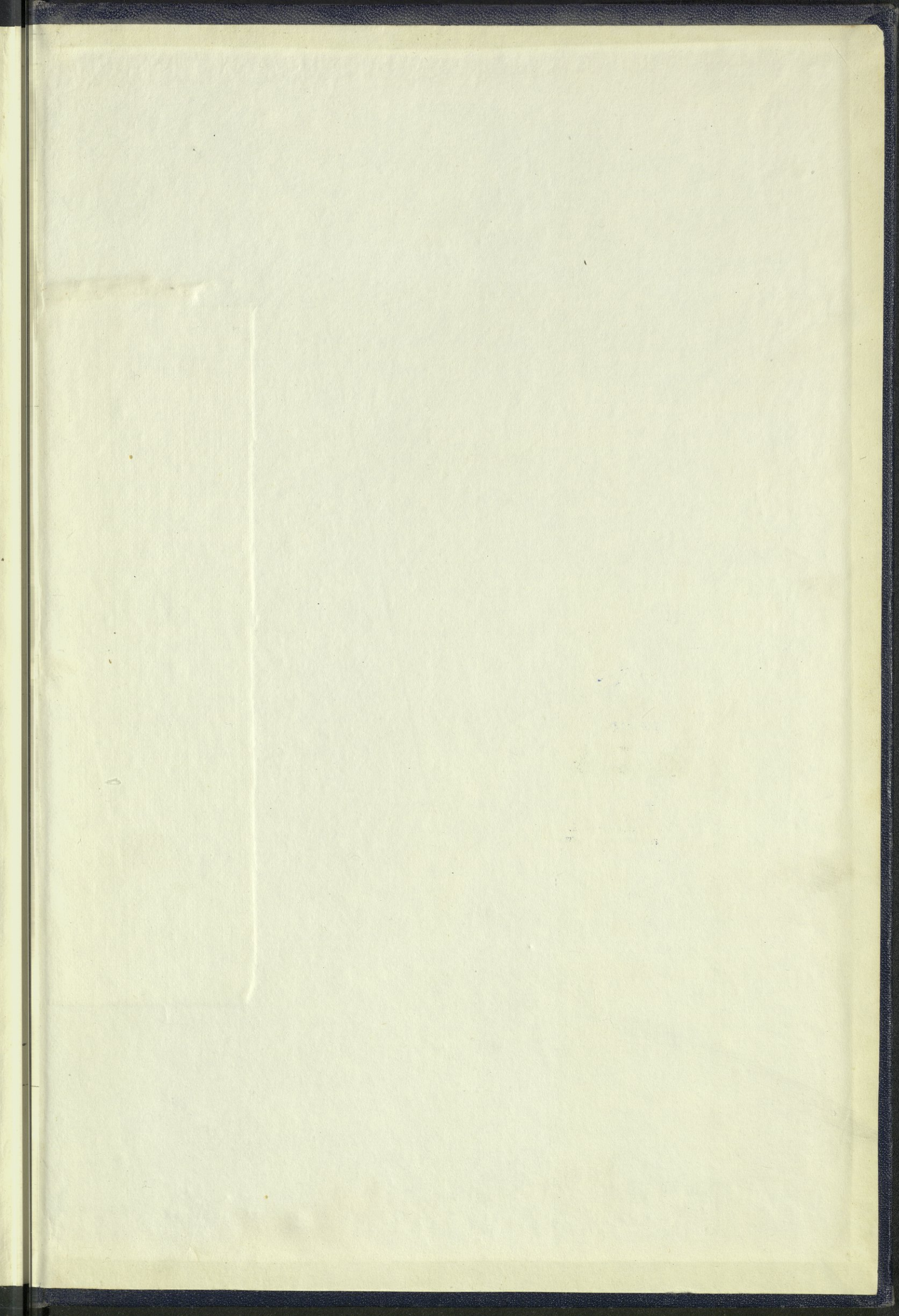




~~386.43:K161~~
قناة السويس ، شركة

F: 386.43

K1619A

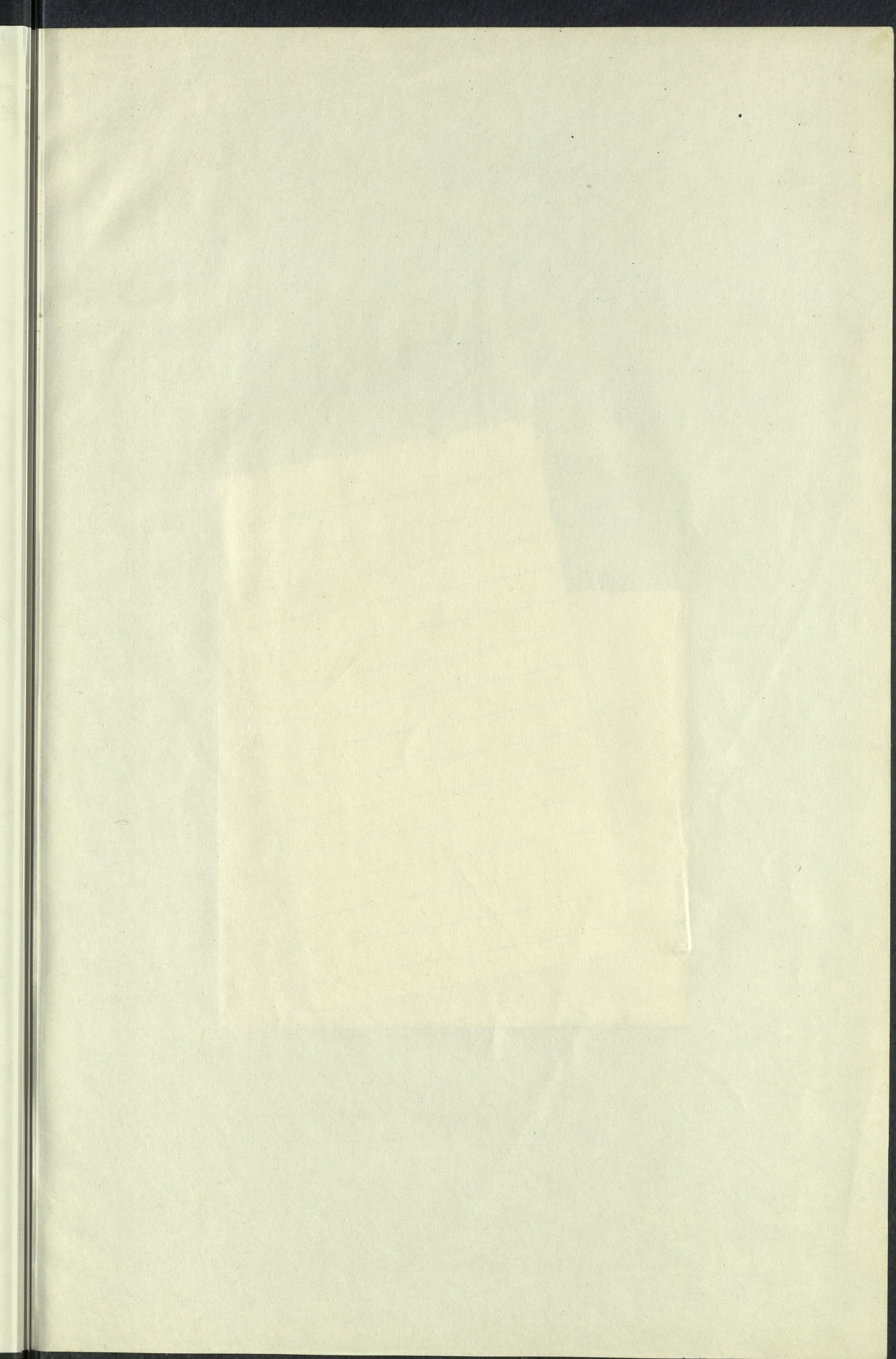
~~1960~~

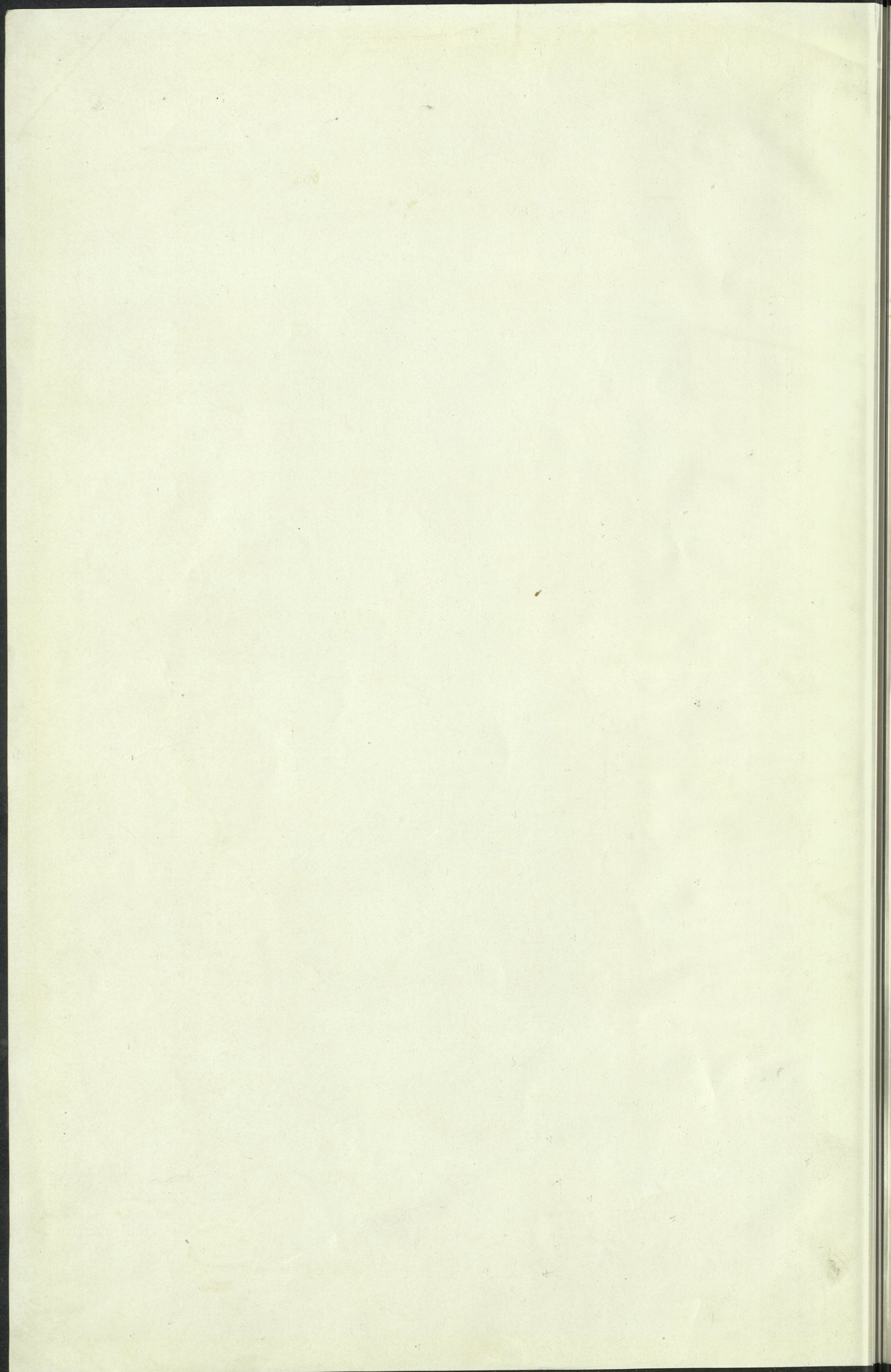
~~1960~~

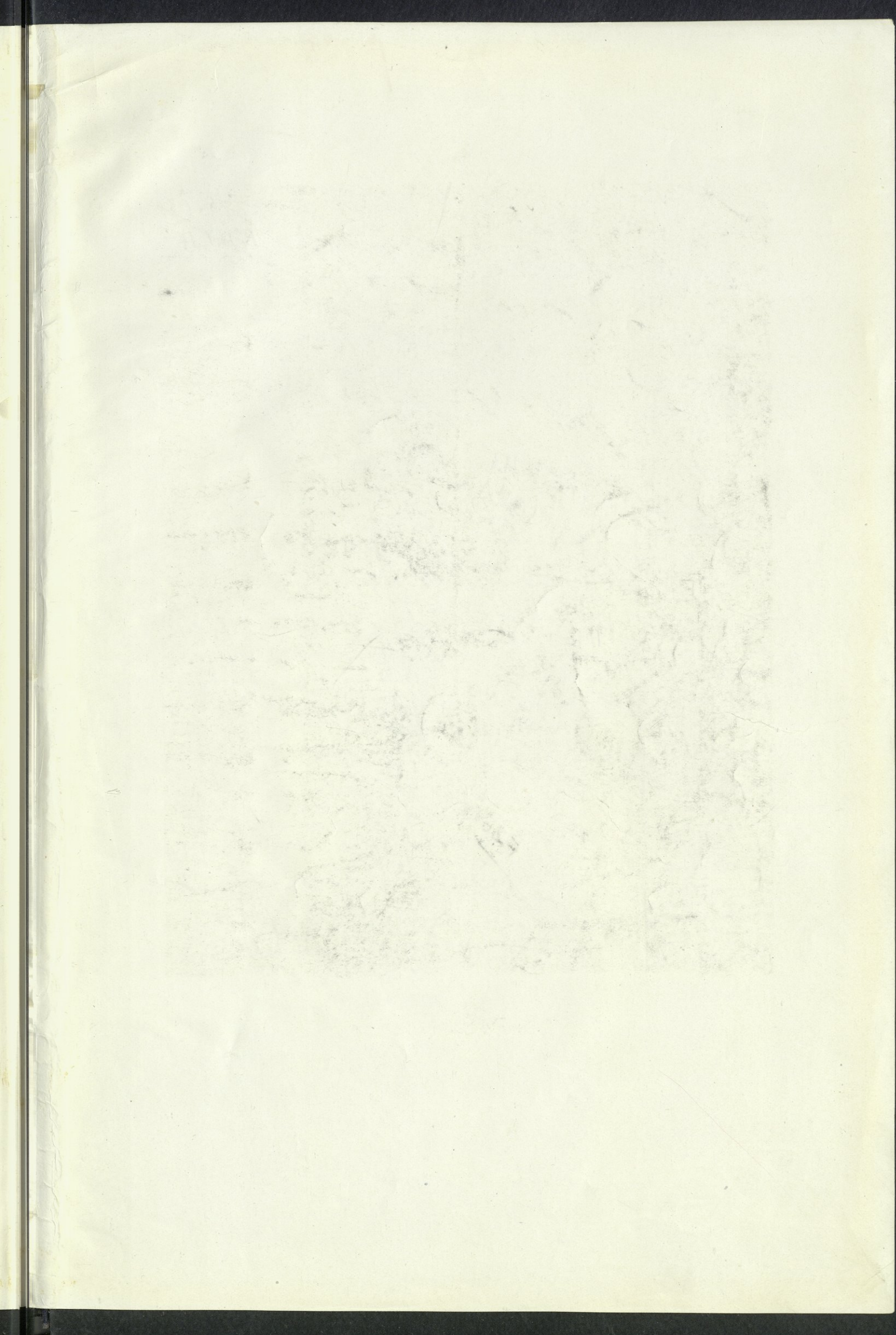
~~1960~~

JUN 1971

~~1 FEB 1974~~

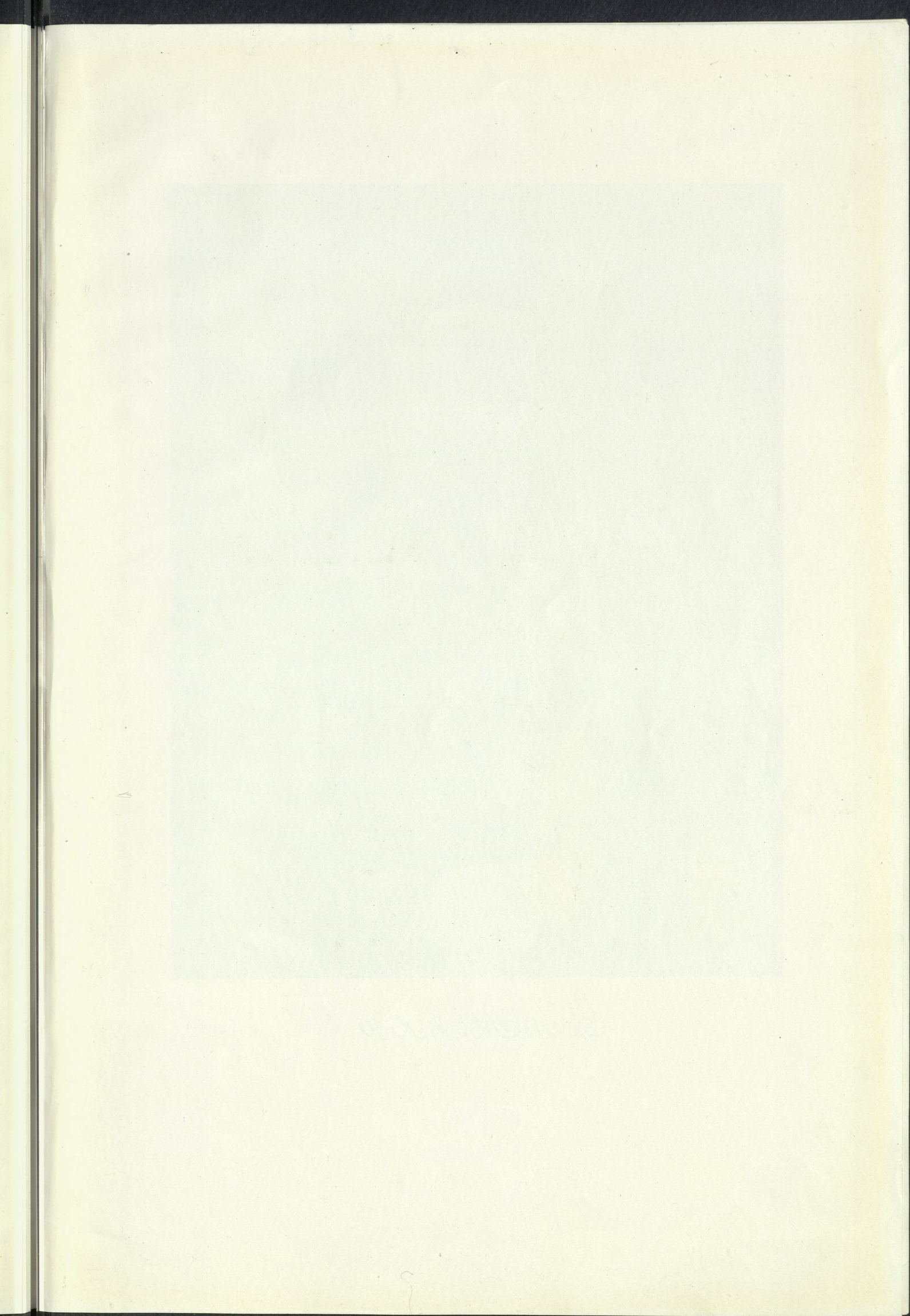








حضرة صاحب الجلالة الملك فيصل فاروق الله



F
386.43
K1619A
C.1

قناة السويس

مذكرات وإحصاءات



طهارة القلب

كتاب

الفهرس

صفحة	
٣	برزخ السويس قبل حفر القناة
٢١	نظام شركة قناة السويس وخصائصها
٢٩	الأعمال الأولى فى إنشاء القناة وتحسينها
٤٩	الملاحقة فى القناة
٥٥	قناة السويس فى أثناء الحرب العالمية الأخيرة
٦٩	أعمال شركة قناة السويس فى مصر

٨٩	الجداول الاحصائية
٩٩	رسومات بيانية

رسم لبرزخ السويس قبل شق القناة
رسم عام لقناة السويس فى سنة ١٩٤٩
منظران جانبيان بعرض القناة



برزخ السويس قبل حفر القناة

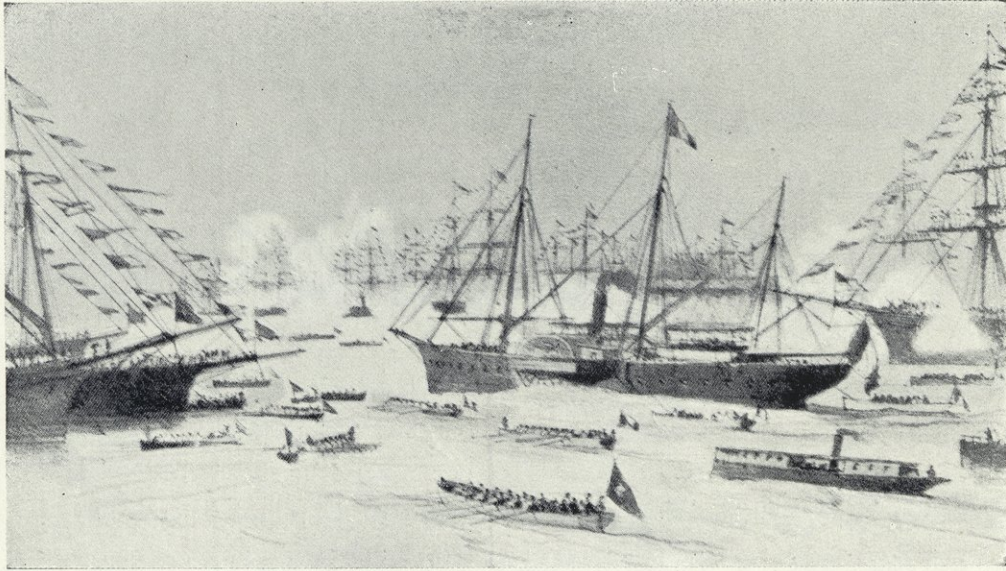
قبل حفر القناة ، كان برزخ السويس ، الممتد في شرق مصر ، بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ، بقعة جدياء .

وقد كتب «فرانسوا ميشيل دي روزيير» أحد المهندسين الفرنسيين الذين صحبوا بونابرت إلى مصر ، يصف دلتا النيل فقال انه «سهل رطيب ، تتخلله المياه الجارية في كل مكان ، ويظله النخيل ، ويكسوه الزرع الوافر والخضرة والأزهار» . ثم أشار إلى التناقض بين هذا السهل والبقعة المجاورة له ، مما كان لا بد أن يترك أثراً في أذهان المسافرين جميعاً ، فقال : «أما إذا دخلت البرزخ ، تحت تلك السماء نفسها ، فإن كل شيء يتغير حواليك . فهناك لا أثر لزرع ولا مظهر لعمار ، ولا ظلال ولا خضرة ولا مياه جارية . وصفوة القول ، ليس هناك ما يمكن أن يعود بفائدة على مخلوقات حية . فالعين تبحث عبثاً عن شيء من هذا في المفاوز الممتدة حتى الأفق . فمن البحر إلى البحر لا يقع البصر إلا على أرض جافة لا حياة فيها ، وصخور جرداء ، ورمال لامعة ، وسهول عارية» .

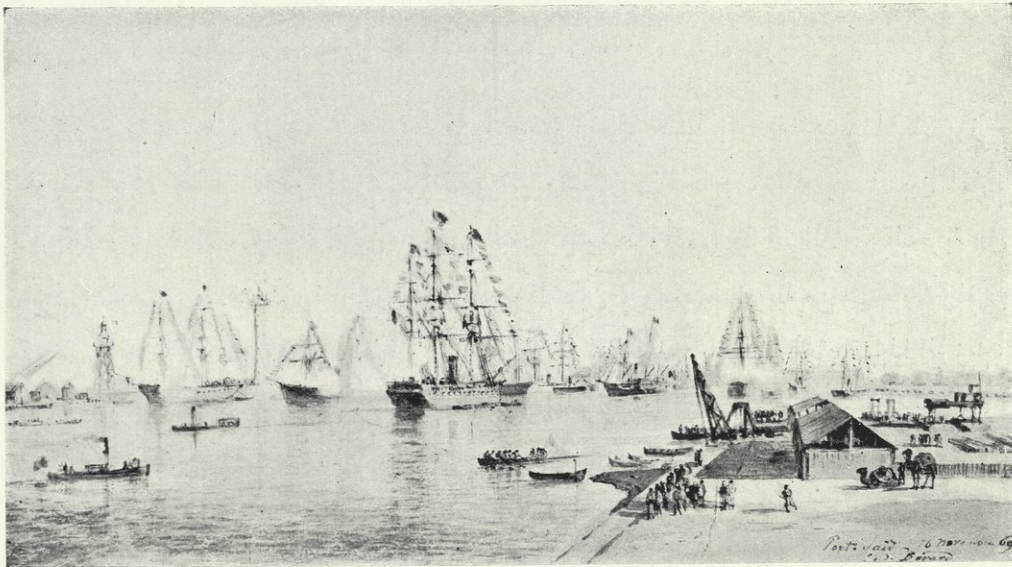
ومع ذلك ، فإن دراسة هذه البقعة من الأرض مشوقة جذابة . فقد طالما كان برزخ السويس ، في جميع العصور ، ممراً للجيوش والتجار والحجاج ، لأنه يفصل بين القارة الأفريقية والقارة الآسيوية ، وبين حوض البحر المتوسط وأقصر طرق الملاحة البحرية إلى الشرق الأقصى ، ولأنه كورة الحدود بين مصر وفلسطين ، والمنطقة القريبة من سيناء والأراضي المقدسة . وقد حاول كثيرون من العلماء والباحثين أن يحلوا طائفة من المسائل الخاصة بهذا البرزخ ، والتي يدور الجدل حول بعضها من أقدم العصور ، ولم يزل البت فيها بصورة قاطعة متعذراً حتى أيامنا هذه في كافة الحالات .

البرزخ من الوجهة الجيولوجية

يتضح من دراسة الخريطة الجيولوجية لبرزخ السويس ، ان جميع الأراضي القليلة الارتفاع فيه يرجع تاريخ تكوينها إلى العصر الجيولوجي الثالث ، وفي كثير من الحالات إلى الرابع . وذلك

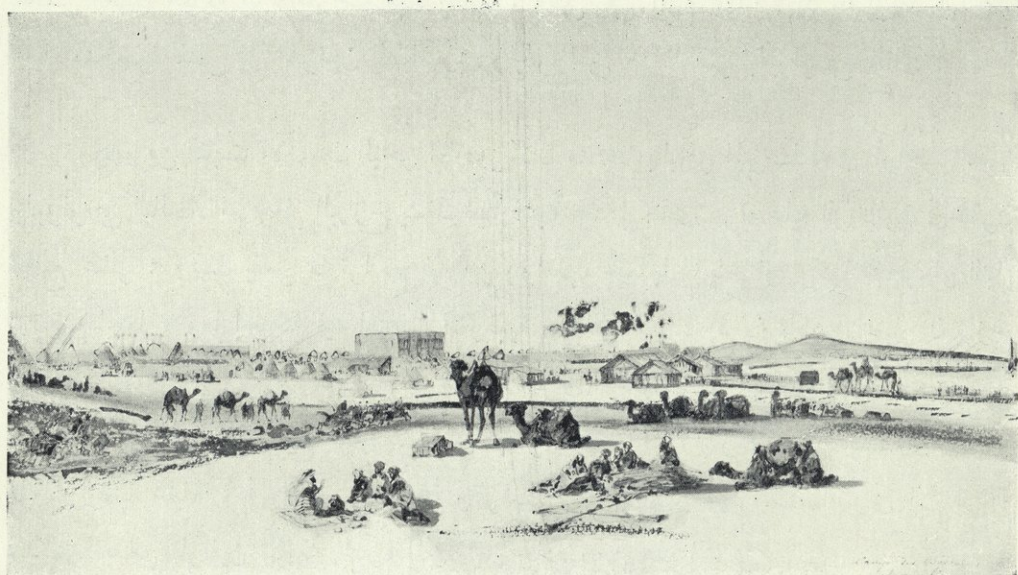


دخول السفينة « ليجل » بورسعيد
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)



بورسعيد يوم افتتاح القناة
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)

مناظر من افتتاح القناة



مخيم للبدو بالاسماعيلية
(عن رسم بالألوان المائية بريشة بيرار)



نزهة ملوك الدول بالاسماعيلية
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)

مناظر من إفتتاح القناة

بعكس الجبال القائمة على اطراف هذه المنطقة ، والتي هي أقدم عهداً ، إذ أنه يوجد فيها بقايا أحياء متحجرة تنتمى إلى الفرعين الطباشيرى والجوراسى من العصر الجيولوجى الثانى .

ويبدو من الثابت الآن أن البحر الأحمر كان متصلاً بالبحر المتوسط ، فى أواخر العصر الجيولوجى الثالث . ثم جعل البرزخ يتخذ شيئاً فشيئاً الشكل الذى عرفه عليه الرحالون فى القرن التاسع عشر ، وذلك بفعل ما تراكم فيه من رواسب حملتها الرياح أو تركها البحر أو النيل فى انسحابهما ، وما أحدثته فيه الهزات الأرضية من نتوءات ، إذ لا يمكن الاعتبار أن برزخ السويس أصبح نهائياً فى مأمن من التعرض لهزات أخرى . وبالرغم من أن هذه البقعة واقعة خارج الأحود الكبير الممتد من خليج العقبة جنوباً إلى البحر الميت ووادى الأردن شمالاً ، فقد سجلت فيه هزات أرضية عنيفة ، فى العصور القديمة والوسطى ، أحدثت بعضها انخفاضات فى الأرض . فقد عزا بعض المؤلفين تكوين بحيرة المنزلة إلى حادث من هذا النوع .

ولا يشك أحد فى أن حوض البحيرات المرة كان ، فى الماضى ، متصلاً اتصالاً مباشراً بالبحر الأحمر . ولكن الآراء تختلف فى تحديد العصر الذى انقطع فيه ذلك الاتصال نهائياً ، وقد أكد بعض المؤرخين أنه من الجائز أن مياه البحر الأحمر كانت ، فى العصور القديمة ، تغمر حوض البحيرات المرة فى فترة المد على الأقل . بينما يرى فريق آخر أن شكل البرزخ فى شطره الجنوبى لم يتغير إلا قليلاً عما كان عليه فى العصور القديمة .

البرزخ من الوجهة الجغرافية

لا يزيد الحد الأدنى للمسافة الفاصلة بين البحر الأحمر والبحر الأبيض من مدينة السويس إلى مدينة بيلوز عن مائة وعشرين كيلومتراً . ويبدو فيها برزخ السويس بشكل نجد خفيف الانحدار ، تتخلل قاعه من الجنوب إلى الشمال ثلاث هضاب يتزايد ارتفاعها تدريجياً ، وثلاثة منخفضات يتصاعد اتساعها وعمقها تدريجياً أيضاً بعكس الهضاب .

فهناك هضبة سرايوم ، التى كان يبلغ ارتفاعها عن سطح البحر عشرة أمتار ، وهضبة طوسون ، التى تقل عنها ارتفاعاً . والهضبتان تفصلان البحيرات المرة عن منخفض ثان كان فيما مضى مستنقعاً وحلياً ، وكانت مياه النيل أحياناً تنساب إليه من وادى الطميلات أثناء الفيضانات الغزيرة . وهذا المنخفض تملأه الآن مياه بحيرة التمساح ، التى تقوم على شاطئها مدينة الاسماعيلية .

وإذا واصلنا الاتجاه شمالاً، فإننا نجد هضبة أخرى، هي هضبة الجسر، التي يبلغ ارتفاعها عن سطح البحر ١٦ أو ١٧ متراً. وأخيراً يبدأ بعدها منخفض ثالث يهبط قاعه عن سطح البحر بنحو متر واحد، وفيه بحيرتا البلاح والمنزلة.

لقد انخفض الجزء الشمالى من البرزخ منذ العصور القديمة. وفي الزمن الذى كان فيه للنيل سبعة فروع لا فرعان فقط كما هي الحالة الآن، كانت جميع الأراضى المنخفضة في شمال البرزخ تؤلف سهلاً واسعاً يتلقى بواقي رواسب النهر الطينية المخضبة. وكان الفرع البيلوذى يمر على مسافة قليلة شمال المكان الذى تقع فيه اليوم بلدة القنطرة، والفرع الثانيسى يصب على مسافة ١٥ كيلومتراً تقريباً شرق المكان الذى تقع فيه حالياً مدينة بور سعيد. فالجزء الشمالى من البرزخ كان إذن يشبه كثيراً دلتا النيل في حالته الراهنة اليوم. وهذا ما يفسر وجود مواقع قديمة في تلك البقاع، يجدر بنا الآن أن نشير إليها في حديثنا عن تاريخ هذه المنطقة.

برزخ التوبىن في التاريخ القديم

كان برزخ السويس، في جميع العصور، المنحدر الذى اتخذته الدولة المصرية منفذاً لتوسعها من ناحية الشرق. فقد بدأ ذلك التوسع المصرى في تلك الجهة في عهد الأسرة السادسة، باحتلال وادى الطميلات لحمل السكان الأصليين على الاستقرار، بتنظيم الرى فيه، وكان الغرض من ذلك انشاء منطقة خلف حدود المملكة تحميها من الغارات الخارجية، وغزوات البدو المعادين. ومنذ ذلك العهد، أصبحت المدن الحصينة الأربع، تانيس ودفنه وزارو وتيخو، تحمى وادى النيل الحصب، والمظنون أنها ظلت تعد حدوداً إدارية للمملكة حتى عهد البطالسة.

غير أن ثغرة حدثت في ذلك الحاجز، في عهد الدولة الوسطى. فان الهجرة الآرية، التي طغت على آسيا الصغرى، قد دفعت القبائل السامية نحو الجنوب، فاستغلت حالة الفوضى المنتشرة اذ ذاك في مصر، وتسربت إلى البلاد واستولت على الحكم فيها: ذلك هو العهد المعروف بعهد «الأنجاس» والذى عانت فيه البلاد ظلم «الهكسوس» أكثر من قرن كامل. وقد انتهى حكمهم باستيلاء أحمس على مدينة أفاريس، حوالى سنة ١٥٧٨ قبل الميلاد، فرحلوا عن مصر ولكنهم تركوا، في الجزء الجنوبي من البرزخ، عشائر سامية يبدو أنها أصبحت، منذ ذلك الوقت، نواة لسكان تلك البقاع.



منطقة الجسر وقت افتتاح القناة في سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)



منطقة الجسر في سنة ١٩٤٩
مستشفى الشركة

وجاء العبرانيون إلى مصر مع القبائل السامية ، فأقاموا أربعة قرون في المراعى الحصبة بوادى الطميلات ، التى تسميها التوراة «أرض جاسان» وقد تكاثر عددهم جداً فى خلال تلك القرون الأربعة . واستعبدتهم المصريون وساموهم الاضطهاد ، فسخروا لتشيد المدن والحصون وبناء المخازن لأسيادهم ، ومدن فيثوم ورعمسيس وأون - وهى عين شمس - تدين لهم بازدهارها . غير أن الظروف التى عاش فيها شعب إسرائيل ساءت فى النهاية إلى حد حمله على الهرب عبر الصحراء ، نحو سيناء وأرض الميعاد ، سالكاً طريقاً طالما كان موضع جدل لا حصر له .

وطبقت الأسرة الثامنة عشرة سياسة جديدة ، فنقلت حدود البلدان الصديقة أو المتمتعة بحماية مصر ، إلى ما وراء الصحراء ، فى سهول سوريا وقيليقية . وقد بلغت الامبراطورية المصرية فى تطبيق هذه السياسة أوج مجدها . وكان من مستلزمات هذه السياسة الامبراطورية انشاء طريقين محصنين تحصيناً قوياً ، تسير الأولى نحو سوريا ، والثانية نحو سهول «بين النهرين» وبلدان الشرق الغنية .

وبرزخ السويس ، بالرغم من قحط تربته ، قد أدى منذ ذلك العهد وظيفته الحقيقية ، فتم بواسطته الاتصال بين عالمين : العالم الإفريقى ، والعالم الآسيوى .

وازدادت أهمية البرزخ فى عهد الاحتلال الفارسى ، فان الطريق إلى فارس كانت تجتاز وادى الطميلات ، وتسير محاذية لقناة عريضة صالحة للملاحة . ويظن أن رمسيس الثانى - الذى يسميه اليونانيون «سيزوستريس» - هو الذى باشر حفرها لرى هذا الوادى الحصب . ثم واصل نخاو شقها فكان هذا الشريان الصالح للملاحة وسيلة للنقل النهري إلى ما بعد مدينة تيبخو . وقد أمر دارا بن حشتوشب باستئناف أعمال الحفر التى كانت قد توقفت منذ نحو عشرين سنة ، ودعا وجهاء بلاد شاب إلى الاجتماع على ضفة القناة ، فى مدينة تيبخو الهامة .

ويعزو المؤرخون إلى البطالسة - وهم ملوك يعنون مصريين وطينيين بالرغم من أصلهم اليونانى - انجاز قناة دارا ، من جهة ، وقد كانت مياهها العذبة تملأ فى ذلك الوقت البحيرات المرة ، كما يعزون إليهم من جهة أخرى إنشاء مدينة «أرسينوى» وهى مدينة حصينة لم يحدد موقعها إلى الان وكان فيها هيكل للعبادة وأصبحت مركزاً للمواصلات فى الجزء الجنوبى من البرزخ . وقد انشأ بطليموس الثانى أفرجيت هذه المدينة «اكراًماً لأخته وزوجته المحبوبة» . غير أن العمل الذى لفت أنظار علماء الجغرافيا أكثر من سواه ، بين تلك الأعمال كلها ، هو القناة التى وصلت بين النيل والبحر الأحمر ، فان المؤرخ ديودورس الصقلى ، كتب حوالى سنة ٦٠ قبل الميلاد ، يلخص آراء أولئك العلماء بهذا الصدد فقال : «شرع نخاو بن بسامتيك فى تنفيذ هذا المشروع ، فهو الذى كان

أول من باشر العمل فيه ، ثم واصله دارا ملك الفرس ، الذى تقدمت الأعمال فى عهده بعض الشئ ، ولكنه تركها قبل أن تكمل ، إذ جاء من يذهب إلى أن حفر القناة فى البرزخ يعرض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر ، لأن سطح هذا البحر أعلى من سطح الأرض فى مصر . وأخيراً جاء بطليموس الثانى فأنجز المشروع ، وأنشأ على القناة سداً هندسياً لوقف اندفاع المياه ، فكان السد يفتح لمروور السفن ثم يقفل ، وقد أثبتت التجارب فائدة هذا السد .

ونحن نعرف الآن تماماً خط هذه القناة . فقد كشف عنها بونابرت ، ووصف لينان دى بيلفون سيرها ، قبل أن تغير الأعمال التى تمت حديثاً معالم هذه البقاع . فان القناة — كما قال عنها هيرودوتس — كانت تتشعب من فرع النيل البيلوزى ، على مسافة قصيرة جنوبى بوباست ، فتمتد شرقاً خلال وادى الطميلات ، ثم تنحرف جنوباً ، بعد مدينة هيروبوليس — وهى تيمخو المصرية — فتجتاز البحيرات « التى تحولت مياهها المرة إلى مياه عذبة بسبب اتصالها بالنهر » . وكانت القناة تنتهى إلى البحر الأحمر ، على مقربة من المكان الذى تقوم فيه مدينة السويس الآن ، وفى نقطة كان الأقدمون يسمونها « كليسا » وكانت هذه الطريق المائية صالحة للملاحة على طول سيرها فى أيام الفيضان . ولكن يبدو مع ذلك أن أهميتها بالنسبة إلى الرى كانت تفوق أهميتها التجارية ، وانها لم تكن فى وقت من الأوقات ذات بال فى مزاحمة طرق القوافل ، التى كانت تسير من برنيس وميوس هورموس لتصل إلى النيل فى مدينة كوتوس .

