلك بالتوازي مع وضع الإطار العام لخطة التأميم والتصديق عليها خلال اجتماعه مع الرئيس عبد الناصر بمجلس قيادة الثورة. شرع يونس في التواصل مع رجال التأميم والاجتماع بهم لإبلاغهم بالمهام المطلوبة منهم دون إبداء معلومات واضحة عن طبيعة العملية ذاتها مع التأكيد على الالتزام بالسرية التامة وتنفيذ التعليمات بحذافيرها. تحركت عناصر التأميم في مجموعات كل مجموعة تتكون من خمسة أو ستة أفراد على رأسهم قائد من العسكريين يحمل مجموعة من الخطابات التي تحمل كل منها اسم الجهة التي سيقصدها وبكل

لم يستغرق الرئيس الراحل جمال عبد الناصر الكثير من الوقت لاتخاذ قراره التاريخي بتأميم قناة السويس، فكان ظهيرة يوم السبت الموافق ٢١ يولية ١٩٥٦ ثالث أيام عيد الأضحى المبارك في ذلك الوقت شاهداً على هذه اللحظة التاريخية التي سطر التاريخ بعدها فصلاً من فصول العزة والكرامة المصرية. تطلب اتخاذ القرار دراسة أبعاد الموقف الدولي حيال تأميم القناة واحتمالات التدخل العسكري علاوة على جمع البيانات والمعلومات الكاملة عن قناة السويس لاتخاذ التدابير اللازمة لإحكام السيطرة عليها دون خسائر. وقع اختيار الرئيس جمال عبد الناصر على المهندس محمود يونس رئيس الهيئة المصرية العامة للبترول، ليكون هو المسئول الأول عن عملية تأميم القناة، وأعطيت له كافة السلطات والصلاحيات وحرية اختيار رجاله والمعاونين له ووضع

محمود يونس... رجل المهام الصعبة ومهندس عملية التأميم



الرئيس الراحل جمال عبد الناصر يوقع في دفتر يوميات هيئة قناة السويس بعد مضي عام على العدوان الثلاثي في عيد النصر ٢٣ ديسمبر ١٩٥٧

سبتمبر ٢٠١٤ وعرفاناً بالجميل وتخليداً لذكراه العطرة كرم الفريق مهذب مميش، رئيس هيئة قناة السويس، أسرة المهندس محمود يونس، قائد ملحمة تأميم قناة السويس. وأثنى الفريق مميش على دور المهندس الراحل محمود يونس قائلاً: «لولا بطولته هؤلاء الرجال العظماء، وعلى رأسهم الزعيم جمال عبدالناصر والمهندس محمود يونس والأبطال الذين ساهموا في عودة قناة السويس لمصر لما كنا هنا الآن، والتحية واجبة لهؤلاء الرجال العظماء الذين صنعوا تاريخ مصر الحديث وأعادوا لمصر أكبر ممر ملاحى في العالم».

كان النجاح حليفه في كل مهمة أسندت إليه، ولم يكن ذلك من قبيل الصدفة أو ضربة حظ وإنما نتاج جهد وعمل ممنهج ومدرّس، فكان مشهوداً له بالصلابة والحكمة ومثل مفردته مدرسة للقيادة والإدارة وهو ما أهله لتعيينه رئيساً لهيئة قناة السويس خلفاً للدكتور حلمي بهجت في الفترة من ١٩٥٧ وحتى عام ١٩٦٥، عُيّن بعدها نائباً لرئيس الوزراء لشئون النقل والمواصلات ثم وزيراً للبتترول ثم أختير عضواً للبرلمان عن دائرة البستان ببورسعيد. توفي يونس في ١٨ أبريل عام ١٩٧٦ عن عمر ناهز ٦٤ عاماً وأقيمت له جنازة مهيبه وفي



المهندس محمود يونس بطل التأميم من ١٠ يوليو ١٩٥٧ - ٣٠ سبتمبر ١٩٦٥ فريق التأميم من دائرة الثقة المحيطة به من أصدقاء السلاح والكفاح، أقرانه من ضباط سلاح المهندسين والعاملين المدنيين بهيئة البترول وقمت عملية تأميم القناة كما خطط لها على أكمل وجه ودون إراقة للدماء.

فور تخرجه من كلية الهندسة التحق بالجيش، وبعد سنوات التحق بكلية أركان حرب ليعمل بعد تخرجه منها بالقيادة العامة، وقّع عليه الاختيار ليكون مدرّساً في كلية أركان حرب، وهو المكان الذي تزامن فيه مع الرئيس عبد الناصر، وتوطدت علاقتهما وعمل كل منهما بجانب الآخر فكان ناصر مدرّساً لمادة الشئون الإدارية، فيما كان يونس مدرّساً لمادة العمليات، ونشأت بينهما صداقة قوية. عقب ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ عين محمود يونس مديراً للمكتب الفني لمجلس قيادة الثورة وتولى العديد من المناصب أهمها عضواً منتدباً لمعمل تكرير البترول الحكومي للسويس، ورئيساً للجمعية التعاونية للبترول ومستشاراً لوزارة التجارة والصناعة لشئون البترول والثروة المعدنية.

استعان به الرئيس الراحل جمال عبد الناصر في عدة مهام وطنية جليلة، كان أهمها رئاسة لجان جرد قصور الملك، وإدارة قطاع البترول بعد ثورة يوليو، فهو الرئيس الأول لهيئة شئون البترول، والتي كانت تتبع وزارة الصناعة آنذاك، كما تولى رئاسة مجلس الإدارة لجميع الشركات، التي تم تأسيسها خلال تلك الفترة. نجح في كسب ثقة الرئيس عبد الناصر ووقع عليه الاختيار لتنفيذ عملية تأميم القناة، وكُلف بتجهيز خطة العمل واختيار الفريق المعاون في فترة لا تتجاوز ٥٥ ساعة في مهمة لاتحتمل التأخير ولا التهاون وتتطلب السرية التامة والحكمة السياسية. حرص يونس على اختيار

لم يكن شخصاً عادياً بل رجل دولة من الطراز الأول ولد في زمن العمالة في حى السيدة زينب في ٣ إبريل ١٩١٢ ورافقه في مسيرته عظماء الفكر والثقافة والسياسة والاقتصاد لهذا الجيل فتزامن مع فتحي رضوان وأحمد حسين ومحمود مختار التنش بمدرسة محمد علي الابتدائية ثم التحق بمدرسة الخديوية الثانوية تلاها مدرسة الهندسة الملكية عام ١٩٣١ والتي تحولت بعد سنتين إلى كلية الهندسة. حمل صفات القادة شخصية فذة، ذهن متقد وطموح لا حدود له، نجح في أداء كافة المهام ببراعة وتنقل بسلاسة من مهمة إلى أخرى، مدنية كانت أو عسكرية، تدرج بعدها في المناصب المختلفة، وبلغ ذروة القمة، تنوعت ألقابه فكان رجل البترول الأول ومهندس تأميم القناة ورجل المهام الصعبة.

عن المهندس محمود يونس نتحدث في ذكرى تأميم القناة، الحدث الأكثر جلالاً وهيبه في تاريخ الأمة وحاضرها ومستقبلها، نتحرى الأثر الذي تركه وبصماته التي لازالت تتزين بها كافة الجدران و الأركان بهيئة القناة.

وطني حتى النخاع ظهرت اهتماماته بالعمل العام والوطني منذ نعومة أظافره، فكان من زعماء الحركة الطلابية بالجامعة، ممن قادوا مظاهرات حاشدة للتنديد بمعاهدة ١٩٣٦ ضد الإنجليز.

رجال ملحمة التأميم... أبطال من ذهب في ذاكرة الأمة



مجلس إدارة هيئة قناة السويس برئاسة المهندس محمود يونس أثناء تواجدهم برئاسة الجمهورية عقب إنتصار الإرادة المصرية على مؤامرة الإنسحاب الجماعي للمرشدين والعاملين الأجانب من الخدمة

ساعات حاسمة سبقت اختيار رجال التأميم ممن توافق عليهم الرأي وجمعهم القدر في مهمة محفوفة بالمخاطر فكانوا على قدر المسؤولية التي أقيمت على عاتقهم وتحملوا بيقين ثابت ووطنية نادرة مخاطره غير مأمونة العواقب حاملين أرواحهم على أكفهم ملتزمين بالسرية التامة وتنفيذ المهام المطلوبة وفقاً للخطة الموضوعة بإحكام. ومابين أسماء مرشحة وأخرى مستبعدة توافق المهندس

محمود يونس رئيس الهيئة المصرية العامة للبترول آنذاك ورئيس هيئة قناة السويس الأسبق مع مساعديه المهندس عزت عادل السكرتير المساعد للهيئة المصرية العامة للبترول، رئيس الهيئة الأسبق، والمهندس عبد الحميد أبو بكر عضو مجلس إدارة الهيئة الأسبق، على اختيار مجموعة تأميم القناة والتي تنوعت عناصرها ما بين مدنيين عاملين في هيئة البترول ووزارة التجارة وضباط من الداخلية وآخرين

من سلاح المهندسين بالقوات المسلحة في مهمة قومية تضافرت فيها الجهود واتحدت فيها النوايا والكفاءات لإعادة الحق لأصحابه واستعادة المرفق الملاحي الأهم في العالم لأحضان السيادة المصرية.

القوات المسلحة:

- الأميرالاي عميد مهندس محمد سعيد الرفاعي مدرس العمليات في كلية أركان حرب (مدير التحركات وعضو مجلس إدارة هيئة القناة بعد ذلك)
- الأميرالاي عميد مهندس محمد فؤاد الطودي رئيس الشؤون الإدارية بالقيادة المشتركة (مدير وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك)
- القائم مقام عقيد مهندس علي محمود إبراهيم قائد ورش سلاح الصيانة (مدير ورش بورفؤاد ثم مساعد سكرتير عام الهيئة ثم مدير عام الترسانة البحرية وعضو مجلس الإدارة بعد ذلك)
- البكباشي مقدم مشهور أحمد مشهور أركان حرب سلاح المهندسين (شارك في وضع الخطة السرية لمواجهة انسحاب المرشدين الأجانب ثم عين نائباً لمدير إدارة التحركات ثم عين عام ١٩٦٦ خلفاً لمحمود يونس رئيساً لهيئة قناة السويس وعضواً منتدباً لها لمدة ١٨ عاماً وفي عهده تم إعادة الملاحة لقناة

- السويس عام ١٩٧٥ بعد ثماني سنوات من إغلاقها وتنفيذ العديد من المشروعات وازدواج مناطق من قناة السويس وتوسيعها وتطويرها لمواجهة الناقلات العملاقة)
- الصاغ رائد مهندس أحمد شوقي خلاف أركان حرب سلاح المهندسين بالقيادة الشرقية (استشهد أثناء العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦ وهو يؤدي أحد المهام الوطنية الخطيرة حين رصدته الطائرات المعادية بسيارته على طريق القناة)
- الصاغ رائد مهندس يوسف محمد يوسف مدير وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك)
- الصاغ رائد مهندس بحري قاسم سلطان (مدير عام التحركات وعضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس بعد ذلك)
- الصاغ رائد محمود التونسي من القوات المسلحة (تم تعيينه رئيساً لإحدى شركات القناة ثم وكيلاً لوزارة النقل بعد ذلك)

الفنيون:

- المهندس إبراهيم زكي وكيل وزارة الأشغال وقد عين عضواً لأول مجلس إدارة لهيئة القناة في حينه.
- نبیه یونس وکیل وزارة المالية وقد عين عضواً لأول مجلس إدارة لهيئة القناة في حينه.
- الدكتور مهندس حسن إسماعيل رئيس قسم الهيدروليكا بجامعة القاهرة
- الدكتور مهندس محمد حسان رئيس قسم الهيدروليكا بجامعة عين شمس
- المهندس توفيق الديب مدير بلدية بورسعيد (كبير مهندسي هيئة القناة وعضو مجلس الإدارة بعد ذلك)

رجال البوليس:

- الصاغ أحمد فؤاد عبد الحميد أركان حرب محافظة القناة (مدير التحركات ثم الشؤون الإدارية وعضو مجلس الإدارة)

قطاع البترول:

- أحمد مجدي حجازي مدير الشؤون المالية للهيئة العامة للبترول (مدير عام الشؤون المالية وعضو مجلس الإدارة بعد ذلك)
- جلال ثابت مدير الشؤون الاقتصادية لهيئة البترول
- حسن جلال حمدي من هيئة البترول (مدير الشؤون الإدارية وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك)
- مصطفى نيازي رئيس العلاقات العامة لهيئة البترول
- المحاسب عمر عزت من معمل تكرير البترول بالسويس (مدير الشؤون المالية وعضو مجلس إدارة القناة بعد ذلك)
- المحاسب حسام هاشم من معمل تكرير البترول بالسويس
- المهندس عصام العسلي من معمل تكرير بترول السويس (مدير الترسانة البحرية وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك)
- المهندس عبد السلام بهلول من معمل تكرير البترول بالسويس
- المهندس عباس أبو العز من معمل تكرير البترول

بالسويس

- المهندس سيد خليفة من معمل تكرير البترول بالسويس
- محمد عبد الله شديد وكان يعمل سكرتيراً للمهندس محمود يونس بمجلس قيادة الثورة ثم في هيئة البترول.

موظفو وزارة التجارة وهم ضباط جيش جامعيون سابقون:

- الشافعي عبد الهادي (مدير التموين وعضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس بعد ذلك)
- حسني مسعود
- محمد فهمي الزفتاوي
- عبد الحميد بهجت

وهكذا قدر لهذه الأسماء أن تشارك في هذا العمل الجلل بعد أن تم إرسال مسودة الأسماء إلى الصاغ عباس رضوان مدير مكتب القائد العام للقوات المسلحة، ومن ثم التصديق عليها وتبدير أمر الاجتماع بهم فكان على ضباط القوات المسلحة التواجد الساعة ١٤٠٠ أي الثانية بعد الظهر، بمكتب القائد العام للقوات المسلحة بكوبري القبة أما الاجتماع بالمدينين فتم في الساعة الثانية عشر ظهراً، بمكتب المهندس محمود يونس بهيئة البترول.

أول رئيس مصري للهيئة

«بدوي» رجل القانون «المحنك» يدير القناة بعد التأميم

لإلغاء الامتيازات الأجنبية كما شارك في عام ١٩٤٥ بمؤتمر واشنطن ممثلاً عن مصر. هذه الخبرات القانونية والدولية والإدارية كانت كفيلة بأن يصبح «بدوي» الرجل المناسب في المكان المناسب، فخبراته في القانون والإدارة عبر سنوات قبل التأميم جعلته ينجح في إدارة القناة في تلك الظروف الصعبة.

لم تمنعه رئاسته كافة هذه المؤسسات الحكومية والأهلية من أن يخطف مساحات خاصة لهواياته في تأليف الكتب التي أثرت التراث الثقافي المصري، حيث أصدر ثلاثة كتب بعنوان «مسئولية رب العمل» وكتاب «أصول الإلتزامات» وكتاب «العبقريّة المصرية الراحلة».

أصول بهجت «السكندرية» ومساهمته في رفعة الدولة المصرية في كافة المناصب التي تولاها، كانت كفيلة بأن يصبح «أيقونة» تاريخية لهذه المحافظة العريقة، وتقديراً لذلك المجهود أطلق اسم هذا الرجل علي أحد شوارع الإسكندرية بمنطقة الإبراهيمية.

توفي الدكتور حلمي بهجت بدوي بمدينة السويس في عامه الرابع والخمسين بعد أن أدار القناة لمدة عام تقريباً، ليلقي وجه ربه بأمنية كتبها في قصيدة بمقدمة كتاب العبقريّة المصرية الراحلة، تقول «ستميني بجنات الخلود والغد الموعود في الآخرة ... إن أكن قد زغت في هذا القصيد .. رب اغفر لي تقبل دعوتي».



الدكتور محمد حلمي بهجت بدوي أول مصري يتولى إدارة قناة السويس بعد التأميم من ٢٦ يوليو ١٩٥٦ إلي ٩ يوليو ١٩٥٧

مما أكسب الرجل مهارات عديدة، فهو اعتاد علي تولي المناصب القيادية منذ عودته من دراسته بباريس، حيث تولي عدة مناصب عامة منها سكرتير جمعية الهلال الأحمر المصرية، وعضواً بمجلس إدارة البنك الأهلي المصري.

كان «بدوي» حريصاً علي حضور المؤتمرات الدولية بتكليف من الحكومة المصرية، حيث شارك في مؤتمر مونترال عام ١٩٣٧

في عام ١٩٢٩ عن رسالة بعنوان «مسئولية رب العمل»، وعمل مدرسا في كلية الحقوق جامعة القاهرة وانتقل للعمل في السلك القضائي ليتولي عدة مناصب قيادية قضائية.

لم تكن مهمة إدارة قناة السويس هي الإختبار الأكبر لقدرة رجل القانون علي الإدارة، حيث كان وزيرا للتجارة والصناعة في حكومة مصر في ٩ ديسمبر ١٩٥٢ بعد ثورة يوليو

ولد «بدوي» بالإسكندرية في عام ١٩٠٤، وتلقي دراسته بـمدارس الجمعية الخيرية بالإسكندرية، وواصل دراسته بمدرسة العباسية الثانوية بالاسكندرية، وحصل علي شهادة الكفاءة وانتقل بعد ذلك لإكمال دراسته بالقاهرة والتحق بمدرسة الحقوق العليا فخرج منها عام ١٩٢٥، وأوفدته الجامعة في بعثة إلي باريس وحصل علي الدكتوراه

تحمل مسئولية إدارة القناة في ظروف عصيبة، حمل علي كاهله الصعاب لإثبات أن المصريين يستطيعوا إدارة «القناة» وحدهم دون مساعدة الأجانب، كانت الظروف غير طبيعية والأجواء ملبدة بسحب الغضب لتأميم القناة، دولاً أعلنت الحرب علي مصر وشرعت في ذلك لتحصل علي جزء من كعكة القناة أو تتخذ ذلك ذريعة في القضاء علي مصر، العالم يتربص كيف سيدبر المصريون القناة؟، مرشدون أجانب أعلنوا انسحابهم من العمل بمؤامرة مدبرة ليحبطوا فرص نجاح المصريين.

«علينا الآن أن نبدأ في مهمة إفشال هذه المؤامرات» كان ذلك لسان حال الدكتور محمد حلمي بهجت بدوي، أول مصري تولي إدارة قناة السويس بعد التأميم، ليبدأ في ترتيب البيت من الداخل. في ٢٦ يوليو من عام ١٩٥٦ أسندت المهمة لرجل القانون المحنك فليده من الخبرات ما تؤهله لقيادة القناة في هذه الظروف، فلم يكن المكان بغريب عليه لأنه كان أحد أعضاء مجلس إدارة الهيئة ضمن خمسة مصريين قبل التأميم.

الشركة أهملت ملف التطوير في محاولة لهد الامتياز للقيام بالإصلاحات التأميم أنقذ قناة السويس من التوقف عن استقبال السفن لعدم كفاءة المعدات والمهمات



قاطرة أثناء عملها بالقناة قبل التأميم

كانت تستخدمها الشركة، فكانت الشركة تمتلك ٧ كراكات منها ٥ كراكات هي كراكات ذات القواديس التي تعمل بالطريقة البدائية التي اخترعت عام ١٦٠٠ ولا تستطيع تكريك أكثر من ١٠٠ متر مكعب فقط في الساعة، وعولت الشركة على هذه الكراكات في تطهير المرفق منذ افتتاح لمدة تقترب من الـ ٨٠ عام.

وشمل الإهمال وعدم التطوير أيضاً وحدات القطر، فكانت الشركة تمتلك ٤ وحدات قطر فقط، ولم تزد قوة ثلاثة منهم عن ٣ آلاف حصان، بل وشاركت الثلاث وحدات في حربين عالميتين وكابدت ما كابدت من القنابل والألغام، فكيف لهذه الوحدات تعويم سفن تصل حمولاتها إلى ٣٠ ألف طن.

«وإذا كانت هذه حالة مهمات ومعدات عند التأميم في عام ١٩٥٦ والتي وصلت إلى أدنى درجات الانحطاط وعدم الفاعلية، فكيف سيكون حالها عندما تؤول لمصر عند انتهاء امتياز الشركة لولا التأميم».

تأميمها الورش والوحدات العائمة التابعة لها، حتى أضحت عاجزة عن تقديم المساعدة اللازمة للسفن العابرة، وتكفي الإشارة إلى أن الحوض العائم في بورسعيد يعجز عن استيعاب السفن العابرة التي تزيد حمولتها عن ٥ آلاف طن، في الوقت التي كانت تصل فيه متوسط حمولات السفن العابرة وقت التأميم ٩ آلاف طن، وهو ما جعله دون جدوى تذكر ولجأ أصحاب السفن إلى ترسانات أخرى سواء عدن في الجنوب أو نابولي في الشمال لإجراء الإصلاحات اللازمة للسفن. ولم يختلف الحال كثيراً بالنسبة لوحدات التطهير التي

القناة، وهو ما خلق حالة معارضة كبيرة من ملاك السفن، واضطرت الشركة على إثرها في بدء برامج التحسين ولكن في أضيق الحدود. ويمكن تلخيص أعمال التطوير في المجري الملاحي طوال فترة عمل الشركة إلى ٧ برامج تحسين، بإجمالي مبالغ بلغت ٢٠,٥ مليون جنيه طوال ٨٧ عام أي بمتوسط ٢٤٠ ألف جنيه سنوياً وهو ما يعادل ٤% فقط من المتوسط السنوي لإيرادات الشركة، وهو ما يوضح ضآلة عمليات التطوير للمجري الملاحي.

٣- الورش والوحدات العائمة:

طال يد تقصير وإهمال شركة قناة السويس قبل

ساعة مدة التعطيل لأسباب متنوعة أخرى. وبعد تقدم أوساط الملاحة العالمية باحتجاجات حول طول مدة العبور، قامت الشركة في ١٨٨٤ بإجراءات خفضت مدة العبور إلى ٤٢ ساعة، ثم تم السماح في ١٩٠٧ بالعبور ليلاً لتتخفف مدة العبور إلى ١٨ ساعة.

٢- تطوير المجري الملاحي:

كان عمق القناة عند افتتاحها للملاحة ٨ أمتار فقط، وظل هكذا دون تغيير حتى عام ١٨٨٥ وهو العمق الذي لا يسمح بمرور سفن يزيد غاطسها عن ٧,٥ أمتار، وكانت السفن تضطر إلى إفراغ حمولاتها قبل الإبحار في

عمدت شركة قناة السويس قبل تأميمها إلى عدم التطوير سواء في المجري الملاحي أو نظام المرور أو أسطول المعدات من كراكات وقاطرات إلا في حدود ضيقة للغاية ونتيجة لضغوط أوساط النقل البحري واحتجاج أصحاب السفن من تردي الخدمات، وكانت تهدف من وراء ذلك الضغط على مصر لمد الامتياز بعد انتهاء مدته في عام ١٩٦٨. ويمكن تناول ملف عدم التطوير في ثلاثة بنود رئيسية وهي:

١- نظام المرور:

أدى نظام المرور الذي انتهجته الشركة في عام ١٨٨٢ إلى تدمير أصحاب السفن، فقد كانت مدة المرور تبلغ ٥٣ ساعة و ٤٦ دقيقة إذ كان لا يسمح بالملاحة ليلاً في قناة السويس، وأدى ذلك إلى قلة عدد السفن العابرة إلى ٩ سفن فقط يومياً في المتوسط، وانقسمت الـ ٥٣ ساعة بواقع ١٨,٥٧ ساعة تقريباً مدة السير الفعلي و ٢٢,٤٨ ساعة مدة التعطيل أثناء الليل و ٩,٤٥ ساعة مدة التعطيل لأعمال التقابل و ٢,١٦



كراكات أثناء عملها بالقناة قبل التأميم

محاولات مد الامتياز بدأت منذ عام ١٨٨٣ ولم تتوقف إلى أن وأد عبد الناصر أحلام المستعمر تأميم شركة القناة وضع حداً لآمال بريطانيا وفرنسا في مد امتياز القناة



السفن أثناء مرورها بقناة السويس قبل التأميم

«لم يكن الطريق نحو تسليم القناة بعد انتهاء الامتياز في عام ١٩٦٨ مؤمناً كما يعتقد البعض، بل سعت دول الغرب، وتحديدًا بريطانيا وفرنسا، جاهدةً لمد امتياز القناة أكثر من مرة، ولكن قوبلت هذه المحاولات باعتراضات بل واستنهضت همم الوطنيين بالمطالبة بتأميم القناة».

المحاولة الأولى في ١٨٨٣

ولعل بداية فجر هذه المحاولات تزامن مع الامتياز الثاني الصادر من الخديوي محمد سعيد باشا إلى فرديناند دي ليسبس في عام ١٨٥٦ حيث تم تضمين المادة ١٦ من الامتياز بعبارة «على أنه إذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدة متتالية كل منها تسع وتسعون سنة رُفع الاستقطاع المشترط عليه لصالح الحكومة المصرية إلى ٢٠٪ في المدة الثانية و٢٥٪ في المدة الثالثة وهكذا على التوالي بزيادة ٥٪ لكل مدة دون أن يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال ٣٥٪ من صافي أرباح

المشروع» وهي العبارة التي تحدد أقصى ما يمكن لمصر أن تحصل عليه من أرباح وهو ٣٥٪ مدى الحياة والباقي يذهب لجيوب حملة الأسهم ومجلس إدارة الشركة. وقد تزعمت بريطانيا هذه المحاولة وفي المقابل تستفيد مصر وشركة القناة من شق قناة موازية لقناة السويس لاستيعاب الزيادة في حجم السفن عالمياً وقتها، وتم الكشف عن هذه المحاولة من خلال وثيقة بالغة السرية من وثائق دار المحفوظات البريطانية (رئاسة مجلس الوزراء) تحمل خطاباً من جرانفيل وزير خارجية بريطانيا وقتها إلى الأعضاء الإنجليز في الشركة في ١٦ مايو ١٨٨٣.

وقد خمدت هذه المحاولة بعدما عارض البرلمان البريطاني مشروع هذه الاتفاقية بشدة حيث تم عرض الاتفاقية للتصويت في ٣٠ يوليو ١٨٨٣ وحصلت على تأييد ١٨٣ صوت مقابل رفض ٢٨٣ عضو للاتفاقية بداعي ارتفاع نفقات

شق قناة جديدة وعدم قدرة بريطانيا على تحمل عبء إنشاء قناة جديدة وقتها.

المحاولة الثانية في عام ١٨٨٦

وتزامنت هذه المحاولة مع بدء شركة قناة السويس تنفيذ برنامج تحسين قناة السويس عام ١٨٨٦، وقد تزعم هذه المحاولة وزارات الخارجية والتجارة والحربية البريطانيين واللورد كرومر في مصر من جانب وبين شركة قناة السويس من جانب آخر مع تعمد الجانب البريطاني إقصاء نوبار باشا من التدخل في المفاوضات.

واستغلت بريطانيا في هذه المحاولة حاجة شركة القناة لمزيد من الأراضي لتنفيذ التوسعات، وهو ما يمتلكه بريطانيا من خلال الضغط على الحكومة المصرية للموافقة على تخصيص هذه الأراضي، وفي المقابل يتم مد فترة امتياز القناة لعدد معين من السنوات على أساس أن تتنازل الشركة عن نسبة الأرباح المتزايدة للحكومة المصرية ووضعت حد أدنى لها.

لمد امتياز القناة، وذلك في صيف عام ١٨٩٠ عندما تقدم شارل دي ليسبس، ابن المؤسس الأول للشركة فرديناند دي ليسبس، بمشروع يتضمن امتيازات لكافة الأطراف، الشركة وبريطانيا والحكومة المصرية، حيث تستفيد الشركة بعدد من الصلاحيات أبرزها مد امتياز للقناة ٣٣ عاماً أخرى، وفي المقابل تستفيد مصر من فائدة سنوية قدرها ٥٪ على الأقل من صافي أرباح القناة، وإلغاء رسم الإرشاد وأحقية الحكومة المصرية في الحصول مجاناً على ما تحتاجه لخدماتها في بورسعيد والإسماعيلية، بالإضافة لعدد محدود من الامتيازات لمصر وبريطانيا.

وقد أحالت وزارة الخارجية البريطانية مشروع القرار إلى وزارتي التجارة والبحرية لدراسته، ولكن عادت وزارة التجارة البريطانية مرة أخرى لإخماد المحاولات المتكررة لمد الامتياز، ولكن هذه المرة لاختلافها على نسبة أرباح الشركة، حيث رأت

وجرت المفاوضات في جو من التكتّم والسرية خشية الرأي العام الداخلي، إذ تنطوي الاتفاقية على إجحاف كبير بالمصالح القومية المصرية، ولجأت الشركة وبريطانيا لأسلوب الإغراء المالي بتقديم ما يشبه رشوة للحكومة المصرية تحت مسمى «تعويض الأراضي» في مقابل مد امتياز الشركة لسنوات عديدة تستمر خلالها عملية النهب الاستعماري لإيرادات قناة السويس.

وعلى الرغم من موافقة وزارة البحرية البريطانية على الاتفاقية إلا أن هذه المحاولة كتب لها الفشل بعد رفض وزارة التجارة البريطانية للاتفاقية لأنه من المستحيل، في نظرها، التنبؤ بما سيكون عليه الوضع السياسي للعالم أو لمصر بانتهاء مدة الامتياز الأصلي في عام ١٩٦٨، وبدون معرفة هذا الوضع يصعب تكوين رأي حول أثر مد الامتياز.

المحاولة الثالثة في عام ١٨٩٠

عادت المحاولات مرة أخرى



عبور أول قافلة لقناة السويس عقب الافتتاح في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩

امتياز القناة، قال المهندس محمود يونس الرئيس الأسبق لقناة السويس: «لم تكن نيتهم إعادة القناة إلينا بعد انتهاء أجل امتيازها، كانوا يريدون اغتصابها إلى الأبد، وهذا ما يفسر تهديداتهم العسكرية وحصارهم الاقتصادي وتضليلهم الجدي، كما أن هذه النية المبيتة تلقي ضوءاً ساطعاً على ما كانت إنجلترا وفرنسا تدبران في الخفاء عندما عرضنا القضية على مجلس الأمن وتظاهرننا بقبول التفاوض للوصول إلى حل سلمي».

«وظلت آمال وطموحات بريطانيا ومن خلفها فرنسا في مد امتياز شركة قناة السويس، على الرغم من فشل وتحطم كافة المحاولات السابقة على صخرة الوطنية المصرية، إلى أن فاجأ الزعيم الراحل جمال عبد الناصر العالم كله بتأميم شركة قناة السويس في ٢٦ يوليو ١٩٥٦، لتبدأ بذلك إرهاصات بطولة أخرى لأبناء مصر وهي الوقوف أمام محاولة تدويل إدارة القناة عالمياً بعدما اختفت الشركة من المشهد بلا رجعة».



الزعيم الوطني محمد فريد

بيكو مدير عام الشركة إلى واشنطن في محاولة للحصول على موافقة أمريكا وحلفائها على مد امتياز القناة. ولم تفقد الدول الغربية الأمل في مد امتياز القناة، حيث كانت هناك محاولة أخرى بعد قيام ثورة يوليو، حيث سعى الغرب لاستغلال حاجة مصر لإنعاش اقتصادها بعد تولي المصريين لمقاييد الحكم في مصر، وقد كشف الزعيم الراحل جمال عبد الناصر عن هذه المحاولات لاحقاً في خطابه في القاهرة يوم ١٢ أغسطس ١٩٥٦، عندما قال «قال لي بلاك، مدير البنك الدولي: أننا مستعدون أن نعطيكم ألف مليون دولار كقرض لأجل توسيع قناة السويس على شرط أن نبحت في مد امتياز القناة». وبشأن هذه المحاولات لم

١٩٣٨، حيث قال: «قد يجوز لمصر أن تطمح في استقلالها كبلد، ولكنها لا تستطيع أن تستقل كمفرق للطرق العالمية»، وأيضاً عندما قال «إن مطلب الخديوي إسماعيل بأن تكون القناة لمصر لا مصر للقناة، على ما فيه من صواب، أضحى مع الأسف من باب المستحيل، وطالما سيظل طريق الهند عبر قناة السويس الشريان الحيوي لعلاقات الغرب والشرق ستبقى مصر خاضعة لقناتها». وفي عام ١٩٥٠ سعت كل من بريطانيا وفرنسا بشكل أكثر قوة وكثافة لمد امتياز القناة، وقد كشف عن ذلك الدكتور مصطفى الحفناوي عندما كان يعد رسالته عن قناة السويس في باريس، حيث اجتمع به فرانسوا شارل رو، والذي يعد آخر رئيس لشركة القناة، وشرح له وجهة النظر الغربية في مستقبل القناة، ملوحاً بأن مصر لن تكون قادرة على إدارة مرفق القناة وبالتالي يجب أن تدار القناة بواسطة لجنة دولية تحت إشراف هيئة الأمم المتحدة، وبالفعل بدأت إدارة شركة القناة تحركات واسعة للحصول على الدعم العالمي، فقد سافر جورج



بطرس غالي رئيس وزراء مصر ١٩١٠

«اللواء» ونجح في إيقاظ الوعي والحس الوطني لدى المصريين، وهو ما شكل ضغطاً على رئيس الحكومة آنذاك بطرس غالي والذي كان يسير في اتجاه قبول الاتفاق، وجاء حادث اغتيال بطرس غالي لينهي محاولة المحتل البريطاني.

المحاولة الخامسة عام ١٩٥٠ وحتى التأميم:

ويبدو أن المستعمر البريطاني لم يتنازل عن فكرة مد امتياز القناة، فسعى مرة أخرى ولكن باستراتيجية مختلفة تعتمد على كسب الرأي العام العالمي نحو مد امتياز القناة، وقد بدأت إرهاصات هذه المحاولة من خلال عدد من أبرز الكتاب وقتها، وظهر ذلك بوضوح وبشكل أكثر صراحة في كتاب «السويس وبنما» للكاتب والمؤرخ الفرنسي الشهير أندريه سيجفريد عام

أن ممراً ملاحياً له أهمية عالمية مثل قناة السويس يجب ألا يظل طويلاً في أيدي شركة تعيش من أجل الربح فقط، واشترطت للموافقة على الاتفاقية حصول الشركة على ربح معقول من القناة حتى لا تتحول أرباح الشركة إلى أعباء إضافية على التجارة الدولية التي كانت تتزعمها بريطانيا آنذاك وهو ما رفضته الشركة، وقد أرغم رفض وزارة التجارة البريطانية شارل دي ليسبس على سحب مشروع الاتفاقية ليكتب الفشل للمحاولة الثالثة.