وأراد الرومانيون مساعدة تجارتهم ، فضاعفوا العناية بالموانئ والطرق والقنوات ، ورغبوا فى رفع مقدار منسوب المياه فى قناة وادى الطميلات ، فنقلوا مأخذ المياه لها إلى نقطة تقع بجوار بابليون . وسميت ترعة الوصل الاضافية التى حفرت لهذا الغرض « نهر تراجان » . غير أن البيزنطيين ، خلفاء الرومان ، أهملوا العناية بالقناة ، فتركوا التراب يطغى عليها وغدت غير صالحة على الإطلاق .

ثم جاء عمرو بن العاص وأحيائها من جديد . فقد خطر له فى عهد ولايته الاولى على مصر (٦٤١-٦٤٤) أن يحفر قناة تصل مباشرة بين البحرين وتستمد مياهها من النيل ، وتشق السهل المنبسط القليل الارتفاع عن سطح البحرين ، الممتد شرق فارام ، وهى مدينة كانت قائمة على مقربة من بيلوز القديمة . ولكن الخليفة عمر بن الخطاب عارض فى هذا المشروع ، فأمر عمرو بأن يعاد ترميم القناة القديمة فى مدة ستة شهور ، لىكن يتيسر للسفن السفر إلى الحجاز واليمن والهند . وظلت القناة من جديد صالحة للملاحة مدة مائة وخمسين سنة ، ولكن حدث فى أواخر القرن الثامن أن ثار محمد بن عبد الله بن حسن فى « المدينة » على الخليفة العباسى أبى جعفر المنصور ، فأصدر الخليفة أمره بأن تردم القناة كيلا تستخدم فيما بعد لنقل المؤن إلى المدينة الثائرة على سلطته .

مُوسَى قَنَاة السُّوَيْسِ

ومنذ أن تم ردم «قناة أمير المؤمنين» لم يبق لبرزخ السويس - الذى خلا جزءه الشمالى من السكان - أهمية تذكر . وتحولت التجارة بين أوروبا والهند إلى طرق عديدة ، منها طريق بغداد ، التى كان الاقبال عليها يفوق الاقبال على طريق «قازم» أو - منذ القرن العاشر - على طريق «سويس» وهى بلدة جديدة أنشئت على مسافة قصيرة جنوبى قازم .

وفى سنة ١٤٩٨ جاز فاسكو دى جاما رأس الرجاء الصالح ، وتم فى السنوات الثانية تنظيم الطريق الجديد المؤدى إلى الهند ، ولما كان البنادقة فى يدهم معظم تجارة البحر المتوسط ، والترك يمتلكون جميع البلدان المعروفة اليوم باسم «الشرق الأوسط» فقد أدرك هؤلاء وأولئك أنهم مهددون بضياع مصادر عظيمة للربح ستفقد من أيديهم .

ورأى ذوو العقول الراجحة أن شق برزخ السويس هو الحل العملى الوحيد . واقترح البنادقة هذا الحل منذ أوائل القرن السادس عشر ، وفى سنة ١٥٨٦ اقترح أيضاً «كيلدج على» قائد الأسطول العثمانى ، الحل ذاته ، ولكن بلا جدوى . وفى القرن السابع عشر والقرن الثامن عشر ، فكر كثيرون من عطاء العصر فى انشاء طريق تجارية آمنة خلال الأرض المصرية ، أو حفر قناة بين البحرين لتجنب النفقات الباهظة الناتجة عن نقل البضائع من سفن إلى أخرى . ويحمل بنسأ هنا أن نذكر أسماء كولبير ، والمركيز دى نوانتيل سفير فرنسا لدى الباب العالى ، وليينتز ، والمركيز دارجانسون ، والبارون دى توت . غير أن ولاية الأمور فى الاستانة لم ينظروا بعين الارتياح إلى المشروعات الأوربية ، الرامية إلى إلغاء احتكار الملاحة فى البحر الأحمر ، وهو الذى كان محصوراً فى أيدي الرعايا العثمانيين ، ويضاف إلى هذا أن الاقتراحات المختلفة التى تقدم بها أصحابها لم تكن مستندة إلى درس فى جدى للشروط التى يراد بموجبه إنشاء طريق مائية بين البحرين المتوسط والأحمر .

وكان من نصيب المهندسين الفرنسيين ، الذين صحبوا بونابرت إلى مصر فى سنة ١٧٩٨ ، أن يقوموا بأول درس من هذا النوع . وينبغى أن لا يغرب عن البال أن شق برزخ السويس كان من بين الأهداف التى حددتها حكومة «الديركتوار» للحملة الفرنسية .

وفى أواخر سنة ١٧٩٨ ، ذهب بونابرت بنفسه إلى السويس ، ومعه البارزون من أعضاء المعهد العلمى المصرى الأول ، وأوشك أن يغرق فى المستنقع الواقع فى الجهة الشمالية الشرقية من المدينة ، وهو عائد من عيون موسى . وفى طريق عودته ، عاين بونابرت آثار القناة

القديمة على مسافة عشرين كيلومترا ، وعندما رجع إلى القاهرة أصدر أمره إلى رئيس مهندسى الطرق والكبارى ، جاك مارى لوبير ، بأن يضع خريطة مفصلة للبرزخ . وتوقفت أعمال تخطيط المساحات أكثر من مرة ، ولكنها انتهت فى آخر سنة ١٧٩٩ .

وقد دون تقرير المهندس لوبير فى كتاب « وصف مصر » وهو المؤلف الرائع الذى سجلت فيه نتائج الأعمال التى قام بها العلماء والمهندسون من رفاق بوناپرت . ويرى لوبير فى تقريره أن سطح البحر الأحمر يعلو بمقدار عشرة أمتار تقريباً عن سطح البحر المتوسط . وكان هذا الاستنتاج الخاطئ - الذى ظل الناس يعدونه صحيحاً حتى منتصف القرن التاسع عشر - بمثابة عقبة حالت ، مدة خمسين سنة تقريباً ، دون تنفيذ المشروعات الرامية إلى شق برزخ السويس . فان معظم الذين عالجوا هذا الموضوع فى ذلك الوقت قد حصروا تفكيرهم فى انجاز عمل قريب الشبه بالقناة القديمة ، يوصل بين النيل والبحر الأحمر ، لا فى طريق مائية مباشرة بين البحر الأحمر والبحر المتوسط . أما القناة كما تصورها لوبير ، فكان منظوراً أن لا يزيد عرضها عن ١٣ متراً عند سطح المياه ، وعمقها عن أربعة أو خمسة أمتار ، على أن توقف الملاحة فيها أثناء انخفاض منسوب مياه النيل .

وبالرغم من الخطأ الذى وقع فيه لوبير ، فان الاهتمام بمسألة تحويل طريق الهند إلى مصر لم يفت ، خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر .

وكان أول حل عملى من هذا القبيل يقضى بالنزول من السفن فى الاسكندرية ، ومواصلة السفر براً إلى السويس ، ثم الابحار منها او بالعكس . وقد قام الملازم البريطانى واجهورن ، منذ سنة ١٨٢٩ ، ببضع رحلات بين انجلترا والهند ، سالكاً هذه الطريق . وفى سنة ١٨٤٠ انشأت شركة « بيننسولار أند أورينتال » « Peninsular & Oriental » خطاً منتظماً للملاحة بين السويس والهند ، وتم مد الخط الحديدى من الاسكندرية إلى القاهرة من ١٨٥١ إلى ١٨٥٦ ، وأخيراً ، أنشئ خط القاهرة - السويس فى سنة ١٨٥٨ ، فكان كل ذلك بمثابة مراحل سهلت سبل السفر . غير أنه ظل واضحاً للجميع أن أسهل السبل للمسافرين وخصوصاً للبضائع ، هى التى تسمح بتجنب عملية النقل من سفينة إلى أخرى ، وان هذا لن يحقق إلا بحفر قناة بحرية تخترق برزخ السويس .

وهكذا اختمرت الفكرة شيئاً فشيئاً ، حتى تحولت فى النهاية المشروعات التى علل بها الناس أنفسهم على مر الزمن ، إلى حقيقة ملموسة رائعة ، يعرفها الجميع الآن ، وما تم ذلك إلا لأنه كان من حسن حظ مصر ، منذ قرن ونصف قرن ، أن يتعاقب على عرشها رهط من الرجال المثورين الدائبين على العمل للخير العام ، والذين قابلوا بالعطف أو أيدوا بصورة قاطعة أصحاب فكرة شق البرزخ ومنفذى هذه الفكرة .



الخدو اسماعيل
(١٨٦٣ - ١٨٧٩)



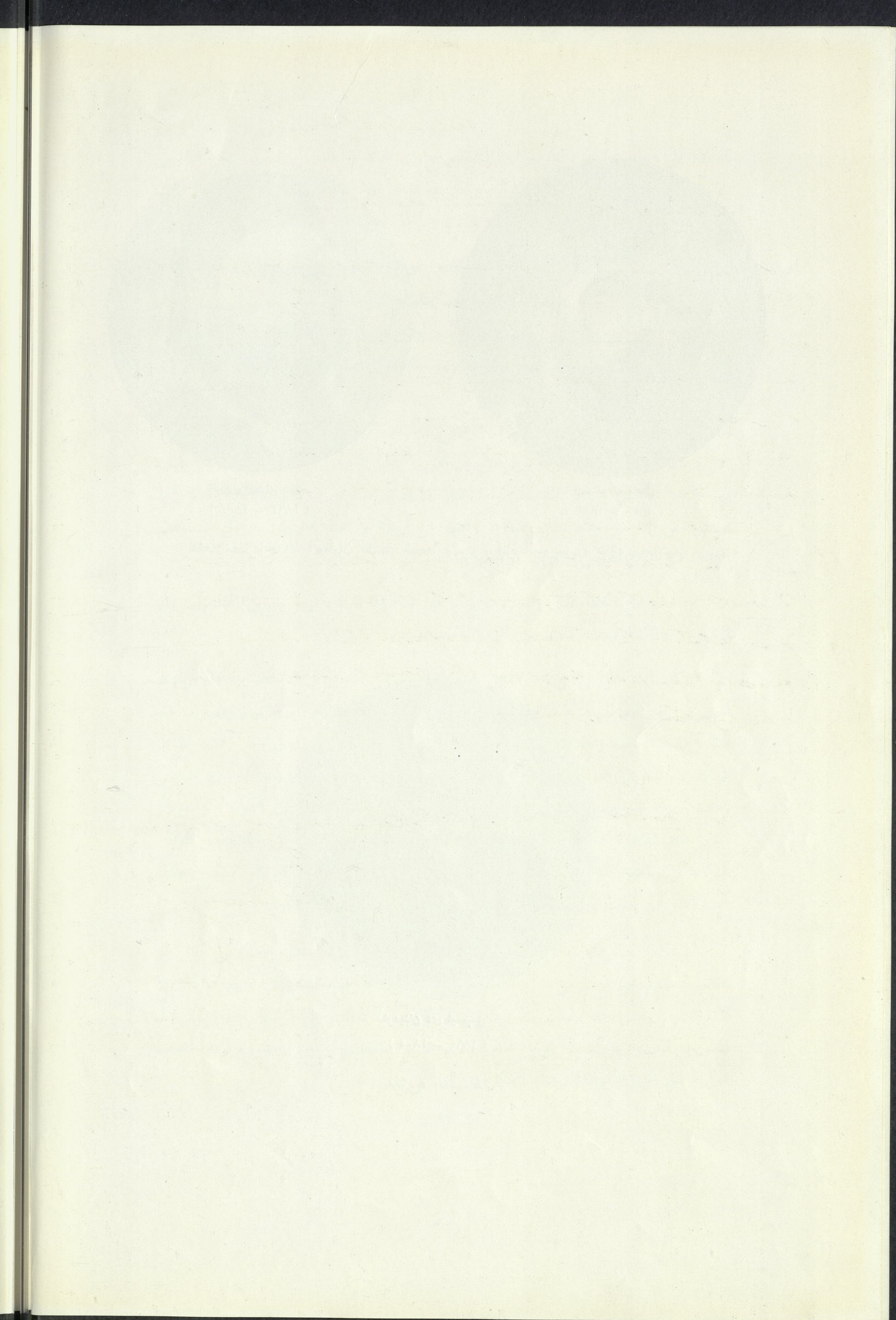
الخدو محمد سعيد
(١٨٥٤ - ١٨٦٣)

عاهلا مصر الحديثة العظيان اللذان شجعا مشروع قناة السويس وشماله برعايتهما



فردنان دى ليسيپس
(١٨٠٥ - ١٨٩٤)

منشء القناة



Cairo le 26 Décembre 1861

Mon cher collaborateur et ami,

Je vous avais informé de l'absence que le
Vice-roi m'avait appelé par le télégraphe à sa
résidence du barrage. Il désirait me faire
assister à une réunion intime à l'occasion de
l'anniversaire de la naissance. Dans un dîner
où avaient été conviés les ministres, quelques
hauts fonctionnaires et de notables Européens, il
a raconté son voyage dans l'Attika, a déclaré
qu'il ne devait plus y avoir dans l'Egypte
d'anti-causalistes et qu'il était maintenant le
vritable Président du travail. C'est en
empiétant sur vos fonctions dont vous ne
vous plaignez pas,

Voyage d'été dans l'Attika et la Méditerranée.

Amicalement
G. W. A. H. J.

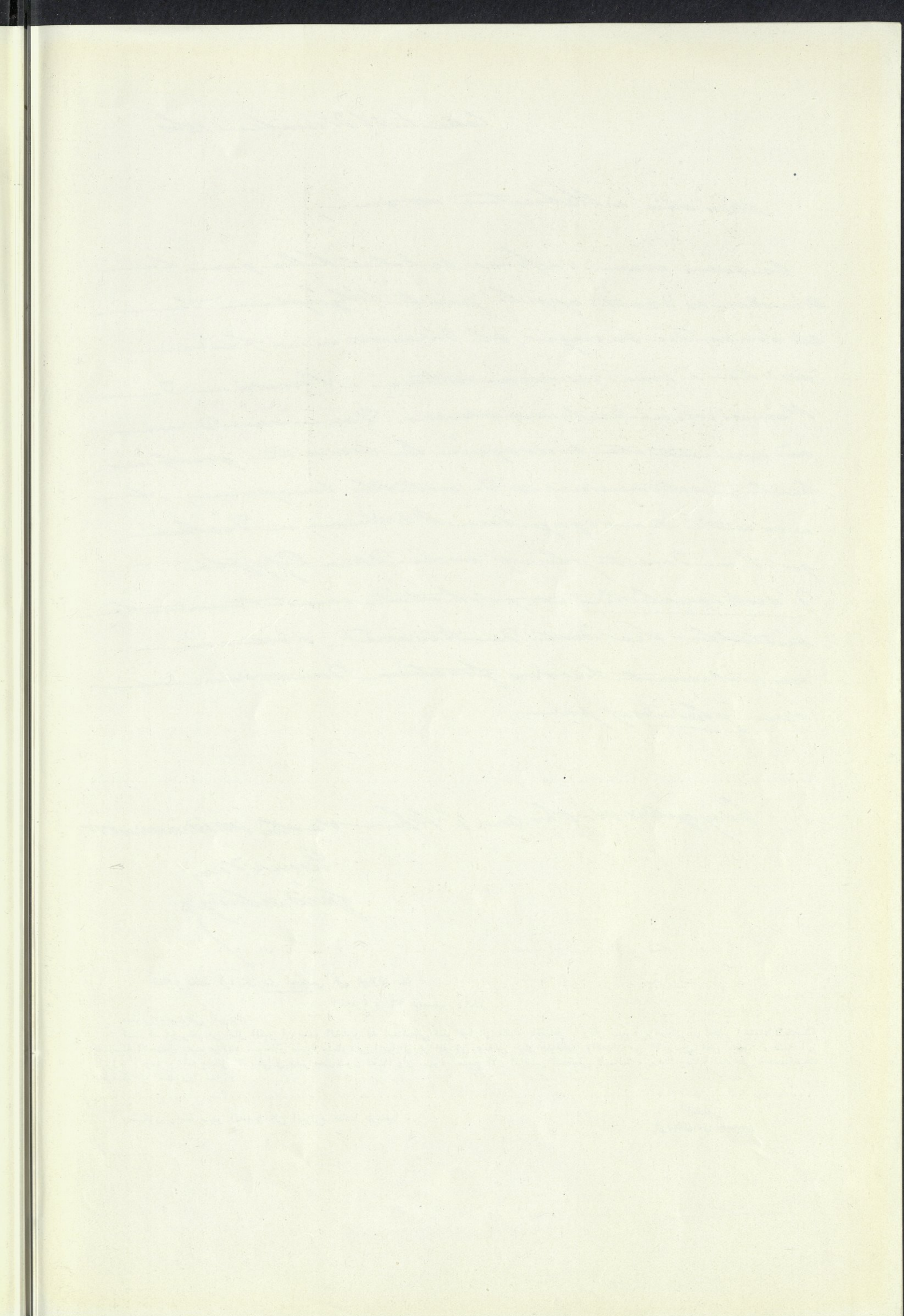
خطاب بخط فردينان دي ليسبس الى فوازان بك

القاهرة في ٢٦ ديسمبر ١٨٦١

معاوني وصديقي العزيز
كنت قد أخبركم من التل الكبير أن سمو الخديو قد استدعاني لتفراغيا الى مقره بالقناطر . وكان سموه يرغب في أن أحضر اجتماعا لخصائه
بمناسبة الاحتفال بعيد ميلاده . وخلال مأدبة عشاء دعى اليها الوزير المفوض وبعض كبار الموظفين والاعيان من الاوربيين قص سموه رحلته الى
البرزخ . وصرح بأنه ينبغي الا يبقى في مصر معارضون للقناة وأن سموه أصبح الان الرئيس الحقيقي لاعمالها . وهذا بمثابة تعد على اختصاصات
وظيفتكم لن تتضرروا منه .

المخلص
فردينان دي ليسبس

وستكون رحلة سمو الخديو الى البرزخ حادثا تاريخيا .





الملك فؤاد

(١٩١٧ - ١٩٣٦)



الخدو توفيق

(١٨٧٩ - ١٨٩٢)

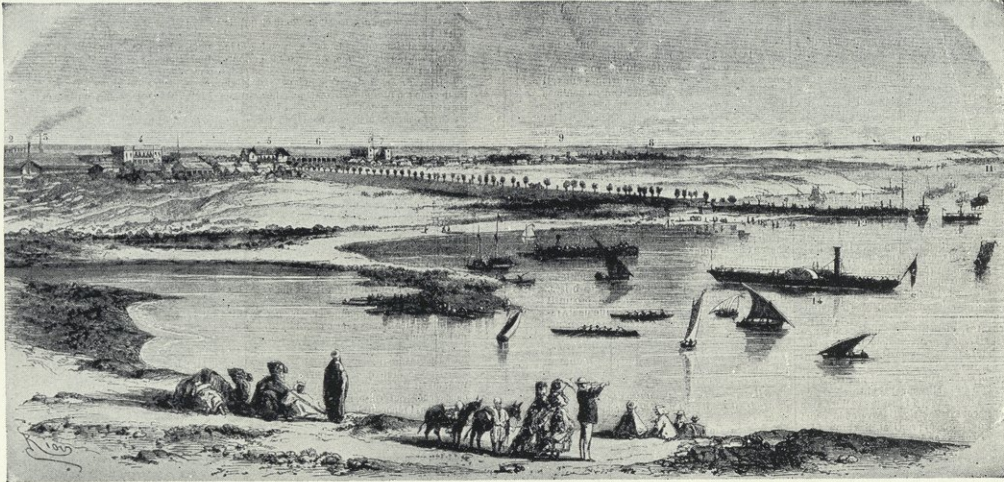
ففى أواخر سنة ١٨٣٣ ، هبط مصر جماعة السانسيمونيين ، وكانوا يعلمون أنهم سيجدون على عرشها ذلك الرجل الذى وصفوه بأنه « العظيم الذى يعد الطريق للصراع السلمى الجيد ضد الطبيعة ». وقد قوبل السانسيمونيون بالترحاب فى البلاد ، وسمح لهم بأن يعرضوا مشروعاتهم على الحكومة . ولكن محمد على باشا كان لديه فى ذلك الوقت مشروعات أخرى غير التى تشغل السانسيمونيين الراغبين فى وصل البحرين بقناة مائية ، وفى أوائل سنة ١٨٣٤ ، قرر المجلس الأعلى البدء بإنشاء قناطر عند رأس الدلتا قبل الاهتمام بشق البرزخ .

ولا شك فى أن لينان دى بلفون هو الرجل الذى درس بعناية ، قبل فردينان دى ليسبس ، مسألة إنشاء طريق مائية بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ، ولهذا كان فى وسعه أن يضع بين يدى دى ليسبس ، فيما بعد ، ملفاً من الوثائق أفاد منه فائدة كبيرة .

وأخيراً ، تأسست فى باريس سنة ١٨٤٦ «جمعية الدراسات لحفر قناة السويس» ، وكان فيها ثلاث شعب : شعبة فرنسية ضمت انفانتان واخوان تالابو ، وشعبة بريطانية ضمت المهندس روبرت ستفنسون ، وشعبة نمساوية ألمانية كان أبرز أعضائها نيجريلى دى مولدلب ، وقد أوفدت جمعية الدراسات هذه ، إلى برزخ السويس ، جماعة من الخبراء الفنيين ، عهد إليهم بتخطيط سواحل البحر المتوسط والبحر الأحمر والمساحات الواقعة بينهما ، وفى سنة

١٨٤٧ تمكن بوردالو ، بمساعدة لينان دى بلفون ، من إثبات النظرية القائلة بأن الفارق بين مستوى البحرين تافه لا يذكر .

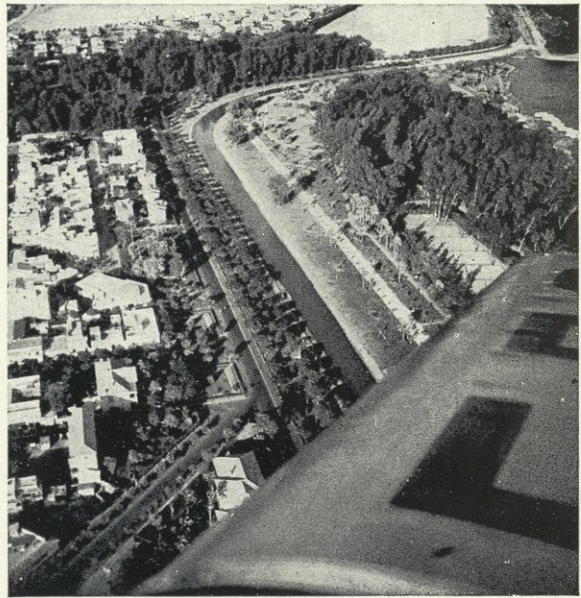
غير أن بولان تالابو هالته كثرة الأوحال فى بيلوز ، فاعتقد أن وجودها هناك سيحول دون إنشاء ميناء على البحر المتوسط ، ووضع مشروعاً آخر يقضى بحفر طريق



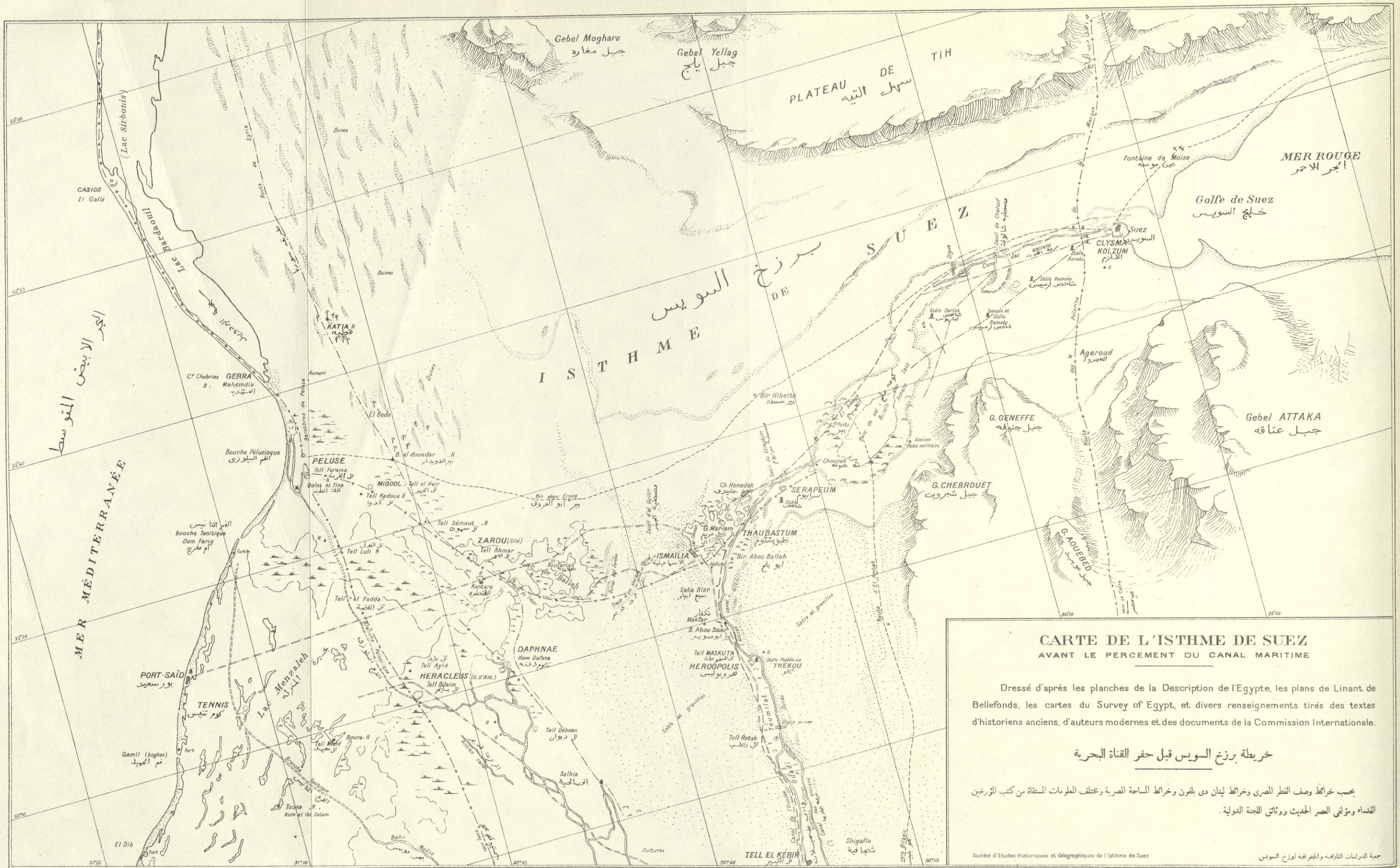
الاسماعيلية سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)



حوض الورش والحدائق والمساكن الجديدة



شارع محمد على وترعة الاسماعيلية



CARTE DE L'ISTHME DE SUEZ AVANT LE PERCEMENT DU CANAL MARITIME

Dressé d'après les planches de la Description de l'Egypte, les plans de Linant de Bellefonds, les cartes du Survey of Egypt, et divers renseignements tirés des textes d'historiens anciens, d'auteurs modernes et des documents de la Commission Internationale.

خريطة برزخ السويس قبل حفر القناة البحرية

بحسب خرائط وصف القطر المصري وخرائط لبنان دي بلقون وخرائط المساحة المصرية وختلف المعلومات المستقاة من كتب المؤرخين القدماء ومؤلفي العصر الحديث ووثائق اللجنة الدولية.

Société d'Etudes Historiques et Géographiques de l'Isthme de Suez

جمعية الدراسات التاريخية والجغرافية لبرزخ السويس

Echelle 1 : 500.000°

مقياس الرسم 1/500.000°

NOTE SUR LES CANAUX

- La reproduction des canaux représentés dans la partie Sud du Lac Menzaleh est tirée des cartes de la "Description de l'Egypte".
- Sous Mohamed Ali, les cultures qu'il avait encouragées étaient seulement irriguées par le canal de l'Ouadée, qui fut prolongé en 1862 par la Compagnie du Canal de Suez jusqu'aux domaines d'Abou Ballah. Le Canal Ismaïli fut ouvert en 1877 sous le règne du Khédive Ismaïl. C'est dans le tracé du canal qui est figuré à la lisière Sud de l'Ouadi Toumlilat, canal que remplissaient seules les crues du Nil, qu'on retrouve les canaux des Anciens jusqu'au lac Timsah.
- A partir de ce point on peut suivre les vestiges du Canal de Ptolémée et du "Prince des Fidèles", qui remplissaient les lacs Amers aboutissant à Suez.

أفادة عن السّرع

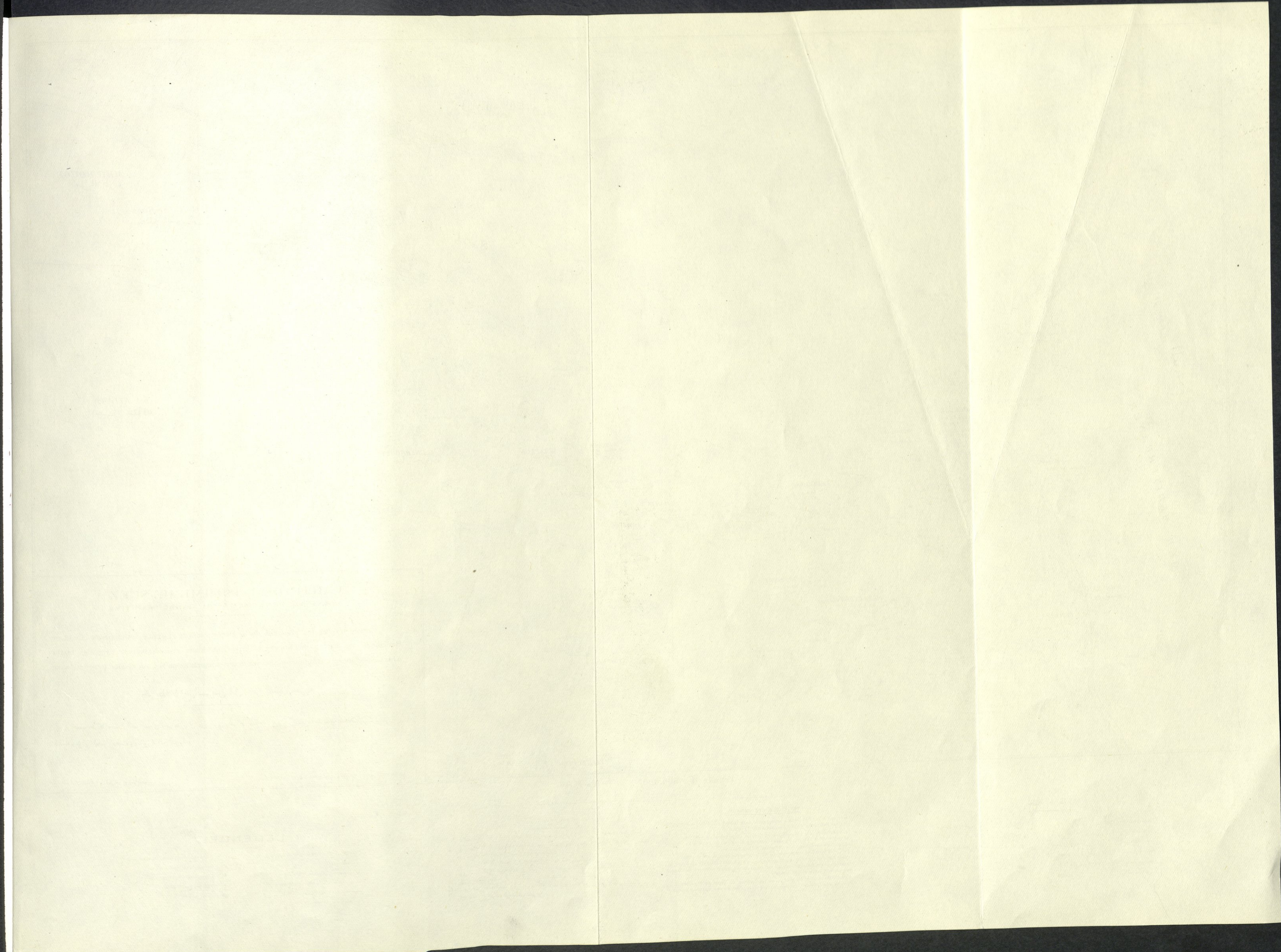
- ان تخطيط الترع للمدينة بالجهة الغربية لبحيرة اللؤلؤ مأخوذ من خرائط فوسف اعلم المصري في عهد محمد علي كانت الزراعات التي خصبها تروى بواسطة ترعة الوادي التي اوصفها سر حجة قاة السويس سنة ١٨٦٢ لغاية املاك ابو بلح.
- وسعت ترعة الامايعية في سنة ١٨٧٧ في عهد الخديوي اسماعيل وفي حيز الترعة المدينة بالقرب في القلي لواء الطيطيات التي كانت تغذيها المياه انما فيضان النيل فقط تستعمل ان تجد آثار ترع القدماء لغاية بحيرة التمساح.
- انما من هذه النقطة يمكن ان تجد آثار ترعة البطالسة وسمير المؤمنين وتعمل مياهها - بند ان غلا البحيرات المرة - الى السويس.

LÉGENDE

- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| Canaux anciens | Villes anciennes importantes |
| » modernes | • R Ruines ou vestiges anciens |
| Routes antiques | • Emplacement de Stèle |
| Itinéraires romains | • Villages avant 1869 |
| Routes avant 1869 | • Villes modernes |
| Pistes | |

مفتاح الخريطة

- | | | | |
|-------|------------------|-------|---------------------|
| ..... | ترع قديمة | ..... | مدن قديمة مهمة |
| ..... | ترع حديثة | ..... | اللال أو آثار قديمة |
| ..... | طرق قديمة | ..... | موضع شاطئ أو مرسى |
| ..... | خطوط سير رومانية | ..... | قرى قبل سنة ١٨٦٩ |
| ..... | طرق قبل سنة ١٨٦٩ | ..... | مدن حديثة |
| ..... | حدود | | |



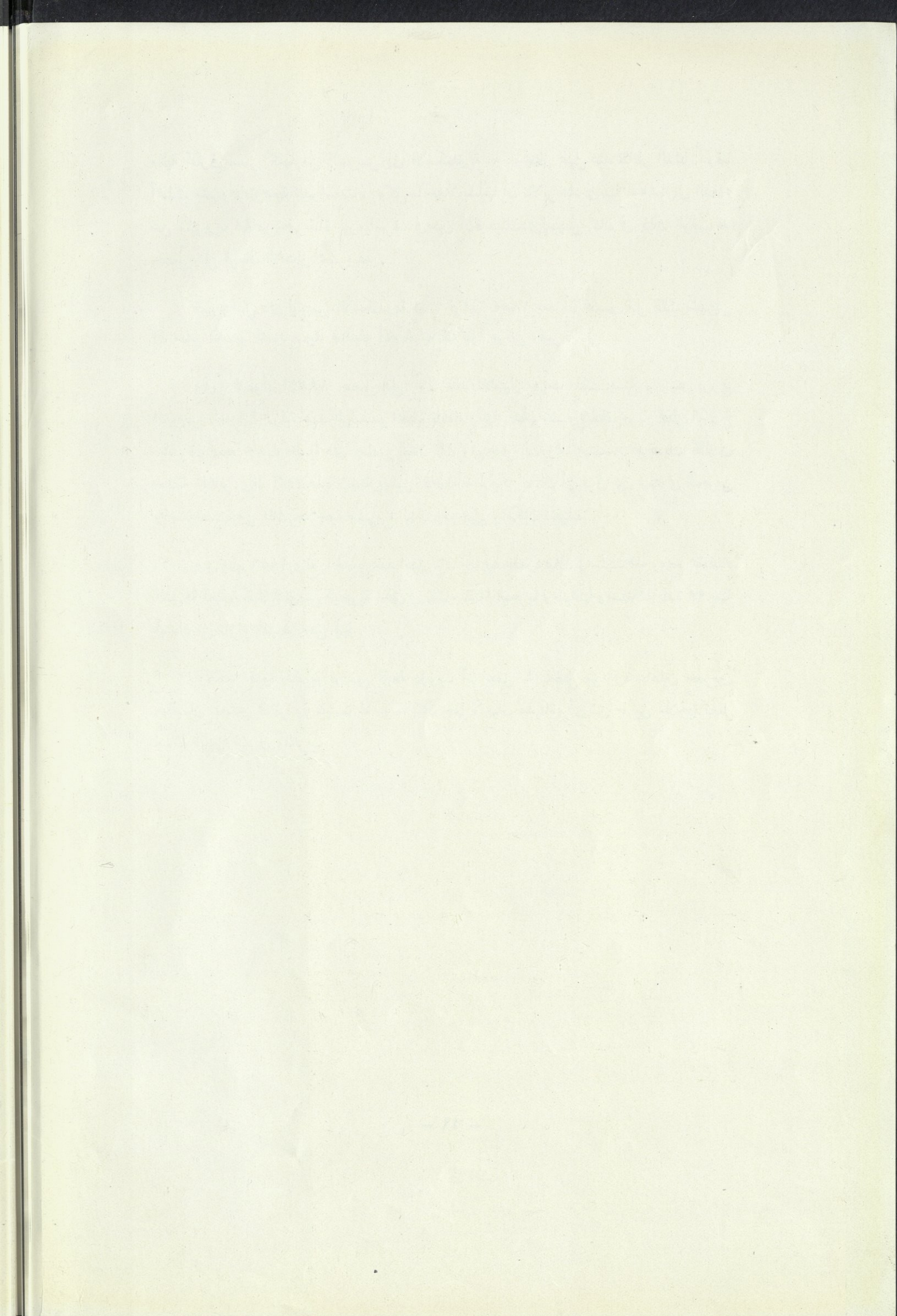
مائة تخترق مصر كلها من السويس إلى الاسكندرية ، وتجتاز النيل عند قناطر الدلتا . وقد
أهملت مشروعات جمعية الدراسات ، وكل ما حدث بشأنها أن تالابو عاد في سنة ١٨٥٥ إلى الدفاع
عن مشروعه الخاص بحفر قناة غير مباشرة ، في حين أن فرديناند دي ليسبس كان في ذلك الوقت قد
حصل على فرمان الامتياز بمشروعه .

فقد وصل دي ليسبس الأسكندرية في ٧ نوفمبر ١٨٥٤ بعد أن علم قبل ذلك بشهرين
أن سمو الخديو محمد سعيد صديقه أيام شبابه قد تبوأ عرش مصر .

وفي ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ حصل على أول عقد للامتياز وبعد ذلك بسنة زارت برزخ
السويس لجنة فنية دولية عهد اليها سمو الخديو بابداء رأيها بشأن مشروع قناة بحرية تجتاز البرزخ
مباشرة وضعه حسب نظرية دي ليسبس لينان بك وموجيل بك وهما مهندسان فرنسيان كانا في
خدمة الخديو . وقد أثبتت هذه اللجنة بصورة قاطعة أنه لم يكن هناك أي فرق بين مستوى البحرين
واستخلصت من ذلك صلاحية مشروع لينان وموجيل وامكان تنفيذه .

وفي يناير ١٨٥٦ وقع الخديو عقد امتياز ثان أيد فيه عقد ١٨٥٤ واستكماله ومنح بمقتضاه
الشركة العالمية لقناة السويس البحرية الحق في إنشاء القناة البحرية وصيانتها واستغلالها لمدة ٩٩ سنة
ابتداء من تاريخ انتهاء العمل فيها .

وهكذا قدر لعبقرية فرنسي نابغة دؤوب أن يحقق — بفضل مؤازرة عاهلين مصريين
عظيمين بعيدي النظر ورعايتهما له — ما كان حلما لأجيال عديدة ، أى شق طريق ملاحية تصل
مباشرة بين الشرق والغرب .



نظام شركة قناة السويس وخصائصها

لقد أسس شركة قناة السويس رجل فرنسى هو فردينان دي ليسبس يحمل امتيازاً من الحكومة المصرية . وأصحاب رؤوس الأموال والقائمون بالعمل الذين يشاركون الشركة مصيرها ينتمون إلى أكثر من عشرة بلدان. وتتعامل معها سفن العالم بأسره؛ ولهذا، فإن مصير «الشركة العالمية لقناة السويس البحرية» مرتبط باتساع نطاق التبادل التجارى بين مختلف الأمم . ونظامها - الذى لم يكن له مثيل عندما تم وضعه - يتلاءم مع هذه الصبغة المزدوجة ، أى صبغة الشركة المصرية ذات الوجه الدولى ، ويتجاوز بكثير نطاق المؤسسات القومية . ذلك هو الطابع الخاص الذى يتميز به فى آن واحد مظهر نظام الشركة وتكوين رأسمالها ، وشكل إدارتها ، وتأليف هيئة موظفيها ، وشروط توظيفهم .

إن شركة قناة السويس شركة مصرية ، ولهذا فإن مركزها فى مصر ، ولكن لها محلاً مختاراً للإدارة فى باريس . وهى مؤسسة بشكل شركة مساهمة .

أراد فردينان دي ليسبس ، منذ شروعه فى جمع رأس المال ، أن يسبغ على الشركة صبغتها العالمية ، فخص كل أمة من الأمم التى يهملها نجاح المشروع بكمية من الأسهم . ولجئ المكتتبون ندائه فى ١٤ بلد مختلف ، تحتل فرنسا المكان الأول بينها بتفوق كبير . ولكن بعض البلدان امتنعت عن الاكتتاب بما خصص لها من أسهم . فتقدم الخديو حينئذ وحل محل البلدان التى تخلفت ، وأصبح مالكاً لأكثر من أربعة أعشار رأس المال ، فأعطى بعمله هذا ، فى المضمرة المالى ، برهاناً جديداً على روح التعاون التى تجلت عند الجالسين على عرش مصر ، والتى يدين لها دي ليسبس إلى حد بعيد بنجاح مشروعه .

غير أن سمو الخديو باع فى سنة ١٨٧٥ حصته من هذه الأسهم إلى إنجلترا .

وعنى فردينان دي ليسبس من ناحية أخرى بابرار الصبغة الدولية للشركة فى اختيار أعضاء مجلس إدارتها الأول . فقد مثلت فى هذا المجلس ١٤ أمة . وظل هذا التقليد مرعياً منذ

ذلك الوقت . وعندما يجرى اختيار أعضاء المجلس - الذى يضم اليوم ٣٢ عضواً - يؤخذ دائماً بعين الاعتبار الاستعانة بشخصيات تمتاز بخبرتها فى الشؤون الدولية ، وتنتمى إلى البلدان التى تهمها أعمال الشركة أكثر من غيرها ، إما لاشتراكها فى رأس المال ، وإما لمساهمة سفنها مساهمة فعالة فى حركة المرور فى القناة . وتمثل الآن فى المجلس خمس بلدان هى : فرنسا وبريطانيا



النازل الأولى التى أنشئت على شاطئ الاستحمام ببورسعيد
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)

العظمى ومصر وهولندا والولايات المتحدة . فعندما جرت المفاوضات فى سنة ١٩٣٦ ، لعقد الاتفاقات الأولى الرامية إلى توثيق عرى التعاون بين الدولة مانحة الامتياز والشركة صاحبه ، رئي من المستحسن أن يمثل مصر أيضاً فى المجلس عضوان اثنان . وأخيراً ، عقد اتفاق فى ٧ مارس ١٩٤٩ ، تحققت به مرحلة أخرى فى هذا السبيل ، إذ تقرر بموجبه أن تمنح مصر منذ الآن مقعدين جديدين فى المجلس ، تضاف إليهما تدريجياً ، فى المستقبل ، ثلاثة مقاعد أخرى .

وهذه المساهمة من جانب مصر فى إدارة أعمال الشركة ، رافقها من حيث اختيار الموظفين توسع فى إشراك العناصر المصرية فى الوظائف . فقد قررت اتفاقيات ١٩٣٦ - ١٩٣٧ مبدأ إدخال عناصر مصرية فى وظائف الشركة بنسبة متزايدة . ونص على أن تبلغ هذه النسبة

٣٣٪ في سنة ١٩٥٨ ، وأن يكون من نصيب المصريين مبدئياً ثلث الوظائف التي تخلو من شاغليها . ولما كانت الشركة راغبة في افساح المجال بصورة واسعة للعناصر المصرية في سلك وظائفها ، فقد تعدت تلك النسبة المحددة ومنذ عام ١٩٤٨ بلغ عدد الموظفين المصريين ٢٧ ٪ من مجموع موظفيها .



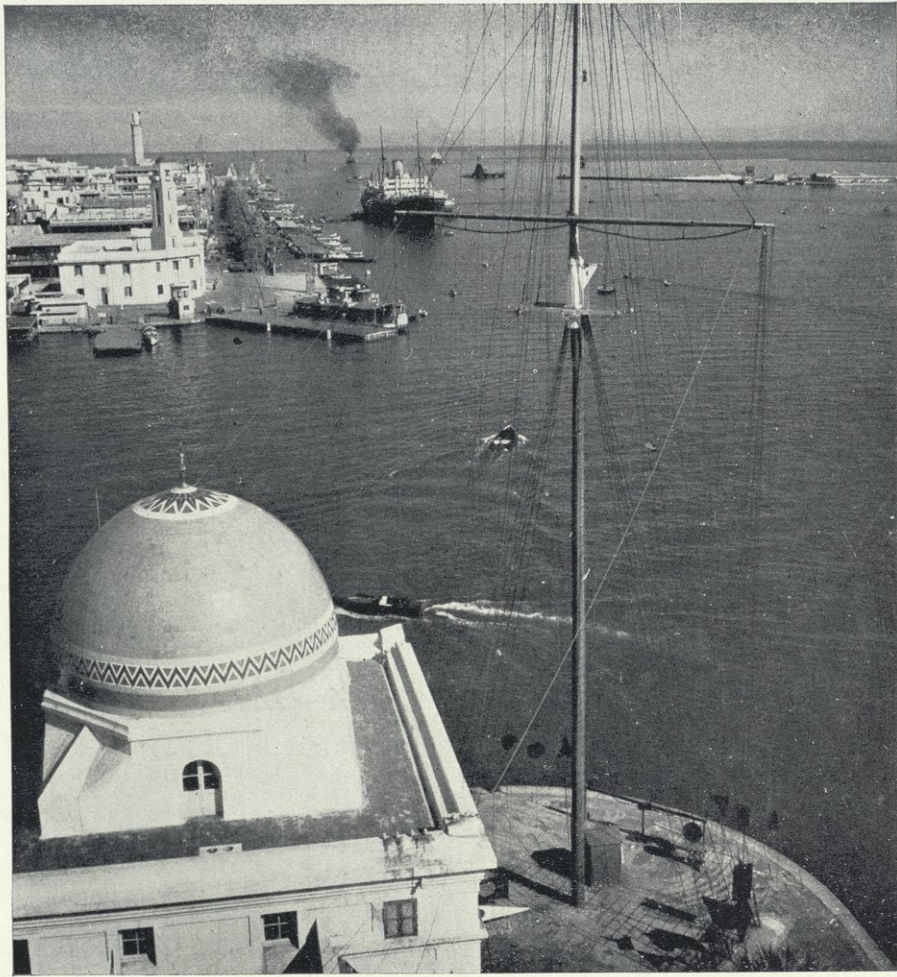
مكاتب شركة القناة بيورسعيد كما تبدو من الميناء

وجاءت اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ فضاعفت حركة قبول الموظفين المصريين . فمنذ ذلك الوقت ، جعلت الشركة تخص المصريين بأربع وظائف من كل خمس وظائف فنية خالية ، وبتسع وظائف من كل عشر وظائف إدارية خالية . وعلاوة على ذلك ولكي توزع الشركة بسرعة العناصر المصرية في مختلف الدرجات عمدت - بمناسبة توقيع الاتفاقية - إلى تعيين حوالي خمسين موظفاً وترقية أو تعيين ثمانية عشر آخرين في الدرجات المتوسطة والعليا ، وروى أخيراً في تأليف اللجنة التي عهدت إليها الشركة بفحص ترشحات طلاب الوظائف المصريين ، أن تضم هذه اللجنة شخصية مصرية تختارها الحكومة . وعدد الطلبات الهائل الذي تلقتة الشركة يدل على ما يثيره التوظيف فيها من اغراء جذاب .

فموظفو شركة القناة يؤلفون ، في الواقع ، طبقة يصح وصفها بأنها محظوظة ، من حيث القانون الداخلي الذي يسرى عليها ، والذي قد يبحث المرء عبثاً عن قانون يعساده في مصر وفي معظم بلدان أوروبا .

ففيما يتعلق بالموظفين الذين يعملون في مصر تضاف من جهة إلى مرتبهم الأساسي بعض الاعانات ذات الصبغة العائلية مثل بدل السكن وبدل الإقامة والاسرة ومن جهة أخرى علاوة غلاء معيشة تفوق نسبتها بكثير نسبة العلاوة القانونية، وقد تبلغ ٨٠٪ من قيمة المرتب و ١٢٠٪ من قيمة الاعانات ذات الصبغة العائلية .

وأخيراً تمنح الشركة لجميع موظفيها مكافأة سنوية تتناسب مع حصة الأرباح الموزعة على الأسهم وتتفاوت قيمتها حسب مرتب الموظف وأقدميته. غير أنه لا يجوز أن تقل هذه المكافأة عن مرتب شهر بالنسبة للموظفين العزاب ، وعن مرتب شهرين بالنسبة للموظفين المتزوجين . وقد تبلغ ٥٠٪ بل ٦٠٪ من المرتب السنوى بالنسبة للموظفين القدامى .



ميناء بورسعيد كما يبدو من مكاتب الشركة

أما العمال ، فانهم يتقاضون بخلاف أجرهم الأساسى ، العلاوة القانونية لغلاء المعيشة وتضاف إليها علاوة استثنائية خاصة بالشركة ، وطائفة من الاعانات المختلفة مقابل بعض التزامات خاصة بعملهم . ويتقاضى العمال أيضاً تعويضات ذات صبغة عائلية ، وحصّة من أرباح الأسهم ، بشروط مماثلة لتى تطبق بالنسبة إلى الموظفين .

وتلخص الميزات التى يتمتع بها مستخدمو الشركة فى البيان التالى ، وقد وضع للمرتبات التى يبدأ بها المستخدمون المتمون إلى أدنى الدرجات الصغرى ، وهى أكثر الفئات عدداً وأقربها منالاً لطالبي العمل :

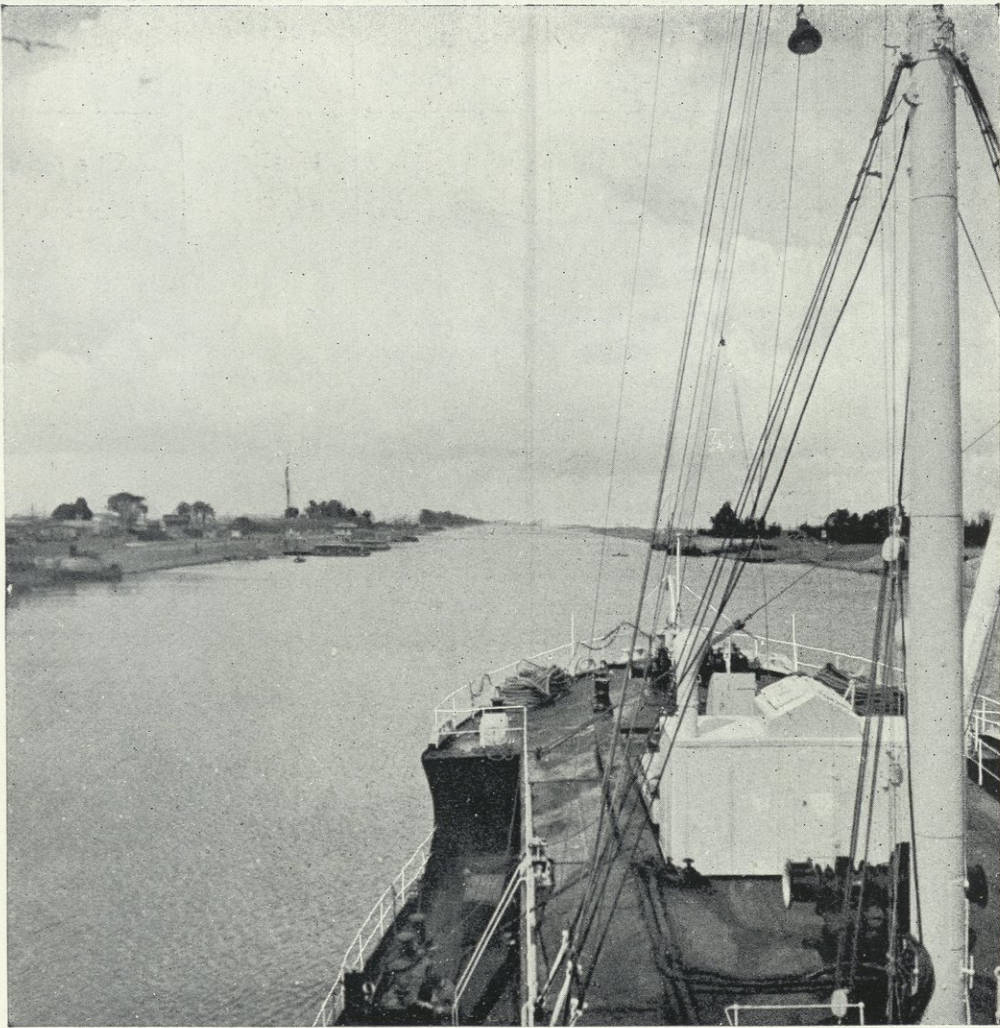
فئة المستخدمين	موظف من الدرجة الرابعة (حامل شهادة عليا)	موظف من الدرجة الخامسة	عامل عادى	عامل متخصص	عامل من الدرجة الثانية ذو مهنة
مجموع الكسب الشهرى فى بدء العمل (المتوسط عند التثبيت)	٦٤ جنيها	٥٠ جنيها (إذا كان لا يحمل شهادة) ٥٧ جنيها (إذا كان يحمل شهادة الدراسة الثانوية)	١٦ جنيها	١٧ جنيها ونصف	٢٨ جنيها ونصف

وفى حالة المرض أو الاصابة يطبق على المستخدم نظام واسع السخاء يقضى بتقديم العلاج مجاناً للمستخدمين وذويهم ، وبصرف جزء كبير من المرتب فى معظم الحالات .

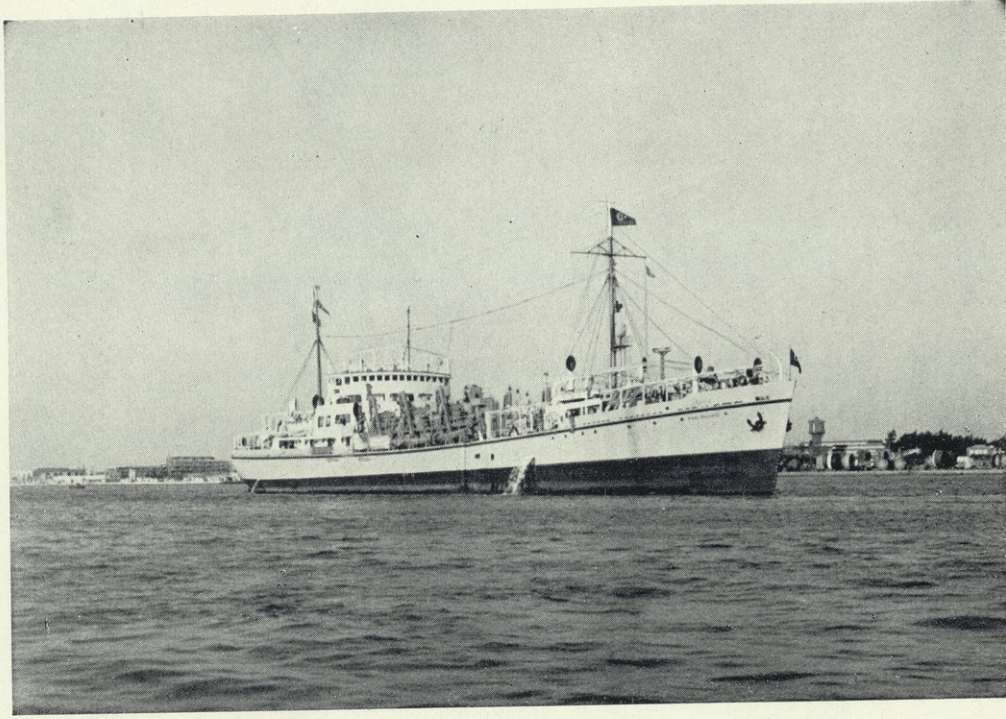
ويعد مبدأ دفع المرتبات فى أثناء الاجازات من الأنظمة الحديثة العهد فى أوروبا ، فى حين أنه كان معمولاً به فى شركة القناة من زمن بعيد . فالمستخدمون والمرشدون ورؤساء الأعمال يمنحون أجازة سنوية بمرتب كامل يجوز ضم مدتها كل سنتين وتتراوح بين ٣٨ و ٧٦ يوماً حسب الأقدمية والسن والوظيفة . وعلاوة على ذلك فإن للمستخدمين الحق كل سنتين بل وكل سنة لذوي الدرجات العالية أو الأقدمية الكبيرة - حتى ولو كانوا من المعينين محلياً وأياً كانت جنسيتهم - فى استرداد نفقات سفرهم وسفر أفراد عائلاتهم أثناء الاجازات إلى الجهة التى يريدونها فى أوروبا على شرط ألا تزيد قيمتها عن نفقات السفر ذهاباً وإياباً بين القاهرة وباريس . غير ان هذا الحد لا يطبق بالطبع على المستخدمين الذين جيء بهم من الخارج والمسافرين لقضاء أجازتهم فى وطنهم الأصلى .

أما العمال ، فإنه يطبق عليهم النظام المنصوص عليه في التشريع المصري ، أى ان لهم الحق
بإجازة ١٥ يوماً في السنة ويجوز تجميع مدتها كل ثلاثة أو أربعة أو خمسة أعوام . ولهم الحق
علاوة على ذلك في مصاريف السفر كل ثلاث سنوات .

وأخيراً ، فإن فوائد نظام الاستخدام في شركة القناة تتجلى على الخصوص فيما يتعلق
بالمعاش . فإن الموظفين والعمال يحصلون - بدون أن يساهموا على الإطلاق في صندوق للتوفير -
على معاش تقاعد يزيد عن ٥٠ ٪ من المرتب الأخير ، بالنسبة إلى الموظفين الذين قضوا كل
مدة عملهم في الشركة ، ويبلغ متوسطه ٤٥ ٪ من الكسب السنوى الأخير بالنسبة إلى العمال .



سفينة عابرة
عند مرورها بأحدى المحطات



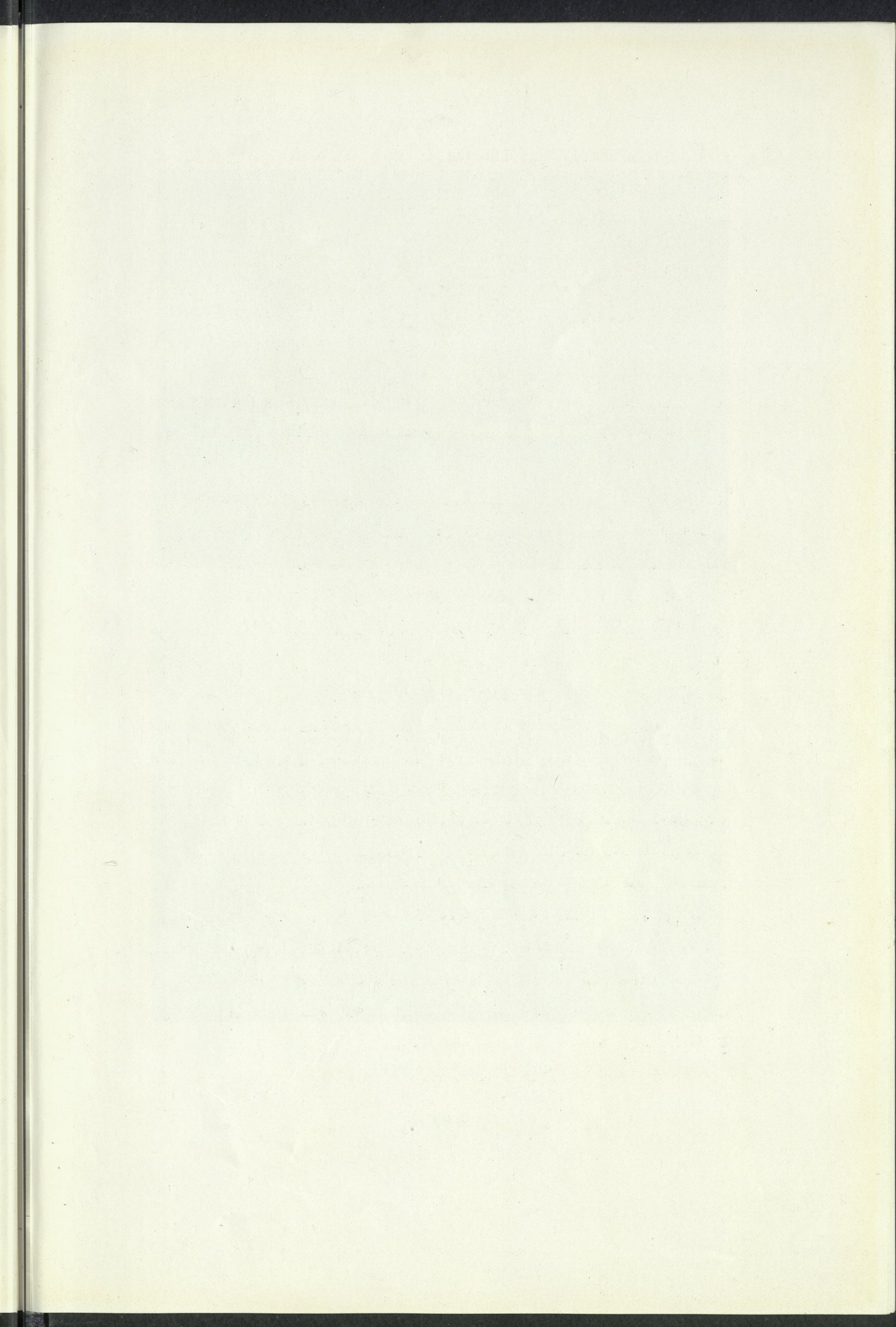
الكراكة « بول سولانت »

الكراكة بول سولانت

هذه الكراكة البحرية الماصة الكبيرة المسماة باسم أحد كبار مهندسى الشركة السابقين والتي تتنقل بمحركاتها الخاصة وتحمل ناتج تطهيراتها ، بدأ استخدامها فى سنة ١٩٥٠ وستعمل بصفة أخص فى تطهير مجرى الملاحة فى ميناء بورسعيد .

وفيما يلى أبرز مواصفاتها التى تجعل منها وحدة من أهم وأقوى الوحدات من هذا النوع

الطول	١١٢ر١٥	مترا
العرض	١٦ر٥٠	مترا
الفاطس	٦	أمتار
التفريغ (وهى محملة)	٧٩٣٣	طنا
السرعة (وهى محملة)	١٣ر٦	عقدة
أقصى عمق للتطهيرات	١٦	مترا



الأعمال الأولى في إنشاء القناة وتحسينها

١ - ان معظم الذين كتبوا عن قناة السويس قد حصروا تفكيرهم في أهمية القناة الاقتصادية وفي المشاكل السياسية الناشئة عن وجود القناة ، في حين أن الصعوبات الفنية التي تم التغلب عليها لإنشائها ، وصيانتها وتحسينها ، بحيث تظل ملائمة لمقتضيات الملاحة الدائمة التطور ، كل ذلك جدير بالاهتمام .

إن قناة السويس وليدة فكرة يمكن أن توصف بأنها عبقرية. ولم يكن حفر القناة أقل شأنًا من الفكرة ذاتها. فان فردينان دى ليسبس عرف كيف يحوط نفسه برهط من الرجال العاميين الممتازين ، خلفهم فيما بعد رجال لا يقلون عنهم في شيء . فقد كان لينان دى بلفون وموجيل بك في الطليعة الأولى . وأما فرانسوا فوازان بك ، وفليكس لاروش ، ولاروس فقد أشرفوا على أعمال التنفيذ . ثم جاء سيريل ليماسون ، وادوار كيلنيك ، وبول سولانت - ولا نذكر الا المتوفين - فأشرفوا على أعمال التحسين . وقد ساعد هؤلاء الكبار مئات من المهندسين ، ورؤساء الأعمال جاؤوا عديدين من فرنسا ، وآلاف من العمال ينتمون إلى نحو ١٥ بلداً غير أن أوفرهم عدداً هم أبناء بلد لم تعد الأعمال الجبارة تخيفه منذ آلاف السنين . وبالرغم من اختلاف جنسياتهم ونشأتهم وبيئتهم الاجتماعية ، فان أولئك الرجال جميعاً ، سواء أكانوا من نخبة المهندسين ، أو من رؤساء الأعمال أو من عمال الشركة ، كانت لهم غاية سامية مشتركة وهي أن يساهموا في عمل أثبت التاريخ فيما بعد فائدته العظيمة ، ولا شك في أن من عوامل اندفاعهم أيضاً إدراكهم أنهم يشتركون في عمل جليل يتطلب ذكاء وله صبغة انشائية مستمرة ، فاحدى ميزات قناة السويس أنها سائرت دائماً تقدم الملاحة ، بل سبقته في بعض الأحيان . فقد وضع تصميم القناة حوالى سنة ١٨٦٠ أى في وقت لم تكن فيه حمولة أضخم السفن المسافرة على خطوط الشرق الأقصى تزيد عن بضعة آلاف من الأطنان ، ولا يزيد غاطسها عن ستة أو سبعة أمتار (من ٢٠ الى ٢٢ قدماً) . وها أن القناة اليوم تصلح لمرور بواخر تزيد حمولتها عن ٤٦ ألف طن ، كالبخرة « إيل دى فرانس » مثلاً ، وتشق الماء إلى عمق ٣٤ قدماً . وهذا نتيجة ما اتصف به أصحاب المشروع الأساسى من نظر ثاقب ، من ناحية ، ومن ناحية أخرى ما بذلته شركة قناة السويس من جهود متواصلة ، لتحسين واستكمال الطريق التي فتحتها للملاحة الدولية .

ويكفى للاقتناع بهذا أن نقارن بين القناة كما هي اليوم ، والقناة الأولى ، وأن نستعرض سريعاً المراحل التي مرت بها ، في تطوراتها المتتابعة .

٢ - وفيما يلي أهم خصائص قناة السويس كما تبدو لنا في آخر سنة ١٩٤٩ :

ان مجموع طولها ، من منارة بورسعيد حتى مدخل مرفأ السويس ، يبلغ ١٦١ كيلومترا منها نحو ١٥ كيلومترا في جزئها الذي يخترق البحيرة المرة الكبرى ، يضاف إليها الممر المعد خلال مرفأ بورسعيد وطوله ٩ كيلومترات . وهذا الممر يحميه من الغرب ، وعلى طول جزء كبير منه ، حاجز يبلغ أكثر من ٧ كيلومترات طولاً . أما الممر المعد في الطرف الآخر من القناة خلال مرفأ السويس فإنه يبلغ ٤ كيلومترات طولاً .



أول ضربة معول عند بدء أعمال الحفر ببورسعيد في ٢٥ أبريل ١٨٥٩
(صورة لمجلة الألوستراسيون)

وحتى نهاية ١٩٤٨ ، أجريت تطهيرات الصيانة لرفع الرواسب بانتظام من قاع القناة ، بحيث بلغ عمقها ١٣ متراً ونصف متر في الجزء الشمالى ، و ١٣ متراً في الجزء الجنوبي ، و ١٢ متراً ونصف متر في مرفأ بورسعيد ، والبحيرة المرة الكبرى ومنفذ بور توفيق . وتسير برامج التطهيرات بحيث لا يقل العمق في أى وقت عن ١١ متراً و ٧٠ سنتيمتراً ، بالنسبة إلى أوطى منسوب لمياه البحر . وهذا العمق مقدر بحيث يترك مجالا يضمن سلامة البواخر ، ويبلغ متراً و ٣٤ سنتيمتراً (أى ٤ أقدام و ٦ بوصات) بالنسبة إلى باخرة يبلغ غاطسها ١٠ أمتار و ٣٦ سنتيمتراً (أى ٣٤ قدماً) وهو أقصى غاطس يرخص به للبواخر التي تجتاز القناة . فقد اتضح ان باخرة كبيرة ، تسير بأقصى سرعة مرخص بها ، وهى ١٤ كيلومترا في الساعة ، تغوص في القناة حوالى ٩٠ سنتيمتراً أكثر من المقرر (أى ٣ أقدام) فتبقى إذن بين قاع القناة والجزء الأسفل من مؤخرة السفينة مسافة ٤٥ سنتيمتراً تقريباً على أقل تقدير (أى قدم ونصف) .

أما عرض القناة ، إذا قيس ، كما هو مألوف اليوم ، بخط مقوس يمر على عمق عشرة أمتار في القناة ، فإنه لا يقل أبداً عن ٦٠ متراً . ويزيد العرض عن هذا القياس زيادة متناسبة ، عند المنحنيات وفي بعض المناطق . أما في البحيرة المرة الصغرى ، فإن العرض النظرى على عمق عشرة أمتار ، يبلغ مائة متر .

وتبلغ مبدئياً نسبة انحدار السفوح الجانبية للقناة تحت الماء ٣ أطوال في القاعدة لكل طول واحد من الارتفاع ويخف هذا الانحدار في المناطق التي تكثر فيها الأوحال ، كما هي الحال في الجزء الشمالى من القناة ، ومن ثم ، فإن عرض القناة في قاعها يبلغ ٤٠ متراً تقريباً . أما على سطح القناة ، فالعرض



تقابل سفينتين في القناة

يزيد دائماً عن ١٢٠ متراً ، إذا حسبنا حساباً للمساحات الواقعة ذات المياه القليلة الغور التي تمتد على طول حافة القناة لمنع طغيان الأتربة عليها .

وعرض القناة ليس كافياً ليسمح ، كما هي الحال في قناة بناما ، بعبور باخرتين كبيرتين متقابلتين في آن واحد ، ولكنه يمكن ، من ناحية أخرى ، وفي جميع أجزاء القناة ، أن ترسو باخرة عند الحافة تاركة الطريق خالية لعبور الباخرة المقابلة ، على شرط ألا يكون قاع القناة صخرياً في هذا المكان ، وألا تكون كلتا الباخرتين من البواخر الضخمة جداً . أما إذا التقت باخرتان من الحجم غير المألوف ، فانه يجب ، لتيسير عبورهما معاً ، أن يجرى ذلك في المخطتين الكائنتين عند الكيلومتر ٢٢ أو الكيلومتر ٤٠ ، أو في بحيرة التمساح ، أو أيضاً في البحيرات المرة .

وتقوم على جانبي القناة جدران متينة معدة لحماية الشاطئ من التآكل والتعرية بسبب مرور البواخر ، ما عدا طبعاً الجزء الممتد خلال البحيرات .

ولا توجد مبدئياً في القناة أية عقبة يمكن أن تضايق السفن في سيرها باستثناء الكوبرى المتحرك الذي انشئ في الفردان خلال الحرب الأخيرة ، وقد صنع هذا الكوبرى من جزئين مرتكزين على قاعدتين بينهما مجال حر لمرور البواخر عرضه ٦٠ متراً . ولم تسمح الشركة بإنشاء هذا الكوبرى إلا لمدة الحرب فقط . وقد أشارت اللجنة الدولية الاستشارية للاشغال الوارد عنها الحديث فيما بعد أكثر من مرة إلى الاخطار التي تتعرض لها الملاحة بسببه . وتجلت هذه الاخطار فعلاً في حادثي اصطدام وقعا لباخرتين كانتا تعبران القناة . ولهذا ، فإن الحكومة المصرية وافقت على أن يستبدل بكوبرى الفردان كوبرى من نوع آخر لا يعرض الملاحة للخطر . وسيبدأ انشاؤه قريباً .

ان القناة ، كما هي اليوم ، نتيجة نجاح سلسلة من المشروعات التي قتلت بحثاً ، واعمال انشائية اولى ، وتحسينات متواصلة ، يجمل بنا الآن أن نستعرضها .

٣ - ان مشروع حفر قناة السويس كان نتيجة دراسات طويلة أجريت بإيعاز من الشركة صاحبة الامتياز .

وكان أول مشروع وضعه لينان دى بلفون وموجيل بك يرمى إلى حفر قناة طولها ١٤٦ كيلومتراً ، تصل بين السويس وبيروز بطريق البحيرات المرة ، وكان من المقروض أن تنتهى القناة بهويس يسهل مرور السفن في كل من طرفيها . ووضع المشروع بحيث يستطيع إدخال مياه البحر الأحمر في فترة المد إلى مجرى القناة خلال هويس السويس ، وجعل عمق مياه القناة ٨ أمتار بل أكثر .

وهذا المشروع يثير طائفة من الانتقادات : فهو من جهة يتخيل القناة كحوض ضيق لمياه المد. ولم يكن بالفعل من المستطاع على الاطلاق جعل عمق المياه فيه ٨ أمتار. وهو من جهة أخرى يرمى إلى انشاء هويسين في طرفي القناة مما يجعل الملاحة مخوفة بالمصاعب ، ويقيد على الخصوص مصير القناة في المستقبل. فان حجم الهويسين المذكورين ، كما تخيلهما المشروع ، يثير الابتسام في أيامنا هذه ، إذ أنه كان مقدراً أن يبلغا مائة متر طولاً ، و ٢١ متراً عرضاً ...



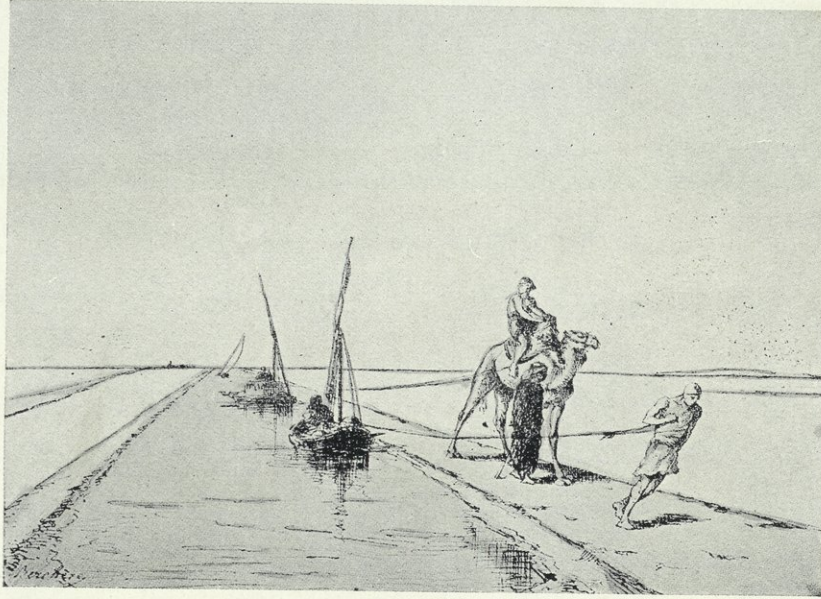
حوض البحيرات المرة قبل اعمال القناة
(عن لوحة بريشة برشير)

وقد أراد دى ليسبس أن يحوط نفسه بجميع الضمانات الفنية المنشودة ، فعرض على محمد سعيد باشا الاستعانة بأراء جميع الاختصاصيين الذين يرغبون في مساعدة المشروع. بما عندهم من خبرة واسعة . وكانت فكرة دى ليسبس هذه أساساً لتأليف اللجنة الدولية التي ضمت ١٣ عضواً يمثلون سبع دول (انجلترا والنمسا واسبانيا وفرنسا ومملكة سردينيا وهولندا وبروسيا) ، وقد عهد إلى هذه اللجنة بدرس المشروع الأول الذي وضعه لبنان وموجيل ، واعداد مشروع أولى أخير . واجتمعت اللجنة للمرة الأولى في باريس ، في ٣٠ أكتوبر سنة ١٨٥٥ ، وأوفدت خمسة من أعضائها لدرس الموضوع في مصر نفسها .

ويقضى المشروع الذي أعدته اللجنة في سنة ١٨٥٦ بتعديل تخطيط القناة ، والغاء الهويسين . وقدرت نفقات التنفيذ بمبلغ ١٦٢ مليوناً من الفرنكات الذهبية .

ومنذ عهد الاكتتاب ، تألف في باريس مجلس أعلى من ثمانية أعضاء للإشراف على العمل ، وقررت هذه الهيئة ، في شهر أغسطس سنة ١٨٥٩ ، تخفيض مقاييس قطاع القناة كما حددتها اللجنة الدولية . فالعمق أبقى على ما كان عليه أى ثمانية أمتار . ولتحقيق وفر ملموس في النفقات ، تقرر أن لا يزيد عرض القناة نظرياً عن ٢٢ متراً في قاعها وعن ٥٨ متراً على صفحة الماء على أن تتقاطع السفن المتقابلة ، في محطات خاصة تبعد الواحدة منها عن الأخرى مسافة عشرة كيلومترات مبدئياً ، ويزيد عندها عرض القناة بمعدل خمسة أمتار ، على مسافة تتفاوت بين ٣٠٠ و ٥٠٠ متر . وفي أثناء أعمال الحفر ، أدخلت تعديلات أخرى أقل أهمية من هذه على مشروع سنة ١٨٥٩ .

٤ - ولا يتسع المجال هنا لبسط أعمال التنفيذ بالتفصيل . فقد بدأ العمل في ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩ واستغرق أكثر بقليل من عشرة أعوام ، بدل ستة أعوام حسب التقدير الأصلي ، وذلك بسبب الصعوبات الكبيرة التي وجب التغلب عليها ، وفي مقدمتها المناخ والأوبئة وعلى الخصوص انتشار الكوليرا في سنة ١٨٦٥ .