المحاولة الرابعة في ١٩٠٩:

ولعل هذه المحاولة تعد الأبرز من بين تلك المحاولات، فعندما شعرت بريطانيا بأن احتلالها قد توطد في مصر، اتفقت مع إدارة شركة قناة السويس على تقديم طلب للحكومة المصرية بمد امتياز القناة لمدة أربعين سنة، بحيث ينتهي عام ٢٠٠٨ بدلاً من ١٩٦٨، وذلك مقابل أربعة ملايين جنيهاً تحصل عليهم الحكومة المصرية وقت ذلك. وكاد هذا الاتفاق أن ينجح لولا المرحوم محمد فريد الذي هاجم مشروع مد الامتياز هجوماً عنيفاً في جريدة

بعد جولات تزعمتها بريطانيا وفرنسا ومن ورائهما أمريكا في الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدبلوماسية المصرية وشجاعة عبد الناصر نجحتا في دحض محاولات الغرب لتدويل القناة



صورة أرشيفية لاجتماع الأمم المتحدة لمناقشة قضية قناة السويس عقب التأميم عام ١٩٥٦

عبد الناصر ومحاولة الوصول إلى صيغة تفاهمية. وبالفعل قابلت اللجنة برئاسة منزيـس عبد الناصر وتم تسليمه مشروع قرار المؤتمر والمكون من ٦٠٠ كلمة ويمكن تلخيصه في ٦ كلمات «إرحلوا يامصريون.. سندير القناة محلـكم»، وتزامن ذلك مع تحركات عسكرية واسعة لدول الغرب في البحر المتوسط في محاولة للتلويح بالتهديد العسكري حال رفض قرار المؤتمر، ولكن ناصر استقبل هذه العاصفة بهدوء وسلم رده برفض القرار يوم ٥ سبتمبر مؤكداً لهم على حرية المرور في قناة السويس وضمان استخدامها دون تمييز، والتعهد بالعمل على تحسين المجرى الملاحي لمواكبة تطورات السفن وفرض رسوم عادلة للغاية.

ولم يجد منزيـس بُدّاً من العودة بخفي حنين بعد أن رفضت مصر الرضوخ للتهديدات العسكرية غير المباشرة والصمود في وجه

الملاحـة مستدلاً على عبور ٧٦٦ سفينة خلال أسبوعين فقط دون أية مضايقات أو قيود من الحكومة المصرية. كما شدد عبد الناصر على أن تأسيس لجنة دولية لإدارة القناة ليس إلا استعماراً مشتركاً، معتبراً مؤتمر لندن ينتقص من سيادة مصر لاسيما وأنه تم الإعداد له بدون علم ومشاورة مع مصر المعنية بالأمر.

مؤامرة لجنة منزيـس

بعد موقف عبد الناصر برفض مشروع قرار مؤتمر لندن، اجتمعت الدول الـ ٢٢ في الفترة من ١٦ إلى ٢٣ أغسطس ١٩٥٦، وانتهى المؤتمر بقرار «تدويل إدارة القناة» ووافقت عليه ٦ دول دون تحفظات و١٢ دولة بتحفظات ورفضته ٤ دول هي روسيا والهند وسيلان وباكستان والذين أيدوا شرعية التأميم، لتقرر الدول الـ ١٨ الموافقة على القرار بإيفاد لجنة رفيعة المستوى يرأسها السيد/ روبرت منزيـس رئيس وزراء أستراليا، للتواصل مع جمال

الحصول على أغلبية المشاركين. وبالفعل حضرت الدول المدعوة جميعها باستثناء دولتين هما مصر وذلك احتجاجاً على الاشتراك في مؤتمر تم تنظيمه لخطة مرسومة ونية مبيتة، وكذلك اليونان التي لم تبد أسباب وقتها. وعلى الرغم من المؤامرة الواضحة إلا أن إرادة وعزيمة وتحدي عبد الناصر كانوا أكبر من أطراف هذه المؤامرة، وقال «لا» لتدويل القناة، وشرح موقف مصر من ما أسماه «مؤامرات الغرب». واستند عبد الناصر على عدد من البنود في رفضه لقرار مؤتمر لندن، حيث أكد على أن شركة القناة هي شركة مساهمة مصرية مُنحت امتيازها من الحكومة المصرية عام ١٨٥٦ لمدة ٩٩ عام، وبالتالي فالشركة تخضع للقانون المصري وإن جنسيتها وصبغتها مصرية بحتة، وما يهم المجتمع الدولي هو ضمان حرية الملاحة، والتأميم لم ولن يؤثر إطلاقاً على حرية

تأميمها إلى إيجاد سند قانوني وكسب الرأي العام الدولي في تدويل إدارة قناة السويس، وتفتق ذهنهما عن عقد مؤتمر يكون القصد منه إنشاء هيئة دولية تتولى إدارة القناة حيث من اليسير على الدولتان كسب تأييد العديد من دول العالم، وبالتالي وضع مصر في مأزق خانق في مجابهة الرأي العالمي والاضطرار إلى الخضوع وتدويل إدارة القناة.

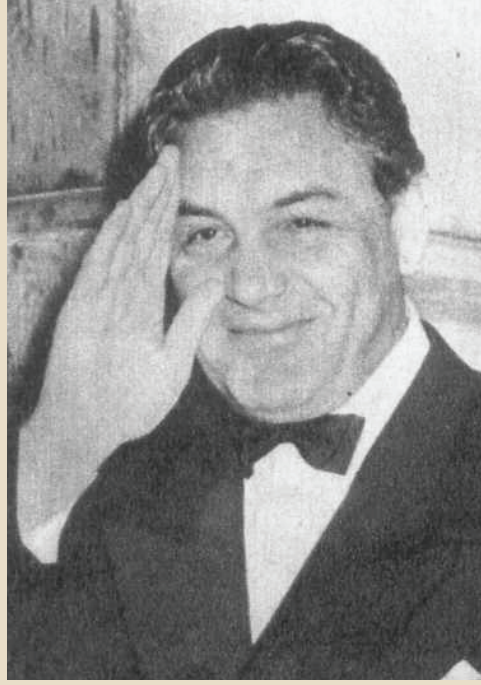
تحركت الدولتان بقوة في هذا المخطط، حيث دعنا إلى مؤتمر دولي بقاعة لانكستر هاوس بلندن يوم ١٦ أغسطس ١٩٥٦ للخروج بقرار مفاده أن تأميم قناة السويس يعتبر تهديداً صريحاً لحرية الملاحة في القناة والتي كفلتها معاهدة القسطنطينية، وأرسلت الدولتان بطاقات الدعوة إلى ٢٤ دولة لوضع الزعيم الراحل جمال عبد الناصر في موقف لا يستطيع فيه قول «لا»، والجدير بالذكر أن الدول الأربعة والعشرين المشاركين تم اختيارها بعناية لضمان

«سُتفضّل إنجلترا خوض حرب تدور رُحاهـا قرناً من الزمان على أن تُسلم مفاتيح قناة السويس لعاهلها الشرعي».. عبارة قالها الشاعر الفرنسي الشهير «لا مارتين» إبان تأميم شركة قناة السويس وهي تُلخص موقف الدول الغربية تجاه التأميم، إذ كانت بريطانيا تعتبر شركة قناة السويس رمزاً لسيطرة الغرب على تجارة الشرق وليس مجرد شركة تجارية مثل شركة المناجم أو السكك الحديدية الإنجليزية.

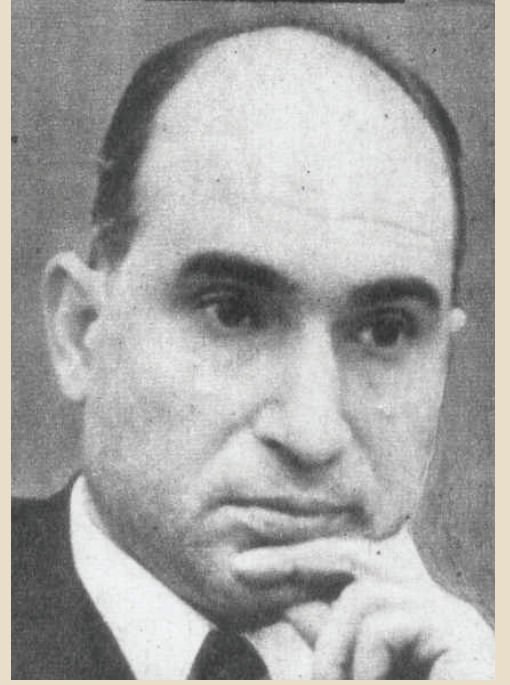
ولعل تأميم الشركة لم يكن نهاية المطاف، إذ كانت تنتظر مصر معركة أخرى للحفاظ على مكتسبات مصر من تأميم الشركة، والوقوف في وجه رغبة دول الغرب في استعادة الشركة مرة أخرى، عن طريق تدويل القناة. مؤتمر لندن لتدويل إدارة قناة السويس تبلورت النية العدوانية في فرنسا وبريطانيا في استعادة شركة قناة السويس بعد



الزعيم الصيني شوان لاي .. أيد القرار المصري



ديميتري شيلوف وزير خارجية الاتحاد السوفيتي الذي أيد الموقف المصري



الدكتور محمود فوزي وزير خارجية مصر.. أعلن التزام مصر بحيادية القناة

فرنسا وبريطانيا أنفسهم، وتلقت حكومة مصر طلبات لمتطوعين من الدول العربية واليونان وإيطاليا ويوغسلافيا وإيران وباكستان والسودان وساحل الذهب وإندونيسيا وسيلان والصين الشعبية ودولاً من أمريكا الشمالية والجنوبية، وأعلن الرأي العام الثائر أن المسألة لم تعد مسألة مصر وإنما هي قضية الحرية والسلام.

وقد كان لإنضمام صوت شعب الصين أثراً في قلب موازين القضية برمتها، فهي تمثل ٦٠٠ مليون من سكان الأرض حينها، والجدير بالذكر أن حكومة الصين الشعبية وقتها أصدرت بياناً رسمياً هاجمت فيه بريطانيا وفرنسا وحذرتهما من العواقب الوخيمة التي ستنتج حتماً عن استعمال العنف وقالت في البيان: «إن تأميم شركة قناة السويس عمل يؤيده الحق، أقدمت عليه الحكومة المصرية دفاعاً عن سيادتها واستقلالها، وهو عمل سليم من الوجهتين القانونية والأدبية، والصين الشعبية تؤكد حرصها على سيادة مصر واستقلالها».

جزيرة شبة سيناء بناءً على اتفاق سري بين الدول الثلاث عقد في ضاحية سيفر بباريس ينظم خطة العدوان الثلاثي على مصر، لتنتهي مرحلة محاولات تدويل إدارة القناة وتبدأ ملحمة أخرى من النضال المصري.

أكثر من ثلثي شعب العالم يدعموا موقف مصر الرفض لتدويل القناة

وقد استقطب رفض مصر ونضالها الشامخ في وجه محاولات تدويل القناة، عدداً من أحرار العالم من ذوي الثقل والقدرة على تشكيل الرأي العام العالمي، فوجد أن أستاذ القانون الفرنسي «دي لا براديل» والذي يُحاضر في أكبر جامعات فرنسا، ينشر مقالاً في جريدة «لو موند» العريقة صاحبة الانتشار الأكبر وقتها يقول: «إن التأميم مسّ الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ولكنه لم يمس اتفاقية القسطنطينية، ولم يتعد التأميم نطاق ممارسة السيادة المصرية».

وتوالت بعد ذلك الأصوات الحرة، واندلعت مظاهرات في كل بقاع العالم حتى في

الاتحاد السوفيتي وممثلها في مجلس الأمن وقتها إلى استخدام حق الفيتو، والذي ألقى خطاباً يوضح فيه أحقية مصر في التأميم وتوافقه مع اشتراطات القانون الدولي وأن ما يهم دول العالم هو حرية الملاحة وقدرة مصر على إدارة المرفق الملاحي بكفاءة وهو ما أكدت مصر فعله، ليخرج مجلس الأمن بقراره أنه على إنجلترا وفرنسا ومصر اللجوء إلى مفاوضات مباشرة على أساس المبادئ الستة، وأعلن حينها الزعيم جمال عبد الناصر أنه لن يتردد في السفر إلى جنيف، البلد المحايدة، لمقابلة أنتوني إيدن رئيس وزراء بريطانيا وجي موليه رئيس وزراء فرنسا إذا كان ذلك من شأنه أن يؤدي إلى تسوية سلمية للخلاف.

وأخيراً تقرر أن تبدأ المباحثات بين وزراء خارجية الدول الثلاث (مصر وبريطانيا وفرنسا) في جنيف يوم الإثنين ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦، ولكنهم تخلفوا عن حضور المفاوضات السلمية، وعوضاً عن ذلك وفي نفس اليوم كانت مدافع حليفتهم، إسرائيل، تقصف

وأمریکا وقتها إلا أن حكمة ووطنية الدبلوماسيين المصريين حالا دون قبول شكوى الغرب، حيث قدمت مصر مبادئ من ٦ نقاط بها الضمانات اللازمة لحرية الملاحة وسلامتها وتطوير القناة.

وبعد جلسة مفاوضات سرية حول المبادئ الستة التي قدمتها مصر، تم الاتفاق على الستة بنود لتكون أساساً للمفاوضات المقبلة، ولكن عادت إنجلترا وفرنسا مرة أخرى بالتمسك بالأمل الأخير نحو تدويل القناة، وذلك عندما قدما مشروع قرار جديد ذي شقين يتضمن الشق الأول المبادئ الستة التي قدمتها مصر ووافق عليها مجلس الأمن وهيئة الأمم المتحدة، ويتضمن الشق الثاني مقترح مصحوباً بموافقة ١٨ دولة بشأن تدويل إدارة القناة. وبناءً عليه تم الاقتراع على مشروع قرار إنجلترا وفرنسا ووقت الموافقة بالإجماع على الشق الأول منه والخاص بالبنود الستة، فيما فشل المجلس في انتزاع الموافقة على الشق الثاني بسبب لجوء ديميتري شيلوف وزير خارجية

دول الغرب بزاعمة بريطانيا وفرنسا وأمريكا وحلفائهم إزاء رغباتهم الخبيثة في إعادة احتلال القناة عن طريق تدويل إدارتها.

مشكلة القناة في مجلس الأمن عقب فشل محاولة منريس في اقتناص موافقة مصر في ٩ سبتمبر ١٩٥٦، واصلت كل من بريطانيا وفرنسا محاولتهما المتكررة نحو تدويل القناة، ولكن هذه المرة بإجبار مصر على الخضوع من خلال انتزاع قرار من مجلس الأمن يجعل لجمعية المنتفعين صفة قانونية وذلك في ٢٣ سبتمبر من نفس العام، وبالفعل انعقد مجلس الأمن وقبل شكوتي بريطانيا وفرنسا وتقرر أن يُدعى الدكتور محمود فوزي وزير الخارجية المصري للاشتراك في جلسة تحدد لها ٥ أكتوبر ١٩٥٦ والذي ألقى خطاباً يوم ١١ أكتوبر عن تاريخ القناة وما قدمته من تضحيات بشرية ومادية واقتصادية لحفر القناة، وبالفعل كان لخطابه تأثير قوي في الرأي العام الدولي.

وعلى الرغم من الثقل العالمي لكل من بريطانيا وفرنسا

«عزت عادل» رمز الوطنية والعطاء غير المحدود « محل تكريم رؤساء مصر... (عبد الناصر والسادات والسيسي)



الرئيس السيسي أثناء تكريمه للمهندس عزت عادل في الزكري الأولي لإفتتاح القناة الجديدة ٢٠١٦

الرئيس السادات يكرم المهندس عزت عادل تقديراً لجهوده في مشروع تطوير القناة ١٩٨٠

تطوير القناة، وزاد بغاطس المجري الملاحي من ٥٣ قدما عام ١٩٨٠ ليصل إلي ٥٦ قدما عام ١٩٩٤ لتصبح القناة مهيئة لاستقبال السفن العملاقة. لم يقتصر التطوير علي المجري الملاحي فقط بل امتد لعدد من قطاعات الهيئة ليسطر

المهندس عزت عادل اسمه بأحرف من نور كواحد من النجوم التي تلالأت في سماء القناة وضمن الرجال الذين ساهموا في رفعة الوطن وهيئة قناة السويس علي مدار أربعين عام ويزيد.

ودائما لا تنسي مصر أبنائها العظام الذين ساهموا في دعم الوطن، حيث كرم الرئيس عبد الفتاح السيسي المهندس محمد عزت عادل في سياق احتفال الهيئة بذكرى الافتتاح الأول لقناة السويس الجديدة، وتقديرًا له، قد تخطي السيد رئيس الجمهورية القواعد البروتوكولية تاركا المنصة الرئيسية وذهب لمقابلته ولمصافحته بحرارة وشكره علي مجهوده المشرف علي مدار أعوام من الكفاح.

لم تقتصر خدمته علي هيئة قناة السويس فقط، بل امتد دوره الوطني في الدفاع عن أرض مصر بعد نكسة ١٩٦٧، حيث تولي رئاسة لجنة الدفاع المدني والمشرف علي الدفاع الشعبي حتي حرب أكتوبر في عام ١٩٧٣.