أول ممر مائي عبر بحيرة المنزلة

(عن لوحة بريشة برشير)

وكان الهدف الأول توفير مياه الشرب في برزخ السويس بواسطة ترعة للمياه العذبة . وفي أوائل سنة ١٨٦٢ ، تم توصيل مياه النيل إلى منطقة البرزخ الوسطى . وفي ٢٩ ديسمبر ١٨٦٣ ، أنجز العمل في الفرع المؤدى إلى السويس من ترعة المياه العذبة المعروفة بترعة الاسماعيليه ،

ما عدا الاهوسة . أما توفير المياه لبورسعيد ، فقد حلت مشكلته بواسطة أنبوبتين تدفع فيهما المياه ، استخدمت الأولى منهما في سنة ١٨٦٤ والثانية في سنة ١٨٦٦ .

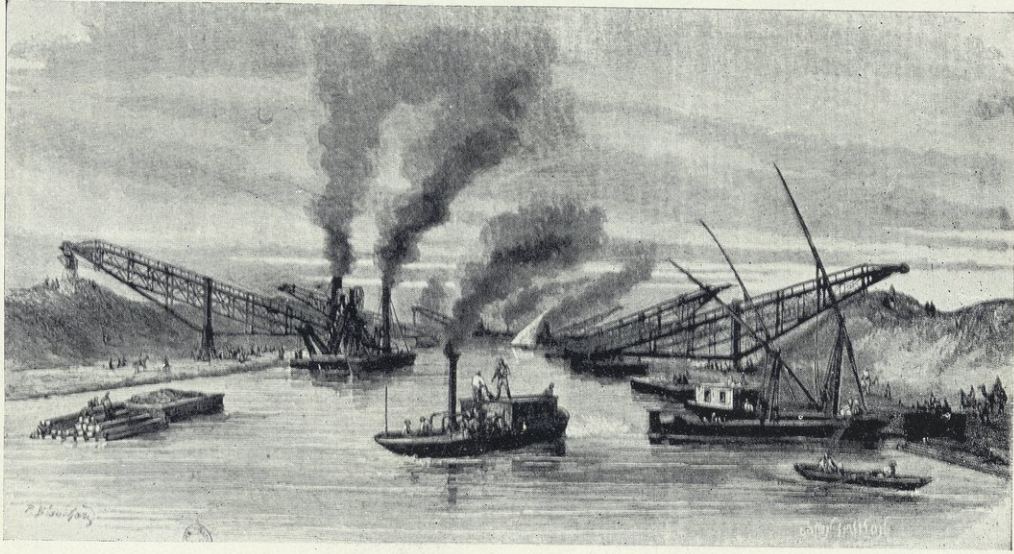
أما الأعمال الخاصة بشق القناة ، فقد اقتضت حفر ونقل ٧٤ مليون متر مكعب من الرمال والأتربة ، إما بالحفر على اليابس وإما بالكراكات ، وقد تم هذا العمل بسرعة متفاوتة حسب الأوقات التي انجز فيها والصعوبات التي اعترضته ، كما يبدو ذلك في الرسم البياني رقم ١ (صفحة ٩٩) .

وقد حفرت الرمال ونقلت في بادئ الأمر بالمعاول والقفف ثم استخدمت في ذلك أحدث آلات الحفر والنقل المعروفة في ذلك العهد . فقد استخدم المهندس كوفرو حفارات اخترعها لهذا الغرض . واستخدم المهندس بوريل ولافالى نحو ٦٠ كراكة في آن واحد ، بينها بعض كراكات من نوع جديد عرف بالكراكة ذات الميازيب الطويلة .

ولما اتضح ان استخدام الكراكات ، في الظروف التي تم فيها العمل ، أقل نفقة من الحفر والنقل على اليابس ، فكر لافالى في تحويل بعض منخفضات الأرض إلى أحواض اصطناعية ، وذلك بملئها بمياه التربة العذبة ، ثم استخدام الكراكات لأعمال الحفر في الأماكن المرغوب حفرها وذلك بخفض منسوب المياه فيها تدريجياً حسب سير العمل .

غير أن أعمال الحفر والنقل والركم لم تكن وحدها شغل مهندسى الشركة الشاغل . فقد استرعى اهتمامهم أيضاً إنشاء حواجز الأمواج في بور سعيد . وكانت الصعوبة الكبرى التي اقتضى تذليلها في هذا الصدد ، بعد المحاجر التي يمكن الانتفاع بها لاستخراج قواعد صخرية وافية بالغرض ، فبعد أن استخدمت ، في بدء العمل ، الصخور المستخرجة من محاجر المكس بالقرب من الاسكندرية ، والتي اتضح أن تكاليفها باهظة ، تقرر ، بايعاز من المفتش العام للطرق والكبارى ، هيلاريون بسكال ، الاستعاضة عنها بكتل خرسانية كبيرة استخدم في اعدادها الجير ورمال الشاطئ ببورسعيد . وقد ظلت هذه الكتل الخرسانية وافية بالغرض المنشود نحو ثلاثين سنة ، وفي أوائل هذا القرن فقط تمكنت الشركة ، بعد ما لقيت النصيب الكافى من الازدهار ، أن تستخدم الحجارة المتينة المستخرجة من محاجر جبل عتاقه ، الواقعة على الشاطئ الغربى لمرفأ السويس .

ومن بين الأعمال الجديرة بالانتباه ، يحمل بنا أن نشير إشارة خاصة إلى ملء البحيرات المرة ، وهو عمل استغرق خمسة شهور ، أى من أول مايو إلى أول أكتوبر ١٨٦٩ . فقد قدر ما تسعه البحيرات بنحو ١٥٠٠ مليون متر مكعب . ولكن الأمر اقتضى جر كمية من المياه تفوق بكثير هذا التقدير ، للتعويض عن المترشح أو المتبخر منها .



... استخدمت أحدث الآلات في ذلك العصر لتنفيذ الأشغال

وقد ردت نفقات الأعمال بالتقريب ، في ٣١ ديسمبر ١٨٦٩ فكانت كما يلي :

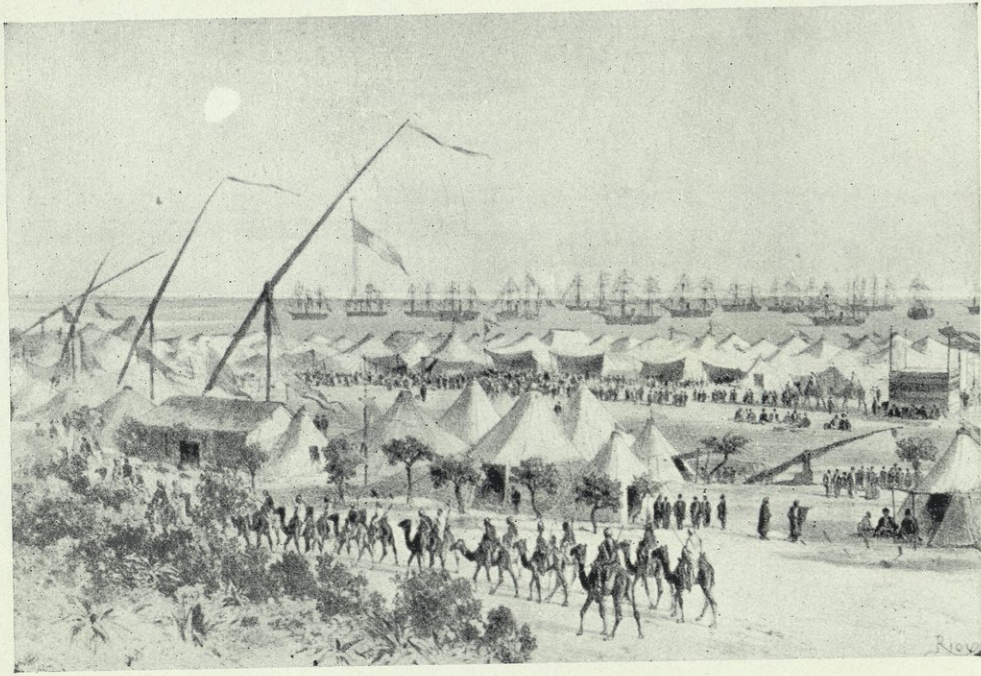
لاعمال الحفر والنقل والركم	٢١٩ مليون فرنك ذهباً
لحواجز الامواج ببورسعيد	» » » ١٤
لحاجز الامواج بالسويس	» » » ١
لقواعد الضفتين الصخرية	» » » ١
لملء البحيرات المرة	» » » ٢
للاعمال التكميلية	» » » ٤
مجموع نفقات الاعمال الخاصة بشق القناة	٢٤١ مليون فرنك ذهباً
مصاريف عمومية لادارة الاعمال عامة	٤٦ مليون فرنك ذهباً
المجموع	٢٨٧ مليون فرنك ذهباً

وقد كلفت أعمال الحفر والنقل والركم ما يقرب من ٣ فرنكات للمتر المكعب الواحد
أى ثلاث مرات أكثر من التقدير الأساسى .

٥ - وعندما احتفل رسمياً بافتتاح القناة البحرية ، من ١٧ الى ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ ،
كانت أهم سفينة من بين السفن الكبيرة التى عبرتها السفينة «ليجل» وعلى ظهرها الامبراطورة

اوجيني . وكانت حمولتها تبلغ ألفي طن ولا يزيد غاطسها عن ٤ أمتار و ٦٠ سنتيمتراً . وكانت الشركة ، من جهتها ، قد منعت السفن التي يزيد غاطسها عن ٥ أمتار من الاشتراك في حفلة الافتتاح ، بالنظر إلى أن الأعمال لم تكن بعد قد انجزت تماماً ، ولأن عمق القناة لم يكن في بعض الأماكن يزيد عن ٥ أمتار و ٢٠ سنتيمتراً ، أو ٥ أمتار ونصف . إذ كان لا يزال أمام الشركة في ذلك الوقت أن تحفر وتنقل ما بقي من رمال ورواسب ومقداره ثلاثة ملايين من الأمتار المكعبة .

وقد ظلت الأعمال سائرة طبعاً بنشاط ، ولكن بقدر ما كانت تسمح بذلك ضرورة عدم وقف الملاحه في القناة ، بحيث بلغ العمق في كل مكان القياس المقرر ، أي ثمانية أمتار .



منظر من افتتاح القناة بالاسماعيلية

(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)

وشرع في آن واحد في طائفة من الأعمال التكميلية ، كتنفيذ المناظر الجانبية النظرية وتعديل المنحنيات ، وتوسيع المحطات ، وحفر الأحواض في بورسعيد . ولهذا ، فإن انجاز المشروع الذي وضعه مجلس الأشغال الأعلى في سنة ١٨٥٩ ، لم يصبح تاماً إلا في سنة ١٨٧٥ .

ففي ذلك الوقت ، كان في وسع السفن البالغ غاطسها سبعة أمتار ونصف أن تجتاز القناة . وكان هذا الرقم كافياً من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٨٠ . غير أن مجرى الملاحة كان من جهة أخرى قليل العرض . ولهذا فإن ارتطام السفن بالصفين لم يكن نادراً . فقد وقعت من

سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٨٤ نحو ثلاثة آلاف حادثة من هذا القبيل ، فضلاً عن أن مرور السفن المتقابلة لم يكن ميسوراً إلا في المحطات ، والملاحه لم يكن مسموحاً بها إلا في النهار . وبالنظر إلى هذه الظروف فإن مرور السفينة في القناة كان يستغرق مدة متوسطها ٤٠ ساعة ، بالرغم من أن عدد السفن التي كانت تصل كل يوم طالبة المرور في السنوات العشر الأولى ، لم يتجاوز ثلاث أو أربع سفن .

ومنذ ذلك الوقت ، جعل عدد السفن المارة في القناة يتزايد حسب التدرج المبين في الرسم البياني رقم ٢ (صفحة ١٠١) الذي يوضح عن مدة كل ٥ سنوات متوسط عدد السفن اليومية المارة بالقناة بينما كان متوسط الحمولة القائمة يزداد أيضاً على ما يظهر ذلك في الرسم البياني رقم ٣ (صفحة ١٠١) .

وليسست الرسومات البيانية ٤ إلى ٧ (صفحتا ١٠٣ و ١٠٥) أقل دلالة فيما تظهره . فقد دونت فيها الأحجام القصوى للسفن المارة في القناة . في كل من الفترات المذكورة ، ويتضح من فحص هذه البيانات فحصاً سريعاً أن طول السفن قد زاد عن الضعفين وعرضها زاد أربعة أضعاف في المدة المنقضية بين السنوات الأولى لفتح القناة وأيامنا هذه . وفي المدة ذاتها ، زاد مدى غاطس السفن بأكثر من ٥٠٪ . أما أقصى الحمولة القائمة فقد زاد عشرة أضعاف ، في حين أن متوسط الحمولة القائمة قد ارتفع من ١٦٨٧ طناً إلى ٨٥٤٧ طناً ، ومع ذلك ، فإن متوسط الوقت الذي كان يقتضيه مرور السفينة في القناة ، والذي كان يقدر بنحو ٤١ ساعة في سنة ١٨٧١ ، قد هبط إلى ١٣ ساعة في سنة ١٩٣٩ كما يتضح ذلك من الرسم البياني رقم ٨ (صفحة ١٠٧) . أما عدد حوادث جنوح السفن وارتطامها بقاع القناة فقد هبط أيضاً بنسبة تفوق ما ذكرنا ، وبالاختصار ، فإنه يمكننا القول أن القناة كانت وما زالت في تحسن مستمر ، بفضل الجهود المتتابعة التي بذلتها وتبذلها الشركة لادخال تحسينات منتظمة على المنشأة التي تتولى إدارتها .

ونحن نكتفي بسرد أعمال التحسين التي أنجزتها الشركة منذ سنة ١٨٧٦ سرداً مختصراً .

وقد تتبععت لجنة الأعمال الدولية الاستشارية عن كتب سير هذه الأعمال ، وهي اللجنة التي تأسست في سنة ١٨٨٤ بدافع الروح ذاتها التي أدت إلى تأليف اللجنة الدولية السابقة في سنتي ١٨٥٥ و ١٨٥٦ . وتجتمع هذه اللجنة مبدئياً ، منذ أكثر من ستين سنة ، مرة واحدة في العام بباريس ، لدرس المشروعات التي تضعها الأقسام الفنية في شركة القناة . وتضم اللجنة الدولية الاستشارية مهندسين تخصصوا في الأعمال البحرية وخبراء في شؤون الملاحة يختارون من بين أقدر الخبراء ، وقد كان المهندسون الفرنسيون والبريطانيون ، ولا يزالون ،

حسب التقاليد المرعية ، أكثر عدداً من سواهم في هذه الهيئة ، غير أن هناك مهندسين المانيين ونمساويين وبلجيكيين ومصريين واسبانيين وإيطاليين وهولنديين ، وضعوا خبرتهم في خدمة العمل المشترك ، في حقبات مختلفة .

وقد أعد **البرنامج الاول** للتحسينات اعداداً تاماً في سنة ١٨٧٦ . وكان يرمى إلى زيادة طول المحطات وجعله ٧٥٠ متراً ، ثم الف متر ، وانشاء محطات جديدة ، وتقويم بعض المنحنيات ، وتوسيع القناة في منطقة السويس ، وحفر أحواض جديدة في الموانئ ، وأخيراً ، حماية الضفتين بركام من الصخور ، وكان المقرر أن تنفذ أشغال بقيمة ٣٠ مليوناً من الفرنكات الذهبية ، بمعدل مليون واحد كل عام . ولكن اتضح فيما بعد ان هذا المعدل لم يكن وافياً من حيث السرعة .



ورش الشركة على ضفاف بحيرة التمساح بالاسماعيلية

ولهذا ، فقد تقرر تنفيذ **برنامج ثان** للتحسينات ، عرف باسم برنامج ١٨٨٤ - ١٨٨٥ ، وهو مدروس درساً دقيقاً ، ويبدو فيه كثير من الطموح بالنسبة إلى ذلك العهد . وكان يرمى إلى تيسير مرور باخرتين متقابلتين في آن واحد . وحدث شيء من التردد بين توسيع القناة ، أو تنقيتها بقناة أخرى ، أو الجمع بين الطريقتين . وأخيراً أجمع الرأي على توسيعها .

وتقرر أن ينفذ هذا البرنامج على ثلاث مراحل : الأولى تنتهى بتوسيع القناة بمقدار ١٥ متراً وتعميقها إلى ٨ أمتار ونصف ، والثانية تنتهى بتوسيعها بمقدار يتراوح بين ٢٨ و ٣٨ متراً حسب الأماكن التى يجرى عندها التوسيع . والثالثة تنتهى بتعميق القناة إلى ٩ أمتار فى مجراها . وأخيراً ، كان البرنامج الذى نحن بصدده يقضى ببناء جدران من الحجر على طول الجزء الأكبر من ضفتى القناة . وقدر أن تتناول أعمال الحفر والنقل والركم على اليابس أو بالكراكات نحو ٨٢ مليون متر مكعب ، وهو رقم يزيد بمقدار ٨ ملايين متر مكعب عن مجموع ما تم حفره من قبل لشق القناة الأولى .

وقد ردت النفقات لتحقيق هذا البرنامج بما يقرب من ٢٠٠ مليون فرنك ذهباً ، أى خمسة أضعاف الفائض من الدخل السنوى عن المصروفات العادية . فكان واضحاً إذن ان هذا البرنامج لا يمكن تحقيقه إلا فى بحر بضعة أعوام .

ومنذ سنة ١٨٨٦ ، سارت الأعمال بنشاط فتم توسيع القناة فى بعض الأماكن مما أدى إلى تحسين سريع فى ظروف الملاحة .

وفى سنة ١٩٠١ انجزت أعمال التوسيع المقررة فى المرحلة الأولى من برنامج ١٨٨٤-١٨٨٥ وتم أيضاً تعميق القناة إلى ٩ أمتار . وحينئذ ، اتضح للشركة أن غاطس البواخر سائر بصفة عامة نحو الزيادة ، وأنه يستحسن ، لهذا السبب ، التعجيل فى تعميق القناة قبل مواصلة أعمال التوسيع . ومن جهة أخرى فإن زيادة عرض السفن لم تكن تسمح بتقاطع سفينتين متقابلتين أثناء سيرهما كما كان ذلك مقدراً فى ١٨٨٤-١٨٨٥ وتلك هى الظروف التى عرض فيها كبير المهندسين ادوار كيلنيك على اللجنة الاستشارية **برنامجاً ثالثاً** لتحسين القناة . وكان هذا البرنامج يقضى على الخصوص بزيادة عمق القناة إلى ٩ أمتار ونصف ، وتلطيف الانحدارات تحت سطح الماء بحيث لا تقل نسبتها مستقبلاً عن ٣ أمتار فى القاعدة لكل متر من الارتفاع . كما ان البرنامج كان يقضى أيضاً بإنشاء إحدى عشر محطة جديدة طول الواحدة ٧٥٠ متراً مع زيادة ١٥ متراً فى عرض القناة .

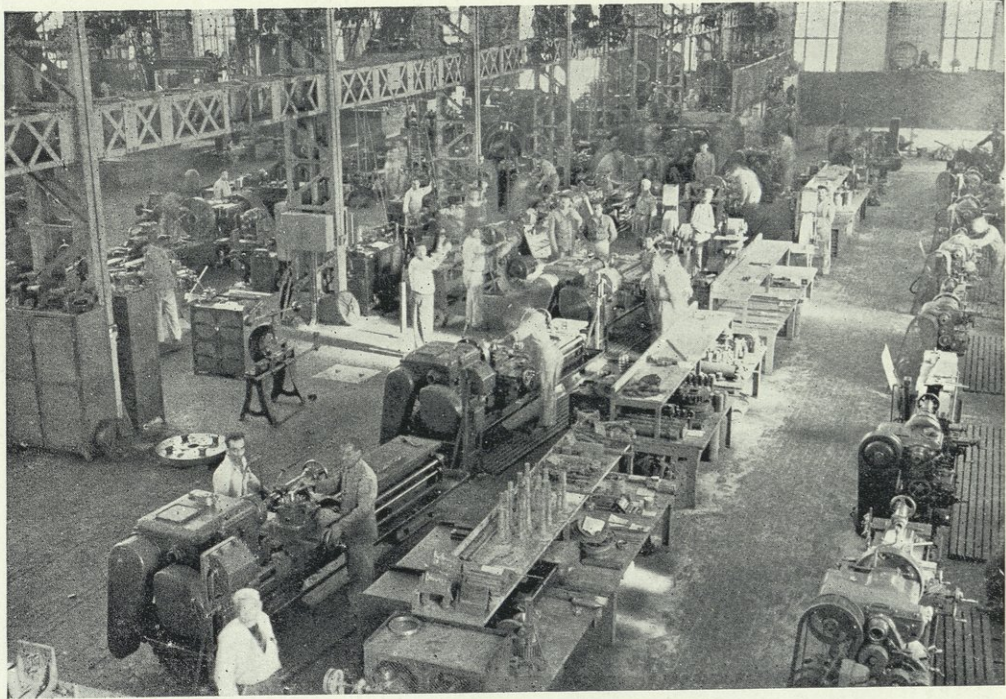
ومنذ سنة ١٩٠٣ ، تقرر جعل عمق القناة نظرياً ١٠ أمتار ، وفى سنة ١٩٠٦ تقرر جعله ١٠ أمتار ونصفاً .

وفى سنة ١٩٠٨ ، عرض م . برييه كبير مهندسى الشركة فى ذلك الوقت ، على اللجنة الاستشارية ، **برنامجاً رابعاً** لتحسين القناة ، يقضى على الخصوص بجعل عمقها ١١ متراً ، وتوسيعها

بحيث لا يقل عرضها الأدنى عن ٤٥ متراً على عمق ١٠ أمتار . وقد رآن هذه الأعمال تستلزم حفر ونقل ١٣ مليون متر مكعب من الرمال والأتربة .

وقبل أن ينتهى تنفيذ هذا البرنامج ، وضع كبير المهندسين نفسه ، فى سنة ١٩١٢ ، برنامجاً خامساً يقضى على الخصوص بزيادة عمق القناة إلى ١٢ متراً ، وعرضها إلى ٦٠ متراً ابتداء من المكان الذى يبلغ فيه العمق ١٠ أمتار ، بين البحيرات المرة والسويس . كما يقضى أيضاً بتوسيع القناة فى بعض الأماكن الأخرى لتسهيل مرور البواخر المتقابلة . وقد رآن هذا البرنامج يستلزم حفر ونقل ٣٠ مليون متر مكعب ، على اليابس أو بالكراكات .

وتم وضع البرنامج السادس فى سنة ١٩٢١ ، تحت إشراف بول سولانت . وكان هذا البرنامج يقضى بالقيام بأعمال لم يتم إنجازها فعلاً إلا فى سنة ١٩٣٤ . ففى ذلك الوقت كانت القناة تبدو كما وصفناها فى الجزء (٢) من هذا الفصل . وفى المدة بين سنتى ١٩٣٤ و ١٩٤٨ ، كانت التحسينات التى تمت قليلة الأهمية نسبياً وقبيل الحرب العالمية الثانية ، تم حفر محطة واسعة عند الكيلومتر ٢٢ ، وأخرى على مسافة قصيرة من القنطرة شمالاً .



الورش العمومية للشركة ببيورفؤاد
ورشة البرادة

وقد يهم القارئ أن يطلع على جدول يبين بالتفصيل حتي سنة ١٩٣٩ كميات الرمال والأتربة التي حفرت ونقلت خلال أعمال التحسين الواردة في البرامج المتتابعة منذ ١٨٨٤ - ١٨٨٥ إلى سنة ١٩٢١ .

نوع الاعمال	اعمال النقل والركم (بملايين الامتار المكعبة)	حفر بالكراكات (بملايين الامتار المكعبة)
التعميق الاول الى ٩ أمتار (١٨٨٧ - ١٨٩٠) ...	—	٣٩٠٠
التوسيع الاول الى ٣٧ مترا (١٨٨٧ - ١٨٩٨) ...	٤٠٠٠	١٤٨٠٠
اعادة التوسيعات السابقة في المحطات (١٨٩٧ - ١٩٠٠)	٥٠	١٠٠٠
التعميق الى ٩ أمتار وتعديل المنحنيات (١٨٩٨ - ١٩٠٤)	٢٠٠٠	٢٨٠٠
انشاء محطات جديدة (١٩٠١ - ١٩٠٤) ...	١٠٠٠	٢١٠٠
برنامج ١٩٠١ لغاية اول سنة ١٩٠٨ ...	٦٠٠٠	١٠٠٠٠
برنامج ١٩٠٨ (١٩٠٩ - ١٩١٤) ...	٢٣٠٠	١٩٣٠٠
برنامج ١٩١٢ (١٩١٣ - ١٩٢٤) ...	٦٧٠٠	٢٣٨٠٠
برنامج ١٩٢١ (١٩٢٥ - ١٩٣٤) ...	١٠٤٠٠	٢١٧٠٠
انشاء محطة واسعة بالقنطرة ...	١٥٠	١٠٠٠
تحسينات ميناء بورسعيد لغاية سنة ١٩١٩ ...	١٢٠٠	١٨٢٠٠
ميناء السويس (١٨٨٧ - ١٩١١) ...	—	٩٠٠
	٣٣٨٠٠	١١٩٥٠٠
جملة المحفور والمستخرج	١٥٣٣٠٠	

ولا يسعنا إلا المقارنة بين هذا الرقم ، أى ١٥٣ مليون متر مكعب ، والرقم الناتج عن أعمال الحفر والنقل والركم التي تمت في مرحلة شق القناة الأولى ، والتي تناولت ٧٤ مليون متر مكعب . وعلى هذا ، فان شركة قناة السويس تكون قد بذلت ، في مدى ثمانين سنة ، مجهوداً يبلغ ثلاثة أضعاف المجهود الذي اقتضاه شق القناة ، والذي أثار الدهشة في ذلك العهد .

٦ - لكن هذه الأرقام - بالرغم من أهميتها - لا تعطى غير صورة ناقصة للأعمال التي أخذتها الشركة على عاتقها . فهناك ، بخلاف التحسينات التي أشرنا إليها ، أعمال اقتضتها صيانة القناة من سنة ١٨٧٤ إلى سنة ١٩٤٩ ، وقد استلزمت حفر ورفع ١٥٥ مليون متر مكعب بالكراكات ، منها ٨٠ مليوناً في ميناء بورسعيد وأحواضه ومدخله ، و ٧٥ مليوناً في القناة ذاتها (الرسم البياني رقم ٩ صفحة ١٠٩)

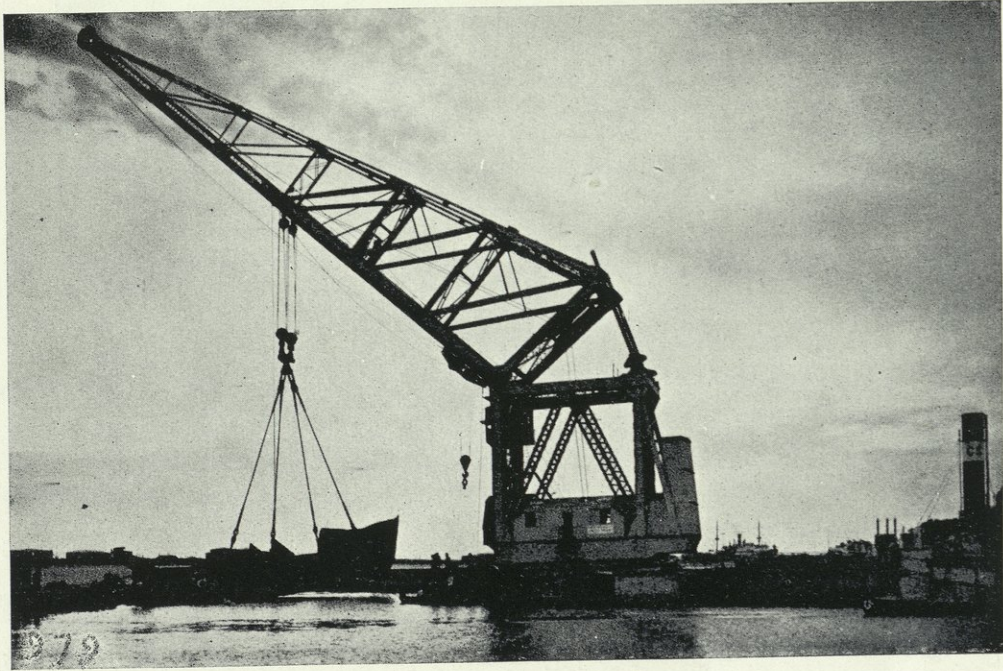
ومن أدق المسائل الفنية التي تواجهها الشركة صيانة أعماق المدخل بميناء بورسعيد . فالعمل لهذا الغرض متواصل ، ينتهى ثم يكرر ، لأنه بمثابة صراع دائم لمنع طغيان الرمال ، فضلاً عن أن العناية بالمنفذ تقضى أحياناً بمواجهة حالات خطرة جداً ، فقد حدث مرة ، على

أثر عاصفة هوجاء في شهر فبراير ١٩١١ ، أن بلغ ما رسب من الرمال في مدخل الميناء ثلاثة ملايين متر مكعب في بضعة أيام ، وهذا يعادل مقدار ما يرسب منها في الحالات العادية في مدة خمسة أعوام .

ولحل مشكلة صون الأعماق ، عمدت الشركة في آن واحد إلى رفع الرواسب بالكراكات وتطويل الحاجز الغربى لميناء بورسعيد .

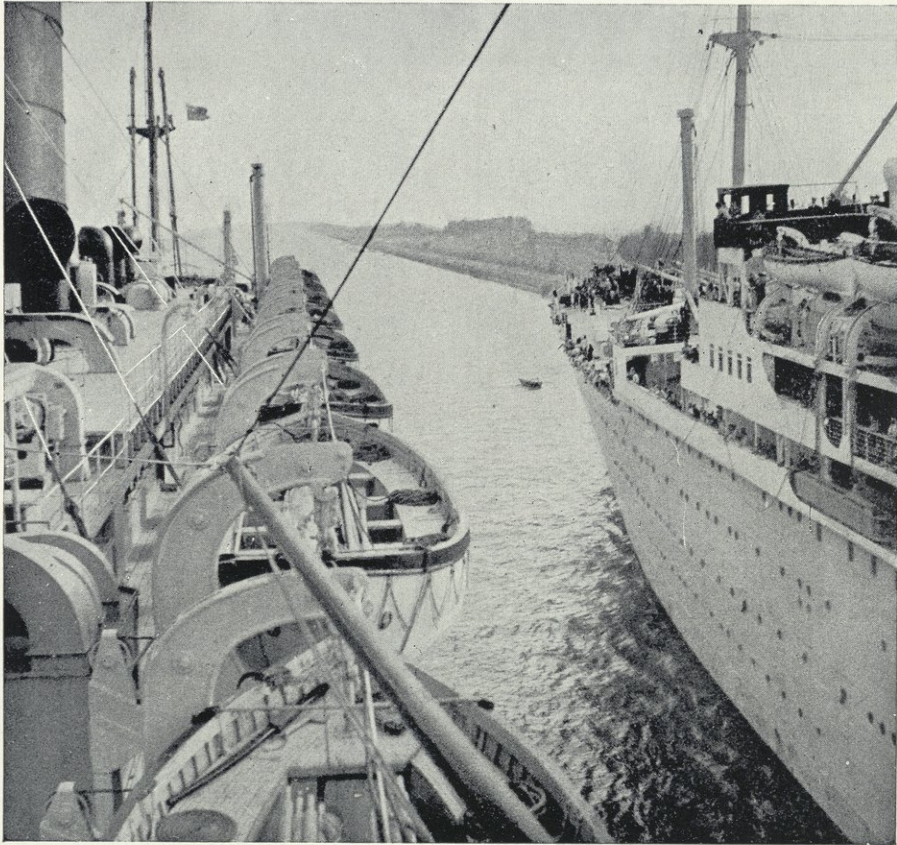
ومن ناحية أخرى ، فإن حماية ضفتى القناة بالجدران الحجرية ظلت تشغل اهتمام مهندسى الشركة ، ويضيق بنا المجال هنا لسرد أنواع هذه الجدران . فمعظمها مبنى بالحجار الدبش ويكفى القول بأن معدل ماتساويه الجدران الحجرية على طول القناة يقدر بنحو ٥ ملايين جنيه مصرى .

٧ - وفى خلال الحرب العالمية الثانية ، هبطت حركة المرور فى القناة بنسبة كبيرة ، مما دعا اضطراراً إلى تأجيل صيانة جميع المنشآت القائمة ، ولما انتهت الحرب ، اقتضت الأحوال أن تعاد القناة إلى ما كانت عليه فى سنة ١٩٣٩ ، فتم لهذا الغرض ، فى آخر سنة ١٩٤٥ ، وضع مشروع للإصلاح ينفذ فى ثلاثة أعوام ، ولكن الصعوبات التى اعترضت التمويل بالمواد اللازمة ، حالت دون تنفيذ هذا المشروع بالسرعة التى قدرت له من قبل . ففى آخر سنة ١٩٤٨ ، لم تكن الأعمال قد انتهت بعد ، وإن تكن قد سارت أشواطاً بعيدة إلى الأمام .



الونش العائم حمولة ١٥٠ طنا

غير ان اهتمام الأقسام الفنية فى الشركة لم يكن محصوراً فقط فى انجاز أعمال الإصلاح هذه . فقد اتضح منذ سنة ١٩٤٦ أن عدد البواخر المارة فى القناة أخذ فى الازدياد بحيث بلغ أرقاماً تفوق الأرقام التى سجلت قبل الحرب (الرسم البيانى رقم ١٠ صفحة ١١١) ، واتضح فى الوقت ذاته أن حجم البواخر المارة فى القناة قد زاد أيضاً . ولهذا ، فإن رغبة الشركة فى تيسير المرور للبواخر الكبيرة ولاكثر عدد ممكن من السفن ، قد حملتها فى آخر سنة ١٩٤٨ على وضع برنامج سابع لأعمال التحسين .

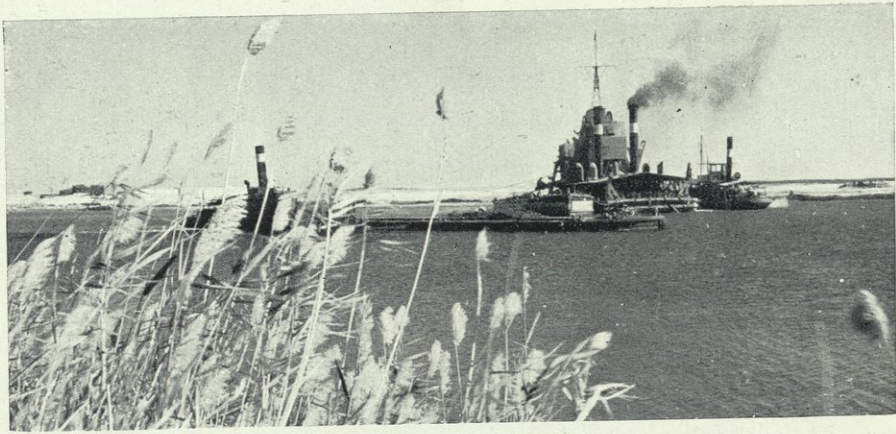


... أصبحت المشاكل التى يثيرها تقاطع السفن فى القناة أكثر تعقيداً

أولاً - ان زيادة غاطس السفن إذ يقلل المسافة الباقية بين حلزوم الباخرة وقاع القناة ، يجعل قيادتها مخفوفة بالمصاعب . بل ان هذا قد يؤدى ، بالنسبة إلى بعض البواخر التى تصنع الآن - وعلى الخصوص ناقلات البترول الضخمة - إلى منعها من دخول القناة ، لعدم توفر العمق اللازم لها . ولهذا ، فقد رئي تعميق القناة كلها بمعدل نصف متر ، بحيث تسمح بمرور البواخر التى يبلغ مدى غاطسها ٣٦ قدماً ، لا ٣٤ قدماً كما هى الحالة الآن . وسيقتضى هذا العمل الذى بدأ منذ سنة ١٩٤٩ حفر أكثر من ٤ ملايين متر مكعب بالكراكات يضاف إليها نزع ٣٧٠ ألف متر مكعب من الصخور ، وذلك بخلاف أعمال التطهير التى تقتضيها صيانة القناة .

وثانياً - ان المشاكل التي يثيرها مرور باخرتين متقابلتين في القناة ، في آن واحد ، تزداد الآن تعقيداً ، بسبب اتساع عرض البواخر ، وارتفاع عدد السفن التي تعبر القناة . فقد كان متوسط هذا العدد ١٠ باخر كل يوم في سنة ١٩٢١ ، فارتفع الآن إلى أكثر من ٢٨ في اليوم . أما مرور باخرتين متقابلتين في آن واحد ، فانه يقتضى ربط واحدة منهما إلى ضفة القناة . ولهذا ، فان عدد هذه العمليات - وهي دائماً عمليات دقيقة - يزداد بنسبة تربيع عدد البواخر العابرة ، فضلاً عن ان الصعوبات الناشئة عن هذه العمليات تزداد من ناحيتها بنسبة أحجام البواخر .

ولأجل تخفيض عدد هذه العمليات ، وتخفيف صعوبتها ، اقتضت الحالة تسيير البواخر في قوافل . غير أن هذا يؤدي إلى إطالة بقاء البواخر في الانتظار عند مدخل القناة . ولتجنب هذا الأمر أصبح لا بد من معالجة مسألة مرور القوافل المتقابلة ، وهذا هو الهدف الثاني الذي تسعى شركة القناة لبلوغه . فان البحيرة المرة الكبرى توفر للبواخر منطقة طبيعية تتقابل فيها عند مسافة الثلث من القناة ، ويرمى برنامج التحسين السابع إلى حفر قناة فرعية ، عند الثلث الثاني من المسافة بين السويس وبور سعيد . وهذه القناة الفرعية ، التي سيبلغ طولها ١١ كيلومتراً ، والتي ستسير فيها السفن في اتجاه واحد ، يقتضى شقها حفر ونقل مليونين ونصف مليون متر مكعب على اليابس ، و ١٢ مليون متر مكعب بواسطة الكراكات ، ويرجى الانتهاء من انشائها في ظرف سنتين أو ثلاث سنوات .

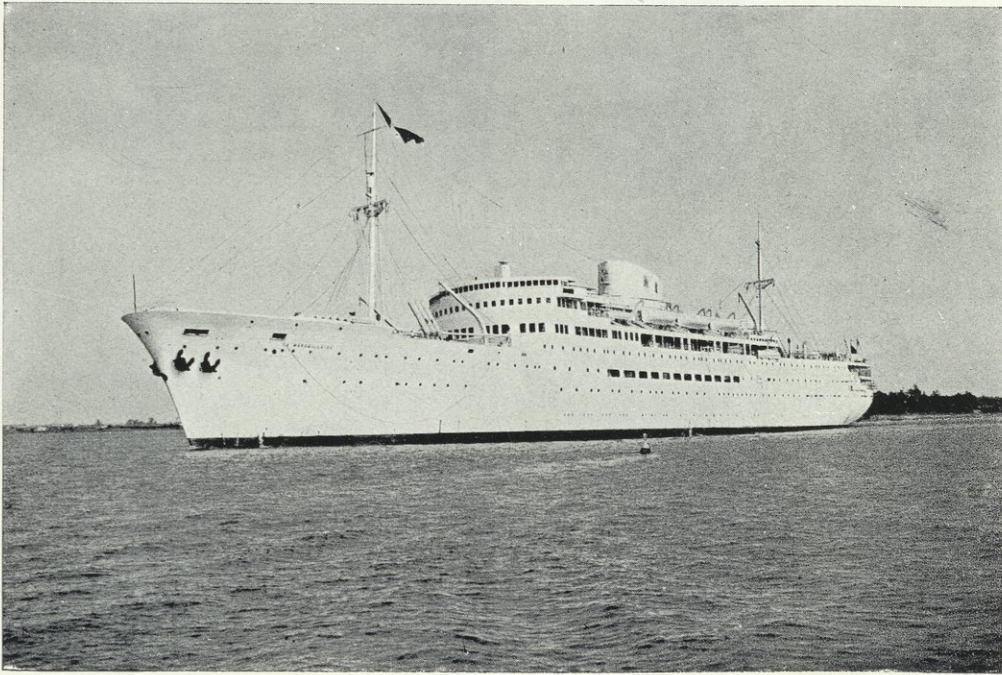


كراكة أثناء العمل في القناة

وسيتتم هذا البرنامج بزيادة العمق من ١٠ أمتار إلى ١٢ متراً في محطة ناقلات البنزين ببخيرة التمساح ، وباعداد أماكن جديدة لرسو البواخر في ميناء بورسعيد ، تسهيلاً لتنظيم القوافل . وهذه الأعمال الأخيرة تقتضي استخراج ٦ ملايين متر مكعب من الرمال بالكراكات .