خاض المهندس عزت عادل تحدي جديد لا يقل أهمية عن مهمة التأمين، حيث شارك في عملية تطهير القناة من مخلفات الحروب والسفن والقطع البحرية الغارقة، لإعادة افتتاح القناة في عهد الرئيس محمد أنور السادات في عام ١٩٧٥. إخلاصه في العمل وقدرته علي اتمام المهام التي كُلف بها جعلته موضع الثقة لكفائته حيث أسند له الإشراف علي تنفيذ مشروع تطوير قناة السويس من عام ١٩٧٥ حتي عام ١٩٨٠، ليكافئه الرئيس السادات آنذاك بمنحه وسام الجمهورية في عام ١٩٨١. مع صدور قرار توليه قيادة قناة السويس، في عام ١٩٨٤ سخر المهندس المخضرم كل جهده لاستكمال العمل علي



المهندس محمد عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس ١٩٨٤ - ١٩٩٥

فؤاد الأول «القاهرة» في عام ١٩٥٠ علي هذا الوسام الرفيع في سن الواحد والثلاثين من عمره، كان بمثابة الدفعة الكبرى بأن يجتهد أكثر وأكثر ليستمر عطاءه للوطن.

ترك «عزت عادل» العمل في مجال البترول وكانت وجهته نحو هيئة قناة السويس، حيث كرس حياته لخدمة مصر في موقع آخر علي ضفة القناة، تقلد منصب رئيس مجلس إدارة شركة التمساح إحدى الشركات التابعة لهيئة قناة السويس في عام ١٩٦٢، ثم عمل مديرا للشئون المالية والإدارية بالهيئة في عام ١٩٦٦، ثم مديرا لإدارة التحركات بعد ذلك.

البترول آنذاك قبل أن يتولي رئاسة هيئة قناة السويس، ليلتحق «عزت عادل» بالعمل المدني بهيئة البترول ويحكم العمل العسكري، ويحكم عمله بهيئة البترول وقع الاختيار عليه للعمل تحت قيادة المهندس محمود يونس هو والمهندس عبد الحميد أبو بكر في بتكليف من الرئيس جمال عبد الناصر لتنفيذ واحدة من أجرة العمليات التي أعادة لمصر سيادتها علي قناة السويس. نجحت مهمة التأمين، وبدأ عدد من التحديات التي ترتبت علي ذلك تلوح في الأفق جعلت المهندس عادل يحتك بكافة قطاعات هيئة قناة السويس وإداراتها، وشارك في اجتماع مع الرئيس جمال عبد الناصر لحل أزمة «انسحاب المرشدين والعاملين الأجانب»، وتقديرا لمجهوده كرمه «ناصر» بمنحه وسام الإستحقاق من الطبقة الأولى في عام ١٩٥٦.

حصول المهندس الشاب ابن محافظة القاهرة الذي تخرج من كلية الهندسة بجامعة

تعيش قصة القناة في وجدانه، لا تفارقه أبدا، ولا يفارقتها، يعلم كل تفاصيلها بدقة لأنه أحد المصريين العظام الذي يقتزن اسمه بتاريخ هذا المجري الملاحي العالمي، فهو الرجل الثاني وأمين سر عملية تأمين قناة السويس، وأحد المساهمين في تطويره أيضا. في نهاية العقد الثالث من عمره كُلف بعمل وطني، غير مسبوق، تحيط به المخاطر الجسيمة، فلا مجال للخطأ لأن العواقب وخيمة، بعنفوان الشباب ومثابرة الرجال استطاع المهندس محمد عزت عادل، رابع رئيس لهيئة قناة السويس، أن ينجح مع زملائه المشاركين في عملية تأمين قناة السويس في عام ١٩٥٦ بقيادة المهندس محمود يونس، لتبدأ رحلته الوطنية مع هذا الصرح الوطني العظيم.

شاءت الأقدار بأن يلتحق «عزت عادل» بسلاح المهندسين بالقوات المسلحة المصرية، وأن يترشح للمشاركة في مشروعات بتروولية تحت قيادة المهندس محمود يونس رئيس هيئة

بالأدلة مصر أمت القناة ولم تصادرها .. وأعادت الحقوق لأصحابها

٢٨,٣ مليون جنيه تم سدادها لحملة الأسهم قبل موعد الاستحقاق بعام كامل

الحكومة المصرية البالغ ١٥٪ من أرباح الشركة العالمية لقناة السويس البحرية»، وهذه الشركة المدنية كانت مُلحقة ببنك الخصم الوطني الباريسي.

وفي يونيو سنة ١٩٥٨، سافر الوفد المصري إلى باريس، حيث قام بإتمام صياغة نصوص الاتفاق النهائي وملحقاته، بالإشتراك مع ممثلي حملة الأسهم ومندوبي البنك الدولي

وجاء نص الاتفاق النهائي كالتالي

تم توقيع الاتفاق النهائي في مدينة جنيف يوم ١٣ يوليو ١٩٥٨، ويتلخص فيما يلي :-
أولا :- تؤول لحكومة الجمهورية العربية المتحدة كافة الأصول القائمة في مصر، مهما كان نوعها.

وتنفيذًا لقانون التأمين، يعرض المساهمون وحملة حصص التأسيس المشار إليهم في ذلك القانون وحملة الحصص المدنية الذين أغفل القانون ذكرهم على الوجه الآتي :-

أولاً - تحتفظ شركة السويس المالية، وهي الشركة التي حلت محل «لشركة العالمية لقناة السويس البحرية، والتي اعترفت لها الاتفاقية بحقوقها في تمثيل كافة طوائف المساهمين وأصحاب حصص التأسيس والحصص المدنية، بكافة الأصول الخارجية، من عقار ومنقول بما في ذلك الأرصدة المصرفية والأوراق المالية والحقوق دون أية مسؤولية على الحكومة المصرية من حيث وجود



أحد أسهم قناة السويس وقيمته ٥٠٠ فرانك



دكتور مصطفى الحفناوي

٧٦ جنيهًا مصريًا. يضاف إلى تلك الأسهم الرئيسية، ما يسمى بالحصص المدنية (التي لم يذكرها قانون التأمين) والتي كانت قد أنشئت عام ١٨٨٠ لتقابل الأرباح التي كانت تُدفع للحكومة المصرية فيما مضى بنسبة ١٥٪ من صافي الأرباح، وبلغ سعر السهم ٢٤ جنيهًا مصريًا في ٢٥ يوليو ١٩٥٦، وكانت تتولى أمرها شركة أخرى تحمل اسم «الشركة المدنية لتحصيل نصيب

تقدير التعويض .

وذلك اتساقًا مع نص خطاب الرئيس جمال عبدالناصر كالاتي «لذلك فإن الحكومة ما زالت عند وعدّها الذي قطعتّه على نفسها، وهي أنها على استعداد لتعويض المساهمين، وحملة حصص التأسيس، عما يملكون من أسهم وحصص قيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال في بورصة الأوراق المالية بباريس يوم ٢٥ يوليو ١٩٥٦، على أن يتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة» . وبحسب بيانات أسهم شركة القناة في ٢٥ يوليو ١٩٥٦ وهو اليوم السابق لقرار التأمين، فإن أسهم الشركة تتكون من ٨٠٠ ألف سهم، تتوزع بين أسهم رأس المال التي كانت قيمة الواحد منها ٩٢ جنيهًا مصريًا، وأسهم التمتع التي كانت قيمة الواحد منها ٦٩ جنيهًا مصريًا، إلى جانب ١٠٠ ألف سهم حصة تأسيس كانت الواحدة منها تساوي



الدكتور عبد الجليل العمري محافظ البنك المركزي

الممثل لحملة الأسهم المسيو جاك جورج بيكو ، المدير العام السابق للشركة المؤممة . فيما عمل على التوفيق بين الجانبين وفدٌ من خبراء البنك الدولي للإنشاء والتعمير، يرأسهم المستر أيلف، أحد نواب رئيس البنك. الوفد المصري يؤكد تعويض المساهمين في إطار قانون التأمين استهلّت المباحثات ببيان للوفد المصري ألقاء محافظ البنك المركزي المصري والذي حدد خلاله بوضوح لا لبس فيه موقف الحكومة المصرية، وهو أنها تتفاوض في إطار قانون التأمين لا تحيد عنه خطوة في

«يعرض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال ببورصة الأوراق المالية بباريس يوم ٢٥ يوليو ١٩٥٦، على أن يتم دفع هذا التعويض بعد استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة» بهذه الكلمات الواضحة جالية المعنى عبر الرئيس جمال عبد الناصر في خطاب التأمين الشهير عن حرص مصر على الوفاء بالتزاماتها المالية اتجاه المساهمين.

عقب استقرار الملاحة بقناة السويس التي أعيد افتتاحها في العاشر من أبريل ١٩٥٧ إبان العدوان الثلاثي، انطلقت مباحثات تعويض حملة الأسهم في العاصمة الإيطالية روما يوم ١٩ فبراير ١٩٥٨.

بداية المفاوضات قاد المفاوضات آنذاك وفدٌ مصري برئاسة الدكتور عبد الجليل العمري، محافظ البنك المركزي، ويضم الدكتور حسن أحمد بخدادى، وزير التجارة سابقا، والدكتور على الجريتلى، رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لبنك الإسكندرية، والسيد عبد الحليم الجندي، رئيس إدارة قضايا الحكومة، والدكتور مصطفى الحفناوى، عضو هيئة قناة السويس، والسيد برهان سعيد، عضو هيئة قناة السويس، والسيد محمود عبد الغفار، وزير مفوض بوزارة الخارجية، والسيد محمد الشافعى عبد الهادى، الوكيل المالى للقسم الإدارى بهيئة قناة السويس. على الجانب الآخر، رأس الوفد

١٩٦٣ وقدره ٤ ملايين جنيهه، وبذلك يصل إجمالي المبلغ ٢٨,٣ مليون جنيهًا. وبسداد هذه التعويضات تكون مصر قد أوفت بجميع التزاماتها قبل الموعد المحدد بسنة كاملة وأسدت الستار نهائيًا على الحديث عن إغصاب مصر لحقوق المساهمين في شركة القناة بإعطائهم حقوقهم كاملة غير منقوصة وتبريء ساحة مصر من أي ظلم أو جور.

الآتي، تركت الجمهورية العربية المتحدة لشركة السويس المالية مبلغ ٥,٣ مليون جنيهًا مصريًا تمثل رسوم المرور التي حصلت عليها الشركة المؤممة في لندن وباريس في الفترة بين التأميم والعدوان الثلاثي. هذا وتسدد الحكومة أول قسط في أول يناير ١٩٥٩ وقدره ٤ ملايين جنيهه، والقسط الثاني في أول يناير ١٩٦٠ بقيمة ٧ ملايين جنيهه، والقسط الثالث في أول يناير ١٩٦١ وقدره ٤ ملايين جنيهه، والقسط الرابع في أول يناير ١٩٦٢ بقيمة ٤ ملايين جنيهه، وأخيرًا يسدد الباقي بأكمله في أول يناير

نصف السنوي، وينتهي مفعول هذا العرض في آخر نوفمبر ١٩٥٨، على أن تُخصم قيمة مادفعه البنك الأهلي المصري من أول قسط من أقساط التعويض المستحقة للشركة. كما اتفق على أن تدفع الحكومة المصرية كتعويض نهائي مبلغًا وقدره ٢٣ مليون جنيهه، وأن تترك لشركة السويس المالية مبلغ ٥,٣ مليون جنيهه، وهو يمثل رسوم مرور القناة التي حصلت عليها الشركة السابقة في لندن وباريس بعد ٢٦ يوليو ١٩٥٦. وقد تم السداد على الوجه

١٨٨٥ (٣%) وقدرها ٣ ملايين جنيهه تقريبًا، مهما كان مقر حامل السند، وحماية لصالح حملة السندات المقيمين في مصر، وتأمينًا لحقوقهم اتفق على أن يعرض البنك الأهلي المصري، بوصف كونه البنك المركزي للدولة، على حملة السندات المقيمين في مصر الحق في تقديم السندات التي بحوزتهم وكوبوناتهم المتأخرة، سواء أكانت هذه السندات قد استهلكت أم لم تستهلك إلى البنك المذكور الذي يتعهد بدفع قيمتها على أساس ٥٧ جنيهًا تقريبًا للسند وخمسة وثمانين قرشًا عن الكوبون

حقوق للغير عليها، وتعهدت الحكومة المصرية أن ترسل إلى البنوك وكافة الهيئات التي تحتفظ بأموال الشركة المنحلة إخطارات بتسليم هذه الأصول في الحال إلى شركة السويس المالية، وبانتهاء مفعول الحجز التحفظي الذي كانت الحكومة قد أوقعتة على هذه الأموال إثر التأميم، كما اتفق على إنهاء القضايا القائمة بين الحكومة أو الهيئة والشركة المنحلة بالتصالح.

ثانيًا - تنتقل إلى شركة السويس المالية التزامات الشركة المنحلة قبل حملة السندات الباقية من إصدار سنة



مشهور أحمد مشهور .. قائد ملحمة التطهير



المهندس مشهور أحمد مشهور يقدم نموذج مبنى القبة بيورسعيد هدية للرئيس السادات بمناسبة إعادة افتتاح القناة في ٥ يونيو ١٩٧٥

السويس، شهدت الهيئة تحت قيادته إتمام مشروع تطوير المجرى الملاحي في ١٩٨٠، حيث زادت مساحة القطاع المائي من ١٨٠٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع، وارتفاع غاطس القناة من ٣٨ إلى ٥٣ قدمًا ليسمح بعبور السفن العملاقة حتى حمولة ١٥٠ ألف طن آنذاك، فضلاً عن شق تفرعة بورسعيد بطول ٣٧ كيلو متر، وتفرعة أخرى في التماسح من الكيلو متر ٧٦ إلى الكيلو متر ٨١، إضافة إلى تفرعة الدفرسوار

التي أمتدت من الكيلو متر ٩٥ حتى تلتقي بالبحيرات المرة عند الكيلو متر ١٠٤. وتكليلاً لهذه الجهود، نال مشهور العديد من الجوائز الرفيعة، منها قلادة الشرف من فرنسا عام ١٩٧٧، ووسام الجمهورية من الطبقة الأولى عام ١٩٧٨، ووشاح النيل في ١٩٨٠.

بعد كل هذا المشوار الحافل
بالعطاء والكفاح، توفي
المهندس مشهور في ٦ يوليو
٢٠٠٨ عن عمر يناهز ٩١ عامًا.



المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس ١٤ أكتوبر ١٩٦٥ - ٣١ ديسمبر ١٩٨٣

المجيد الطريق أمام رئيس
قناة السويس آنذاك لقيادة
ملحمة تطهير المجري الملاحي
من آلاف الألغام وانتشال
المئات من العوائق والوحدات
البحرية الغارقة وإزالة سد
الدفرسوار وإصلاح المعدات
والوحدات البحرية في عملٍ
شاق دام عامين تمهيداً لافتتاح
قناة السويس أمام الملاحة
العالمية في ٥ يونيو ١٩٧٥.

وفي آخر محطة هامة في سجل
مشهور داخل أروقة قناة

والأفراد بعيداً عن مدن القناة ضمن عملية التهجير، فضلاً عن فتح مجالات عمل أخرى للهيئة عبر المشاركة في مد خطوط الأنابيب البرية والبحرية لقطاع البترول، وإصلاح السفن وإنشاء وتطوير الموانئ في الإسكندرية وأبو قير وطرطوس واللاذقية في سوريا، وبنى غازي ودرنة في ليبيا. لم يكن ذلك التحدي الأكبر في مشوار المهندس مشهور، إذ فتح نصر أكتوبر

التي تولت قيادة هيئة قناة السويس.

تدرج مشهور في المناصب
داخل قناة السويس، فاستهل
مشواره بالعمل نائباً لمدير
إدارة التحركات، ثم مديراً
لها وعضو بمجلس إدار الهيئة
خلال الفترة من ١٩٥٦ حتى
١٩٦٥.

كانت هذه الفترة كافية حتى يكتسب مشهور ما يؤهله من الخبرات والمهارات ليصبح رئيسًا لهيئة قناة السويس لفترة طويلة تمتد من ١٩٦٥ حتى ١٩٨٣، حائزًا على ثقة الرئيس الراحل جمال عبدالناصر ومحمد أنور السادات.

ويضع القدر مشهور مرة
أخرى في مواجهة أبرز المعارك
في تاريخ مصر الحديث، حين
وقعت نكسة ٥ يونيو ١٩٦٧
وأغلقت على إثرها قناة
السويس ٨ سنوات كاملة.

ونجح مشهور برفقة قيادات
الهيئة في وضع خطة عمل
مُحكمة لنقل المعدات
والحفاظ على الورش

تضع الأقدار البشر في مواقف
وأزمات جليلة لتبرهن على
استحقاقهم أن يكونوا ضمن
القادة البارزين في التاريخ،
وهو ما أثبتته أبن قرية
السعديين بمنيا القمح بمحافظة
الشرقية، المهندس مشهور
أحمد مشهور.

لم يكن يعلم مشهور عقب
تخرجه في كلية الهندسة
بجامعة فؤاد الأول عام ١٩٤٢،
إنه سيكون أحد أبطال أهم
المعارك الوطنية الفارقة في
تاريخ مصر وقناة السويس،
حيث بعد أن عمل مهندسًا
بالسكك الحديدية عقب
التخرج مباشرةً، لم يلبث
حتى ألحق بسلاح المهندسين
بالقوات المسلحة في ١٩٤٣.
واصل مشهور عمله بالجيش
حتى جاءت اللحظة الفارقة
بتلقيه تكليف من الرئيس
الراحل جمال عبدالناصر
بالانضمام لفريق عمل تأميم
قناة السويس ليُسطر فصلاً
هاًمًا في النضال الوطني،
وأيضًا على الصعيد المهني
باعتباره أحد أبرز الشخصيات

عبد الحميد أبو بكر ... الضلع الثالث في مهمة تأمين القناة

يعمل بها حتي عام ١٩٦٤. يروي «أبوبكر» في مذكراته بعنوان «قناة السويس والأيام التي هزت الدنيا» المنشورة بعد عملية التأمين بأكثر من ثلاثين عام، أن التحديات التي واجهتها إدارة قناة السويس بعد التأمين كانت جمة، إلا أن الرجال الوطنيون كانوا على قدر المسؤولية وتخطوا كافة الصعاب، التي كان أخطرها انسحاب المرشدين والعاملين الأجانب من العمل بالقناة. خبرته في قطاع البترول دفعته لاستكمال مسيرة خدمة الوطن في مجال آخر بعد أن ترك العمل بهيئة قناة السويس، فعمل رئيسا لشركة مصر للبترول في عام ١٩٦٤، وتوالى السنوات ليشترك في تأسيس عدد من شركات البترول والغاز الوطنية ورائداً من الرواد التاريخيين لقطاع البترول المصري.