لم تكن حمولة أضخم السفن العاملة على خطوط الملاحة الى الشرق الاقصى
تزيد عن بضعة آلاف من الاطنان
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)

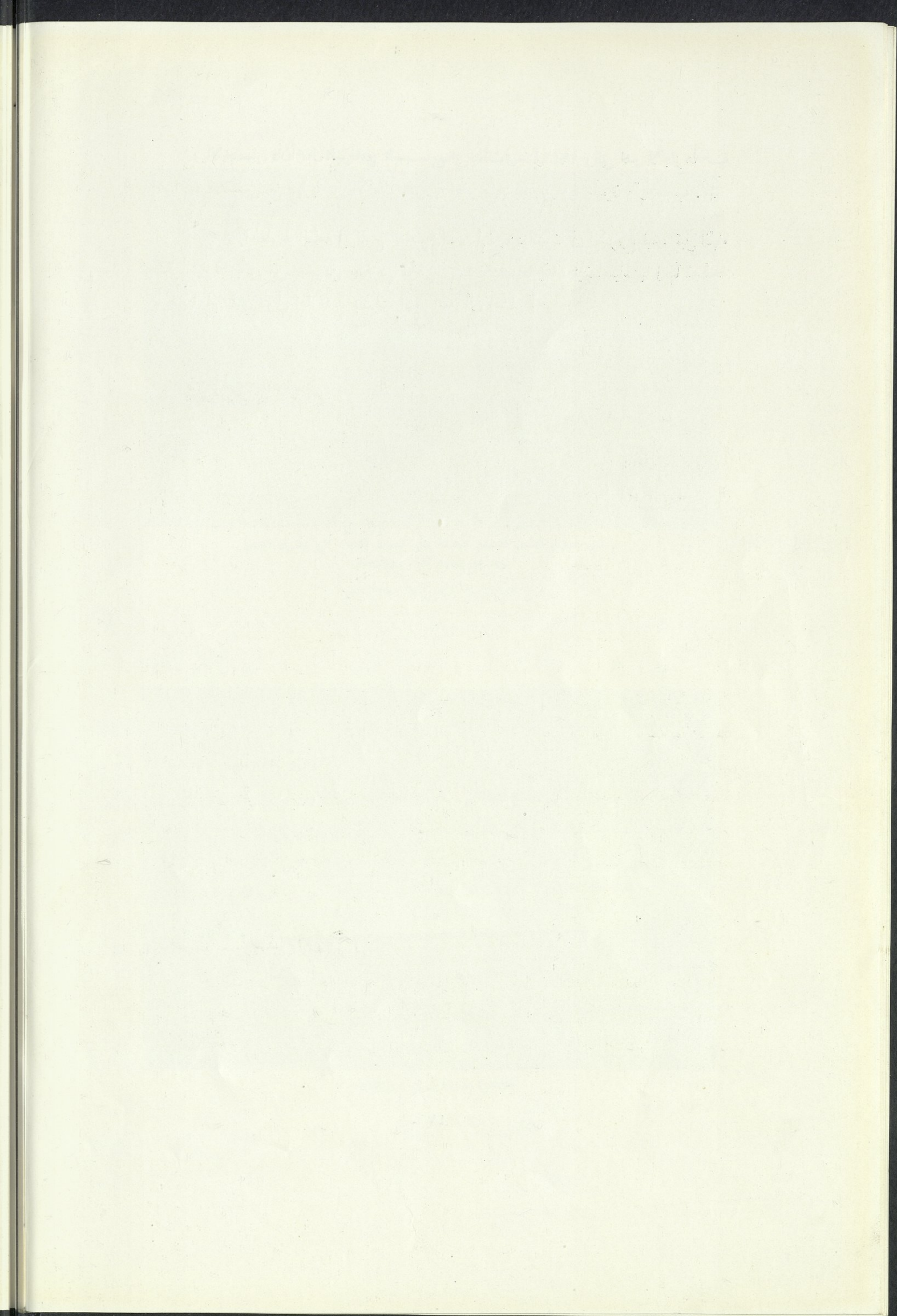


البخرة « لامارسييز » في القناة

وبالاختصار، فإن أعمال البرنامج السابع التي بدأت في سنة ١٩٤٩ والتي قدر لانجازها خمسة أعوام ، ستقتضى بما فيها بعض الأعمال الفرعية حفر ما يزيد عن ٤٠ مليون متر مكعب .

هذه هي الخطوط العامة لبرنامج التحسين الذي لم تتردد الشركة في الشروع فيه ، قبل انتهاء مدة امتيازها بأقل من عشرين سنة ، وهي في ذلك كعهدنا إنما تكييف سياستها وفقاً لمصلحة المرفق العام الذي تتولى إدارته ، بصرف النظر عن أى اعتبار آخر .

٤٧



الملاحنة فى الفسنة

نطور حركة المرور

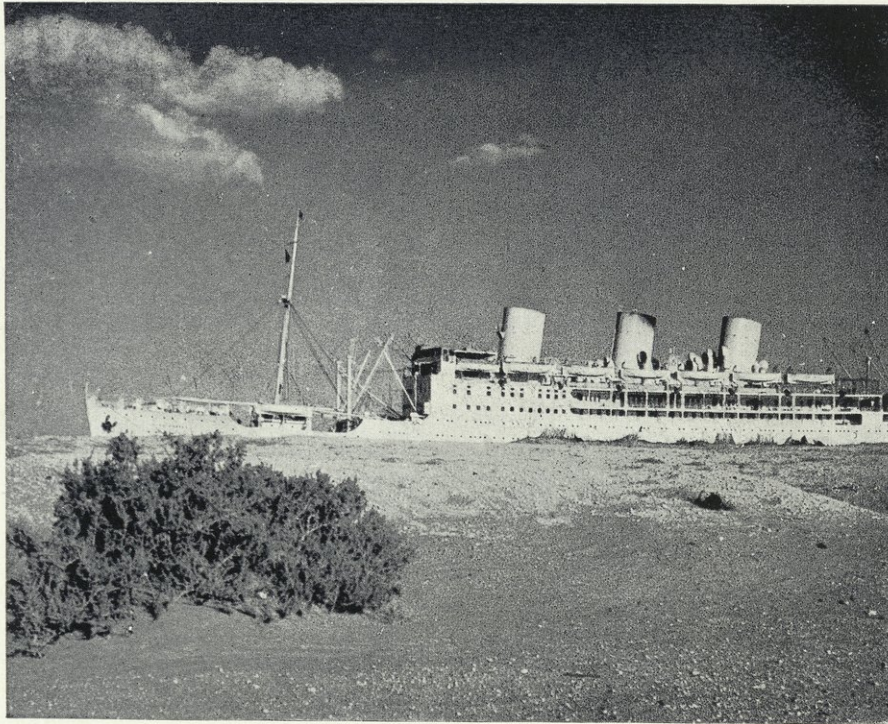
فى أقل من ثمانين سنة، أى من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٩٤٩، تضاعف عدد السفن المارة أكثر من ٢٢ مرة. فقد ارتفع عددها من ٤٨٦ إلى ١٠٤٢٠، كما تضاعفت حمولتها ١٥٧ مرة فارتفعت من ٤٣٧ ألف طن إلى ٦٩ مليون طن (أنظر الرسم البيانى رقم ١١ صفحة ١١٣ والجدول رقم ١ صفحة ٨٩) وقد سارت هذه الزيادة حسب خط تصاعدى يكاد يكون منتظماً. فإذا كان قد اعتوره بعض الاضطراب، بسبب تناوب عهود الرخاء وعهود الضيق، فإن تخطيطه لايمن تصدعاً حقيقياً إلا فى مرتين سببهما الحربان العالميتان.

وكان التصدع الذى أحدثته الحرب الأخيرة بعيد الأثر بصورة خاصة. فان الهبوط من حيث حمولة البواخر المارة فى القناة قد بلغ ٨٠ ٪ فى سنة ١٩٤٢، فى حين ان نسبته لم تزد عن ٥٠ ٪ فى سنة ١٩١٧، أى عندما بلغ الهبوط الذى أحدثته الحرب العالمية الأولى أقصى مداه. ولكن حركة المرور فى القناة عادت فارتفعت، بعد كل من الحربين، بنسبة تفوق مدى هبوطها. وقد بلغت فى سنة ١٩٤٩ حداً لم يعرف من قبل، وذلك بسبب تكاثر نوع جديد من البواخر التى لم تكن معروفة حتى أواخر القرن الماضى، ونعنى بها ناقلات المنتجات النفطية. فقد كثر عدد هذه البواخر بين عابرات القناة، فى سنة ١٩٤٩، بحيث استأثرت بنسبة ٥٨,٤ فى المئة من حركة الملاحة فيها، وبلغ مجموع حمولتها الصافية سواء أكانت تنقل بضائع أو فارغة، ٤٠ مليوناً و ١٩٥ ألف طن.

نسبات السفن العابرة

ان اتساع حركة الملاحة بالنسبة إلى ناقلات البترول هذه، قد أدى إلى تعديل فى عدد البواخر التابعة لمختلف الدول، والتى سلكت طريق قناة السويس. وتناولت الزيادة بصورة خاصة، فى سنة ١٩٤٩، بواخر الدول التى ساهمت أكثر من غيرها فى حركة ناقلات البترول (أنظر الجدول رقم ٢ صفحة ٩١).

ففى بدء عهد القناة، عندما كانت البواخر البريطانية بحق «حاديّات البحار» وتسلك الطريق الحديدية على نطاق واسع، كانت ثلاثة أرباع عابرات القناة ترفع العلم البريطانى. وظلت البحرية البريطانية محافظة على هذا التفوق خلال حرب ١٩١٤ - ١٩١٨، ولكن النسبة التى أشرنا إليها أخذت تهبط فى المدة الواقعة بين الحربين ولم تعد إلا ٥٠٪ قبيل نشوب الحرب فى سنة ١٩٣٩. وأخيراً، عادت فارتفعت مدة من الزمن بعد الحرب العالمية الثانية، ولكنها هبطت من جديد فوصلت إلى ٣٦,١٪ فى سنة ١٩٤٩، أما البواخر رافعات العلم الأمريكى فأنها، على عكس ذلك، قد بلغت شأواً يذكر بعد الحرب الأولى، وهى الآن تزداد ازدياداً متواصلاً، منذ انتهاء الحرب الثانية، إذ أنها قد بلغت فى سنة ١٩٤٩ نسبة تعادل ١٣٪ تقريباً من مجمل حركة الملاحة، أى بزيادة تسعة أضعاف عما كانت عليه فى سنة ١٩٣٩.



سفينة تعبّر برزخ السويس

والترتيب القائم بين مختلف البحريات الأخرى، التى تجتاز بواخرها قناة السويس، مرتبط إلى حد كبير بتفاوت مقدار مساهمتها فى حركة البواخر من ناقلات البترول. وبسبب هذا الاعتبار على الخصوص، نرى حمولة البواخر رافعة علم النرويج تحتل المكان الثالث فى سنة ١٩٤٩ إذ أن هذه الحمولة قد زادت فى مجموعها عن ثمانية ملايين طن. وتأتى بعدها فى الترتيب البواخر رافعة أعلام بناما وفرنسا وإيطاليا، فى حين أن البواخر الهولندية لم تعد تحتل غير المرتبة السابعة.

حركة مرور البضائع

وكان تطور حركة مرور البواخر التجارية مصحوباً أيضاً بتعديل لا يقل مقداره عما طرأ من تغيير على ترتيب السفن بالنسبة لجنسياتها (أنظر الرسم البياني رقم ١٢ صفحة ١١٥ والجدول رقم ٣ صفحة ٩٣) كانت قناة السويس في بدء عهدها أداة لتسهيل التبادل بين جهات يختلف تكوينها الاقتصادي بعضها عن بعض اختلافاً جوهرياً . فكانت أوروبا العريقة من ناحية ، وقد ألفت الأساليب الفنية الصناعية ، ومن ناحية أخرى أقطار جديدة بقيت في مرحلة عهد الزراعة أو عهد الرعاة .

وكانت أوروبا تصدر على الخصوص منتجات جاهزة أو نصف جاهزة من صناعاتها ، وتستورد المواد الغذائية أو المواد الأولية في شكل منتجات نصف مشغولة أو في حالتها الخام . وكانت العناصر الأساسية في حركة التصدير من الشمال نحو الجنوب مكونة من المعادن المشغولة ، والآلات ، ومهمات السكك الحديدية .

وقد بقيت هذه المبادلات التي يتمم بعضها بعضاً أهم ما تتميز به حركة الملاحية في القناة ، إلى ما قبل الحرب العالمية الأخيرة .

ثم قلبت هذه الحرب خطوط التيارات الدولية رأساً على عقب . فخف بعضها أو انقطع ، وظهر البعض الآخر أو اتسع نطاقه (أنظر الجدول رقم ٤ صفحة ٩٥) ، ونتج عن هذا أن ضعفت حركة تصدير المعادن المشغولة إلى البلدان الواقعة فيما وراء السويس شرقاً ، بسبب التقدم الذي أحرزته بعض هذه البلدان في مضمار الصناعة ، وعلى الخصوص الهند . وحدث مثل هذا فيما يتعلق بالفحم . فبعد أن ظل مدة من الزمن يشغل حيزاً مرموقاً من حمولة البواخر عند الذهاب ، إذا به يعاني بعض الهبوط قبيل الحرب ، ثم يزداد هذا الهبوط بسبب أزمة المناجم المعروفة في بريطانيا . ولكن حدث ، من جهة أخرى ، ان نشأت حركة نقل الحنطة من الشمال إلى الجنوب ، وامتازت باتساعها ، إذ أنها لم تقل في سنة ١٩٤٦ عن مليون طن ، كما امتازت أيضاً بتنوعها ، إذ أنها جمعت بين الذرة والقمح الصادرين من الولايات المتحدة وكندا ، والقمح والشعير الصادرين من الاتحاد السوفياتي ، والأرز الصادر من مصر . وهكذا احتلت المحصولات الزراعية في حركة النقل من الشمال إلى الجنوب ، مكاناً ممتازاً لم يعرف من قبل ، بحيث أنها بلغت ، مع المنتجات المستخرجة من بطن الأرض ، أكثر من ربع مجموع تلك الحركة .

أما التيار التجاري من الجنوب إلى الشمال فقد طرأت عليه أيضاً تغييرات أبعد مدى من التي ذكرنا ، فاحتل البترول المكان الأول ، كما هي الحالة بالنسبة إلى تجارة العالم بأسره ، فتفوق على الفحم وخصوصاً على المواد الغذائية (أنظر الجدول رقم ٥ صفحة ٩٧) .

وكمية البترول التي نقلت خلال القناة في سنة ١٩٤٩ تبلغ ٣٧ مليون طن ، أى أكثر من ثلاثة أرباع حركة النقل المتجهة من الجنوب إلى الشمال. وهذا ناتج عن أهمية حقول البترول الكبرى في الشرق الأدنى ، وهى الحقول التي ستصبح في مستقبل قريب أهم المصادر لتموين السوق الأوروبية بالبترول .

وقد طغا البترول على جميع المنتجات الأخرى في حركة النقل المتجهة من الجنوب إلى الشمال ، خصوصاً وان نقل كثير من هذه المنتجات لا يزال يشكو هبوطاً بسبب عواقب الحرب .



منظر للسفن في مرفأ السويس

أما الخنطة، فإنها لم تعد تلعب دوراً هاماً كما كانت في الماضي ، بل هبطت في سنة ١٩٤٩ إلى المكان الخامس ، ولم تبلغ غير ٥٨ ٪ من حمولتها المتوسطة بالنسبة إلى ما قبل الحرب . ويظهر ان القمح الهندي قد أقصى لمدة طويلة عن حركة النقل الدولية ، في حين ان الأرز لم يعد يذكر إلا بأرقام تافهة . وينطبق هذا أيضاً على مواد النسيج ، التي لم تعد تبلغ في سنة ١٩٤٩

الا أربعة أخماس الحمولة المتوسطة التي كانت تؤلفها قبل الحرب ، وذلك بالرغم من وفرة الصوف الاسترالى . والمواد الزيتية أسوأ مركزاً من ذلك كله ، لأنها لا تبلغ ثلاثة أعشار أهميتها السابقة ، بسبب انقطاع مورد فول الصويا من مندشوريا وهبوط تصدير الفول السودانى من الهند . والمنتجات المعدنية وحدها هى التى استعادت مستواها السابق ، فقد بلغ ما نقل منها مليوناً و ٩٦٣ ألف طن فى سنة ١٩٤٩ ، وكان نصيب المنجنيز كبيراً فى هذا المجموع ، بالنظر إلى أهمية هذا المعدن فى الصناعات المعدنية الخفيفة وفى صناعة الفولاذ .

التوزيع الجغرافى لحركة المرور فى القناة

وإذا وزعنا نشاط الملاحة من الناحية الجغرافية ، فإنه يبدو لنا أن فقدان الاقتصاد الزراعى أهميته ، قد أدى إلى اضعاف الدور الممتاز الذى لعبته الهند من قبل ، أو على الأصح دور المناطق الحارة فى آسيا ، وهى التى يتألف منها القطر الهندى وبورما وجزيرة سيلان . فان نصيبها من حركة الملاحة ظل ، بعد حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ ، يبلغ ٤٥ ٪ ، ولكن هبط إلى أقل من ١١,٩ ٪ فى سنة ١٩٤٩ .

وهناك طبعاً هبوط فى حركة التبادل مع بعض البلدان كاليابان وجزر الهند الشرقية ، وهى التى حالت عواقب الحرب دون استعادتها للمكانة التى كانت تحتلها من قبل فى مضمار التجارة الدولية . ولكن ليس هناك وجه من وجوه ذلك الهبوط يعادل فى أهميته تنحى المناطق الاسيوية الحارة أمام البلدان الحائزة على المادة التى تعد مفتاح التجارة الجديد ، ونعنى بها البترول .

فالبلدان الواقعة على سواحل الخليج الفارسى ، والتى كانت بعد حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ تساهم بما لا يزيد عن عشر حركة النقل بطريق السويس ، قد بلغ نصيبها فى سنة ١٩٤٩ أكثر من ستة أعشار تلك الحركة .

فمحور النشاط قد انتقل إذن من الهند إلى الشرق الأوسط . ولكن لا ينبغى أن نستنتج من هذا ان منطقة نفوذ قناة السويس قد ضاقت . بل إنه يبدو ان الأمر عكس هذا ، إذا أخذنا بعين الاعتبار توزيع حركة الملاحة على القارات التى تساهم فى هذه الحركة .

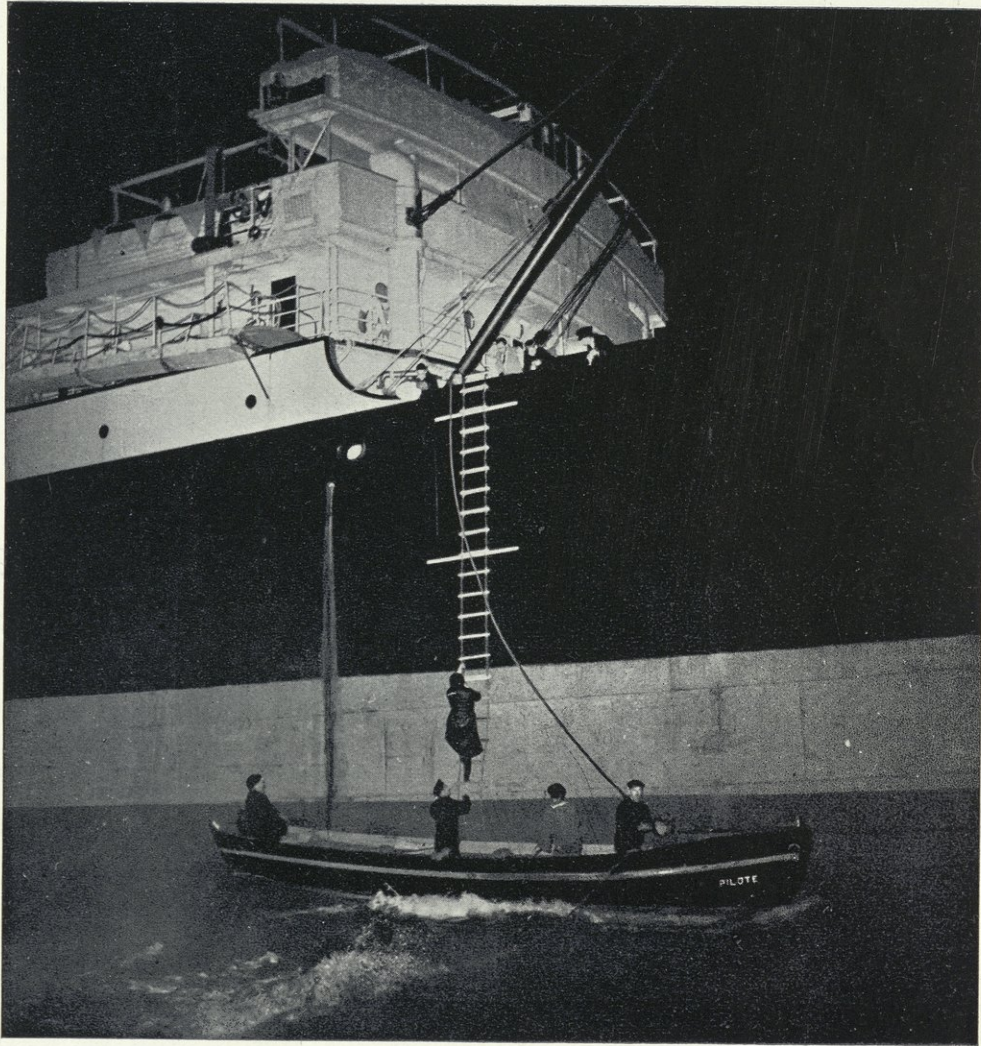
فانه يتضح لنا من ذلك ان الدائرة التى منفذها قناة السويس آخذة فى الاتساع .

فأوروبا التى كانت مصدر أو وجهة ٩٠ ٪ من البضائع المرسلة فى سنة ١٩٣٧ بطريق القناة ، لم تصدر أو تتلق من البضائع التى أرسلت بالطريق ذاتها فى سنة ١٩٤٩ إلا ما لا يكاد يبلغ ٧٠ ٪ فقط إذ أنه فى خلال هذه المدة ، ارتفع نصيب الولايات المتحدة من ٤,٥ ٪ إلى ٢٠ ٪ ،

ونصيب افريقيا الشمالية من ٥ ٪ إلى ٧,٦ ٪ ، وذلك على الخصوص بفضل صادرات مصر ووارداتها ، التي بلغت ٦ ٪ من هذه النسبة .

وهذا التطور في توزيع حركة النقل عبر قناة السويس على مختلف القارات ، عائد بصورة خاصة إلى اتساع حركة نقل البترول ، وان كانت هناك منتجات أخرى كان لها في ذلك بعض الأثر أيضاً . فالولايات المتحدة مثلاً قد زادت مقادير ما تصدره من حنطها ومنتجات مصانعها . وزادت مصر مقادير ما تصدره من الملح والفوسفات والحنطة والقطن .

ويتضح من هذا ، ان بلداناً جديدة تحوز مكانة خاصة في حركة الملاحة ، ومن بينها مصر التي يزداد مركزها أهمية يوماً عن يوم ، بحيث لم يعد صحيحاً الادعاء اليوم بأن قناة السويس ، التي حفرت في أرض مصرية ، لا تزال في منحى عن نشاط مصر الاقتصادي .



مرشد يصعد ليلاً على سفينة

قناة السويس في أثناء الحرب العالمية الأخيرة

ان اعلان الحرب لم يأخذ شركة قناة السويس على غرة. فقد استمدت درساً من تجربة سنة ١٩١٥ ، ولم تكن تجهل ان القناة ستكون هدفاً هاماً من الدرجة الأولى للدول المتحاربة. ونصوص فرمانات الامتيازات تحتم على الشركة أن تضمن حرية مرور السفن في جميع الظروف. ولهذا فان الشركة قد اتخذت ، في السنوات التي سبقت نشوب الحرب ، تدابير دفاعية بحتة تجعل في مقدورها في حالة وقوع اعتداء عليها ، أن تضمن حماية موظفيها واستمرار العمل في مختلف أقسامها ، مع المحافظة على حيادها الدقيق .

فقد تم توسيع شبكة الخطوط التليفونية الممتدة تحت سطح الأرض توسيعاً كبيراً ، لتأمين مواصلات تليفونية سريعة مضمونة بين مدن البرزخ الأربع ومحطات القناة ، وأنشئ في كل من المدن الكبيرة - بورسعيد وبورفؤاد والاسماعيلية وبور توفيق - مركز للقيادة مبنى بالأسمنت المسلح ، يتيسر منه الاشراف على إدارة حركة المرور في القناة ووسائل الدفاع السليبي . وعنى بتعزيز أدوات مكافحة الحريق وتعويم السفن الغارقة . فقد كان واضحاً بدون ادنى شك أن الهجوم على القناة سيرمى على الخصوص إلى شل حركة الملاحة فيها بتعطيل إحدى السفن في مجراها. ولاتقاء التعرض لهذا الخطر ، قامت الكراكات بتوسيع القناة إلى مائة متر في مكانين ، عند الكيلومتر ٢٢ والكيلومتر ٤٠ ، بحيث أصبح مستطاعاً جربواخر المهددة أو المعطوبة إلى خارج مجرى القناة. ومن ناحية أخرى ، أقامت الشركة بمالديها من وسائل ومواد ، سدوداً في الموانئ عند منافذ القناة لمنع كل محاولة لاقتحامها ، في حالة اقدام أية سفينة على استخدام القناة لأعمال حربية. وتم تجهيز بعض القاطرات البحرية تجهيزاً خاصاً. ليتيسر إعدادها عند الاقتضاء كوحداث لكسح الألغام وأخيراً أجريت تجارب لسير البواخر ليلاً في القناة وبدون الاستعانة بالمصابيح الكاشفة. وهكذا كانت جميع تدابير الوقاية قد أصبحت تامة في برزخ السويس ، وكانت جميع وسائل الأمن قد درست درساً وافياً ، بحيث لم يحدث أى اضطراب في تطبيقها ، عندما أعلنت الأحكام العرفية في أول سبتمبر ١٩٣٩ .

ومنذ اليوم الثالث من سبتمبر ، وضعت السدود العائمة المزدوجة في أماكنها ببورسعيد وبور توفيق ، وأرسلت البواخر الخطرة المحملة بترولاً أو متفجرات ، إلى البحيرة المرة الكبرى.



مسكن فردينان دى ايسميس بالاسماعيليه حوالى سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)



مسكن فردينان دى ايسميس سنة ١٩٣٩

ومنذ اليوم الرابع من سبتمبر ، اتخذت هذه البحرية قاعدة لتنظيم القوافل الذاهبة في اتجاه البحر المتوسط .

وفي أثناء الحرب ، تفاوت عدد البواخر التي اجتازت القناة ، واختلفت الشروط التي سار بها العمل ، حسب الظروف التي تعرضت فيها القناة للأعمال الحربية . وكان لا بد ، في هذا الصدد ، من مواجهة الاعتداءات المباشرة المحتملة ، والغارات الجوية ، وخطر الألغام الناتج عنها . ومن ناحية الملاحة نفسها ، نشأت شيئاً فشيئاً عقبات جديدة أضيفت إلى المصاعب المألوفة وقت السلم ، كتخفيض عدد العلامات المضاءة ، وإضعاف الانارة على ظهور السفن بسبب التدابير الوقائية التي اتخذت فيها ، وتضييق خط المرور في مجرى القناة بسبب حطام السفن الغارقة .

وفي بدء الحرب ، لم يحدث أى نشاط عسكري في الشرق الأدنى . ولم تواجه الشركة غير المسائل الخاصة بتنظيم العمل ، والناشئة عن رحيل المجندين في منطقة البرزخ ، وعن التعديلات المختلفة التي طرأت على الملاحة في البحر المتوسط . ففي خلال الشهور التسعة الأولى ، استمر عبور البواخر في القناة ليلاً بدون قيد وباستخدام المصابيح الكاشفة . ولكن عندما دخلت إيطاليا الحرب أصبح برزخ السويس معرضاً للغارات الجوية المنطلقة من قواعدها في جزر الدوديكانيز . وازدادت الحالة حرجاً فيما بعد باحتلال الألمان لجزيرة كريت . وبالرغم من إلغاء العلامات المضاءة وتحريم استخدام المصابيح الكاشفة منذ العاشر من شهر يوليو ، فإن رؤية خط القناة المائي خلال رمال الصحراء ظل أمراً ميسوراً . وقد هوجمت منطقة القناة في الواقع مهاجمات مباشرة بالمدافع الرشاشة ، والقنابل الحارقة ، والقنابل المتفجرة التي يتراوح وزنها بين ٥٠ كيلوجراماً والـ ١٠٠ كيلوجرام ، وأخيراً ألقيت فيها ألغام بالمظلات . وكان قدوم الطائرات الألمانية والإيطالية يعرف عادة قبل نحو ربع ساعة . وكان رقباء المحطات يتابعون طيرانها لحظة لحظة من المراكز المعدة للرقابة . وكانت وسائل الدفاع معدومة في بادئ الأمر ، فكانت الطائرات تحلق بحرية فوق القناة من أولها إلى آخرها ، وتهبط أحياناً إلى ارتفاع المحطات نفسها ، بدون أن تلاقى أية مقاومة . غير أن غاراتها لم تكن في الشهور الأولى ذات أثر فعال يذكر . فقد ألقيت القنابل للمرة الأولى في ٢٨ أغسطس ١٩٤٠ ، وتكرر مثل هذا سبع مرات في بحر السنة . وبلغ مجموع ما ألقى من قنابل حتى أول يناير ١٩٤١ نحو مائة قنبلة لم تحدث أثراً يوثقه به .

وفي خلال هذه المدة ، كانت الجيوش المربطة في مصر تتأهب للعمل : فسلح الدفاع المضاد للطائرات ، الذي كان ضعيفاً جداً في يونيو ١٩٤٠ ، عزز شيئاً فشيئاً ، وتعددت بطاريات المدافع ، والأنوار الكاشفة ، والصواريخ المضئية . ثم انشئت مراكز للرادار . وظهرت في الجو



(حقوق النشر محفوظة لوزارة الطيران البريطانية)

... ان رؤية خط القناة المائي خلال رمال الصحراء كان امرا ميسورا

طائرات المطاردة في النهار، ثم في الليل. وفي سنة ١٩٤٢، أعدت سلاسل من البالونات كانت تربط عند المساء إلى عوامات مائية، فتألف منها شبكة من الأسلاك تمنع الطائرات من مواصلة التحليق فوق القناة بخط مستقيم، وتحول دون اصابة القنابل أهدافها بدقة.

غير ان الأمر لم يكن محصوراً في رد غارات العدو؛ فان اصلاح الاضرار الناتجة عن الغارات كان يتطلب القسط الأوفر من الجهد. وقد حدث أكثر من مرة أن اضطرت فرق الدفاع السليبي التابعة لشركة القناة، أن تقوم بمهمتها تحت تساقط القنابل في بورسعيد وبورتوفيق. وحدث أيضاً أكثر من مرة أن قطعت المواصلات التليفونية ثم تولى الموظفون التابعون لقسم الاشارات إعادتها الى حالها في أقرب ما يمكن من الوقت.

وفي سنة ١٩٤١، نشأت عن وجود الألغام الملقاة بالمظلات مشاكل دقيقة. فان الغارات كانت دائماً تحدث في الليل، ولم يكن متيسراً معرفة المكان الذي سقطت فيه الألغام ولا نوعها. أما الوسائل المؤدية إلى العثور عليها واتلافها، فانها كانت تختلف باختلاف الألغام الآلية، أو المغناطيسية، أو الصوتية. وأخيراً، كان هناك كثير من الألغام التي لا تصبح خطرة إلا بعد مضي مدة من الزمن، أو بعد مرور بضعة بواخر فوق المكان الذي استقرت فيه.

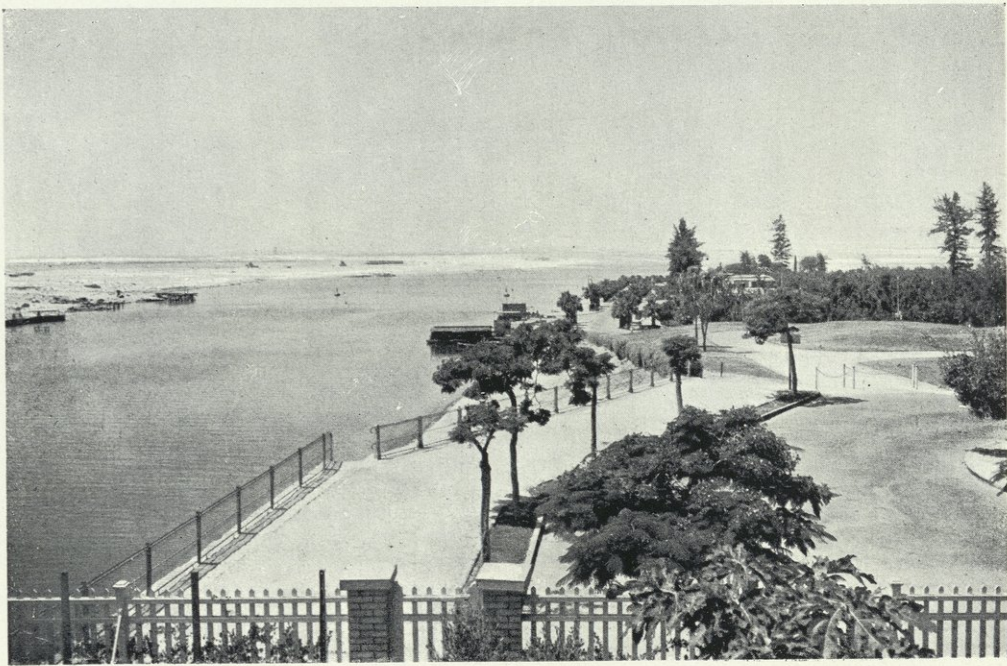
وقد تعرض ربانة البواخر ومرشدو الشركة لأخطار جسيمة، بالرغم من الجهود التي بذلت لتأمين سلامة الملاحة. وكانت الكراكات، والطائرات المجهزة بأسلاك حلزونية مغناطيسية، والناقلات البحرية التابعة للشركة والمجهزة بالآلات رفع الألغام تقوم كل يوم بكسح مجرى القناة. وقد أدى هذا العمل إلى ضياع احدى الناقلات والزورق السريع «دار» الذي كان قد حول إلى كاسحة الغام صوتية.

وجربت الشركة نوعاً من الشباك تغطي القناة في أجزائها الصخرية، فتمكن من تحديد نقط سقوط القذائف. وأخيراً دلت التجارب على أن مراقبة مكان سقوط القذيفة بواسطة موظفي المحطات مباشرة، كلما كان ذلك ممكناً، هي الوسيلة المؤدية إلى أحسن النتائج. ولهذا، فقد أنشئت على طول القناة وعلى المنافذ المؤدية إلى البحيرات، مراكز للمراقبة، يمكن منها بتقدير مزدوج على دفعتين، تحديد المكان الذي احترقت فيه الألغام سطح الماء. وعهد بنوبات الحراسة إلى القوات المصرية التي قامت بمهمتها على أحسن وجه، بقيادة الدسوقي باشا، وساهمت بكيفية فعالة في الدفاع عن القناة.

وفي سنة ١٩٤١ تعرض برزخ السويس لأوسع الغارات الجوية نطاقاً. فقد حل الألمان محل الايطاليين، وتولوا القيام بالغارات بأنفسهم، فركزوها على البواخر والموانئ الواقعة على طرفي



بحيرة التمساح حوالى سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)



بحيرة التمساح سنة ١٩٣٩

القناة وخصوصاً على الأجزاء الصخرية منها ، حيث المحاولات لتعطيل المرور أقرب إلى النجاح منها في الأجزاء الأخرى .

ففى سنة ١٩٤١ حدثت ٤٨ غارة على القناة . وبلغ النشاط ذروته فى صيف تلك السنة . ولكن الغارات أسفرت عن عواقب خطيرة على الخصوص فى أوائل السنة ، وذلك بفضل المفاجأة وبطء اعداد وسائل الدفاع .

فان غارة ٣٠ يناير أحدثت فى القناة نفسها اضراراً جسيمة ، لم يدرك مداها ولم تعرف نتائجها المباشرة لأول وهلة .

ففى تلك الغارة القيت الألغام بواسطة المظلات للمرة الأولى . ولم يكن مبلغ الخطر الناجم عن هذه الألغام قد عرف بعد على حقيقته ، كما ان وسائل المراقبة لتحديد أماكن سقوطها لم تكن مستوفية بعد . وقد حدد موقع تسعة ألغام منها على ضفتى القناة ، سقط بعضها فى الرمال ولم ينفجر . ولكن عدد الألغام التى سقطت فى مجرى مرور السفن كان موضع الشك . وقامت الكاسحات والطائرات بكسح القناة مرة أولى ، فاعتقد ان هذا العمل كان كافياً واستؤنفت الملاحه فى القناة بين الاسماعيليه والبحيرة الكبرى منذ أول فبراير ، بعد أن كانت قد توقفت فى الجزء الجنوبي من القناة . وفى اليوم التالى كانت الباخرة «دومنيون موناك» وحمولتها ٢٧ ألف طن تسير فى طليعة احدى القوافل ، فافلتت بقليل من الكارثة ، إذ انفجر لغم على مسافة ثلاثمائة متر من مقدمتها ، بفعل طائرة من طراز ولنجتون ، كانت تواصل المرور زيادة فى الاحتياط .

وحدث أيضاً بعد يومين ، أى فى ٣ فبراير ، أن مست الباخرة «دارونتا» وكان ترتيبها الخامسة فى قافلة قادمة من الشمال ، لغماً أحدث عطلاً فى سكتها ، وثغرة تدفقت منها المياه الى مؤخرتها . وتيسر جر هذه الباخرة الى خارج مجرى الملاحه قبل فوات الوقت فتراكت الى الشاطئ .

وفى ٤ فبراير ، كانت الباخرة القديمة «أغيوس جورجيوس» تسير فى قافلة وترتيبها الثالثة عشرة ، فحطمها لغم عند الكيلومتر ١٤١,٨ وتمكنت القاطرتان «أطلس وهرقل» وهما الوحيدتان القويتان التابعتان للشركة ، من رفع مؤخرة الباخرة المعطوبة من المجرى ، ولكن هذه الحادثة أسفرت عن تضيق شقة المرور فى الجزء البالغ عمقه عشرة أمتار ، فأصبح العرض هناك لا يتجاوز ١٨ متراً .

وفى ٥ فبراير ، انفجر لغم مغناطيسى عند الكيلومتر ٨٣,٦ فنسف الباخرة «راني» وبالرغم من اسراع القاطرة «تيتان» وهى وحدة أخرى تابعة للشركة ، الى نجاتها ، كانت النتيجة أن ضاق عرض المجرى هناك فأصبح لا يزيد على ٣٠ متراً على عمق عشرة أمتار .

وأخيراً ، وقعت ثلاثة حوادث في ٦ فبراير : فقد غرقت الناقله ٣٤ التابعة للشركة عند الكيلومتر ١٣٨,٧ ، والناقله ٣٩ المجهزه ككاسحة الغام عند الكيلومتر ١٣٧,٥ ، والصندل المغناطيسي الذي كانت تجره الباخرة « كونراد » عند الكيلومتر ٨٤,٣ .

وهكذا تكون الغارة التي وقعت في ٣٠ يناير والتي ألقى خلالها ١١ لغماً في مجرى مرور السفن بالقناة ، قد أسفرت عن ضياع أربع سفن ضياعاً نهائياً ، وتعطيل سفينة خامسة ، كما أسفرت أيضاً عما هو أشد خطورة من ذلك ، إذ أن القناة أصبحت غير صالحة إلا لمرور السفن التي يقل غاطسها عن ثمانية أمتار ، والتي لم يبق لمرورها غير منفذ عرضه ٢٦ متراً .



السويس قبل شق البرزخ

(عن رسم بريشة كرايليه)

وأجريت في الحال أعمال لرفع بقايا السفن الغارقة أو تقطيعها ، بينما كانت الكراكات تواصل كسح القناة وتوسع عرض المجرى حول البواخر الغارقة فيه . وبالرغم من العقبات التي اعترضت هذه الأعمال ، فقد استؤنفت الملاحة في القناة في الحادى عشر من فبراير ، أى بعد مرور ١٣ يوماً تخللها وقوع الحوادث أو تعطيل الحركة . وخصصت الشركة مرشدين إحصائيين وقاطرات بحرية للمناطق التي أصبحت الملاحة فيها مخوفة بالصعوبات بسبب حطام السفن الغارقة .



بورتوفيق سنة ١٨٦٩

(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)



بورتوفيق سنة ١٩٤٥

وبعد التجارب الأولى، التي أسفرت عن مرور بعض السفن التجارية الراسية في البحيرة المرة الكبرى منذ وقوع الغارة، قامت حاملة الطائرات «إلوستريوس» بحركة رائعة فاجتازت القناة في الممر الضيق بجانب الباخرة «راني» الغارقة.

ولكن الحادث الذي أثار المخاوف حقاً هو مرور حاملة الطائرات «فورميدابل» في أوائل مارس ١٩٤١. فان أعمال التطهير كانت قد أعدت منفذاً للمرور إلى جنب الباخرة «أغيوس جورجيوس» يبلغ عرضه ٣١ متراً على أدق تقدير، في أحسن ساعات المد. فكان ينبغي إذن أن تجتاز هذا المضيق بارجة عرضها ٢٩ متراً وحمولتها ٢٨٥٠٠ طن، بدون احتمال تخفيفها في أي حال. وقد رضى قسم الملاحة بالشركة أن يقوم بهذه المجازفة بالرغم من خطر تعريض القناة لتعطيل نهائي، إذا سد الممر بين الباخرة الغارقة والصفة المرتفعة. وفي ٧ مارس، تقدمت حاملة الطائرات «فورميدابل» حتى مدخل الممر وربطت إلى الصفة المقابلة للباخرة الغارقة ولكنه لم يعد من المستطاع تحريكها من هذه النقطة وانقضت ثلاث ساعات فشلت فيها جميع الجهود لتحريك البارجة من مكانها، بالرغم من أن التيار كان مواتياً، وبالرغم من استخدام قاطرتين قوة كل منهما ثلاثة آلاف حصان، وأمراس كانت تنقطع الواحدة بعد الأخرى. وأخيراً، وبدون سبب ظاهر، نجحت هذه الجهود المشتركة، وتمكنت حاملة الطائرات «فورميدابل» من المرور بين ضفة القناة والباخرة الغارقة، وكان ذلك عند الشفق، فواصلت سيرها في الظلام الدامس، بدون مصابيح كشاف، ولا علامات ارشاد مضيئة، فاجتازت المسافة التي كانت تفصلها عن البحيرة الكبرى، أي ٢٦ كيلو متراً. ولم يحدث أن ارتطم سكانها ولا مراوحها بشيء خلال هذه الرحلة.

وهذه العملية، إن لم تكن أخطر العمليات التي قام بها موظفو الشركة خلال الحرب، فهي على كل حال أصعبها.

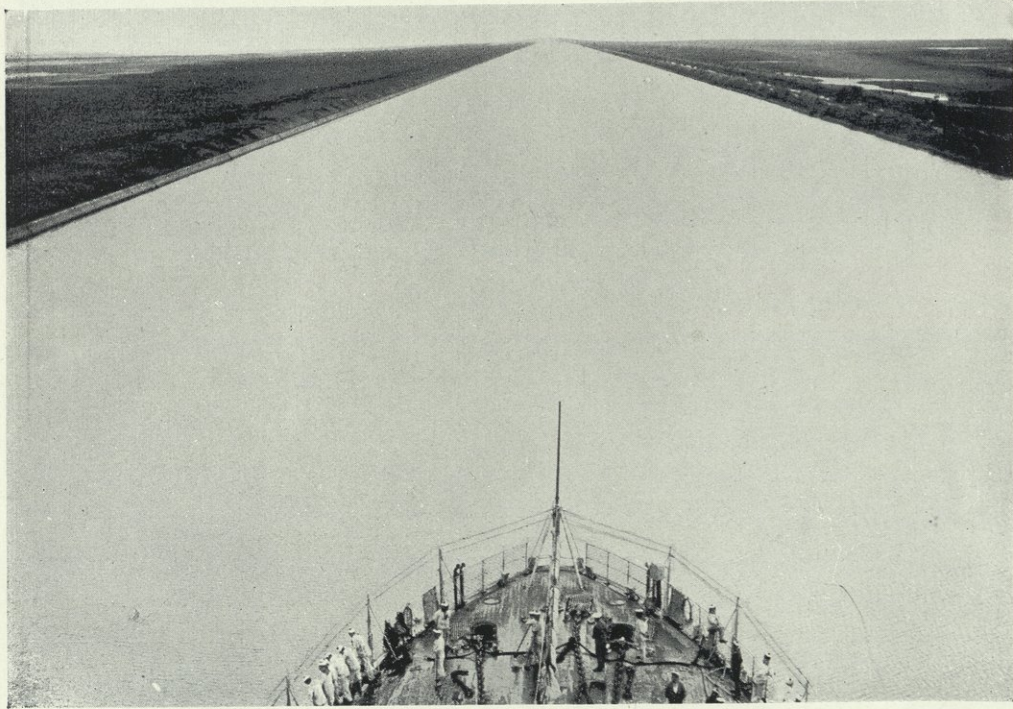
وغارة ٣٠ يناير ١٩٤١، التي أطلنا الحديث عنها، كانت الغارة الوحيدة التي أثرت تأثيراً كبيراً في حركة الملاحة في القناة، وذلك بسبب وقوعها فجأة. وقد تتابعت الغارات فيما بعد، ولكنها لم تحدث أضراراً تذكر، بالرغم من أنها كانت تزداد عنفاً يوماً عن يوم.

وذلك أن التدابير الدفاعية تعددت وجاءت كلها مكلفة بالنجاح. فالتوافل كانت تسير وراء الكاسحات في الأماكن التي يشك في خلوها من الألغام. وعولجت البواخر والقاطرات بحيث فقدت قوة جاذبيتها وذلك لدفع خطر الألغام المغناطيسية عنها. أما الألغام الصوتية، التي تنفجر

بتأثير الارتجاج ، فقد اتخذت أيضاً الاحتياطات لتجنب ضررها ، وذلك بتخفيف سرعة البواخر التي تسير بالآلات ، أو بجرها بواسطة القاطرات بعد وقف آلاتها وفقاً تاماً .

ولم يحدث حتى نهاية الحرب غير حادث واحد آخر ، وذلك عندما نسفت الباخرة «تاينفلد» بفعل لغم عند السكيلومتر ١٥٣,٢ في ٥ أكتوبر ١٩٤١ . وقد تيسر جر هذه الباخرة إلى ضفة القناة بدون أن تسد مجراها .

وعلى هذا ، تكون الغارات الجوية التي شنتها أسراب عديدة على القناة نفسها ، وعددها ٦٤ غارة خلال الحرب ، قد أسفرت عن تعطيل الملاحة في القناة مدة ٧٦ يوماً فقط . وبفضل التدابير الدفاعية التي اتخذت ، لم ينجح العدو في تعطيل حرية مرور البواخر تعطيلًا يذكر .



القناة بين بورسعيد والاسماعيلية

وفي موانئ البرزخ ومدنه ، لم يكن نجاح طائرات العدو أوفر مما ذكرنا .

ففي بورسعيد ، سقط عدد كبير من الضحايا في الحى التجارى . وفي الميناء دمر الحريق مخزناً كبيراً في حوض شريف . وغرقت الباخرة «باتراى» بفعل القنابل . وأصيب ثلاث بواخر أخرى باضرار ، وهى البواخر «بروتوباباس - وسيى أوف كلكوتا - وثيستلفورد» وانفجرت البواخر الثلاث «هاف - ومونت أولمبوس - وفريد» في مدخل الميناء بفعل الألغام ولكنها لم تسد المدخل .



سباق زوارق شراعية في بحيرة التمساح



منظر لبحيرة التمساح كما تبدو من حدائق الاسماعيلية
وقد ظهر في المؤخرة النصب التذكاري للدفاع عن القناة (١٩١٤-١٩١٨)

وبالرغم من أن مدينة الاسماعيلية لم يكن لها أية أهمية عسكرية ، فقد كانت هدفاً لست غارات أقيمت فيها القنابل . وقتل نحو مائة شخص في ليلة ٤ - ٥ أغسطس ١٩٤١ . ودمرت بعض المنازل ومجارى المياه وخطوط الانارة . غير أن معظم الغارات ركزت على معسكرات « المعسكر » والمنشآت الحربية المجاورة له .

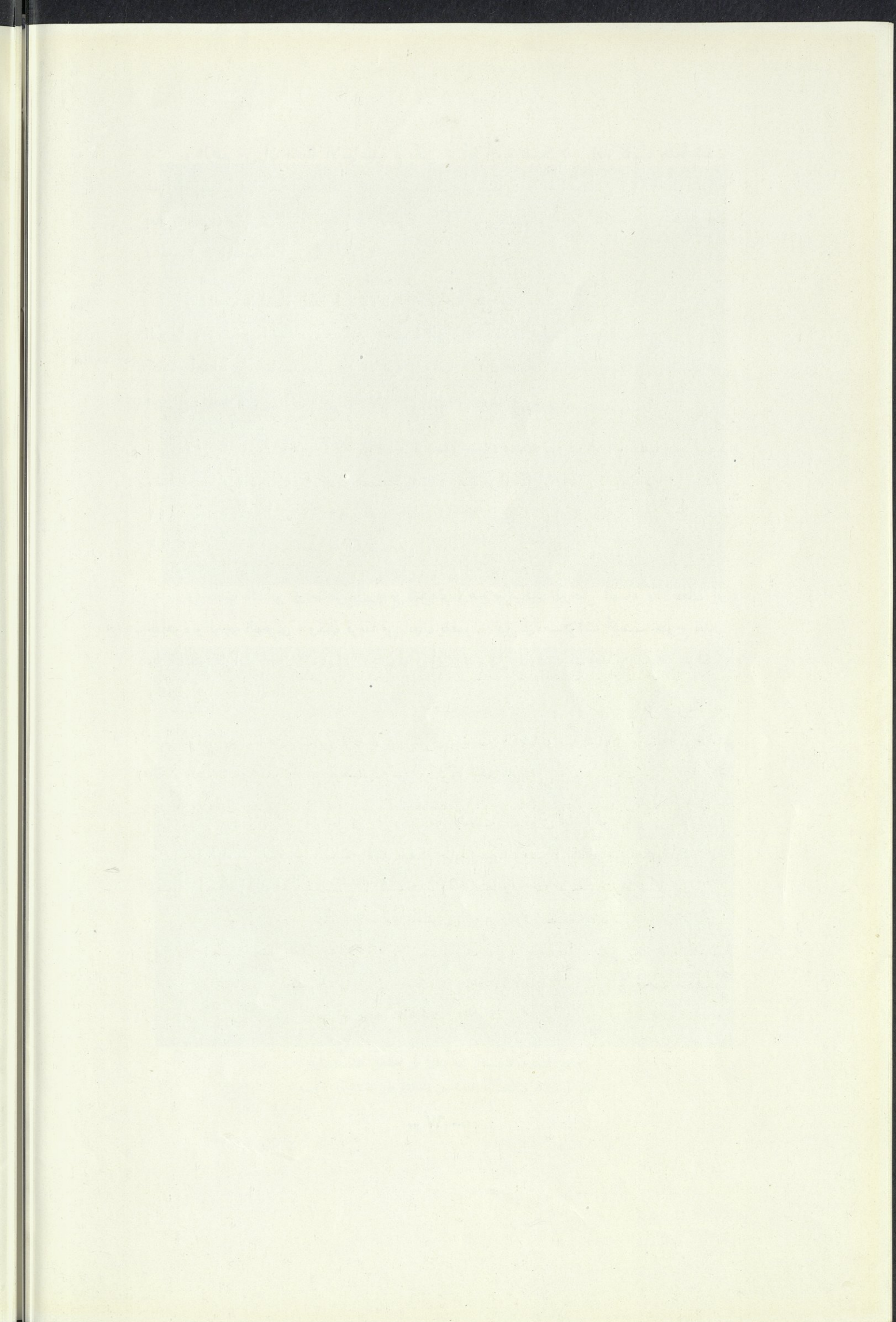
واشتدت وطأة الطائرات الألمانية خصوصاً على بور توفيق والسويس . فمعامل تكرير البترول ، ومدخل القناة ، والبواخر الكثيرة التى كانت تنزل الجنود والمعدات الحربية ، كلها كانت أهدافاً على جانب عظيم من الأهمية . ولهذا ، فإن جميع الغارات تقريباً التى شنت على البرزخ كانت تنتهى دائماً بالقاء القنابل على الجزء الجنوبي منه .

وفى ١٤ يوليو ١٩٤١ ، أحرقت الباخرة «جورجيك» وحمولتها ٢٨٦٠٩ طنسان فغرقت ، ونسفت الباخرة «اسكو» فى أول أغسطس ١٩٤١ عند مرفأ الأدبيه ودمر مخزنان فى ١٢ سبتمبر ١٩٤١ ، وفى ٢٣ أبريل ١٩٤٢ نسفت الباخرة «جرسى» . وفى ٦ يوليو نسفت ناقلة المواد السائلة «كسكاد» التابعة لشركة القناة بفعل الألغام .

واتخذت التدابير فى مناطق البرزخ الثلاث الآهلة بالسكان لترحيل النساء والأطفال إلى القاهرة والوجه البحرى . وكان فريقاً من العمال يقضون الليل فى معسكرات أقيمت خارج المدن . ولم تستطع غارات الطائرات فى أى مكان أو فى أى وقت من الأوقات أن تحد من نشاط الموظفين والعمال فى منطقة القناة .

وقد أثبتت الحوادث التى وقعت فى الشرق بين سنة ١٩٤٠ وسنة ١٩٤٥ مرة أخرى أهمية القناة الاستراتيجية المترتبة على وظيفتها وعلى مركزها الجغرافى .

وشركة قناة السويس لم تخل فى أى وقت من الأوقات ، سواء فى أيام الحرب أو فى أيام السلم ، بالمهمة الناتجة عن التزاماتها العالمية وذلك بفضل حماية انجلترا ومصر ، اللتان اضطلعتا بالدفاع عنها إضطلاعاً مكثلاً بالنجاح ، وبفضل ما أبداه موظفوها وعمالها من اخلاص مشبع بالحماس .



أعمال شركة قناة السويس في مصر

إذا كان العمل الذي قام به فردينان دى ليسبس قد أثار الإعجاب العام لأنه قرب بين عالمين ، وساعد في الجمع بين مدينتين ، وإذا كان لا بد من وضع هذا العمل في مصاف الحقائق الدولية لكي ندرك كل عظمتة ، فلا يجب أن يغرب عن البال ، من ناحية أخرى ، ان هذا العمل قد ترك في مصر نفسها أثراً عميقاً ، له خصائص جديدة بالاهتمام ، وان كان مجهولاً في كثير من نواحيه .

فان انشاء مدن جديدة في الصحراء ، والنصيب الوافر الذي تساهم به شركة قناة السويس في دخل الميزانية المصرية ، ووجود تيار خاص من الأعمال الناتجة عن نشاط الشركة ، كل ذلك يعد من العوامل الجوهرية التي جعلت من قناة السويس عنصراً هاماً من عناصر النشاط الاقتصادي في مصر .

١ - ان الحياة لا تظهر في الصحراء إلا حيث يوجد الماء العذب . ولهذا ، فقد كان لا بد من جلب مياه النيل إلى البرزخ قبل البدء بحفر القناة البحرية . وهذا هو الغرض من شق ترعة الاسماعيليه ، التي توصل المياه المأخوذة من النيل في شمال القاهرة إلى مدينة الاسماعيليه . وهناك فرعان آخران ، أصغر منها ، يوصلان المياه إلى بورسعيد والسويس . وقد تولت شركة القنسة حفر جزء كبير من هذه الترع ، ولكنها سلمتها فيما بعد إلى الحكومة المصرية ، بموجب اتفاقات مختلفة .

وتوزع المياه العذبة للشرب من ثلاثة مراكز يتم فيها تكرير المياه في الأحواض بطريقة الترشيح البطيء . (يرجع إلى الرسم البياني رقم ١٣ صفحة ١١٧) وهذه الطريقة بطيئة وكثيرة التكاليف لأنها تقتضى بناء أحواض واسعة عديدة وتنظيفها باستمرار . وهي تعرف بطريقة « بوش شابل » ولكنها تعطى ماء نقياً لا مثيل له . ومجرد المقارنة بين الماء قبل تكريره والماء المكرر يثير دائماً دهشة الزائرين واعجابهم ، خصوصاً في أيام الفيضان . وتفحص مياه الشرب دائماً فحصاً دقيقاً للتأكد من صفائها ، على الخصوص في حالة تفشي الأوبئة . ولا شك في أن النتائج الباهرة التي سجلت في برزخ السويس ، أثناء مكافحة وباء الكوليرا في عام ١٩٤٧ ، عائدة إلى ان السكان كانوا يشربون ماء نقياً ممتازاً .

وقد اضطرت شركة القناة ، منذ بدء أعمال الحفر ، أن تنشئ حواضر لاسكان موظفيها وعملها، وقد شيد لهذا الغرض حوالى ١٤٠٠ منزل ثلثها تقر يبا للموظفين والثلثان للعمال. وهذه المساكن تتوفر فيها جميع وسائل الراحة الحديثة وهى من طراز يلائم مناخ المنطقة وتؤجر للموظفين والعمال بايجار زهيد ، وقد كانت نواة نبتت حولها مدن جديدة .



مساكن الموظفين بالاسماعيلية

وقد روعى فى تخطيط هذه المدن الناشئة وتنظيمها أن تكون مستوفية لجميع شروط الراحة المتوفرة فى المدن . وتولت الشركة القيام بالأعمال الصحية ، وقد أنشأت شبكة المجارى ونظمت رفع القمامات المنزلية . وتولت فى الاسماعيلية وبور توفيق العناية بالشوارع والأرصنة والميادين والجبانات ، كما والت مكافحة البعوض بتصريف المياه الراكدة ورشها بالبتروول . ولهذا ، فان الملاريا التى كانت متفشية فى السنوات الأولى من فتح القناة لم يبق لها أثر الآن . وأنشئت فى الاسماعيلية وبور توفيق فرق لمكافحة الحريق ، وتوجد فرق أخرى لمكافحة الجرذان فى الموانئ .

ونصت اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ على وجوب انشاء مجلس بلدى بالاسماعيلية ، حل محل الشركة فى إدارة المرافق التى كانت تقوم بادارتها .

أما القوة الكهربائية اللازمة لسد حاجات الشركة ، على الخصوص فى ورشها العمومية ، وفى عمليات تكرير المياه ، ولانارة ميناء بورسعيد ، فأنها تولد فى محطتين فى بور فؤاد وبور سعيد . وفى وسع الشركة ، علاوة على هذا ، وبالنظر إلى ما تمتاز به منشآتها من دقة واتساع ، أن توفر القوة الكهربائية

اللازمة لانارة مدينة بور فؤاد ، وتساهم مع بلدية بور سعيد فى إنارة هذه المدينة . وانتاج القوة الكهربائية سائر فى ازدياد مستمر . فقد بلغ نحو خمسة ملايين ونصف مليون كيلوات فى سنة ١٩٤٩ . وهناك مشروع سينفذ لتوسيع محطة توليد الكهرباء فى بور فؤاد وادخال التحسينات العصرية عليها .

وفى كل مكان ترى العين حدائق وبساتين وشوارع واسعة غرست على جوانبها أشجار جلبت من الخارج ، بل ترى غابات صغيرة وكل ذلك بمثابة ابتسامة مفرحة ، فى وسط تلك الصحراء القاحلة . وهذا الذى وصفناه هو ثمرة الجهود المتواصلة والعناية المستمرة التى يبذلها القائمون برعاية هذه البساتين ، فيروونها بانتظام ، ويعنون بالشجيرات الصغيرة فى منابتها ، لكي تنمو وتبقى ، ثم تبدو دوحات تزهو بهاماتها مثل أشجار الجزورينا والتين الهندى وغيرها .

وهناك أندية عائلية ورياضية ، وشواطىء للاستحمام يؤمها الكثيرون ، وقد خصصت الشركة مالا وفيراً لانشائها والعناية بها ، وهى تضع فى متناول الموظفين والعمال جميعاً ، وبنفقات قليلة جداً ، وسائل ممتعة للانصراف إلى مزاولة معظم الألعاب الرياضية ، بلا استثناء الألعاب التى لا تتوفر مزاولتها عادة إلا لفريق من المخطوظين ، كالتجديف ، والجولف ، والفروسية .



امام بورسعيد تقع مدينة بورفؤاد التى افتتحها الملك فؤاد فى سنة ١٩٢٦
وتنظم مساكنها الانيقة وحدائقها الفناء وقد انشأت شركة القناة ورشها فيها

وأنشئت مستوصفات وملاجىء للمرضى والناقهين ، مما يجعل الموظفين والعمال يتمتعون بأوفر قسط من الحماية الصحية . ويقوم على خدمة المرضى فيها جراح و١٦ طبيباً يعاونهم نحو مائة ممرض . ومستشفى القديس منصور دى بول بالاسماعيلية ، المشيد فى مكان يمتاز بموقعه الصحى وهوائه الرطب فى الصيف ، يحوى مئتين سرير ، وله ملحقات طبية وجراحية ، وعيادات

لكل فرع من فروع الطب التخصصى ، ومعمل كيميائى ، وقسم للأشعة . وتعمل يد التجديد بلا انقطاع فى المستشفيات وملحقاتها ومعداتنا ، لئلا تتناسب دائماً مع عدد من يعملون فى خدمة الشركة ، وتمشى مع تقدم الطب والجراحة المستمر . ويوشك العمل أن يتم فى بناء جناح للجراحة سيعالج فيه المرضى بأحدث الوسائل التى وصل إليها هذا الفن .

ومن المشاكل التى يواجهها موظفو القناة فى أثناء إقامتهم فى البرزخ مشكلة تعليم أبنائهم . ولمعالجة هذه المشكلة ، دأبت الشركة على تشجيع إنشاء المدارس العديدة وإعانتها بالمال ، وهذه المدارس تعمم الآن التعليم الابتدائى والثانوى .

وفى مضمار المواصلات ، أنشئت شبكات من الطرق والسكك الحديدية والتليفونات ، وعنى باصلاحها وفقاً لاتساع الحاجة إليها . وقد مدت الشركة الخط الحديدى بين الاسماعيليه وبور سعيد ثم سلمته للحكومة المصرية ، والطريق التى تصل الاسماعيليه ببورسعيد ، والتى قامت على أرضية متينة ثم تحولت إلى طريق عصرية ، لا ينقطع فيها المرور ، وقد تم الآن مدها إلى السويس . وساهمت الشركة علاوة على ذلك بمبلغ ٣٠٠ ألف جنيه مصرى فى انشاء طريق ثانية تربط بورسعيد بالسويس .

٢ - وبخلاف هذه المنشآت التى غيرت منظر البرزخ الطبيعى ، فإن نشاط شركة القناة قد امتد إلى كثير من النواحي التى لا يتناولها البصر ، والتى لا يقل أثرها عن غيرها فى تقدم مصر الاقتصادية والمالى .

فقد أراد فردينان دى ليسبس منذ البدء أن يشرك مصر فى منافع مشروعه ، إما بدعوتها إلى شراء نصيبها من الأسهم ، وإما بتخصيص ١٥ ٪ من الأرباح لها بموجب نظام الشركة .

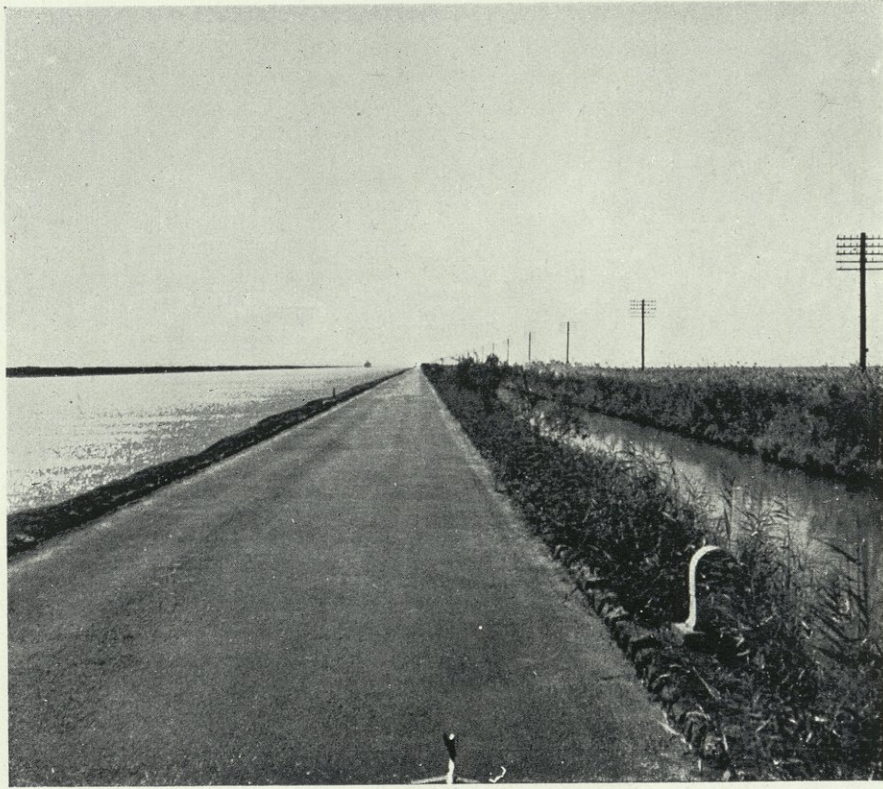
وقد وجدت الحكومة المصرية نفسها مضطرة ، فيما بعد ، إلى بيع حصتها من أرباح الشركة ، ولكن اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ أعادت إليها أخيراً صفة الشريك . فالأتاوة التى كانت الشركة تدفعها كل سنة إلى الحكومة تنفيذاً لاتفاق سنة ١٩٣٦ ، وقدرها ثلاثمائة ألف جنيه ، قد ألغيت وحلت محلها حصة تعادل ٧ ٪ من مجموع الأرباح المحملة للسنة السابقة . وقد زادت هذه الحصة على ٨٢٠ ألف جنيه فى سنة ١٩٤٩ .

وعلاوة على هذا ، فإن شركة قناة السويس تسدد فى مصر طائفة من الضرائب بلغ مجموعها مليوناً و٩٩٤ ألف جنيه فى سنة ١٩٤٩ . ويحمل بنا فى هذا الصدد أن نضيف إلى هذا الرقم ما تتحمله الشركة من نفقات فى إدارة المرافق الخاصة بالمنافع العامة ، والتى تحدث عجزاً

كبيراً في ميزانيتها ، وعلى هذا يكون مجموع ما يجنيه الاقتصاد المصرى من هذه الأبواب ثلاثة ملايين من الجنيهات تقريباً ، أى نحو ٢ ٪ من مجموع إيرادات الميزانية المصرية .

٣ - وشركة قناة السويس تساهم من ناحية أخرى مساهمة كبيرة فى النشاط الاقتصادى المصرى .

فإنها تفتح أولاً أبواب العمل أمام كثيرين . ففي ٣١ يناير ١٩٥٠ ، كان يعمل فى الشركة ٧٤٠ موظفاً ومرشداً و ٣٩٤٠ عاملاً ورئيس أعمال . وفى سنة ١٩٤٩ بلغ مجموع المرتبات والأجور التى دفعتها الشركة نحو ٤ ملايين و ٢٠٠ ألف جنيه . وتضمن الشركة الرزق لنحو أربعة آلاف أسرة ، ثلاثة أرباعها تقريباً من الأسر المصرية . وإذا فرضنا أن كل أسرة تتألف من خمسة أشخاص ، فيكون المجموع نحو ٢٠ ألف شخص ، أى ما يقرب من ٦ ٪ من عدد سكان البرزخ الذى يقدر عددهم بنحو ٣٥٠ ألفاً ، ويضاف إلى هذا أن الشركة تتعاقد كل سنة مع المقاولين لتنفيذ طائفة من الأعمال ، وقد بلغ ما دفعته فى هذا الباب فى سنة ١٩٤٩ ، نحو ٨٣٠ ألف جنيه .



القناة البحرية والطريق وترعة المياه الحلوة والخط الحديدى

ومما يذكر أيضاً أن الشركة ، بالرغم من أن اتفاقياتها المختلفة مع الحكومة تعفيها من تسديد الرسوم الجمركية عن المواد التي تستوردها مباشرة ، فإنها تعتمد إلى شراء ما يلزمها من آلات ومعدات في السوق المصرية على نطاق يتسع يوماً عن يوم . وفي الأعوام الأخيرة بلغت مشترواتها السنوية في مصر نحو ٤٠٠ ألف جنيه ، وارتفعت إلى ٦٠٠ ألف جنيه في سنة ١٩٤٩ .

وتدفع الشركة أيضاً كل سنة في مصر مبالغ كبيرة لتسديد أرباح قراطيسها المالية . فمن سنة ١٩٤٢ الى سنة ١٩٤٧ ، دفعت الشركة من هذا القبيل نحو خمسة ملايين ونصف من الجنيهات المصرية . وينبغي أن لا يغرب عن البال ان شركة قناة السويس واحدة من المؤسسات القليلة في العالم التي تضمن تداول سنداتها على أساس سعر الذهب في نيويورك . ولا يخفى على أحد ان سندات قناة السويس ، بما لها من مكانة وشهرة ، من القراطيس التي تساهم مساهمة فعالة في تنشيط حركة أسواق القراطيس المالية المصرية .

وأخيراً ، فان شركة القناة تأخذ أيضاً نصيبها الوافر في تعادل الميزان المالى المصرى . فان المعاملات الخاصة بها قد أسفرت ، في سنة ١٩٤٩ ، وهى السنة الأخيرة التي عرفت نتائجها ، عن رصيد لصالح مصر يزيد بكثير عن ٩ ملايين من الجنيهات .

وما يعمد أصحاب السفن الأجانب إلى الحصول عليه من العملات الأجنبية لتسديد رسوم المرور في القناة تنتفع به ادارة النقد المصرية دون سواها . وقد بلغت قيمة هذه المبالغ في سنة ١٩٤٩ نحو ٥ ملايين و ٧٠٠ ألف جنيه ، فيما يخص العملات الصعبة وحدها (الدولار والفرنك البلجيكي والفرنك السويسرى) وأخيراً لا يخفى ان توقف السفن في بورسعيد هو مصدر حركة للسياحة لها أهميتها .

وإذا كان نشاط شركة القناة يؤثر في مجمل الاقتصاد المصرى إلى حد لا يستهان به ، فان أثره يبدو واضحاً جلياً بصورة خاصة في محافظتي بور سعيد والسويس . فقد أسفر حفر قناة السويس عن إيجاد أقليم مصرى جديد . يتسع ازدهاره مع الأيام ، في بقعة كانت من قبل صحراء قاحلة بين بحرين .

ولدينا شهادات طائفة من الكتاب والمسافرين عن حالة هذه المنطقة قبل حفر القناة .

فقد قال نابليون في وصف حملاته العسكرية في مصر وسوريا ، أن هناك ست صحارى تابعة لمصر ، وان « الصحراء السادسة هى برزخ السويس » .

وإليك من ناحية أخرى ، وصف السويس كما كتبه ادمون كومب ، نائب قنصل فرنسا ، في سنة ١٨٤٠ . فقد قال : « ان السويس ، بالرغم من أهميتها التجارية ، مدينة صغيرة تكتنفها أسوار قديمة مدعمة بأبراج متهدمة ... ولكن في سوقها موارد مختلفة ، وان كانت البقاع المحيطة بها قاحلة ... فالبصر لا يقع حول المدينة على أثر لنبات والاراضي المجاورة لها تطفو عليها الرمال الجذباء ، فعبثاً تبحث العين عن قليل من الخضرة والظلال ».

ولم يكتب كلوت بك ، في مذكراته التي دونها حوالى سنة ١٨٣٥ ، ما يشرح الصدر أكثر من سواه بالنسبة إلى السويس . فقد قال : « ان هذه المدينة ، التي يبلغ عدد بيوتها نحو مائة بيت ، وسكانها نحو ٣٥٠٠ ، تقع في نهاية الخليج العربى . ومنظرها ، وهندستها ، وأزياء أهلها ، ولعنتهم ، وعاداتهم ، كل ذلك يختلف عما هو في أنحاء مصر الأخرى . والأرض التي تحوطها في حالة قصوى من الجذب ، فلا يرى فيها أثر لنبات . وماء الشرب معدوم فيها على الاطلاق ، مما يضطر معه السكان إلى الذهاب لأخذ ما يلزمهم من الماء من عيون موسى ، الواقعة على مسافة خمسة فراسخ من هناك ، في الناحية المقابلة من البحر . وفضلا عن ذلك فان هذه المياه مالحة . ولكن قافلتنا كانت لحسن الحظ قد حملت معها من مصر قرباً مملوء ماء ».

وكتب فردينان دى ليسبس بدوره يقول : « قررنا القيام برحلة للكشف عن البرزخ . وكنا أربعة أشخاص احتجنا إلى ما لا يقل عن خمسين جملاً ، منها ٢٥ جملاً لحمل الماء اللازم لنا لاجتياز هذه الصحراء ... وفي سنة ١٨٥٤ ، كانت قافلتنا تجتاز حوض البحيرات المرة ومعها المياه والزاد والحرفان والدجاج ، وبخلاف هذه الحيوانات ، لم تكن توجد ذبابة واحدة في تلك الصحراء الرهيبة » . (المذكرات اليومية والوثائق ، السلسلة الخامسة) .

وبعض البيانات تكفى لاطهار المرحلة التي قطعت منذ ذلك العهد ، الذي تفصلنا عنه مدة تقل عن قرن واحد .

فان سكان البرزخ ، الذين كان عددهم لا يتجاوز بضعة آلاف عندما بدأت أعمال الحفر ، يقدر اليوم بأكثر من ٣٥٠ ألفاً ، وهم في ازدياد مستمر .

ويتضح من نتائج احصاء ١٩٣٧ ، وهو الأخير المعروف ، ان المهن موزعة كالآتي :

٧ . % في الأعمال الزراعية .

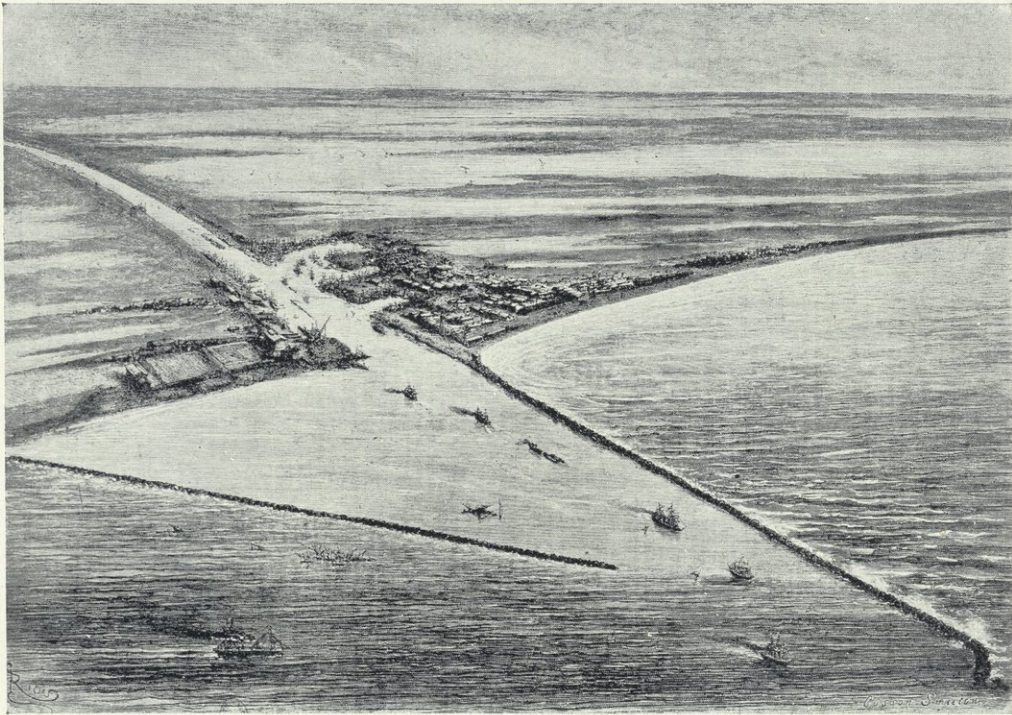
٩ . % في أعمال النقل .

١٦ . % في التجارة .

٢٠ ٪ في الصناعة .

٤٨ ٪ في المهن المتنوعة .

وقد أدت عمليات توصيل المياه إلى اتساع نطاق الزراعة على امتداد ترعة الاسماعيليه وفي البرزخ ، وبصورة خاصة في الجهات الواقعة بين البحيرات المرة وترعة الاسماعيليه ، وبين الاسماعيليه والمصب (الدفرسوار) وفي منطقة بورسعيد ، وأخيراً بين الاسماعيليه والقاهرة . واتساع الأراضي الزراعية من أبرز المظاهر الجغرافية في منطقة القناة . ففي كل سنة تنزع أرض جديدة من الصحراء . ومساحات كبيرة من الأرض ، لم تكن في الواقع من قبل لا من نصيب اليابسة ولا من نصيب البحر ، يتم تطهيرها بانتظام من الرواسب المالحة ، وتسويتها على سمك نصف متر ، واعدادها لزراعة الحبوب . وهكذا تم زرع أو اصلاح حوالى ٦٦٠٠٠ فدان (٢٨٠٠٠ هكتار) تبلغ قيمتها حوالى ١١ مليوناً من الجنيهات المصرية وتدر دخلاً سنوياً قدره ٨٥٠ ٠٠٠ جنيه تقريباً .