المهندس عبد الحميد أبو بكر يمين الصورة يرافق المهندس محمود يونس أثناء وضع صورة الرئيس عبد الناصر بالمكتب الرئيسي بالإسماعيلية عقب التأمين

والمخططين والمنفذين الرئيسيين لعملية التأمين مع الأبطال المصريين البواسل الذين نفذوا المهمة بنجاح. عقب نجاح عملية تأمين قناة السويس عين «أبوبكر» في العمل بقناة السويس تحت قيادة المهندس محمود يونس، وعُين سكرتيراً عاماً وعضواً لمجلس إدارة القناة وظل

١٩٥٦. ثلاث مهندسون مصريون اقترن اسمهم للأبد بتاريخ التأمين كان على رأس هؤلاء الأبطال، قائد عملية التأمين المهندس محمود يونس ومعه كلاً من المهندس محمد عزت عادل والمهندس عبد الحميد أبو بكر، ليصبح «أبوبكر» الضلع الثالث كأحد المساهمين

قائداً لعملية تأمين القناة، وبحكم كونه الرجل الأهم في تاريخ قطاع البترول المصري، عمل المهندس أبوبكر تحت قيادة «يونس» في هذا القطاع الحيوي آنذاك، وقّع الاختيار عليه ضمن من حملوا أمانة وسرعة عملية التأمين قبل أن يعلنها الرئيس عبد الناصر في خطابه الشهير ٢٦ يوليو عام

كان شاهد عيان علي أحداث تاريخية فارقة في تاريخ مصر وهيئة قناة السويس ، فهو الضلع الثالث في عملية التأمين في عام ١٩٥٦، إنه المهندس عبد الحميد أبو بكر أحد الرجال الذي يقترن اسمهم بتنفيذ خطة إعادة المجري الملاحي العالمي إلي السيادة المصرية.

ولد عبد الحميد أبو بكر عام ١٩٢٣، وحينما أنهى دراسته في كلية الهندسة بجامعة القاهرة في عام ١٩٤٨ ألتحق للعمل مهندساً بالقوات المسلحة المصرية وشارك في حرب فلسطين فعام ١٩٤٨، ثم أنتدب في مرحلة لاحقة للعمل في المكتب الفني في مجلس قيادة الثورة ومجلس إنتاج البترول في عام ١٩٥٢.

حينما وقع اختيار الرئيس جمال عبد الناصر علي المهندس محمود يونس ليكون

قالوا عن تأمين قناة السويس



ديميتري شيلوف وزير خارجية الاتحاد السوفيتي

الأجانب. « لكل دولة مستقلة الحق في تأمين أية هيئة تخضع لسيادته . د.محمود فوزي وزير خارجية مصر في الامم المتحدة . « حق مصر في تأمين شركة القناة أمر لا يمكن إنكاره» ديميتري شيلوف مندوب روسيا في مجلس الأمن .

DAILY Mirror



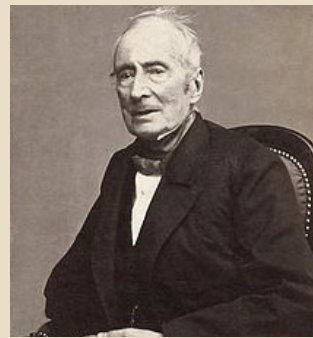
صحف ووكالات أنباء عالمية

ربانة أعالي البحار الفرنسيين في مقال في جريدة « لومند». « اليوم ثبت للعالم أجمع أن المصريين تمكنوا من أن يواصلوا العمل في القناة بعد أن سحبت انجلترا وفرنسا جميع المرشدين الأجانب». الزعيم الراحل جمال عبد الناصر بعد نجاح الإدارة المصرية في تشغيل القناة بدون المرشدين

Le Monde

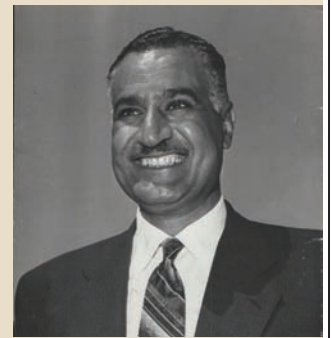


« لن يستطيع المصريون إدارة القناة بمشديهم قبل ست سنوات على الأقل» أحد المرشدين المنسحبين لوكالة الأنباء الفرنسية. « الذين يتحدثون عن وقوع أزمة في قناة السويس بسبب الانسحاب الجماعي للمرشدين، إنما يخدعون أنفسهم خداعا بعيدا» أحد



الشاعر الفرنسي لامارتين

المستحيل على الهيئة المصرية المشرفة على القناة إدارة الممر المائي إدارة فعالة» صحيفة مانشستر جارديان. « نصحت شركة قناة السويس المرشدين الأجانب الموجددين بالأجازه، بالأ يعودوا إلى عملهم» جريدة «نيوز كورنكل» اللندنية في ١٨ أغسطس ١٩٥٦.



الزعيم الراحل جمال عبد الناصر

« هذه أموالنا ، ردت إلينا» الزعيم الراحل جمال عبد الناصر « ستفضل انجلترا خوض حرب تدور رحاها قرناً من الزمان على أن تسلم مفاتيح قناة السويس لعاهلها الشرعي» الشاعر الفرنسي لامارتين. « شركة القناة المنحلة بذلت كل ما تستطيعه لتجعل من

الشقاء للمصريين والرفاهية للأجانب .. شعار مدن القناة قبل التأميم

السويس يشكل خطاً فاصلاً بين المصريين والأجانب لتحول المدينة إلى عالمين مختلفين تماماً، يقع الأول في بورتوفيق حيث يسكنها الأجانب لاسيما العاملين بشركة القناة باعتبار الأرض مملوكة لها، والعالم الثاني تمثل في الأحياء الشعبية التي استقر بها المصريون.

«حي الأربعين» و«السلمانية» و«الأحد عشر كفرًا» هذه أحياء شعبية كان لها باع طويل في حياة المصريين الذين اشتغلوا بالصيد وبيع الأسماك وبعضهم لجأ للعمل في محال البقالة والمطاعم والمقاهي التي اكتظ بها شارع النمسا ويعود ملكية أغلبها لليونانيين. وقد تركزت التوكيلات البحرية والأنشطة الاقتصادية في بورتوفيق بما يتناسب مع الوضع الاقتصادي المتميز الذي حظى به الأجانب. وإن كانت اتسمت السويس ببعض التغير عن بورسعيد والإسماعيلية، كونها شهدت امتلاك بعض العائلات المصرية أعمالاً في التجارة والتوكيلات البحرية، ليكون لها دوراً في تخليص البضائع بالجمارك، وقهوين السفن، وتوريد عمال الشحن والتفريغ.

كافة مظاهر التفرقة بين الأجانب والمصريين في مدن القناة، كُتب لها الفناء عقب استرداد مصر لحقوقها في قناة السويس، إذ شجع قرار التأميم المصريين للاشتغال بالتجارة والتوكيلات البحرية التي كان امتلاكها حكراً على الأجانب، فضلاً عن التمتع بحق حرية السكن والعمل بالأحياء الراقية في قلب مدن الإسماعيلية وبورفؤاد وبورتوفيق التي لم يمكن في مخيلة المصريين آنذاك أنهم سينتقلون للعيش بها يوماً ما.



أحد الأحياء الراقية التي كان يقطنها الأجانب ببورسعيد

العائلات الفرنسية والإنجليزية والإيطالية الذين عمل الكثير منهم بالقناة، وكام معظمهم يسكن في منطقة «ميدان مصطفى كامل» حالياً. وقد تميزت الجالية اليونانية بحبها وارتباطها الشديد بمصر، وهو ما تجلى في موقف المرشدين والعاملين اليونانيين بشركة القناة عندما رفضوا الانسحاب من العمل بالقناة عقب التأميم ووقفوا مع إخوانهم المصريين وقفة تستحق التحية والتقدير.

بورتوفيق للأجانب فقط كان شارع «النمسا» في

الحدائق الأوروبية التي شاعت في فرنسا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. وكان من أشهر الشوارع التي قطن فيها الأوروبيون شارع «جيشار» و«ليماسول» وميدان «روتا» وغابة «الفونتين» و«سان بيير» و«نجرلي» وغيرها من الشوارع التي ينسب أسماءها إلى أجانب كان لهم دوراً في تصميم وحفر وإدارة القناة أو المدينة.

وكانت الجالية اليونانية رقماً هاماً في حياة الأجانب بالإسماعيلية التي ضمت حوالي ٣ آلاف أسرة يونانية، إلى جانب

بالحي العربي الذي اتسم بالشوارع الضيقة والمساكن البسيطة المكونة في الأغلب من غرفة واحدة مبنية من ألواح الخشب والطوب النيئ ومسقوفة بحزم الحصر المغطى بالطين، وسُميت أسماء الأحياء بالجنسيات التي أقامت بها مثل حي العرب وحي العرايشية والسودان. بينما أقام الأجانب لنفسهم حياة خاصة بالحي الأفرنجي الذي تميز بالمباني الفاخرة من الفيلات والشوارع العريضة المظللة بالأشجار الدافئة المورقة، وأعطته طابع مدن

مثلما كان قرار تأميم قناة السويس نقطة تحول في تاريخ مصر الحديث، ترك أيضاً بالغ الأثر في مدن القناة الثلاث، فبنظرة واحدة لما كانت عليه قبل هذا القرار التاريخي وما تلاه، سنكتشف أن الأحياء الراقية التي كانت محل استئثار الأجانب، فتحت أبوابها للمصريين أصحاب البلاد الحقيقيين.

التجارة والأعمال ببورسعيد في قبضة ١٥ ألف أجنبي تجلت التفرقة الصارخة في مدينة بورسعيد التي تميزت منذ تأسيسها بكونها مركز تجاري هام يحظى بميناء حيوي شكل مصالح شركات التوكيلات البحرية الأجنبية مثل «هول بلايث» و«رتش كول» و«طكوري»، وما يرتبط بها من أعمال تجارية وشركات مقاولات وبنوك أبرزها «باركليز» و«البنك العثماني» والتي تم تأسيسها برؤوس أموال وتشغيلها بواسطة الأجانب.

فالمدينة الباسلة احتضنت بمفردها قرابة ١٥ ألف أجنبي من جنسيات فرنسية وإنجليزية وإيطالية ويونانية وغيرها، سكنت بور فؤاد حي الأفرنج الراقى الذي يعلوه سقوف القرميد الأحمر.

وعلى الجانب الآخر، تركز تواجد المصريين في البيوت وعشش الصفيح المطلة على بحيرة المنزل وحي «المناخ المحترق» والشارع «الحميدي» وحي «العرب»، حيث تنوعت مهنتهم بين صيادون وعمال أنفار في شرات المقاولات والشحن والتفريغ.

الأحياء الراقية حكراً على الأجانب بالإسماعيلية، لم يختلف الحال في الإسماعيلية، حيث قطن المصريون في القاع



حي الأفرنج بالإسماعيلية

أول شهيد لهيئة قناة السويس «شوقي خلاف»... شهيد الواجب وحافظ أسرار القناة

سطر اسمه بحروف من نور وظل اسمه خالداً رغم رحيل جسده عن عالمنا خلال «العدوان الثلاثي» لتحيا روحه عند بارئها منذ ذلك الوقت آمنة مطمئنة... هو الشهيد شوقي خلاف شهيد الواجب وأول شهيد لهيئة قناة السويس.

كان الصاغ شوقي خلاف قائد سرية الألغام والمفرقات بسلاح المهندسين على موعد مع القدر ليلعب دوراً هاماً في تاريخ القناة باعتباره أحد رجال تأميم القناة في السادس والعشرين من يوليو عام ١٩٥٦ ضمن المجموعة المكلفة بالسيطرة على منشآت الهيئة الرئيسية ببورسعيد.

لم تلبث وتيرة الأحداث لتقف عند تأميم القناة بل تصاعدت التحديات أمام الإدارة المصرية في العلن وحيكت لها المؤامرات في الخفاء لبحث إمكانية تدويل القناة والتمهيد الدولي لإعلان العدوان الثلاثي الغاشم على منطقة القناة في ٢٩ أكتوبر عام ١٩٥٦.

كان على «خلاف» تنفيذ التعليمات التي كُلف بها في صباح يوم الجمعة الموافق ٢ نوفمبر ١٩٥٦ ومفادها التوجه إلى بورسعيد لإحضار المستندات الهامة الخاصة بهيئة القناة والتخلص من الأوراق الأقل أهمية فضلاً عن اتخاذ التدابير اللازمة لغلق القناة وسدها كإجراء



الشهيد البطل شوقي خلاف

احترازي للحفاظ على أسرار القناة ومنع القوات المعتدية من الاستيلاء عليها. لم يأبه الشهيد البطل على حياته و لم يعوقه وجود أسرته في خضم النيران فكانت أسرته آنذاك في طريقها لمغادرة بورسعيد إلى الإسماعيلية ومجرد وصولهم كانت مكالمة هاتفية هي

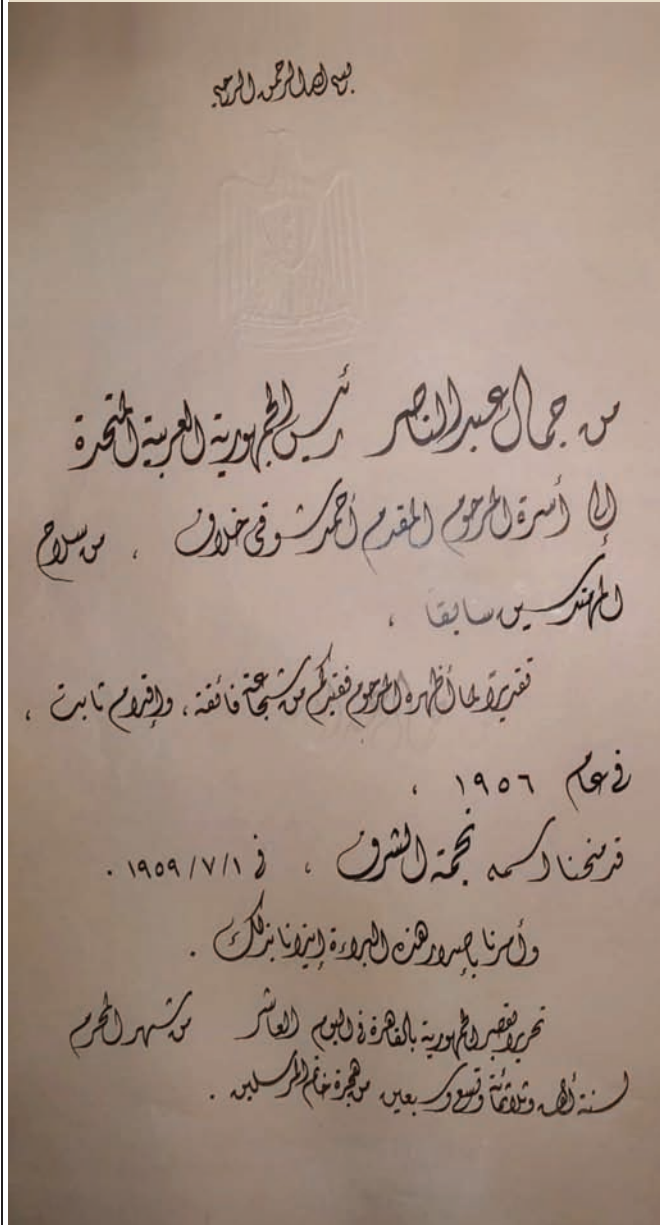
آخر ما تحمله ذاكرتهم له وكانت كافية للاطمئنان عليهم وترتيب أمر مغادرتهم الإسماعيلية إلى القاهرة بأمان بصحبة أسرة الدكتور عبد الحميد أبو بكر هرباً من الغارات الجوية وسيل القنابل والنيران.

لم تشفع ملابسه المدنية وتعرض «خلاف» للهجوم في

سيارته الخاصة يوم الإثنين الموافق ٥ نوفمبر لعام ١٩٥٦ أثناء مغادرته لبورسعيد بعد أداء مهمته بنجاح في طريق العودة واستشهد متأثراً بجراحه في الحال، وكان برفقته المهندس عبد القادر علوي الذي أصيب بإصابات بالغة ونقله أهالي بورسعيد إلى المستشفى.

ظل جثمان الشهيد في العراق إلا أن العناية الإلهية لم تتركه وحيداً وأرسلت له أحد ضباط قوات المستعمرات المرافقة للقوات الفرنسية وكان مُسلماً فحرص على دفنه بجوار جدار عند كوبري الرسوة.

بات أمر الجثمان خفياً لا يعلمه أحد إلا الله الذي



« نجمة الشرف » من الرئيس جمال عبد الناصر تقديراً لبطولته

شاء أن يصاب هذا الضابط خلال الأحداث ويتم نقله إلى مستشفى الهلال الأحمر ببورسعيد لتلقي العلاج وهناك رسم خريطة تفصيلية لمكان دفن الجثمان وسلمها لإحدى سيدات الهلال الأحمر والتي بدورها قامت بإعلام الضباط الفدائيين عند دخولهم إلى بورسعيد لتنظيم عمليات المقاومة الشعبية. لم ولن تنسى مصر أبنائها بل تخلد ذكراهم وتسجل

تضحياتهم وتحتفي بهم ومن هذا المنطلق أطلقت هيئة قناة السويس اسم الشهيد الراحل على المركز الطبي التابع لها بمحافظة الإسماعيلية بميدان شامبليون والذي تم افتتاحه في العاشر من مارس عام ١٩٦٦، فيما خلدت القوات المسلحة ذكراه بإطلاق اسمه على أحد معسكراتها في الإسماعيلية تقديراً لتضحياته الجليلة.

انسحب الأجانب.. فأحبط المرشدون المصريون واليونانيون المؤامرة

كانت تشارك في هذه الجريمة الدولية، حيث نشرت عدد من الصحف الأجنبية تقارير صحفية تحرض العمالة الأجنبية والمرشدين علي الإنسحاب، بل وامتد الأمر إلي قيام عدد من المسؤولين الأجانب السابقين في الشركة المؤممة بالتصريح علانية ودعوة العمال للإنقطاع عن العمل، ووجه متحدث بلسان إدارة شركة قناة السويس من الإدارة الأجنبية بباريس توجيه لعشرة مرشدين أجانب كانوا في إجازة بالألا يعودوا إلي العمل وينتظروا تعليمات جديدة» مر شهر علي عملية التأميم، تأكدت المؤامرة، «حينما تغيب ٥٩ مرشدا عن العمل، منهم ٢٧ انتهت إجازاتهم، و١١ حصلوا علي إجازة قبل التأميم ولم تنته مدتها، و٢١ مرشدا حصلوا علي إجازة بعد التأميم، من أصل ٢٠٧ مرشد،» حسب رواية المهندس يونس.



مرشدو القناة ورجال التحركات يعربون عن فرحتهم بتأميم القناة

أنشطة وتحركات القنصلان البريطاني والفرنسي في بورسعيد والإسماعيلية، وترصد بدقة التحريض الواضح للمرشدين علي تعطيل عمل بالقناة، ورصدت الأجهزة الأمنية المصرية مكالمات تحريضية في هذا الصدد، كما رصدت وسائل الإعلام الغربية التي

حاضرها.. مستقبليها: كنا نلاحظ أن المرشدين الأجانب العاملين بالهيئة يمارضون، ويمتنعون عن العمل. كانت خيوط المؤامرة تتكشف تباعا، لم تقف الدولة المصرية في عهد ناصر «تتفرج» بل كانت تتابع الأجهزة الأمنية والمعلوماتية عن كذب

الأجانب لتعطيل عمل القناة. «شعرنا بالمؤامرة منذ أوائل أيام التأميم» هكذا وصف المهندس محمود يونس، رئيس هيئة قناة السويس الأسبق، بداية الأزمة، مؤكدا علي تعمد الأجانب العاملين بالقناة أن يتغيبوا عن العمل، وأضاف في كتابه «قناة السويس.. ماضيها

كان رجال التأميم الذين تولوا إدارة القناة يقضون ساعات من العمل الشاق بين جنبات المكاتب الإدارية وورش المعدات لإحصاء كل شئ داخل الشركة المؤممة، فقد حرصت الإدارة المصرية الجديدة على أن تتعامل مع كافة العمال خاصة الأجانب منهم بدرجة عالية من الإحترام والتقدير، كما طمأنوهم علي ممتلكاتهم وأموالهم وحياتهم ووعدوهم بالأمن والأمان، لكن قابل الأجانب رسائل الطمأنة بخبث وتربص.

«المرشدين يبيعوا عفشهم بتراب الفلوس واضح انهم هيمشوا» كلمات وجهها الربان علي نصر، كبير مرشدي هيئة قناة السويس، وأحد الأبطال المعاصرين لأزمة انسحاب المرشدين، إلي المهندس محمود يونس قائد عملية التأميم حينما استدعاه في مكتبه لتحري المعلومات عن مؤامرة يعدها المرشدين والعمال



رجال البحرية المصرية الذين استدعتهم إدارة القناة تحسباً لانسحاب المرشدين الأجانب



كبار مرشدي قناة السويس يتسلمون أوسمة الاستحقاق وشهادات التقدير مهاداً من الرئيس عبد الناصر

سفينة واستطاع المرشدون المصريون واليونانيون أن يسيروا العمل في القناة، بعد أن سحبت إنجلترا وفرنسا جميع المرشدين الأجانب من القناة، اليوم وباسم الشعب وباسم كل فرد من أبناء مصر، أهدي إلي هؤلاء الرجال وسام الاستحقاق»

تكريم «ناصر» للمرشدين علانية لم يكن الأخير، بل تتذكر الدولة المصرية الموقف البطولي للمرشدين وتحدد يوم ١٥ سبتمبر من كل عام عيداً للوفاء والشكر لما قام به المصريين العظام، ليتناوب علي مهمتهم الوطنية المرشدين المصريين الذين حملوا الأمانة باخلاص، وتباعاً بعد التأميم ظل المصريين يديرون القناة بنجاح وتزايدت أعداد المرشدين المصريين لما يلبي كافة الاحتياجات لضمان استمرار حركة الملاحة، ويؤكد علي أن المصريين استطاعوا ويستطيعوا أن يتولوا شئون القناة وحدهم دون مساعدة أجنبية، واليوم تفخر القناة بأن إدارتها مصرية ١٠٠% ولا يوجد بها أجنبي واحد.



المهندس محمود يونس يكرم أحد المرشدين اليونانيين في الذكرى الأولى للانتصار

رجال الهيئة الأبطال التحدي واستطاعوا أن تحملوا مالا يتحمله بشر، كانوا يواصلون الليل بالنهار حتي يعبروا بقناة السويس ومصر إلي بر الأمان، ليكتب التاريخ في سطورة أن هؤلاء المصريين أحبطوا مؤامرة تهدف لإسقاط مصر وضياع قناة السويس، وجاء خطاب جمال عبد الناصر في يوم ١٥ سبتمبر من عام ١٩٥٦ يعلن نجاح مهمة المرشدين المصريين قائلاً، «وصلت إلي القناة ٤٢

يقول المهندس يونس» التحق بجهاز الارشاد في الفترة من ٢٦ يوليو حتي ١٤ سبتمبر - ٦٨ مرشدا منهم ٥٣ مصرية وستة يونانيين وثلاثة ألمانين واثنين هولنديين ومرشد واحد من كل من اسبانيا وإيطاليا والسويد»، ويضيف يونس» استطعنا أن ندرب المرشدين الجدد في أقل من شهر علي مناهج الشركة المؤممة التي تستغرق عام كامل».

يشير المهندس عبد الحميد أبو بكر في كتابه عن قناة السويس أنه تم الاتصال بالقائد العام للقوات المسلحة لطلب ضباط من السلاح البحري والبحرية التجارية للمساهمة في العمل بقناة السويس، وأرسل ١٢ ضابطاً من السلاح البحري و ١٧ ضابطاً من رجال البحرية التجارية. ناصر يهدي وسام الاستحقاق لمرشدي وأبطال هيئة قناة السويس. كانت رحلة الإرشاد المعتادة في الظروف الطبيعية، يتم تبديل المرشدين في منتصف الرحلة لأنه من الصعب أن يستمر الربان في الرحلة مباشرة من السويس إلي بورسعيد والعكس، لكن في هذه الظروف الإستثنائية تحمل

عدد كافي لذلك. ويؤكد أبو بكر» أن المرشدين اليونانيين رفضوا ضغوطاً وإغراءات كبيرة للانسحاب مع باقي المرشدين الأجانب، حيث عقدوا اجتماعاً كبيراً في النادي اليوناني رأسه المرشد «رينوكوداك» وأعلنوا فيه رأيهم في هذه الضغوط والإغراءات وكان رأيهم عدم الانسحاب والبقاء للعمل في الإرشاد إلي جانب المرشدين المصريين، مما شكل ذلك دفعة قوية لنجاح المهمة. كان السبب الرئيسي لنجاح مهمة الإرشاد في تلك الفترة هي التنبؤ والتخطيط الذي سبق انسحاب المرشدين، ورغم أن المرشدين والعمال الأجانب خططوا في سرية للإنسحاب من العمل علي مدار أسابيع سابقة، إلا أن إدارة هيئة قناة السويس فطنت إلي ذلك مبكراً وكانت تعد العدة، وتنهأ لملاقاة اليوم العصيب، حيث عملت إدارة الهيئة آنذاك ومنذ اليوم الأول للتأميم علي قبول توظيف عمال ومرشدين جدد من كل الجنسيات، قامت بتدريب عدد من المرشدين المصريين والأجانب، فاستعانت بعدد من ضباط القوات البحرية،

اقتربت اللحظات الحاسمة، بدأت الأزمة تنجلي، يقول المهندس عزت عادل، رئيس الهيئة الأسبق وأحد قادة عملية التأميم، « اتضح ان إدارة الشركة المؤممة قررت تسحب جميع عمال قناة السويس الأجانب في منتصف ليلة ١٤ / ١٥ سبتمبر ١٩٥٦» يقول محمود يونس في كتابه» في صبيحة الأربعاء ١٢ سبتمبر جاءني «المسيو بول ريمون»، رئيس قسم الملاحة بالشركة الأجنبية، وأنبأني بأن الموظفين والمرشدين والعمال الأجانب أبدو رغبتهم في ترك العمل ابتداء من ليلة ١٤ / ١٥ سبتمبر»

انسحب في اليوم الموعد ٣٢٦ موظف وفتيا وإداريا أجنبيا من أصل ٨٠٥، كما انسحب كافة المرشدين الأجانب ولم يتبقي من أصل ٢٠٧ مرشدا إلا ٥٣ مرشدا منهم ٣٩ مرشدا مصرية و ١١ مرشدا يونانيا وثلاثة من جنسيات أخرى» رفضوا الانسحاب.

وفصل المهندس عبد الحميد أبو بكر، أحد المشاركين في تأميم قناة السويس في كتابه «قناة السويس والأيام التي هزت الدنيا»، عدد المرشدين الأجانب قبيل الانسحاب محدداً» ٢٩ مرشدا مصرية، منهم ٥ مرشدين تحت التدريب، ١٧٦ مرشدا أجنبيا موزعون كالآتي: ٦١ فرنسيا، ٥٤ إنجليزيا ، ١٤ هولنديا ، ١١ نرويجيا، ١١ يونانيا، ٣ دغاريكين و ٣ من جنسيات مختلفة» بلجيكي وأمريكي وسويدي » تم تقسيم المرشدين المصريين واليونانيين ومن رفض الانسحاب إلي نصفين الأول يذهب لإرشاد السفن من بورسعيد إلي السويس مباشرة والثاني يقوم بالعكس، دون تبديل مرشدين في منتصف الرحلة لعدم وجود



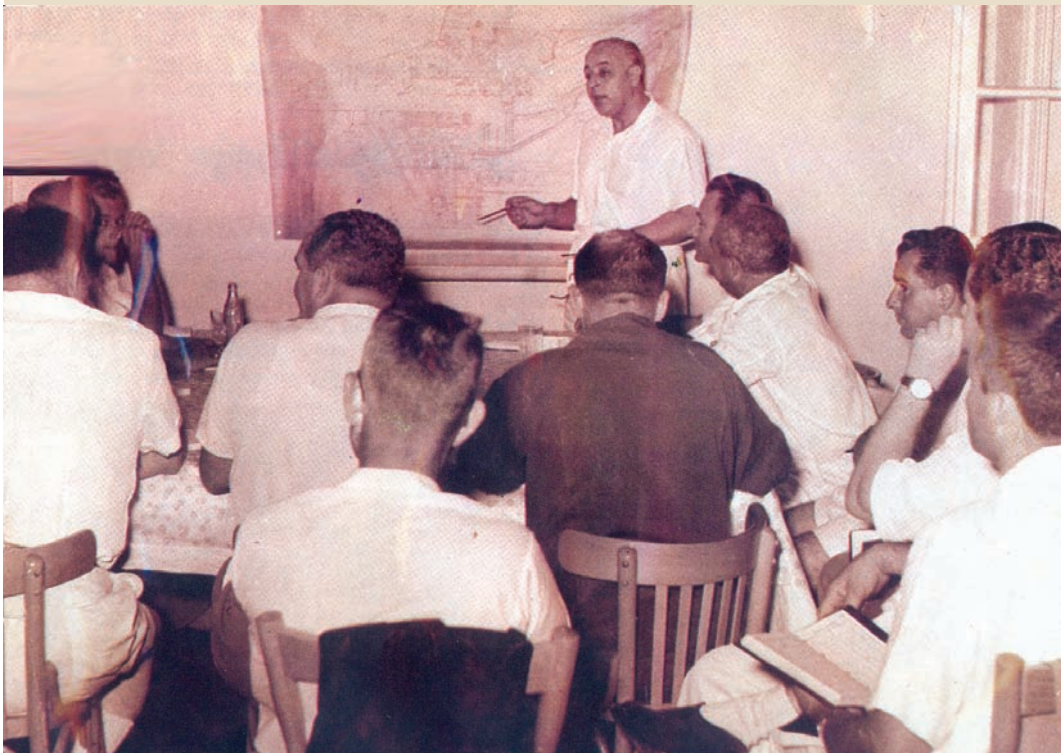
الربان إبراهيم الشيتي أقدم المرشدين المصريين عند التأميم

لوحة شرف أبطال الإرشاد ورجال التحركات



مرشدو ورجال تحركات هيئة قناة السويس في صورة تذكارية خلال الاحتفال بالذكرى الأولى لانتصار الإرادة المصرية سبتمبر ١٩٥٧ وبحوزتهم أوسمة الإستحقاق وشهادات التقدير

سيظل هؤلاء الأبطال في تاريخ وذاكرة هيئة قناة السويس، لأنهم استطاعوا أن يتحملوا المسؤولية الشاقة في الظروف العصيبة التي مرت علي القناة بعد التأميم، حينما انسحب المرشدون الأجانب لتعمد تعطيل عمل الملاحة بالقناة، وأحبط هؤلاء الأبطال المخطط ونجحوا في تسيير حركة السفن وحدهم بعد أن واصلوا العمل بالليل والنهار ليكتبوا أسمائهم بحروف من نور في سجل شرف الأبطال.



المرشدون الجدد يتلقون المحاضرات النظرية عن طبيعة الإرشاد في قناة السويس



أحد أبطال التحركات يقوم بمعاونة المرشدين لاسلكياً

لوحة الشرف لأبطال الإرشاد ورجال التحركات

أولاً: مرشدو القناة المصريين القدامي

- ١- مصطفى علوى
- ٢- إبراهيم مصطفى الشيني
- ٣- إبراهيم كامل الجيار
- ٤- يسري علاء الدين الأيوبي
- ٥- محمد عبد الوهاب عامر
- ٦- محمود محمد متولي
- ٧- محمد جلال كمال
- ٨- محمد عبد الهادي الرافي
- ٩- محمد صلاح الدين عبد
العاطي
- ١٠- غورست جورج تادرس
- ١١- محمود جابر متولي
- ١٢- محمد فهمي ياسين
- ١٣- محمد فريد عبد اللطيف
البحار
- ١٤- مصطفى كمال عبد الفتاح
- ١٥- محمد مصطفى عثمان
- ١٦- أبوبكر حسين الشباسي
- ١٧- أحمد فريد أبودبش
- ١٨- جمال الدين عمر منجد
- ١٩- محمد علي احمد جنيد
- ٢٠- محمود اسماعيل سليمان
- ٢١- عبد الفتاح عيد
- ٢٢- مصطفى محمد مصطفى
شكري
- ٢٣- عبد الفتاح أبوستيت
- ٢٤- اسماعيل رفيق حسن
- ٢٥- عباس توفيق
- ٢٦- محمد أحمد حمدي
- ٢٧- أنور دياب سليم
- ٢٨- يحي محمد السيد الجمال
- ٢٩- محمد مختار قرطام

- ٣٠- أحمد كمال الدين حمزة
- ٣١- توفيق شاهين
- ٣٢- محمد إبراهيم عزام
- ٣٣- اسماعيل سليمان أباطة
- ٣٤- إسماعيل صبحي الروبي
- ٣٥- السيد رضوان

ثانياً: مرشدو القناة الذين عينوا بعد التأميم من البحرية التجارية

- ١- علي يوسف نصر الحشاش
- ٢- حسين عبد الحميد الحديدي
- ٣- محمد طلعت محمود حسين
- ٤- محمد حسين علي حمودة
- ٥- عبد المنعم محمد العيوني
- ٦- حازم محمد سيد جميعي
- ٧- أحمد محمد حسين هنو
- ٨- محمد أحمد بكري
- ٩- إبراهيم حسن الليثي
- ١٠- علي حسن إبراهيم
- ١١- البرنس حافظ إسماعيل
- ١٢- جلال محمد الإياري
- ١٣- عزت شكري
- ١٤- السباعي منصور
- ١٥- علي صادق
- ١٦- عبد الرحمن مرسى الفخراي

ثالثاً: ضباط السلاح البحري الذين استدعوا للعمل بعد التأميم

- ١- أمان الله محي الدين
- ٢- المعتصم هاشم عطية
- ٣- جمال الدين شكري
- ٤- عثمان إحسان
- ٥- محب فهمي

- ٦- بهاء الدين بكري
- ٧- كمال فهمي
- ٨- سعد الدين كرامة
- ٩- سعد زغلول المليجي
- ١٠- حسين الجندي
- ١١- أحمد فهمي أبو مصطفى
- ١٢- كمال حشيش

رابعاً: المرشدون اليونانيون الذين لم ينسحبوا

- ١- ياكوفوس وارجنداس
- ٢- إيمانويل ساكيليس
- ٣- بازيل يانا كوداكس
- ٤- الياس أنجليديس
- ٥- ديموس باسكاليس
- ٦- جورج تساما دوس
- ٧- اندريه سارزيتاكس
- ٨- جورج سيانودس
- ٩- يامودسي
- ١٠- تسيرونيس
- ١١- اسلانيديس

خامساً: مرشدو البوغاز «الميناء»

- ١- عبد العزيز هنو
- ٢- محمد عبد الفتاح هنو
- ٣- عبد الرحمن بكري
- ٤- مصطفى عبد الوهاب

الإدارة المصرية تعيد القناة إلى الصدارة وتنجح في تطويرها.... رحلة التطوير بدأت من مشروع «ناصر» وحتى «القناة الجديدة»

كانت القناة فيما مضى دولة داخل الدولة يؤول خيرها لغيرنا ولا ننال منها سوى الفتات الذي لا يضمن ولا يغني من جوع... فأضحت جزءاً لا يتجزأ من أركان الدولة المصرية وأحد أهم دعائم الاقتصاد القومي.