بورسعيد سنة ١٨٦٩

غير ان هذه النتائج ، وان كانت ذات مظهر رائع ومدعاة للتشجيع ، إلا أنها لا تزال محدودة في نطاقها . ويبدو أن كمية المياه المتوفرة لأعمال الري ، من جهة ، وشكل مسطح

الأرض من جهة أخرى ، لا يسمحان في الظروف الراهنة بزيادة المساحات القابلة للزراعة زيادة كبيرة . ففي حين ان عدد المنصرفين إلى الأعمال الزراعية في مصر كلها يبلغ نحو ٥٨ ٪ من عدد السكان العاملين ، يسترعى نظرنا ان هذه النسبة لا تتعدى ٧ ٪ في برزخ السويس . ولا يستأثر صيد الأسماك ، من جهته ، إلا بجزء يسير من نشاط السكان بالرغم من اتساع نطاقه اتساعاً يذكر . ففي بورسعيد نحو ٣٠ سفينة و ٣٥٠ زورقاً للصيد ، تستخرج من السمك ما يبلغ متوسط زنته ١٢ طناً كل يوم ، وهناك نحو ألف وخمسمائة أسرة تعيش من تجارة الاسماك . وستنشئ الشركة عن قريب حوضاً مخصوصاً لمراكب الصيد ببورسعيد .



(حقوق النشر محفوظة لوزارة الطيران البريطانية)

بورسعيد سنة ١٩٤٦

بورسعيد تنمو تقريبا على نمط نمو التجارة

وبالنظر إلى ما تقدم، فقد كان لابد لبرزخ السويس من الاتجاه في نهضته إلى ناحية أخرى.

فان المقارنة بين الرسومات البيانية الخاصة بحركة البواخر في مينأى الاسكندرية وبورسعيد، تدل على أن الحركة في بورسعيد تفوق الحركة في الاسكندرية بنسبة تتزايد مع مرور الأعوام، بالرغم من اتساع النشاط في ميناء الاسكندرية اتساعاً جديراً بالاعتبار . ومما يجدر ذكره ان هذه النسبة قد انعكست في خلال الحربين العالميتين الأخيرتين ، بسبب ما صحبهما من هبوط في التجارة العالمية .

وعلى هذا ، يكون النشاط الاقتصادى في برزخ السويس إذن ذا صبغة تجارية وصناعية. وتكليفه مرتبط بحركة المرور في القناة . ومدن بور سعيد والاسماعيلية والسويس وبور توفيق تتمشى في تقدمها مع تقدم التجارة العالمية .

وتعد مدينة بورسعيد من أهم موانئ العالم، بفضل النصب الذى يلحقها من الملاحة الدولية. فان حمولة البواخر التى تمر بها تبلغ في مجموعها نحو ٤٨ مليون طن ، مما يجعل مرتبتها في الأهمية قبل لندن (٢٢ مليون طن) وأنفرس وروتتردام . ففي سنة ١٩٤٩ مرت بها نحو تسعة آلاف سفينة كان معظمها يتزود فيها بالثؤن والوقود والماء . وقد احتل المازوت المكانة الأولى التى كان يحتلها الفحم من قبل . ففي سنة ١٩٤٧ شحن ما زنته ٢٤٠ ألف طن من الفحم مقابل مليون و٢٠٠ ألف طن في سنة ١٩٢٩ ، في حين ان المازوت ارتفع في المدة نفسها من ٣٨٥ ألف طن إلى أكثر من مليون . وأعدت شركات البترول الكبرى في بورسعيد صهاريج يبلغ مجموع ما يمكن اختزانه فيها نحو ٢٥٠ ألف طن . وتمون البواخر بكميات كبيرة من المياه العذبة ، تبلغ حوالى مليون متر مكعب في السنة . وقد نشأت حركة تجارية لا يستهان بها عن بيع المواد الغذائية ، وعلى الخصوص اللحوم المثلجة ، وعن تموين البواخر بما تحتاج إليه من المواد المختلفة .

وأخيراً ، لانظننا في حاجة إلى الإشارة إلى أهمية تجارة السلع التى تباع للمسافرين . فان المتاجر المتخصصة في التعامل مع السفن تمتاز بنشاطها الواسع . وقد اشتركت جميعها في تأسيس الغرفة التجارية الدولية لقناة السويس. ولا بد هنا من الإشارة أيضاً إلى شركات الصنادل التى تؤجر صنادلها لأعمال التفريغ أو رسو السفن .

وعلاوة على استخدام مدينة بورسعيد كميناء للمرور ، فانها تعد في الآن ذاته في المرتبة الثانية بين الموانئ المصرية ، من حيث مقادير البضائع التى تمر بها وارادة إلى مصر أو صادرة منها. فهى من هذه الناحية تأتى بعد الاسكندرية مباشرة .



سنة ١٨٦٩ ... سفن راسية ببورسعيد



بورسعيد سنة ١٩٤٧
... أصبح الميناء من أهم موانئ العالم

وقد بلغت الصادرات في سنة ١٩٤٧ ما زنته ٥٨٤ ألف طن وهو رقم قياسي . وكانت مكونة على الخصوص من البصل والأرز والقطن والملح . وفوق ذلك كله ، فان بورسعيد تعد احد الموانئ التي توزع منها البضائع في الشرق الأوسط ، بالنظر إلى منطقتها الحرة التي تسمح لها بتصريف منتجات البلدان الواقعة في شرق البحر المتوسط والمساهمة في تموينها في آن واحد .

أما السويس وبور توفيق ، فان مركزهما الجغرافي يجعلهما دون بورسعيد في مساهمتهما المباشرة في حركة الملاحة الدولية خلال القناة فيما يخص نشاطهما المينائي ذاته .



ان توقف السفن ببورسعيد مصدر حركة للسياحة لها اهميتها

وقد أدى نشاط الحركة في الموانئ طبعاً إلى إنشاء واتساع الورش الخاصة باصلاح البواخر . وتستخدم هذه الورش الآن نحو أربعة آلاف عامل . ومرور البواخر في هذه الطريق التي تعد من أهم الطرق التجارية في العالم ، قد أدى ، من ناحية أخرى ، إلى ازدهار طائفة من الصناعات المرتبطة باستخراج المنتجات الثقيلة الوزن أو شغلها . ولولا حفر القناة لما كان بالامكان انشاء تلك الصناعات . ففي بورسعيد ملاحات يعمل فيها نحو ألف شخص . ويعد الملح من أهم مواد التصدير في هذا الميناء . أما مناجم البحر الأحمر ، وعلى الخصوص الفوسفات

والمنجنيز ، فقد أصبح استغلالها متيسراً منذ اليوم الذى فتح فيه أمامها منفذ إلى البحر المتوسط .
وفى السويس منشآت بترولية هامة ، يعمل فيها بضع مئات من العمال . وينشأ الآن مصنع
للأسمدة الكيماوية المركبة فى سهل عتاقة .

وفى جميع مدن البرزخ تزدهر صناعات صغيرة عديدة تسد الاحتياجات المحلية ، كصناعة
الأسمنت ، والجبس ، والحديد ، والمقاولات العامة وغيرها ، وأخيراً ، فإن مدن البرزخ
تتماز بصناعة يدوية نشطة تتناول شغل النحاس والمعادن والحشب .

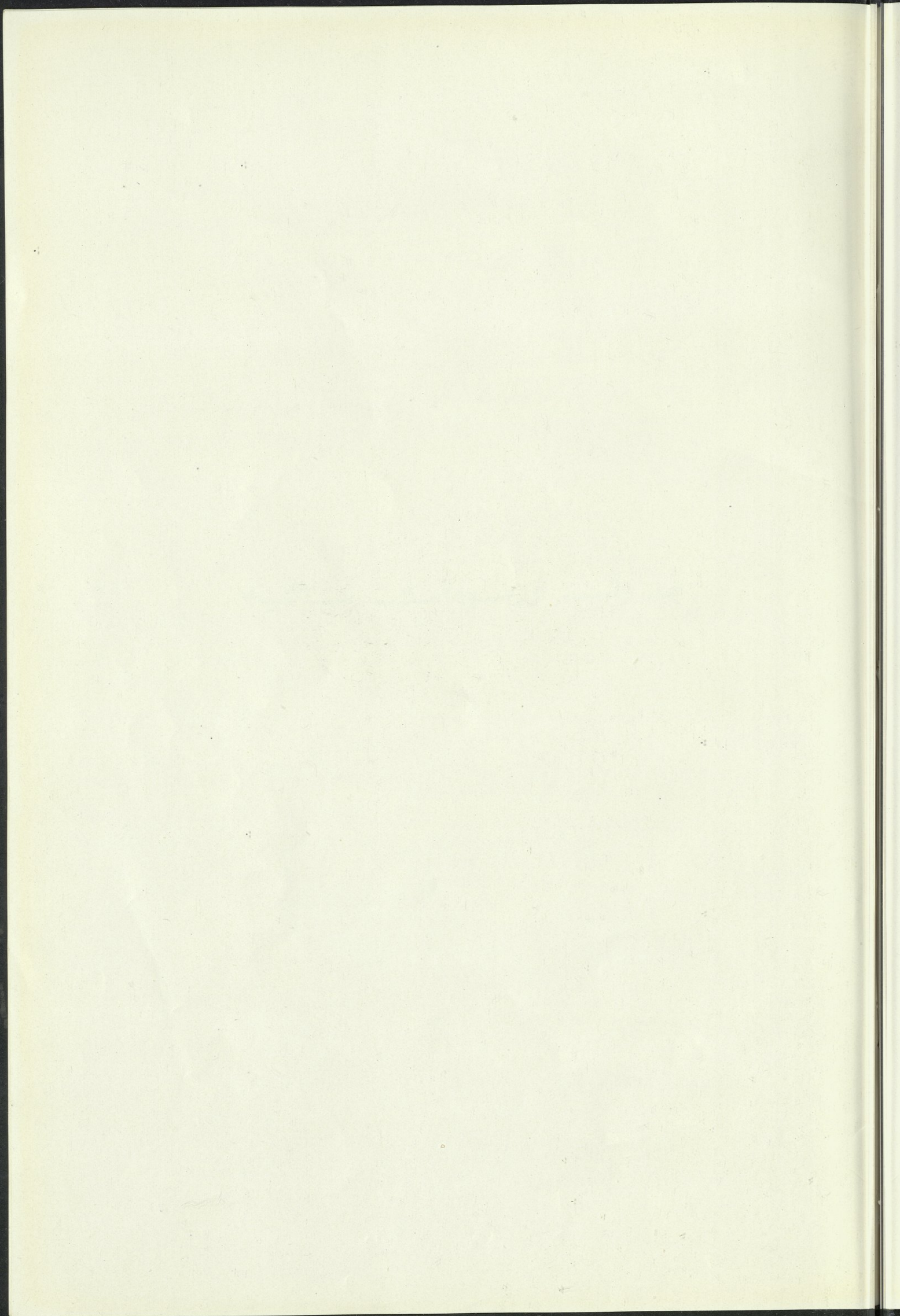
ويبلغ مجموع المحلات التجارية اليوم فى برزخ السويس نحو ستة آلاف ، وعدد المحلات
الصناعية نحو ألفين وثمانمائة .

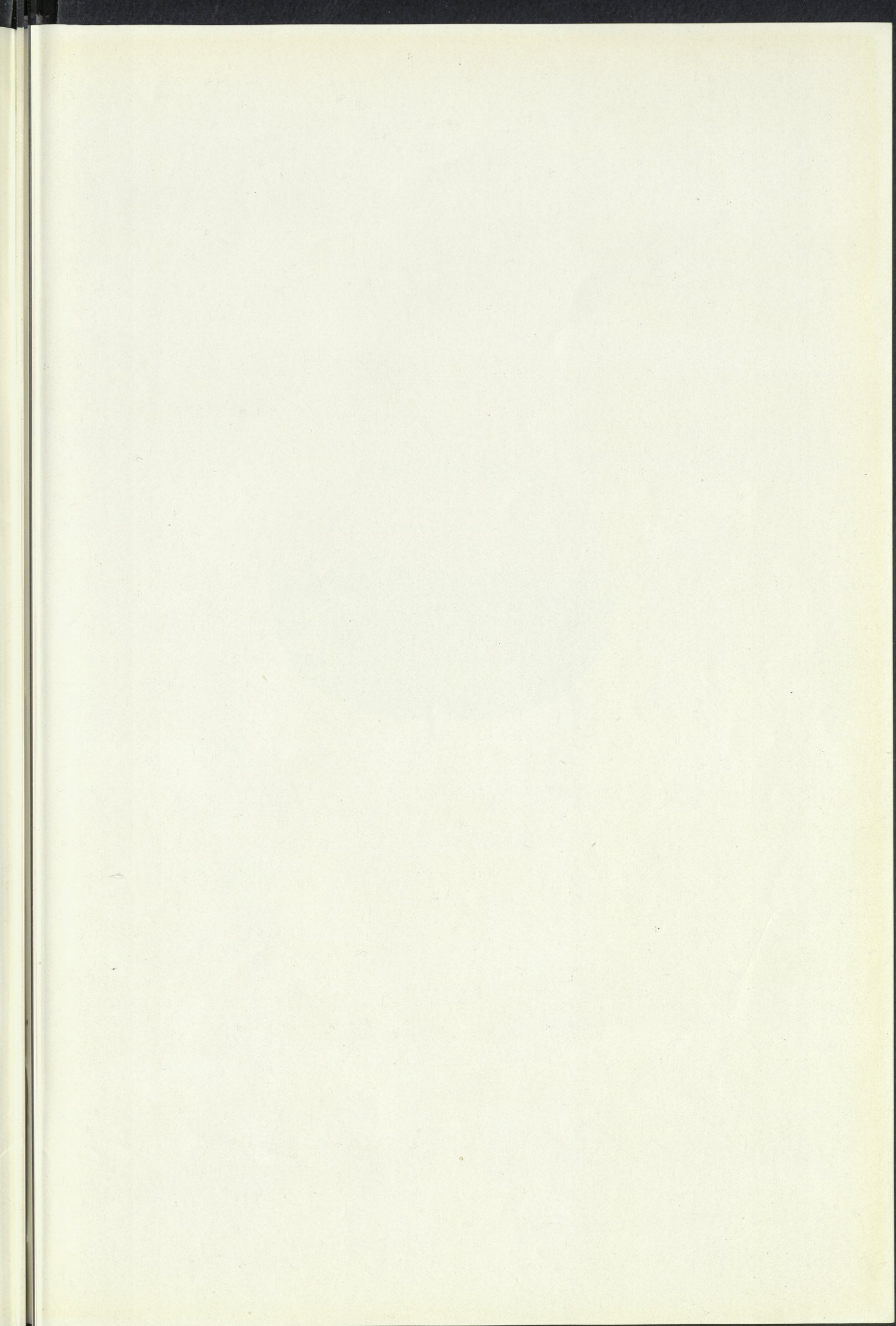
وكنتيجة سارة لهذا التقدم الانشائى ورفع مستوى المعيشة ، فإننا نرى حركة البناء تتقدم أيضاً
بسرعة قلما عرف نظيرها . وفى سنة ١٨٦٠ كانت هذه الحركة شبه معدومة . ثم بلغ عدد المباني
التي شيدت فى البرزخ نحو ١٧ ألفاً فى سنة ١٩٤٧ وهو سائر فى صعود مطرد . وفى السنوات
الأخيرة نبتت أحياء جديدة كاملة . وبلغت مساحة الأراضى التي بيعت فى البرزخ بين سنة ١٩٣٩
وسنة ١٩٤٥ مساحة ما بيع منها فى السنوات العشرين السابقة . ونتج عن ذلك إرتفاع عظيم فى
أسعار الأرض . ففى بورسعيد ارتفع متوسط السعر من جنيهين للمتر المربع فى سنة ١٩٠٠
إلى ١٥ جنيهاً فى سنة ١٩٤٩ . وفى بورفؤاد ارتفع هذا المتوسط بنسبة ١٥٠ ٪ بين سنة ١٩٣٨
وسنة ١٩٤٩ . وهذا واحد من مظاهر زيادة الثروة فى هذه المنطقة ، وهو ليس الوحيد .

فجميع الدلائل تدل ، فى الواقع ، على ارتفاع مستوى المعيشة بين سكان برزخ السويس .
ومن هذه الدلائل ان نسبة الذين أودعوا أموالاً فى صندوق التوفير تبلغ ١٣ بالمائة فى حين أنها
لا تتعدى ٤ بالمائة فى أنحاء مصر الأخرى . وتلاحظ مثل هذه الزيادة أيضاً فى نسبة
متوسط المبالغ المدوعة ، على الأقل فى محافظة بورسعيد . وتبدو مثل هذه الظاهرة أيضاً فى
إحصائيات عدد السيارات الخاصة وعدد مشركى التليفون . ويلاحظ فضلاً عن ذلك أن
نسبة الوفيات فى برزخ السويس تقل عنها فى القاهرة ، ومن ناحية أخرى ، ان سرعة انتشار
التعليم فى البرزخ تفوق سرعته فى أى مكان آخر ، إذ أن نسبة الأميين فيه تقل مرتين عن
نسبتهم فى مختلف أنحاء القطر .

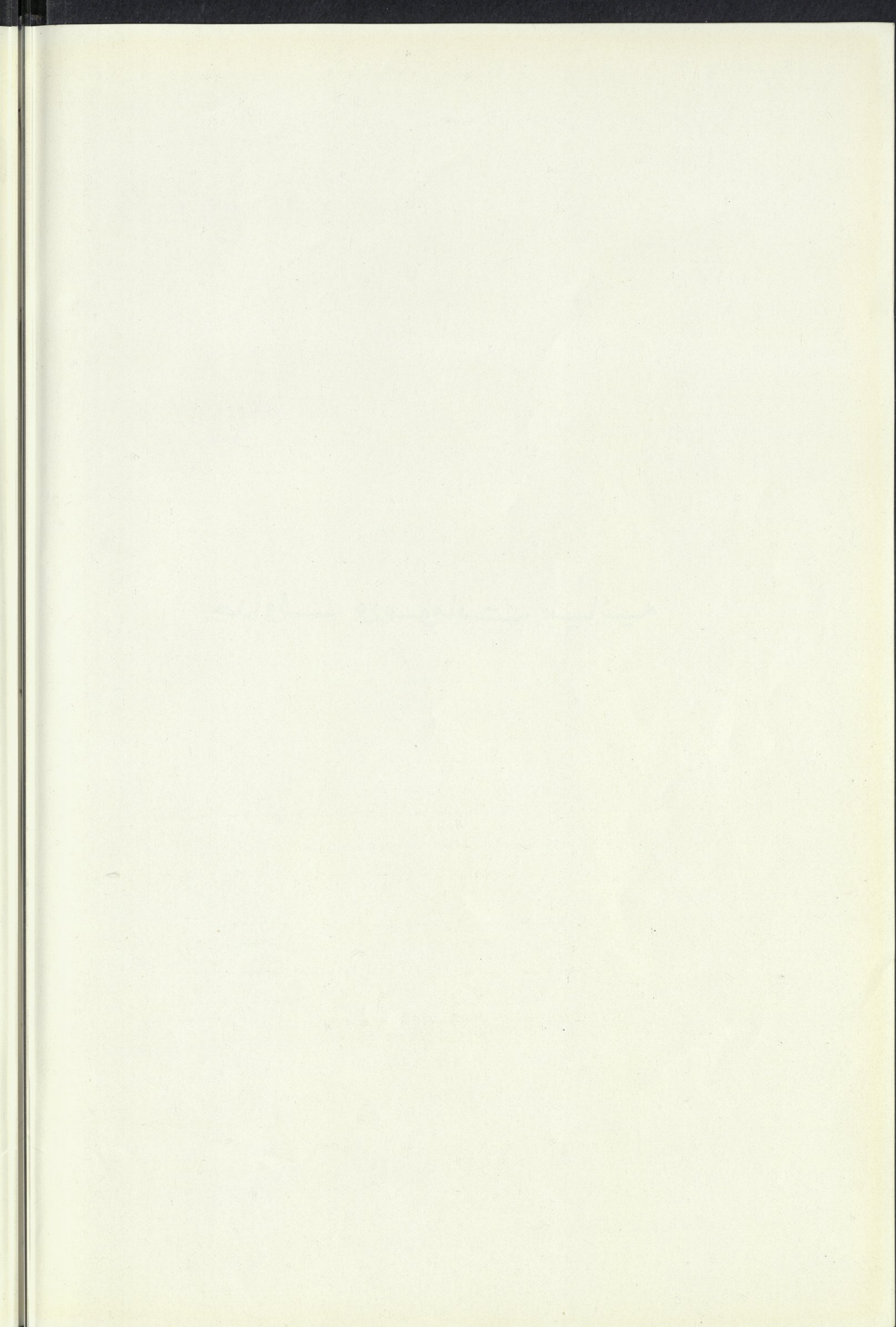
٢٥٥







جداول ورسومات بيانيه



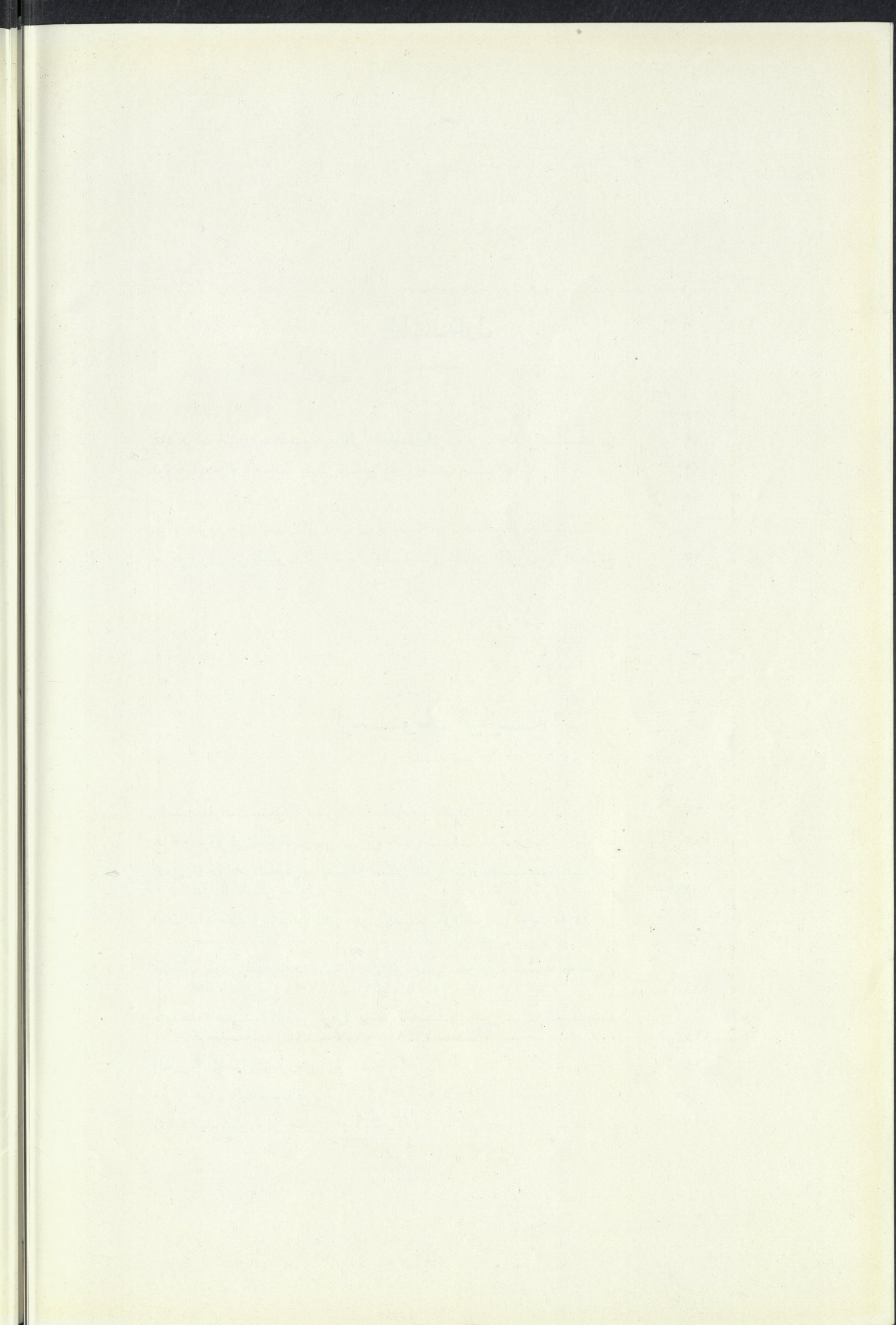
الجدول

الصفحة

٨٩	عدد مرات المرور - الحمولة بالطن الخاضعة للرسوم - عدد المسافرين
٩١	توزيع الحمولة الصافية بالطن للسفن المارة حسب جنسياتها
٩٣	حركة مرور البضائع
٩٥	حركة المرور من الشمال الى الجنوب بالنسبة الى البضائع الرئيسية
٩٧	حركة المرور من الجنوب الى الشمال بالنسبة الى الفئات الكبرى من البضائع

الرسومات البيانية

٩٩	مكعبات المواد المستخرجة سنويا أثناء مدة حفر القناة
١٠١	حركة المرور فى قناة السويس عن كل خمس سنوات
١٠٥ و ١٠٣	أقصى الاحجام والغطاس والحمولة للسفن التى عبرت قناة السويس عن كل خمس سنوات
١٠٧	احصائيات خاصة بالسفن التى عبرت قناة السويس موضوعة عن كل خمس سنوات
١٠٩	مكعبات المواد المستخرجة ، عن كل خمس سنوات ، لصيانة وتحسين قناة السويس (١٨٧٠ - ١٩٤٩)
١١١	متوسط العدد اليومي شهرا بشهر للسفن التى عبرت القناة فى سنوات ١٩٤٦ - ١٩٤٧ - ١٩٤٨ - ١٩٤٩
١١٣	الحمولة المحصل عنها رسوم
١١٥	حركة مرور البضائع
١١٧	انتاج المياه المكررة فى عمليات مياه الشركة



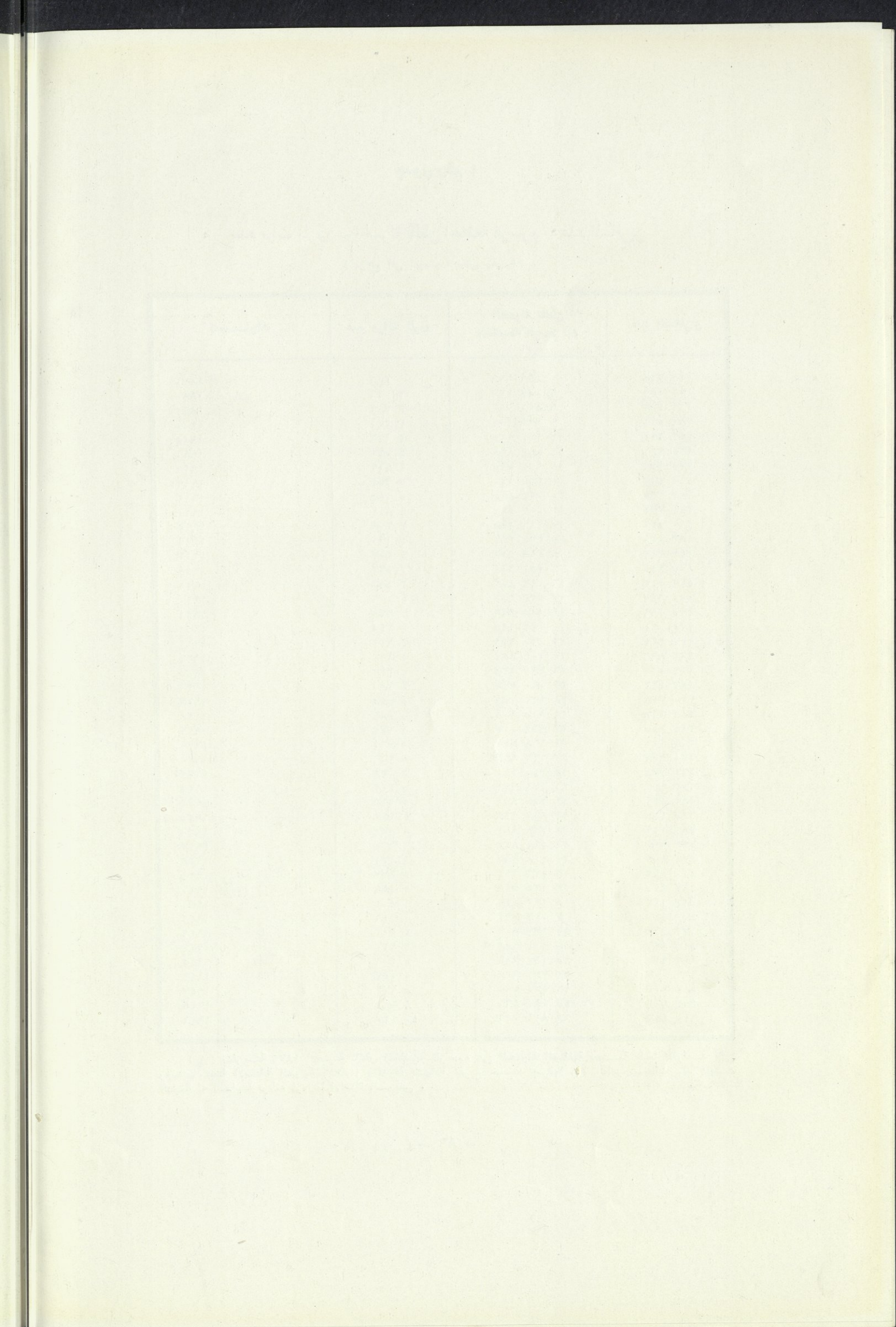
جدول رقم ١

عدد مرات المرور - الحمولة بالطن الخاضعة للرسوم - عدد المسافرين

(يرجع الى الرسم البياني رقم ١١)

السنوات	عدد مرات المرور	الحمولة بالطن الخاضعة للرسم (١)	عدد المسافرين
١٨٧٠	٤٨٦	٤٣٦ ٦.٩	٢٦ ٧٥٨
١٨٨٠	٢ ٠٢٦	٣ ٠٥٧ ٤٢٢	١٠١ ٥٥١
١٨٩٠	٣ ٢٨٩	٦ ٨٩٠ ٠٩٤	١٦١ ٣٥٣
١٩٠٠	٣ ٤٤١	٩ ٧٣٨ ١٥٢	٢٨٢ ٥١١
١٩٠٥	٤ ١١٦	١٣ ١٢٤ ١٠٥	٢٥٢ ٦٩١
١٩١٠	٤ ٥٣٣	١٦ ٥٨١ ٨٩٨	٢٣٤ ٣٢٠
١٩١١	٤ ٩٦٩	١٨ ٣٢٤ ٧٩٤	٢٧٥ ٢٥٩
١٩١٢	٥ ٣٧٣	٢٠ ٢٧٥ ١٢٠	٢٦٦ ٤٠٣
١٩١٣	٥ ٠٨٥	٢٠ ٠٣٣ ٨٨٤	٢٨٢ ٢٣٥
١٩١٤	٤ ٨٠٢	١٩ ٤٠٩ ٤٩٥	٣٩١ ٧٧٢
١٩١٥	٣ ٧٠٨	١٥ ٢٦٦ ١٥٥	٢١٠ ٥٣٠
١٩١٦	٣ ١١٠	١٢ ٣٢٥ ٣٤٧	٢٨٣ ٠٣٠
١٩١٧	٢ ٣٥٣	٨ ٣٦٨ ٩١٨	١٤٢ ٣١٣
١٩١٨	٢ ٥٢٢	٩ ٢٥١ ٦٠١	١٠٥ ٩١٤
١٩١٩	٣ ٩٨٦	١٦ ٠١٣ ٨٠٢	٥٢٧ ٥٠٢
١٩٢٠	٤ ٠٠٩	١٧ ٥٧٤ ٦٥٧	٥٠٠ ١٤٧
١٩٢١	٣ ٩٧٥	١٨ ١١٨ ٩٩٩	٢٩٥ ١٩٩
١٩٢٢	٤ ٣٤٥	٢٠ ٧٤٣ ٢٤٥	٢٧٥ ٠٣١
١٩٢٣	٤ ٦٢١	٢٢ ٧٣٠ ١٦٢	٢٤٦ ٣٣١
١٩٢٤	٥ ١٢٢	٢٥ ١٠٩ ٨٨٢	٢٦٣ ٨٦٩
١٩٢٥	٥ ٣٣٧	٢٦ ٧٦١ ٩٣٥	٢٦٩ ٥٢٢
١٩٢٦	٤ ٩٨٠	٢٦ ٠٦٠ ٣٧٧	٢٨٦ ٤٣٢
١٩٢٧	٥ ٥٤٥	٢٨ ٩٦٢ ٠٤٨	٣٤٠ ٣١٨
١٩٢٨	٦ ٠٨٤	٣١ ٩٠٥ ٩٠٢	٣١٧ ٧١٨
١٩٢٩	٦ ٢٧٤	٣٣ ٤٦٦ ٠١٤	٣٢٥ ٨٥٥
١٩٣٠	٥ ٧٦١	٣١ ٦٦٨ ٧٥٩	٣٠٥ ٢٠٢
١٩٣١	٥ ٣٦٦	٣٠ ٠٢٧ ٩٦٦	٢٧٠ ٦٥٧
١٩٣٢	٥ ٠٣٢	٢٨ ٢٤٠ ٢٩٠	٢٦١ ٧٧٤
١٩٣٣	٥ ٤٢٣	٣٠ ٦٧٦ ٦٧٢	٢٥٣ ٩٤٠
١٩٣٤	٥ ٦٦٣	٣١ ٧٥٠ ٨٠٢	٢٦٢ ١٢٢
١٩٣٥	٥ ٩٩٢	٣٢ ٨١٠ ٩٦٨	٦٢٥ ٤٦٥
١٩٣٦	٥ ٨٧٧	٣٢ ٣٧٨ ٨٨٣	٧٨١ ٩٢٩
١٩٣٧	٦ ٦٣٥	٣٦ ٤٩١ ٢٣٢	٧٣٩ ٦٢٤
١٩٣٨	٦ ١٧١	٣٤ ٤١٨ ١٨٧	٤٧٩ ٨٠٢
١٩٣٩	٥ ٢٧٧	٢٩ ٥٧٣ ٣٩٤	٤١٠ ٥٢٣
١٩٤٠	٢ ٥٨٩	١٣ ٥٣٥ ٧١٢	١٦٧ ٨٠٥
١٩٤١	١ ٨٠٤	٨ ٢٦٢ ٨٤١	١٤ ١٢٤
١٩٤٢	١ ٦٤٦	٧ ٠٢٧ ٧٦٣	٥٩٠
١٩٤٣	٢ ٢٦٢	١١ ٢٧٣ ٨٠٢	١٧٣ ٢٦٩
١٩٤٤	٣ ٣٢٠	١٨ ١٢٤ ٩٥٢	٤١٨ ٨٣٢
١٩٤٥	٤ ٢٠٦	٢٥ ٠٦٤ ٩٦٦	٩٨٣ ٩٣٧
١٩٤٦	٥ ٠٥٧	٣٢ ٧٣١ ٦٣١	٩٣٢ ٠٠٧
١٩٤٧	٥ ٩٧٢	٣٦ ٥٧٦ ٥٨١	٥٨٧ ١٣٥
١٩٤٨	٨ ٦٨٦	٥٥ ٠٨٠ ٨٦٦	٤٥٤ ٨٦٤
١٩٤٩	١٠ ٤٢٠	٦٨ ٨١١ ٠١٦	٦١٠ ٤٨٦

(١) منذ سنة ١٨٧٤ الحمولة بالطن الخاضعة للرسوم هي الحمولة الصافية محتسبة طبقا للقواعد التي وضعتها لجنة الاستانة الدولية (١٨٧٣) والمدونة بشهادة تفريغ خاصة تصرفها عند الطلب سلطات بلد الميناء التابعة له السفينة توطئة لمروها في قناة السويس .