باتخاذ الرئيس الراحل جمال عبد الناصر قرار تأميم القناة انتهت حقبة زمنية من التخاذل والخنوع في الدفاع عن الحقوق المصرية في القناة التي تشق أراضيها وتجري منها مجرى الدم في العروق، وليكون بمثابة الحائل دون تحول القناة لما يشبه الترع الصناعية المتهالكة وحائط صد تصطدم به كافة المحاولات الغربية لاتخاذ حالة الإهمال والتردي للمجرى الملاحي والمعدات والمهمات المملوكة للشركة ذريعة لمد الامتياز. عكفت الإدارة المصرية للقناة منذ يومها الأول على تأكيد التزامها بالمواثيق الدولية التي تكفل حرية الملاحة في القناة وأعلنت اعتزامها رفع كفاءة القناة وتطوير أبعادها بما يتناسب مع التطور في صناعة السفن.

يمكن للمتابع المدقق في أحوال القناة عقد مقارنة سريعة بين جهد الإدارة المصرية في القناة منذ التأميم وما قامت به الشركة الأجنبية المؤممة خلال سنوات إدارتها للمرفق الملاحي الأهم في الربط بين الشرق والغرب.

عند افتتاح قناة السويس في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ كان عرض القناة ٥٢ متراً، وأقصى غاطس مسموح به لعبور السفن هو ٢٢ قدماً، وأكبر حمولة لسفينة عابرة هي خمسة آلاف طن.

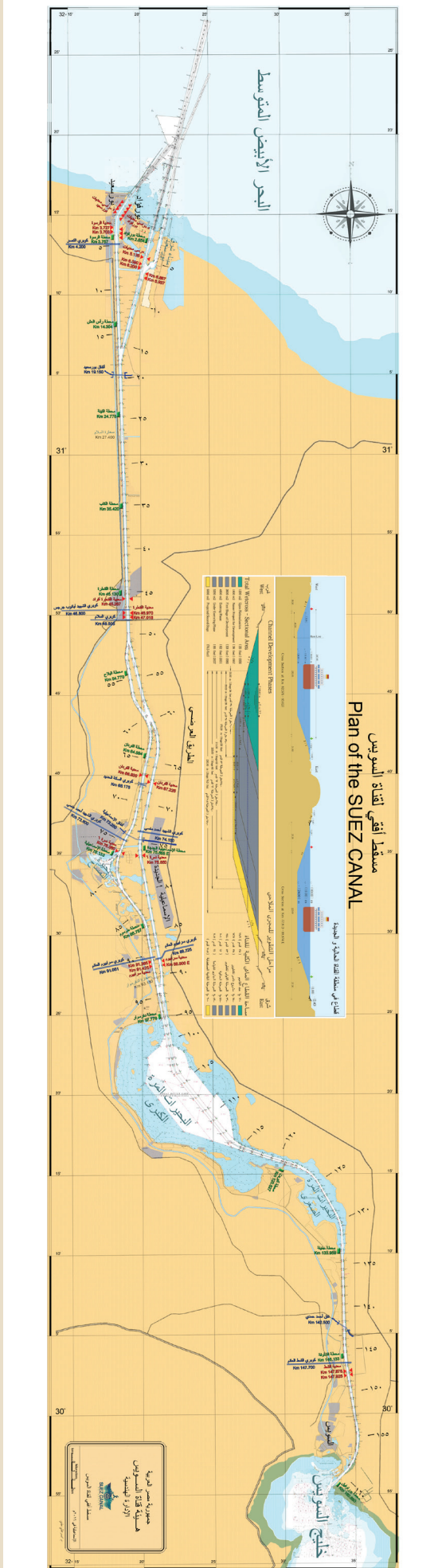
أما عند تأميم شركة القناة في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ فكان عرض القناة قد بلغ ١٦٠ متراً، وأقصى غاطس وصل له ٣٤ قدماً، وأكبر حمولة لسفينة عابرة ٣٠ ألف طن. مما يعني أن الشركة المؤممة قد زادت عرض القناة ١٠٨ أمتار فقط والغطاس ١٢ قدماً في ٨٧ عاماً • «ناصر» باكورة مشروعات تطوير القناة بعد التأميم وهكذا تصب المقارنة لصالح الإدارة المصرية للقناة، فالمصري الذي استرد كرامته باسترداد قنواته حرص على تطويرها وإدارتها بكفاءة غير مسبقة ولم تقف طموحاته على الإبقاء على المستوى الذي استلم عليه القناة منذ التأميم وإنما شرع على إعداد دراسات الجدوى الخاصة بمشروع تطوير القناة والتفاوض مع البنك الدولي لتوفير التمويل اللازم وهو ما حصلت إدارة القناة بمقتضاه على قرض قيمته مائة مليون دولار لتنفيذ المشروع الثامن المعدل (مشروع ناصر) لتوسيع وتحسين مواصفات القناة بما يمكنها من استقبال سفن ذات حمولات أكبر بالإضافة إلى شراء المعدات والمهمات اللازمة لتشغيل القناة بما انعكس على دخل القناة وساهم في تسديد القرض في مدة وجيزة .

بعد عودة الملاحة في القناة ٢٩ مارس ١٩٥٧، بدأت الهيئة اعتباراً من أول يناير ١٩٥٨، في تنفيذ «مشروع ناصر» على مرحلتين، بهدف زيادة القطاع المائي لها من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٨٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ قدماً إلى ٣٧ قدماً، كما شهد عام

١٩٥٨ وصول أسطول الكراكات الذي ضم الكراكات الماصة «١٥ سبتمبر»، وشقيقتها «٢٦ يوليو».

وتسارعت عملية التطوير في عام ١٩٦١ الذي شهد انتهاء المرحلة الأولى من مشروع ناصر في ٣٠ إبريل ١٩٦١، والمرحلة الثانية في أول سبتمبر ١٩٦١، وفي ديسمبر من نفس العام تم وضع حجر الأساس لترسانة هيئة قناة السويس البحرية.

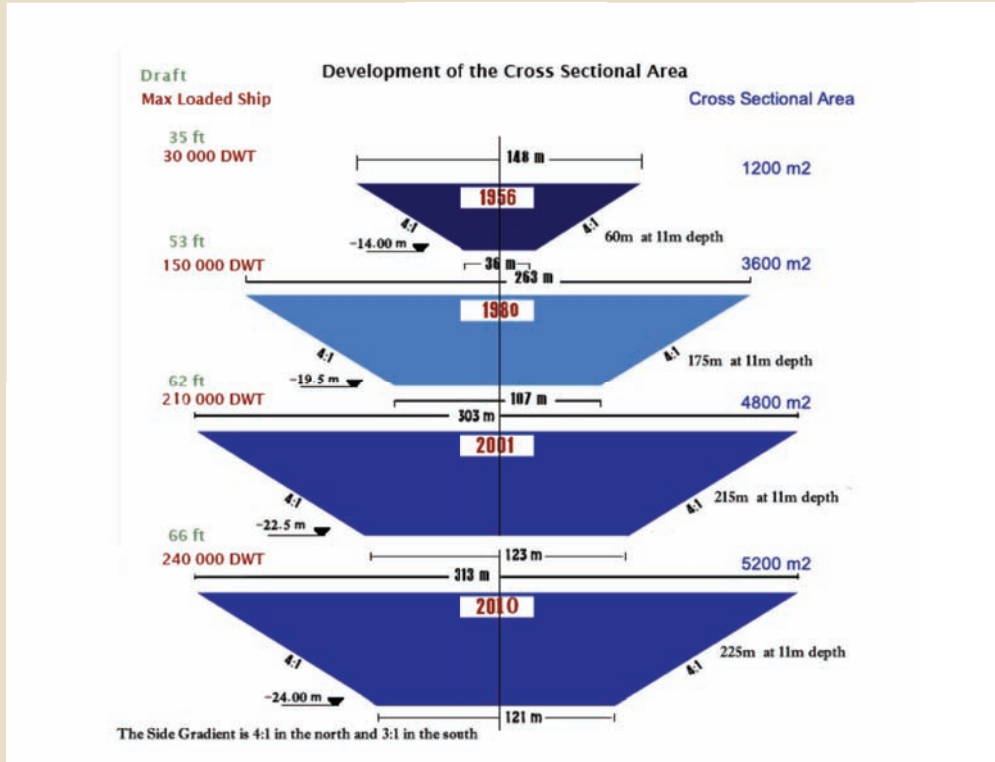
جدير بالذكر، أن الجزء الأعظم من مشروع ناصر للتطوير نفذته شركة وطنية (المقاولون العرب - عثمان أحمد عثمان) وقد لعب هذا المشروع دوراً عظيماً في توفير فرص للعمل، كما لعب شباب مصر دوراً بارزاً في إنجاز هذا المشروع حيث شارك ١٠ آلاف شاب من المتطوعين بالتنسيق بين هيئة قناة السويس والمجلس الأعلى لرعاية الشباب ضمن برنامج يستهدف تربية روح العمل والانتماء تحت شعار «عاشت كل يد تضع حجراً في بناء الوطن». وقد حظى معسكر الشباب بمشاركة فعالة من الشباب المتطوع وأقبلت وفوده من كل مدن وقرى مصر وكانت من المفاجآت الطيبة انتهاء القطاعات المستهدفة للمتطوعين في فترة تقل عن الجدول الزمني المقرر وهكذا حفر الأجداد القناة وطورها الأحفاد تطوعاً. لم تستمر أحوال القناة هادئة مستقرة فكان مقدراً لها أن تشهد على جميع المعارك السياسية والعسكرية التي خاضتها البلاد وتكون جزءاً لا يتجزأ من دوائر الصراع، تأتي نكسة ٥ يونيو ١٩٦٧ ويتوقف



خريطة توضيحية لقناة السويس بعد حفر القناة الجديدة

مرحلة ٦٢ قدم عام ٢٠٠١ وحمولة حتى ٢١٠ ألف طن. مرحلة ٦٦ قدم عام ٢٠٠١ واستمرت ١٠ سنوات إلى أن افتتحت عام ٢٠١٠ حيث وصلت أقصى حمولة إلى ٢٤٠ ألف طن وعمق ٢٤ متر كما زادت مساحة القطاع المائي إلى ٥٢٠٠ متر مربع.

واستمر العمل على المحور الثاني إلى أن جاء مشروع حفر وإنشاء قناة السويس الجديدة من الكيلو ٦٠ إلى الكيلو ٩٥ ترقيم قناة، بالإضافة إلى توسيع وتعميق تفريعات البحيرات الكبرى والبلاط بطول إجمالي ٣٧ كم، ليبلغ إجمالي طول القناة الجديدة ٧٢ كم، وهي قناة جانبية موازية لقناة السويس الأم، الهدف منها زيادة الأجزاء المزدوجة بالقناة، وتقليل زمن عبور السفن، وزيادة عامل الأمان الملاحي لتظل قناة السويس المرفق الملاحي الأهم في الربط بين الشرق والغرب وأكثر الممرات الملاحية أماناً وتطوراً.



مراحل تطوير القطاع المائي تحت الإدارة المصرية منذ التأميم حتى اليوم

خطوة بخطوة، والذي تمثل في الوصول بغاطس القناة إلى ٦٦ قدماً للسماح بعبور السفن حتى حمولة ٢٤٠ ألف طن محملة وقت على عدة مراحل بيانها كالتالي:

مرحلة ٥٦ قدم عام ١٩٩٤ وأقصى حمولة ١٦٥ ألف طن. مرحلة ٥٨ قدم عام ١٩٩٦ وحمولة حتى ١٨٥ ألف طن.

الشرقية لمسافة ٤٠م شرقاً، وتعميق بحيرة التمساح، فضلاً عن إنشاء مرابط للسفن بها تستوعب السفن ذات الغاطس ٤٢ قدماً، وتوسيع المجرى الملاحي في عدد من المناطق. ومع انتهاء العمل على المحور الاول، بدأ العمل على المحور الثاني بالاعتماد على أسطول كراكات الهيئة بنظام التطوير

الشمالي. أما المرحلة الثانية لمشروعات التطوير بدأ العمل بها في أول يناير ١٩٨١ وانقسمت لمحورين، الأول استهدف تعميق مناطق الانتظار الشرقية في البحيرات المرة لعمق ١٦م/١٦م/١٨م على التوالي وقامت بها شركة بنتا اوشن اليابانية، علاوة على توسيع تفريعة كبريت

الزمن على إثرها لمدة ثمان سنوات في منطقة القناة توقفت خلالها حركة التجارة عبرالقناة نهائياً ولكنها عادت مجدداً للعمل بعد نصر أكتوبر المجيد في ذات تاريخ توقفها أكثر تطوراً وأكثر أماناً. في أعقاب حرب أكتوبر ١٩٧٣ كان الشاغل الأول للدولة المصرية هو تطهير القناة وإعادةتها للملاحة في أقصر وقت، وبالفعل نجحت الإدارة المصرية للقناة في هذه المهمة الشاقة واستطاعت إزالة سد الدفرسوار الخرساني، وإزالة الترسبات الرملية بالمجرى الملاحي للقناة، علاوة على تطهير أكتاف كباري القوات المسلحة ومن ثم أعيدت القناة للملاحة مجدداً في ٥ يونيو ١٩٧٥. ثم توالى مشروعات تطوير القناة منذ ذلك الحين وحتى الآن بداية من مشروع التطوير الذي استهدفت المرحلة الأولى منه في الفترة من (١٩٧٥-١٩٨٠)، توسيع وتعميق القناة ليصل مساحة القطاع المائي إلى حوالي ٣٦٠٠متر مربع في المنطقة بين بورسعيد والكيلو ٦١، وكذلك الوصول بغاطس القناة إلى ٥٣ قدم وبذلك تستطيع الناقلات حمولة ١٥٠ ألف طن العبور بكامل حمولتها، والناقلات حتى حمولة ٢٥٠ ألف طن تستطيع العبور بحمولة مخففة أو فارغة، والوصول بعمق القناة حتى ١٩,٥ متر على طول المجرى الملاحي، وإنشاء ثلاث تفريعات جديدة وهم تفريعة بورسعيد الشرقية بطول ٣٧ كم، وتفريعة التمساح بطول ٥ كم، وتفريعة الدفرسوار، وأيضا توسيع وتعميق مناطق الانتظار الشمالية والجنوبية لاستقبال السفن العابرة للقناة سواء من المخل الجنوبي أو

البند	وحدة	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
الطول الكلى	كم	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
المسارات المزدوجة	كم	--	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
العرض عند 11 م عمق	م	--	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
عمق القناة	م	8	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
أقصى غاطس للسفن	قدم	22	35	38	53	56	58	62	66	66
مساحة القطاع المائى	م 2	304	1200	1800	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
أقصى حمولة ساكنة	طن	5000	30000	60000	150000	170000	185000	210000	240000	240000

ترقيات الوظائف الرئيسية بهيئة قناة السويس لعام ٢٠١٩

أصدر الفريق مُهاب ميمش رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس القرار رقم ٣٥٧ لسنة ٢٠١٩ بترقية السادة المبينة اسمائهم بالكشوف المرفقة إلى الوظيفة الموضحة قرين اسم كل منهم إعتباراً من ٢٠١٩/٧/١، بيانهم كالتالي :

نائب المدير للتأمين والمعاشات
إلى وكيل مدير «محاسب» :-
مصطفى أحمد موسى حجازي
وكيل المدير لمراجعة الأجور
والإحصاء

- محمد ثابت عبدالله
عبدالمطلب وكيل المدير
للتسويات

إدارة الخدمات:

إلى نائب مدير «مهندس»:-
جمال السيد أبو الخير
اللبودي نائب مدير مهندس
- إيهاب محمد حسين أبو
النصر نائب مدير مهندس
إلى كبير أطباء ممتاز:

- ممدوح محمد كامل عبد
الموجود محمد تربي

كبير أطباء ممتاز
- محمد أحمد محمد نور
كبير أطباء ممتاز

- أشرف عبدالعزيز محمد
الجوهري كبير أطباء ممتاز

إلى كبير أطباء أول: - السيد
سليمان إسماعيل داود كبير
أطباء أول

- مصطفى أحمد حمدي
منصور كبير أطباء أول

- علاء محمود محمود هلال
كبير أطباء أول

- منصور عبد المهيم
عبدالعزيز محمد كبير أطباء
أول

- صلاح محمد مراد أحمد
كبير أطباء أول

- عمرو علي مرسي الملاح كبير
أطباء أول

إلى كبير صيدلة أول: - نهاد
محمد فهمي محمد الأشول
كبير صيدلة أول

- راندا سعد خليل الشرييني
كبير صيدلة أول

إلى كبير أخصائيين خدمات



الفريق مُهاب ميمش رئيس هيئة قناة السويس

والمتابعة
إلى وكيل مدير «محاسب» :-

- منتصر خليل إبراهيم عبد
الفتاح وكيل المدير للمشتريات
الخارجية

- حنان محمد محمد حسن
عمران وكيل المدير للحسابات

- حنان فوزي عبد الفتاح
سالم وكيل مدير محاسب

- طارق متولى علي سليمان
وكيل مدير محاسب

- عبد الجليل محمد عبد
الجليل محمد وكيل المدير
للتسويات الداخلية والخارجية

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
أشرف محمد فرج الجوهري
رئيس قسم المواد

إدارة التخطيط والبحوث
والدراسات:

إلى وكيل مدير «محاسب»:-
جيهان محمد محمد حسن
وكيل المدير للمعلومات
والإحصاء

إدارة شئون العاملين:

إلى نائب مدير «محاسب»:-
سامي ابوالفتوح سالم السعدي

طارق نعمان محمد التلواني
وكيل المدير لتنفيذ مشروعات
المجرى الملاحي

- محمد محمود حسن درويش
وكيل مدير مهندس
إلى رئيس قسم «مهندس»:-

هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إدارة التموين:

إلى نائب مدير «مهندس»:-
محمد حسن عبد المنعم
محمد نائب المدير للشئون
الفنية

- حسن السيد هلال إبراهيم
نائب مدير مهندس
إلى وكيل مدير «مهندس»:-

- عبدالحكيم زكريا محمد
بدوي وكيل المدير للمعدات
الميكانيكية والبحرية

إلى وكيل مدير «محاسب»:-
أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إلى رئيس قسم «مهندس»:-
هشام هاني عبدالحليم علي
البن رئيس قسم التصميمات
المعمارية

- أشرف عطيه حسين منصور
رئيس قسم القطاع الجنوبي
لتنفيذ مشروعات المجرى
الملاحي

إدارة الرئاسة:

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أحمد محمد رجب مرزوق
علي نائب المدير للمتابعة
والرقابة

إلى وكيل مدير «مهندس»:-
أحمد غريب مختار محمد
وكيل المدير لمتابعة المهمات
إلى وكيل مدير «أخصائي»:-

طارق حسنين محمد عبد الله
وكيل مدير أخصائي

- سحر محمد زغلول برعي
إسماعيل وكيل مدير أخصائي

- أحمد عبد المنعم محمد
قابيل وكيل مدير أخصائي

إدارة الأنفاق والكباري:

إلى نائب مدير «محاسب»:-
نصر عبد الله مصطفى بركات
نائب مدير محاسب

إلى وكيل مدير «مهندس»:-
شريف خليل إبراهيم عراقي
وكيل المدير للتشغيل

- أشرف محمد صلاح أحمد
السيد وكيل المدير للطوارئ
والحماية المدنية والسلامة
والصحة المهنية

- فايز فكري سلمان إبراهيم
وكيل المدير للأعمال
المليكا نيكية

إدارة الشؤون المالية:

إلى وكيل مدير «محاسب»:-
محمد محمود محمود حموده
وكيل مدير محاسب

إلى رئيس قسم «محاسب»:-
عبد الرحيم عبد العاطي
أحمد عبد الله رئيس قسم
مراقبة المخزون السلعي

إدارة الأشغال:

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس

- محمد عبدالعظيم محمد

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس

- محمد عبدالعظيم محمد

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس

- محمد عبدالعظيم محمد

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس

- محمد عبدالعظيم محمد

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس

- محمد عبدالعظيم محمد

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس

- محمد عبدالعظيم محمد

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس

- محمد عبدالعظيم محمد

إلى نائب مدير «مهندس»:-
أسامة عباس إبراهيم ميعاد
نائب مدير مهندس



القناة الجديد

تصدر عن
هيئة قناة السويس
بتوجيه من
السيد الفريق
مُهاب مميّش
رئيس الهيئة

إشراف عام
المهندس
محمد نشأت المنيرى
مستشار رئيس الهيئة لإدارة
الرئاسة

إشراف على التنفيذ
المهندس
هشام محمد الخوالقة
مدير إدارة الخدمات

إشراف على التحرير
الأستاذ
طارق حسنين
رئيس الصحافة والإعلام

أسرة التحرير
مروة ماهر
محمد الخولى
محمد فضل
محمود ادريس
عمرو مصطفى

التنفيذ والجرافيك
مينا وليم

تصوير
هاشم حسنين
محمد عبد الرحيم
محمد الدحروجى
محمد عبد اللطيف
احمد عبده عوض

وكيل مدير مهندس
- إبراهيم عزت محمد فوزي
قميحه وكيل مدير مهندس
- بدر حسين إبراهيم سلطان
وكيل مدير مهندس
- محمد إبراهيم محمد سعيد
وكيل مدير مهندس
- القدري طه علي كراويه
وكيل مدير مهندس
- نشأت نصر الدين هاشم
شمس وكيل المدير للشئون
الفنية
إلى كبير قياسين أول:
- سامى عبد الحى أبوزيد
السلكاوي كبير قياسين أول
- محمود السيد محمد الشيخه
كبير قياسين أول
- أشرف محمد درويش عبيد
كبير قياسين أول
- عادل محمد حسن السيد
كبير قياسين أول
- هشام حسن محمد محمود
كبير قياسين أول
إلى كبير مراقبي حركة أول:
- حسن السيد محمود أحمد
حمدون كبير مراقبي حركة
أول
- وليد محمد فؤاد مصطفى
خضير كبير مراقبي حركة أول
- حمدي سيد إبراهيم علي
كبير مراقبي حركة أول
- جمال زكريا السيد معاطي
كبير مراقبي حركة أول
- حازم يوسف عبد الوهاب
إسماعيل كبير مراقبي حركة
أول
- حسن حسين محمد أحمد
كبير مراقبي حركة أول
إلى رئيس قسم «مهندس»:
- علي سعد علي شاهين رئيس
قسم مهندس
إلى كبير مرشدين:
- محمود طه محمود مسعود
كبير مرشدين
- حسام الدين أحمد محمد
هلال كبير مرشدين

**مع أطيب
التمنيات بدوام
التقدم**

والمتابعة
- محمد محمد عبد الرحمن
الكيكي وكيل مدير مهندس
- كمال محمد كمال
نعمان الشاطوري وكيل مدير
مهندس
- هشام نبيل محمود يوسف
وكيل مدير مهندس
إلى رئيس قسم «مهندس»:-
أحمد متولى علي عبدالعليم
رئيس قسم الورش الرئيسية
- محمد السيد توفيق علي
عبدالعاطي رئيس قسم
المعدات البحرية ب
- عبدالعزيز فتحي فرج محمد
رئيس قسم الشئون الفنية
- محمد علي أحمد مصطفى
رئيس قسم الكراكات الماصة
الحاملة
- شريف عبد العظيم علي
فرغلي رئيس قسم مجموعة
الكراكات الجاينت
- خالد طلعت حسن البسيوني
رئيس قسم مهندس
- ياسر أحمد محمد حواس
رئيس قسم الكراكات ذات
الحفار ٢
إدارة التحركات:
إلى «كبير مرشدين ممتاز»:-
طارق خميس خميس علي
الشريف كبير مرشدين ممتاز
- محمد مكرم محمد علي
ذهب كبير مرشدين ممتاز
- عصام محمد عبد الرحيم
علي داود كبير مرشدين ممتاز
- كمال ياسين محمد محمد
عبد الجليل كبير مرشدين
ممتاز
- أحمد فتحي محمد عبد
الجواد كبير مرشدين ممتاز
- أشرف علي السيد أحمد
الخلاوي كبير مرشدين ممتاز
- عمر أحمد كمال ابوالفتوح
كبير مرشدين ممتاز
إلى وكيل مدير «مهندس»:
- طارق محمد محمد
مخاريطه وكيل المدير للشئون
الفنية
- محمود أحمد علي عبدالحليم

- عماد إسحق عزيز مكسيموس
وكيل مدير مهندس
- حاتم محمد علي سليم
وكيل مدير مهندس
إلى وكيل مدير «محاسب»:-
تامر علي محمد النشار وكيل
المدير لشئون الحسابات
- محمد عبد السلام أحمد
هلال وكيل مدير محاسب
إلى رئيس قسم «مهندس»:-
عابدين علي العيسوي
إسماعيل رئيس قسم مهندس
إدارة الشركات:
إلى نائب مدير «مهندس»:-
أحمد محمود عبده صالح
نائب مدير مهندس
إلى وكيل مدير «مهندس»:-
شريف محمد جلال زكي مرسي
وكيل مدير مهندس
الإدارة القانونية:
إلى نائب مدير «محام»:-
نبيل محمد سيد أحمد زيدان
نائب المدير للقضايا والتنفيذ
والمسائل الملاحية
إلى وكيل مدير «محام»:-
عبد العزيز فرحات عبد
العزيز الشرييني وكيل المدير
للرأي والعقود والمسائل
الملاحية
- أيمن صبرى عبد السلام سيد
أحمد وكيل المدير للقضايا
والتنفيذ
إدارة الكراكات:
إلى نائب مدير «مهندس»:-
حمدي أحمد رضوان علي
نائب المدير للمعدات البحرية
والورش
- أشرف حسن إبراهيم أحمد
نائب مدير مهندس
- أحمد محمد محمد أبو
السعود نائب المدير
للتخطيط والمتابعة
إلى وكيل مدير «مهندس»:-
مجدى السيد محمد الإمام
وكيل المدير للورش
- سمير إبراهيم طه عياد
وكيل مدير مهندس
- سامح عبدالرسول محمد
حسن وكيل المدير للتخطيط

مساعدة:- نجوى عبد الرازق
أحمد فرج كبير أخصائين
خدمات مساعدة
- نسرین عيد محمد عيد كبير
أخصائين خدمات مساعدة
إلى كبير أطباء:
- أشرف أنور خليل عيسى كبير
أطباء
إلى كبير صيادلة:
- ياسر محمد محمد صفار
كبير صيادلة
**إدارة الاتصالات ونظم
المعلومات:**
إلى وكيل مدير «مهندس»:-
- علاء الدين عبد المعطي علي
الشيخ وكيل مدير مهندس
- عماد محمد محمد حمد
وكيل المدير للسنترالات
إلى وكيل مدير «محاسب»:-
- مرسي محمد مرسي خطاب
وكيل المدير للبرمجيات
- مازن القطري شعبان
القطري وكيل مدير محاسب
إلى وكيل مدير «أخصائي»:-
- عماد بدر مسعد عبد العال
وكيل مدير أخصائي
إدارة الترسانات:
إلى نائب مدير «مهندس»:-
رمضان حجازي نصر حجازي
نائب مدير مهندس
- محمد صلاح الدين محمد
فهيمي نائب مدير مهندس
- هشام صلاح الدين أحمد
الدسوقي نائب المدير لترسانة
بورتوفيق .
إلى وكيل مدير «مهندس»:-
رضا رشاد أمين السنجابي
وكيل مدير مهندس
- أشرف السعيد حامد البياع
وكيل المدير لورش ومحطات
الكهرباء
- علاء الدين محمد عبد البر
محمد وكيل المدير للمتابعة
- عصام محمد محمد أحمد
المغربي وكيل مدير مهندس
- أحمد جاد عبده البربري
وكيل مدير مهندس
- أشرف علي علي محمد دره
وكيل المدير للجودة

الفريق مهاب ميمش يشيد بحسن تنظيم البطولة الأفريقية ويعرض مخططات التنمية والفرص الاستثمارية بالمنطقة

الجميع في أفريقيا والعالم يعرفون جيداً قيمة قناة السويس للعالم كله، وأنا في أفريقيا متابعون لكل ما تقومون به في مصر وفخورون بإنجازاتكم التي يفخر بها جميع الأفارقة. كما نشكر لكم حفاوة الاستقبال والفرصة التي منحتمونا لزيارة قناة السويس الجديدة».

في ختام اللقاء، قدم الفريق ميمش درع القناة الجديدة للسيد «تيتوس كونامويني»، ودعاه والوفد المرافق للقيام بجولة بحرية في القناة، وفي المقابل أهدى رئيس الوفد كرة بطولة الأمم الأفريقية ٢٠١٩ للفريق مهاب ميمش تقديراً للدور الكبير الذي تقدمه هيئة قناة السويس من أجل نجاح البطولة.



عبدالفتاح السيسي وجمع ٦٤ مليار جنيه خلال ٨ أيام فقط. ثم استعرض الفريق ميمش خطط التنمية و المشاريع الاستثمارية في منطقة القناة. وقد أعرب السيد «تيتوس كونامويني» عن سعادته البالغة بالزيارة قائلا « إن

كله وللشعوب الأفريقية على وجه الخصوص أن الشعوب الساعية للتطور هي وحدها القادرة على النجاح مهما كانت التحديات، وخير مثال على ذلك ما قام به شعب مصر العظيم حينما اصطف خلف السيد الرئيس

قناة السويس الجديدة ودوره في تطور الخدمة المقدمة للأسطول التجاري العالمي وانعكاس ذلك بالإيجاب على عائدات القناة التي تصب في صالح اقتصادنا الوطني. وأكد الفريق ميمش على أن الشعب المصري أثبت للعالم

استقبل الفريق مهاب ميمش رئيس هيئة قناة السويس، رئيس الهيئة الاقتصادية لمنطقة القناة، يوم الأحد ٢٠١٩/٧/١، لجنة الاتحاد الأفريقي لكرة القدم (كاف) بالإسماعيلية والتي تضم ممثلين لعدد من الدول الأفريقية الشقيقة، وذلك بمكتبه مبنى الإرشاد بالإسماعيلية. رأس وفد الكاف السيد «تيتوس كونامويني» المنسق العام للجنة بالإسماعيلية.

في بداية اللقاء رحب الفريق مهاب ميمش بالسادة الضيوف في بلدهم الثاني مصر متمنياً لهم التوفيق في الخروج ببطولة الأمم الأفريقية ٢٠١٩ بالصورة التي تليق بأفريقيا أمام العالم أجمع، ثم قدم عرضاً تقديمياً عن مشروع

خلال استقباله فريق منتخب بنين لكرة القدم

الفريق ميمش: « مصر قادرة على تنظيم الفعاليات الإقليمية والعالمية والمرحلة القادمة مرحلة جنى ثمار الإصلاح والتنمية »

النجاح والتوفيق لمنتخبنا القومي.

وقد ثمن السيد فرانسيس جيبان النائب الأول لرئيس اتحاد الكرة بنين الجهد المبذول في تنظيم البطولة الإفريقية مشيداً بحفاوة الاستقبال وتوفير كافة وسائل الراحة والتدابير اللوجيستية اللازمة للخروج بشكل مشرف مؤكداً أن كافة الفرق الإفريقية تحمل انطباعات جيدة منذ بداية البطولة، متوقعا استمرار ردود الفعل الإيجابية والخروج بذكرى طيبة عن هذا الحدث الكروي الإقليمي الهام.

شملت الزيارة الإبحار في قناة السويس الجديدة والوقوف على حجم الإنجاز على أرض الواقع.



محافظة الإسماعيلية ووفرت الدعم اللوجيستي المتنوع من انتقالات ورعاية طبية وتوفير أماكن للإقامة والاستضافة، مشيراً إلى حرصه الشديد على حضور كافة المباريات التي استضافها الاستاد الرياضي بمحافظة الإسماعيلية، مشيداً بالسلوك الراقي للجماهير المصرية والإفريقية متمنيا

التنظيمية وتوجيهه بتعاون كافة مؤسسات الدولة وأجهزتها مع اللجنة المنظمة للبطولة للخروج بشكل يليق بمصر وما يدعم الروابط الأخوية مع الأشقاء الأفارقة. وأوضح الفريق ميمش أن هيئة قناة السويس وجهت كافة إمكانياتها لدعم جهود استضافة الفرق الإفريقية في

شدد الفريق ميمش على أن مصر نجحت في تنظيم البطولة الإفريقية بما لا يدع مجالاً للشك في قدرة مصر على تنظيم الفعاليات الإقليمية والعالمية، موجهها الشكر للرئيس عبد الفتاح السيسي على دعمه اللامحدود ومتابعته الدقيقة لكافة الترتيبات والإجراءات

استقبل الفريق مهاب ميمش رئيس هيئة قناة السويس، ورئيس الهيئة الاقتصادية لمنطقة القناة، يوم الأربعاء الموافق ٢٠١٩/٧/٣، بعثة منتخب بنين لكرة القدم المشارك في البطولة الإفريقية لكرة القدم عام ٢٠١٩ والتي تستضيفها جمهورية مصر العربية في الفترة من ٢١ يونيو إلى ١٩ يوليو ٢٠١٩.

وقد أعرب الفريق ميمش عن سعادته بهذه الزيارة ورحب بوجود أعضاء فريق منتخب «بنين» وأعضاء الجهاز الفني والإداري برئاسة السيد فرانسيس جيبان النائب الأول لرئيس اتحاد الكرة بنين، والسيد إبراهيم إيمورو مدير الرياضة وممثل وزير الرياضة بنين.