جدول رقم ٢

توزيع الحمولة الصافية بالطن للسفن المارة حسب جنسياتها
النسبة في الالف لمجموع الحمولة الصافية بالطن

السنوات	ألمانية	ألمانية	بريطانية	دutch	فرنسية	يونانية	إيطالية	يابانية	هولندية	نرويجية	سويدية	جنسيات أخرى
١٨٨٠-١٨٧٠	١٢	١	٧٦١	٤	٨٣	*	٢٧	*	٤١	٤	١	٦٦
١٨٩٠-١٨٨١	٣٦	*	٧٨٠	*	٧٠	*	٢٧	١	٣٨	٦	—	٤٢
١٩٠٠-١٨٩١	٩٥	٢	٧٠٠	٢	٦٣	*	١٩	١٠	٤٣	١٠	*	٥٦
١٩١٠-١٩٠١	١٥٦	٣	٦٢٣	٦	٦٠	١	١٤	١٦	٤٧	٦	٢	٦٦
١٩١١	١٥٢	*	٦٤٠	٦	٤٥	١	١١	٢٠	٥٣	٣	٥	٦٤
١٩١٢	١٤٩	*	٦٣٤	٧	٣٩	١	١٨	١٦	٦١	٥	٧	٦٣
١٩١٣	١٦٧	*	٦٠٢	٩	٤٧	٣	١٥	١٧	٦٤	٥	٦	٦٥
١٩١٤	١٠٩	*	٦٦٥	٨	٤١	٧	١٩	١٨	٧٢	٥	٧	٤٩
١٩١٥	—	*	٧٦٣	١١	٤٤	٦	٢٤	٣٧	٨٧	٩	٩	١٠
١٩١٦	—	٣	٧٩٤	١٢	٦٣	٤	٣٦	٤	٥٢	١٤	٩	٩
١٩١٧	—	٣	٧٣٧	٤	٦٩	٤٣	٩٣	١٩	١٥	٨	٤	٥
١٩١٨	—	١	٧٩٥	٥	٤١	٢٩	٥٢	٥٤	*	٩	٥	٩
١٩١٩	—	١٠	٧٠٩	٢٠	٣٠	٦	٢٠	٩١	٤٧	١٦	١٠	٤١
١٩٢٠	*	٤١	٦١٧	١٣	٤٤	٧	٣٥	٩١	٨١	١٠	١٣	٤٨
١٩٢١	٩	٣٧	٦٢٩	١٣	٥٤	٣	٥٢	٥٨	١١٢	١٤	١١	٨
١٩٢٢	٣٦	٣٢	٦٤٥	١٣	٤٨	٢	٤١	٤٥	١٠٤	١٥	١٢	٧
١٩٢٣	٥٤	٢٧	٦٢٨	١٣	٥٧	٣	٤٦	٤٤	٩٦	١٥	١٢	٥
١٩٢٤	٦٦	٣٢	٥٩٧	١٤	٦٠	٥	٥٩	٣٥	٩٩	١٥	١١	٧
١٩٢٥	٦٧	٣٠	٥٩٩	١٣	٦١	٦	٥٣	٤٠	١٠١	١٤	١٠	٦
١٩٢٦	٨٣	٢٧	٥٧٤	١٣	٦٧	٣	٥٢	٣٦	١١٠	١٩	١٠	٦
١٩٢٧	٩٦	٢٤	٥٧١	١٠	٦٢	٧	٥٢	٣٢	١٠٥	٢٣	١١	٧
١٩٢٨	١٠٣	٢٣	٥٦٨	١١	٦٠	٩	٥٢	٣٠	١٠٤	٢٢	١٠	٨
١٩٢٩	١٠٣	٢١	٥٧١	١٢	٦٥	٦	٤٦	٢٩	١٠٦	٢١	١١	٩
١٩٣٠	١٠٧	٢١	٥٥٦	١٤	٦٣	٣	٤٧	٣٠	١٠٥	٣٠	١١	١٣
١٩٣١	١١٠	٢١	٥٥٤	١٢	٦٩	٢	٤٧	٣٨	٩٥	٢٥	١٣	١٤
١٩٣٢	٨٨	١٩	٥٥٥	١٥	٧٢	٣	٥٧	٥١	٨٣	٣٠	١٥	١٢
١٩٣٣	٩٠	١٦	٥٤٦	١٤	٦٨	٩	٥٧	٤٥	٧٨	٤٧	١٧	١٣
١٩٣٤	٩٤	١٧	٥٤٣	١٣	٦٢	١٨	٦٦	٣٩	٨١	٤٩	١٤	٤
١٩٣٥	٨٢	١٦	٤٨٠	١٣	٥٤	١٤	١٨٥	٢٥	٧١	٤٢	١٣	٦
١٩٣٦	٨٩	١٥	٤٦٥	١٣	٥١	١٨	٢٠٢	٢٦	٧٠	٣٩	٩	٣
١٩٣٧	٩١	١٥	٤٧٢	١٨	٥٠	٢٤	١٦١	٢٦	٧٧	٤٥	٩	١١
١٩٣٨	٩١	١١	٥٠٤	١٤	٥١	٢٣	١٣٤	٢٠	٨٨	٤٣	٩	١٢
١٩٣٩	٧٠	١٥	٥١٤	١٦	٥٥	١٩	١٤٤	١٨	٨٣	٤٣	٨	١٥
١٩٤٠	—	١٨	٥٥٠	٩	٥٢	٥٠	١٣١	١٦	٧٧	٦٣	٥	٢٩
١٩٤١	—	—	٦٨٢	—	*	١٢٠	—	—	٦٦	٩١	١٤	٢٧
١٩٤٢	—	٤٧	٦٥١	—	*	١١٠	—	—	٤٩	١٠٠	٤	٣٩
١٩٤٣	—	١٩٧	٥٩٥	—	١٠	٥١	*	—	٥٠	٧٠	٢	٢٥
١٩٤٤	—	٢٧١	٥٧١	—	١١	٢٥	٣	—	٤٥	٥٩	١	١٤
١٩٤٥	—	٢٢٢	٦٣٤	٣	٢٠	٢٥	٣	—	٤٥	٣١	٤	١٣
١٩٤٦	—	١٨٢	٦٢٦	٩	٢٧	٨	٩	—	٦١	٥٢	١٣	١٣
١٩٤٧	—	٢٠٠	٤٧٢	١٦	٣٩	٩	٣٩	—	٦٥	٧٣	١٦	٧١
١٩٤٨	—	١٥١	٣٧٦	١٨	٦٣	١٩	٧٣	—	٥٨	٩٣	٢٤	١٢٥
١٩٤٩	*	١٢٩	٣٥٣	٢٠	٧٧	١٨	٦٤	—	٥٥	١١٧	٢٨	١٣٩

(*) نسبة أقل من ١ في الالف .

جدول رقم ٣

حركة مرور البضائع (*)

(يرجع الى الرسم البيانى رقم ١٢)

السنوات	من الشمال الى الجنوب	من الجنوب الى الشمال	المجموع
(بآلاف أطنان الوزن)			
١٩١٠	٨ ٤٢٩	١٤ ٠٠٦	٢٢ ٤٣٥
١٩١١	٩ ٤٩٦	١٥ ٠٥٢	٢٤ ٥٤٨
١٩١٢	٩ ٧٨٢	١٥ ٦٦٢	٢٥ ٤٤٤
١٩١٣	١١ ٣٢٠	١٤ ٤٥٦	٢٥ ٧٧٦
١٩١٤	٩ ٠٣٩	١٢ ٢٩٦	٢١ ٣٣٥
١٩١٥	٥ ٣٦٥	٩ ٧٧٤	١٥ ١٣٩
١٩١٦	٣ ٤١٥	٧ ١٧٨	١٠ ٥٩٣
١٩١٧	١ ٣٣٩	٥ ٤٣٦	٦ ٧٧٥
١٩١٨	١ ٦١٠	٦ ٢٢٢	٧ ٨٣٢
١٩١٩	٣ ٧٦٢	١٠ ٢١١	١٣ ٩٧٣
١٩٢٠	٦ ٣١٨	١٠ ٧٢٩	١٧ ٠٤٧
١٩٢١	٦ ٥٧٦	١٠ ٩٣٣	١٧ ٥٠٩
١٩٢٢	٨ ١٩٣	١٣ ١٦٩	٢١ ٣٦٢
١٩٢٣	٧ ٧٠٥	١٥ ٠٧٣	٢٢ ٧٧٨
١٩٢٤	٨ ٨١٨	١٦ ٧١١	٢٥ ٥٢٩
١٩٢٥	٨ ٨٠٢	١٧ ٧٧٦	٢٦ ٥٧٨
١٩٢٦	٩ ٨٠٤	١٥ ٦٠٥	٢٥ ٤٠٩
١٩٢٧	١١ ٠٨٢	١٨ ٤٤١	٢٩ ٥٢٣
١٩٢٨	١١ ٩٦٣	٢٠ ٦٥٩	٣٢ ٦٢٢
١٩٢٩	١٢ ٨٩٦	٢١ ٦٢٠	٣٤ ٥١٦
١٩٣٠	٩ ٤٣٤	١٩ ٠٧٧	٢٨ ٥١١
١٩٣١	٧ ٣٧٧	١٧ ٩٥٥	٢٥ ٣٣٢
١٩٣٢	٦ ٣١٤	١٧ ٣١٨	٢٣ ٦٣٢
١٩٣٣	٧ ٢٠٣	١٩ ٧١٢	٢٦ ٩١٥
١٩٣٤	٧ ٩٨٤	٢٠ ٤٦٤	٢٨ ٤٤٨
١٩٣٥	٨ ٩٢٤	١٧ ٤٠٤	٢٦ ٣٢٨
١٩٣٦	٨ ٨٢٩	١٦ ٧٢٧	٢٥ ٥٥٦
١٩٣٧	١٠ ١٥٧	٢٢ ٦١٩	٣٢ ٧٧٦
١٩٣٨	٧ ٧٦٨	٢١ ٠١١	٢٨ ٧٧٩
١٩٣٩	٧ ٥١٧	١٧ ١٦١	٢٤ ٦٧٨
١٩٤٠	٥ ٩٩٥	١٥ ٩٣١	٢١ ٩٢٦
١٩٤١	٧ ٨٢١	٢٢ ٧٦٧	٣٠ ٥٨٨
١٩٤٢	٩ ٧١٦	٣٩ ٦٥٣	٤٩ ٣٦٩
١٩٤٣	١٣ ٠٢٨	٤٨ ٠٢٧	٦١ ٠٥٥

(*) كافة الارقام الخاصة بحركة مرور البضائع مبنية على الاقرارات التى يقدمها طواعية ربانة السفن المارة بالقناة .

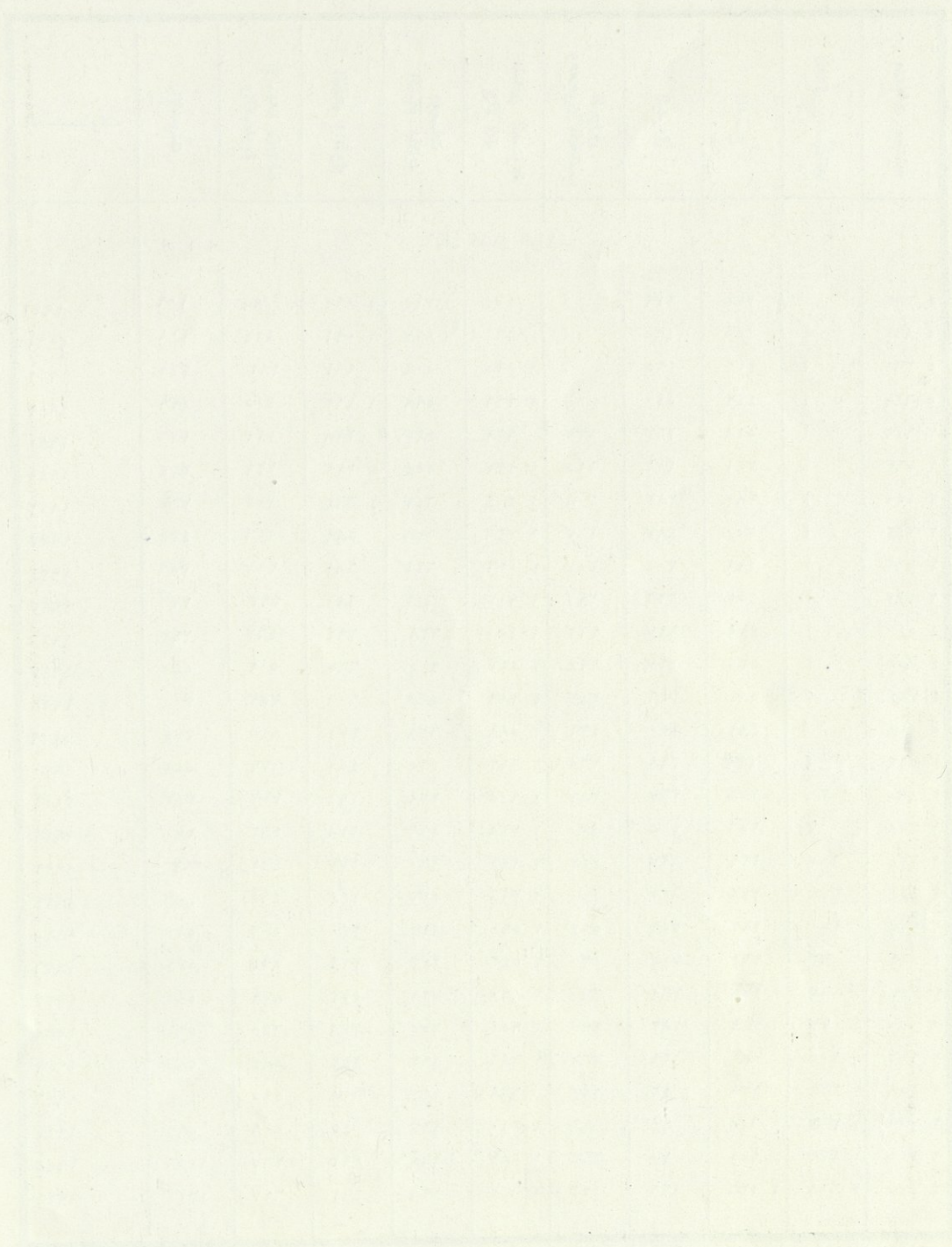
ملحوظة - لم يوضع أى احصاء خلال الحرب العالمية الثانية عن حركة مرور البضائع التى لم يتمس ببيانها بالتأكد فى تفاصيلها فى سنوات حرب ١٩١٤-١٩١٨ .

جدول رقم ٤

حركة المرور من الشمال إلى الجنوب بالنسبة إلى البضائع الرئيسية

السنوات	الاسمنت	الاسمدة المعدنية والكيماوية	الفحم والكوك	السكة الحديد	المعادن المصنوعة والآلات	ومعجون الخشب والورق	البترو	الملح	الفلل ومشتقاتها	منتجات مختلفة
(بالآلاف أطنان الوزن)										
١٩١٠	١٠٩	٨١	١٠١٤	٧١٤	٤٧٤	١	٢٧٩	٣٧٥	١	٥ ٣٨٣
١٩١١	١٠١	١٢٤	١٠٩١	٨١٧	٥٦١	١	٤٨٥	٤٥٥	١	٥ ٨٦٢
١٩١٢	٣٤١	١٨٢	٩٦٧	٥٠٩	١ ٥٢٥	١	٤٦٥	٤٣٢	١	٥ ٣٦١
١٩١٣	٤٣٩	٢٠٥	١ ١٩٣	٥٩٨	٢ ٢٩٩	٢	٥١٠	٤٤٩	١	٥ ٦٢٧
١٩٢٠	٢١٦	١١٢	١١٨	٤٢٣	٩٢١	١٣٥	٢٦٣	٥١٨	١	٣ ٦١٢
١٩٢١	٢١٤	١٢٩	١ ١٢٢	٥٥٤	١ ١٢٧	١١٥	٢١١	٣٤١	١	٢ ٧٦٣
١٩٢٢	٣٠٧	١٥٣	١ ٦٦٣	٦٤٧	١ ٤٠٢	٢٠٨	٢٨٢	٣٨٠	١	٣ ١٥١
١٩٢٣	٤٣٥	٢٢٦	٥٨٩	٥٧٨	١ ٧٣٦	٢٦٣	٢٨٧	٣٥٠	١	٣ ٢٤٢
١٩٢٤	٣٥٦	٣١٧	٦٦٢	٦٢٢	٢ ٠١٦	٣٠٧	٣٠٤	٤٧٢	١	٣ ٧٦٢
١٩٢٥	٣٧٦	٣٩٣	٦٨٠	٦٤٣	١ ٩٠٣	٢٩١	٣٢٢	٤٥٧	١	٣ ٧٤٣
١٩٢٦	٣٩٣	٤٦٢	٢٩٤	٦٢٨	٢ ٤٥٠	٣٢٢	٢٩٧	٤١٨	١	٤ ٥٤٠
١٩٢٧	٥٤٥	٥٠٩	٦٦٧	٩٠٠	٢ ٥٣١	٢٩٤	٣٤٧	٥٣٤	١	٤ ٧٥٥
١٩٢٨	٧٠٠	٧٥٢	٦٠٦	٨٦٥	٢ ٩٨٦	٣٤٣	٣٤٦	٥٨١	١	٤ ٧٨٤
١٩٢٩	٧٧٥	٨٤٥	٧٧١	٦٣٨	٣ ٥٨٨	٤٣١	٣٥٠	٤٨١	١	٥ ٠١٨
١٩٣٠	٥٥٢	٦٧٩	٤٥٠	٤٢٥	٢ ٦١٣	٣٦٨	٣٩٨	٤٣٢	٤	٣ ٥١٣
١٩٣١	٣٤٣	٧٠٢	٢٩٦	٢٢٩	١ ٩٠٥	٣٨٧	٣٦٧	٢٥٨	٣٠	٢ ٨٦٠
١٩٣٢	٢٧٠	٤٦٣	١٧٨	١٢٦	١ ٧٣٨	٤٣٠	٥١٨	٢٥٦	٧	٢ ٣٢٨
١٩٣٣	٣١٣	٤٦٢	١٧٧	١٦٠	٢ ٢٤١	٤٤٣	٦٢٧	٢٣٩	٢٠٧	٢ ٣٣٤
١٩٣٤	٤٠٢	٤٦٤	١٤٤	٤٣٧	٢ ٣١٦	٤٥٠	٦٣٥	٣٤٨	٣٤٤	٢ ٤٤٤
١٩٣٥	٥٢٤	٥٠٢	٢٤٠	٢٧٥	٢ ٥٩٠	٥١٤	٧٥٩	٣٢٣	٢٧٠	٢ ٩٢٧
١٩٣٦	٥٧١	٥٦٣	٢١٦	٢٤٤	٢ ٥٤٢	٥٣٠	٧٠٧	٣٢٤	٦٣	٣ ٠٦٩
١٩٣٧	٥٨٢	٨٧٩	٤٧٣	٣٢١	٢ ٨٩٠	٦٩٠	٣٦٠	٤٠٨	٦٧	٣ ٤٨٧
١٩٣٨	٥٦١	٦٥٥	٢٠٨	٢٥٥	١ ٩٥٤	٣٩٠	٢٨٣	٣٤٩	٧٣	٣ ٠٤٠
١٩٣٩	٥٨٦	٥٨٤	٢٧٣	١٩٣	١ ٦٨٦	٣٦٢	٢٢٩	٥٨٣	١٠٥	٢ ٩١٦
١٩٤٦	٤٠٤	٥١٥	١٨	١١٤	٦٦٨	١٧٨	٧٣	١٣١	١ ٢٣٦	٢ ٢٥٨
١٩٤٧	٥٩٩	٥٠٨	٤٥	١٢٣	١ ٢١٠	٢٥٤	٩٤	٦٥٥	١ ٣١٣	٣ ٠٢٠
١٩٤٨	١٠٥٦	٣٦٧	١٩١	١٩٨	١ ٦٨٢	٣٣٤	٧٠	٩٥١	١ ١٣٢	٣ ٧٣٥
١٩٤٩	١٣٢٦	٦٧٣	١٦١	٣٢٩	٢ ٦٤٢	٤٥٢	١٦٦	١ ١٣٦	١ ٦٦٨	٤ ٤٧٥

(أ) لم يوضع وقتئذ كشف على حدة بهذا البيان .



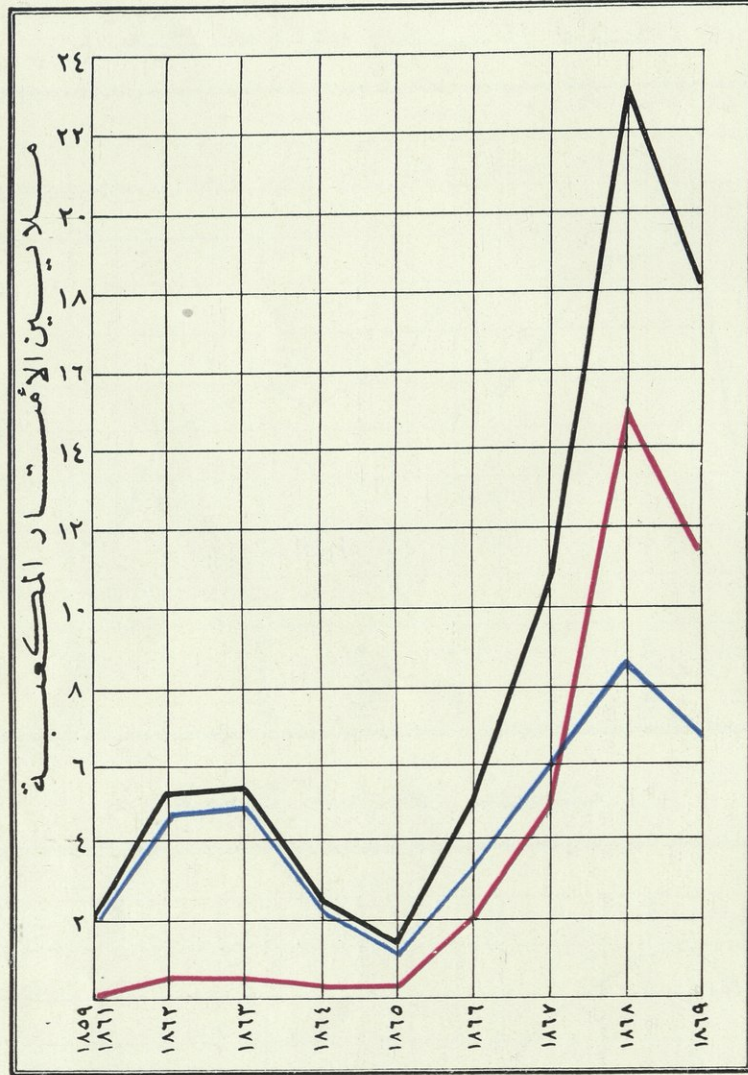
جدول رقم ٥

حركة المرور من الجنوب إلى الشمال بالنسبة إلى الفئات الكبرى من البضائع

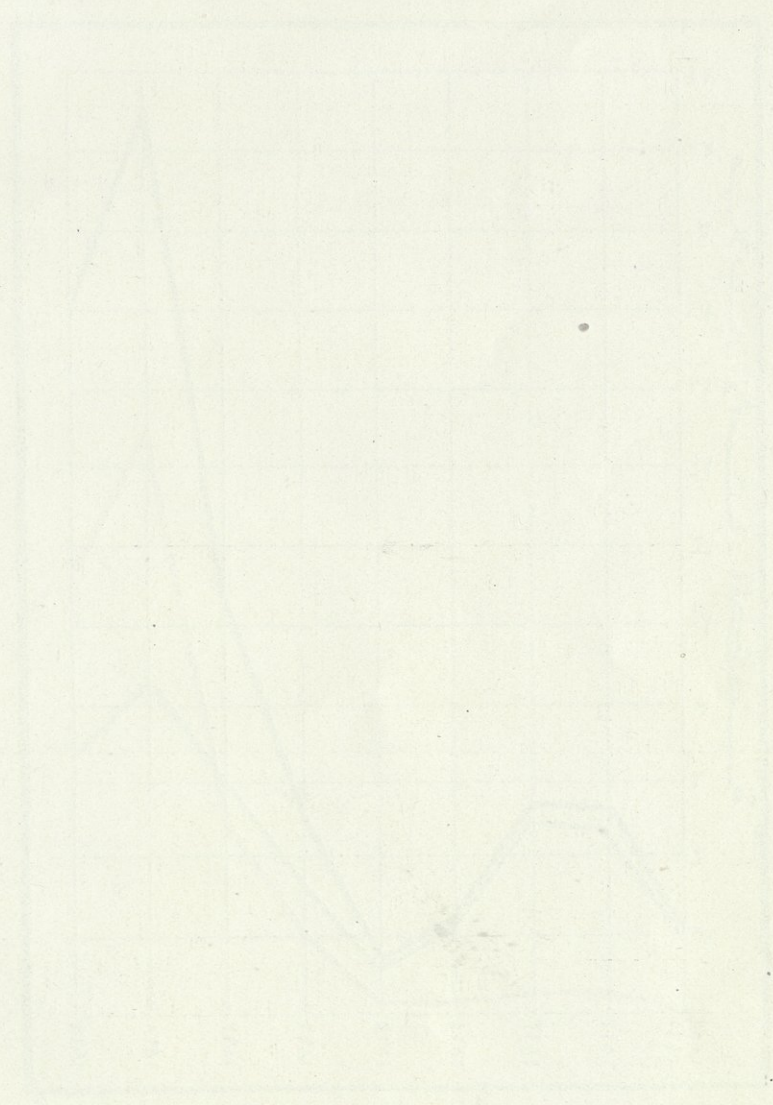
السنوات	الفلاز	البترول ومشتقاته	المعادن وأكزتها	الحاصلات الزيتية	مواد النسيج واللايف	الفحم والكوك	منتجات مختلفة
(بالآلاف أطنان الوزن)							
١٩١٠	٢ ٢٨٢	٩٢	١ ١٩٢	٣ ٠٦٠	١ ٨٥٤	١	٤ ٥٢٦
١٩١١	٣ ٤٩٩	٢٣٥	١ ١٩٠	٢ ٩١٢	١ ٧٦٥	١	٥ ٤٥١
١٩١٢	٤ ٥٦٠	٢٧٥	١ ٢٣٢	٢ ٦٥٢	١ ٦٦٩	١	٥ ٢٧٤
١٩١٣	٣ ٩٧٩	٢٩١	١ ٥٦٠	٢ ٦٥٦	١ ٧٤١	١	٤ ٢٢٩
١٩٢٠	١ ٥٨٧	٧٨٧	١ ٠١٧	١ ٣٧٨	٩٨٠	٤٥٠	٤ ٥٣٠
١٩٢١	٢ ٩٥٧	١ ٣١٣	٨٤٧	١ ٤١٣	٨٨٧	٢٠٥	٣ ٣١١
١٩٢٢	٢ ١٢٧	٢ ٠٠١	١ ٤٤٧	٢ ٣٣٢	١ ٣٥٨	٢٢	٣ ٨٨٢
١٩٢٣	٣ ٠٢٧	٢ ١٥٢	١ ٦١٠	٢ ٦٧٩	١ ٤٥٦	—	٤ ١٤٩
١٩٢٤	٣ ٦٣٢	٢ ٣٢٢	١ ٤٧٢	٢ ٧٩٧	١ ٦٤٠	٥	٤ ٨٤٣
١٩٢٥	٣ ٨٥٧	٢ ٦٦١	١ ٥١١	٣ ٠٧٩	١ ٦٦١	—	٥ ٠٠٧
١٩٢٦	٢ ٠٩١	٣ ٠١٩	١ ٤٤٨	٢ ٨٤١	١ ٤٨٠	٢١٨	٤ ٥٠٨
١٩٢٧	٣ ٤١٧	٣ ١٥٨	١ ٦٨٦	٣ ١٣٩	١ ٨٦٤	٢٠	٥ ١٥٧
١٩٢٨	٣ ١٨٦	٣ ٣٤٢	١ ٩٣٢	٤ ٢٣٤	١ ٩٥٦	—	٦ ٠٠٩
١٩٢٩	٢ ٦١٠	٣ ٧١٤	٢ ١٨٩	٤ ٦٨٨	٢ ٠٢٤	—	٦ ٣٩٥
١٩٣٠	٢ ١٥٤	٤ ٠٦٢	١ ٨٣٧	٣ ٥٧٧	١ ٧٤٥	١٥	٥ ٦٨٧
١٩٣١	٢ ٨٤٠	٣ ٣١٠	١ ١٧٩	٣ ٨٤٧	١ ٥٢٠	٧٢	٥ ١٨٧
١٩٣٢	٢ ٤٤١	٣ ٨٢٣	٩٣٣	٣ ٥٢٢	١ ٣٠٤	١٠٦	٥ ١٨٩
١٩٣٣	٢ ٤٧٧	٤ ٩٣٣	١ ٠٠٩	٤ ٠٢٤	١ ٧٦٩	١٦٨	٥ ٣٣٢
١٩٣٤	٢ ٧٦٠	٥ ١٣٦	١ ٢٤٥	٣ ٨٠٧	١ ٦١٩	٦٥	٥ ٨٣٢
١٩٣٥	١ ٩٧٢	٤ ٢٨٥	١ ٣٨٥	٢ ٥٨٨	١ ٨٣٢	٩١	٥ ٢٥١
١٩٣٦	٢ ٢٧٠	٤ ٢١٦	١ ٣٠٦	٢ ٧٥٤	١ ٥٣٠	٨٤	٤ ٥٦٧
١٩٣٧	٣ ٤٠٦	٥ ٧٠٥	٢ ١٢١	٣ ٤٣٩	١ ٦٧٢	٢٣٢	٦ ٠٤٣
١٩٣٨	٣ ٢١٦	٥ ٢٢٠	١ ٣٨٧	٣ ٩٠٧	١ ٣٧٢	٢٢٥	٥ ٦٨٤
١٩٣٩	٢ ١١٣	٤ ٩٨٩	١ ٠٥٥	٢ ٨٧٤	١ ١٤٢	١٨٣	٤ ٨٠٥
١٩٤٦	٢٤٤	٨ ٣٧١	١ ١٥١	٤٩٩	٩٧٩	١ ١٢٥	٣ ٥٦٢
١٩٤٧	٥١٦	١٣ ٨٤٦	١ ٥٧٨	٩٢٠	١ ٠٦٨	٤٤٧	٤ ٣٩٢
١٩٤٨	١ ٩١٠	٢٨ ٩٣٧	١ ٤٠٥	٩٢٣	١ ٢٤١	١٣١	٥ ١٠٦
١٩٤٩	١ ٤٩٢	٣٦ ٩٧٦	١ ٩٣٣	٩٨٤	١ ٣١٦	١٢٤	٥ ٢٠٢

(أ) لم يوضع وقتئذ كشف على حدة بهذا البيان .

رسم بياني رقم ١
مكعبات المواد المستخرجة سنوياً أثناء
حفر قناة السويس



— رمال جافة منقولة
— تطهيرات بالكراكات
— الجملة

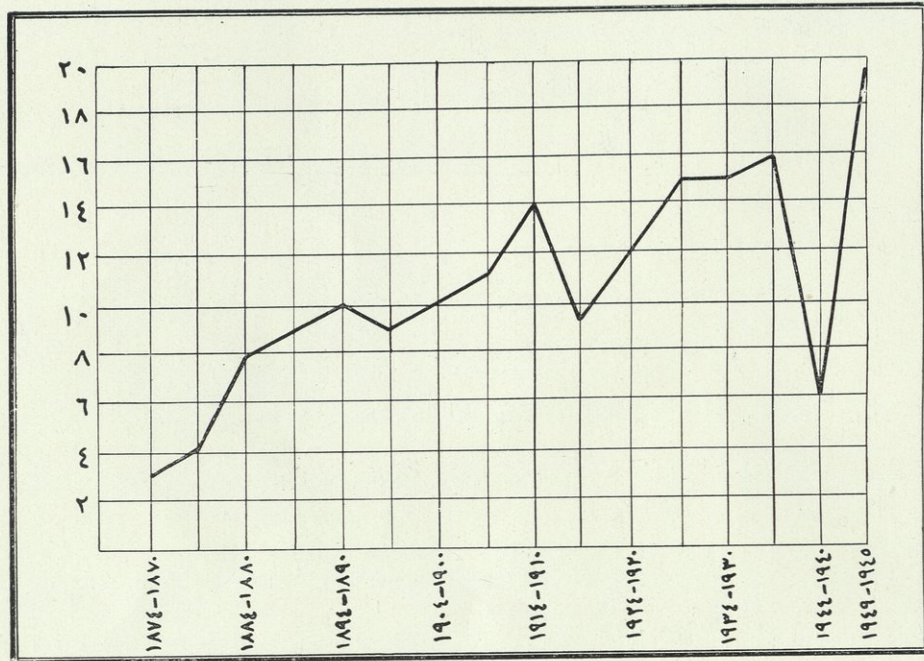


رسمان بيانىان رقم ٣٠٤

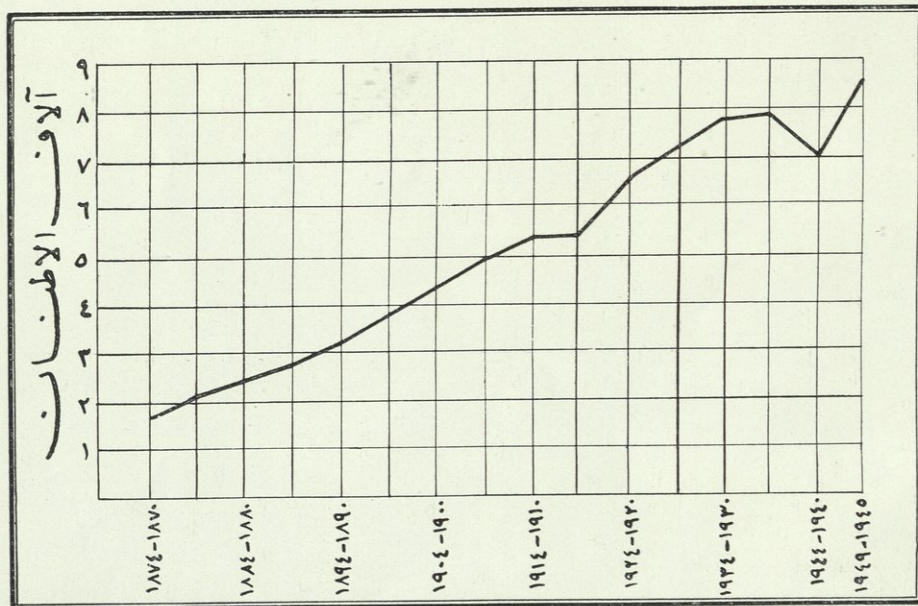
حركة المرور فى قناة السويس

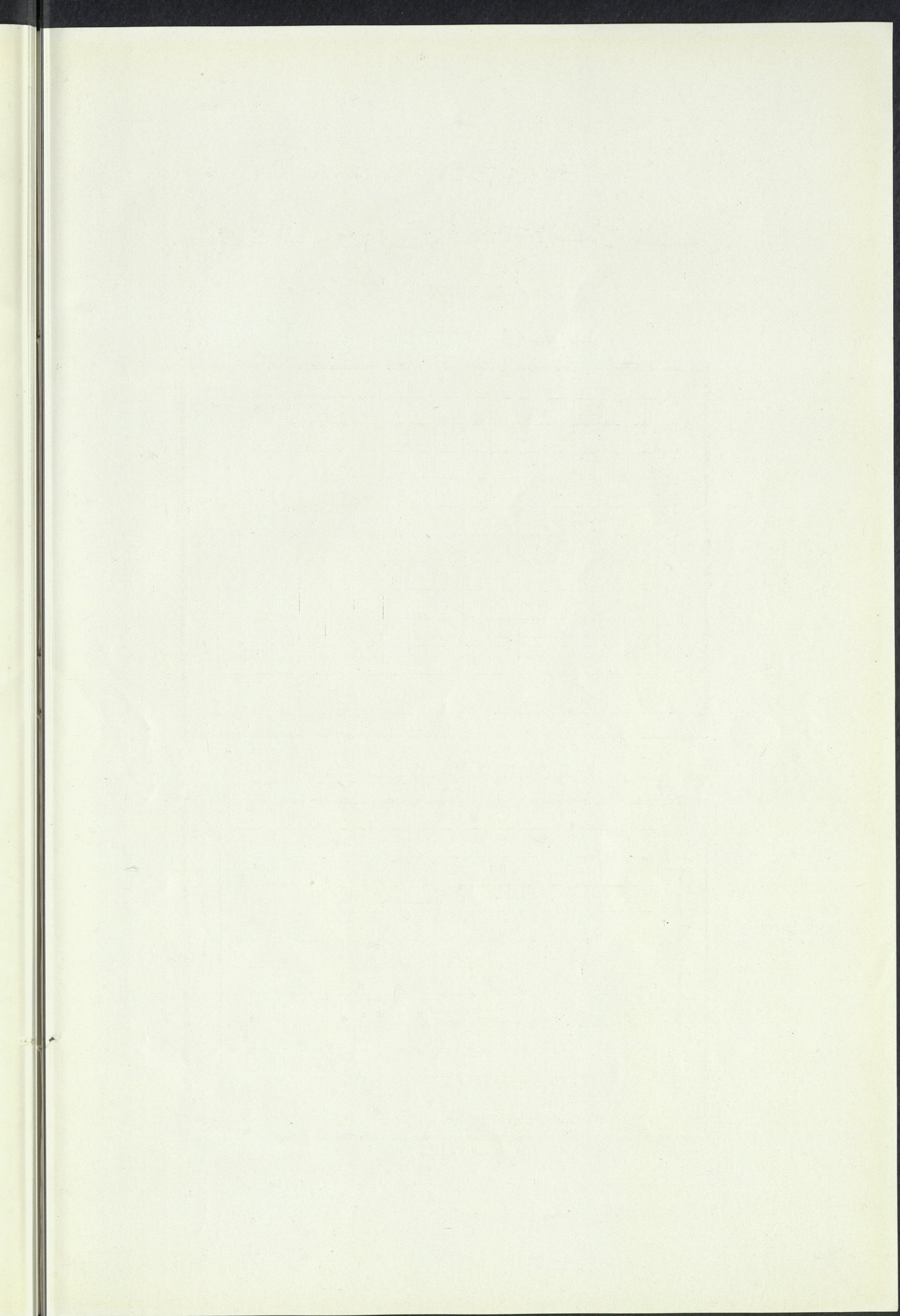
عن كل خمس سنوات

عدد السفن يومياً



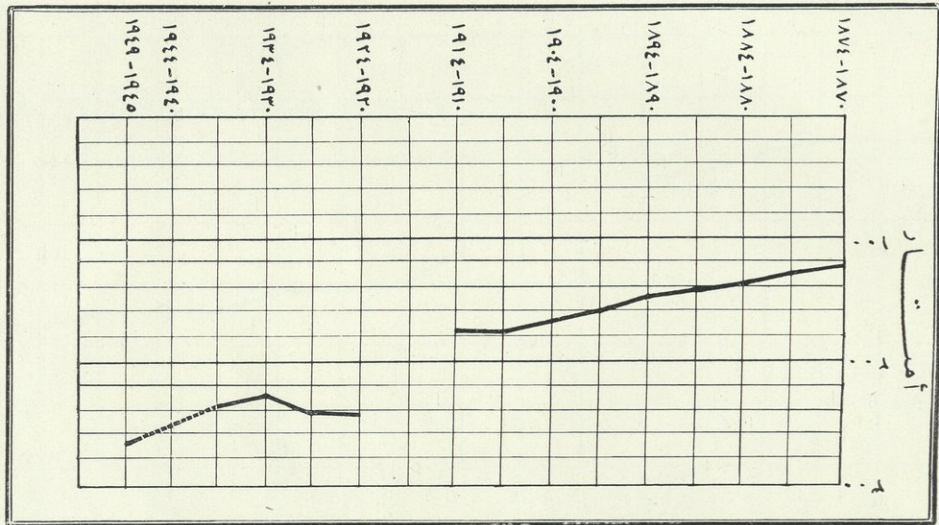
متوسط الحمولة القائمة



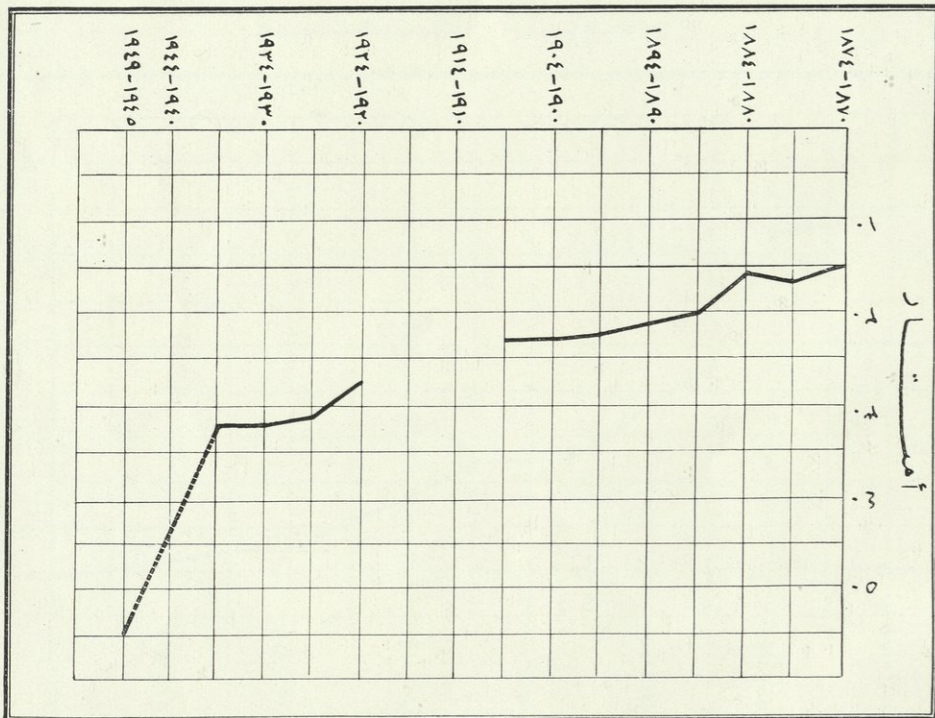


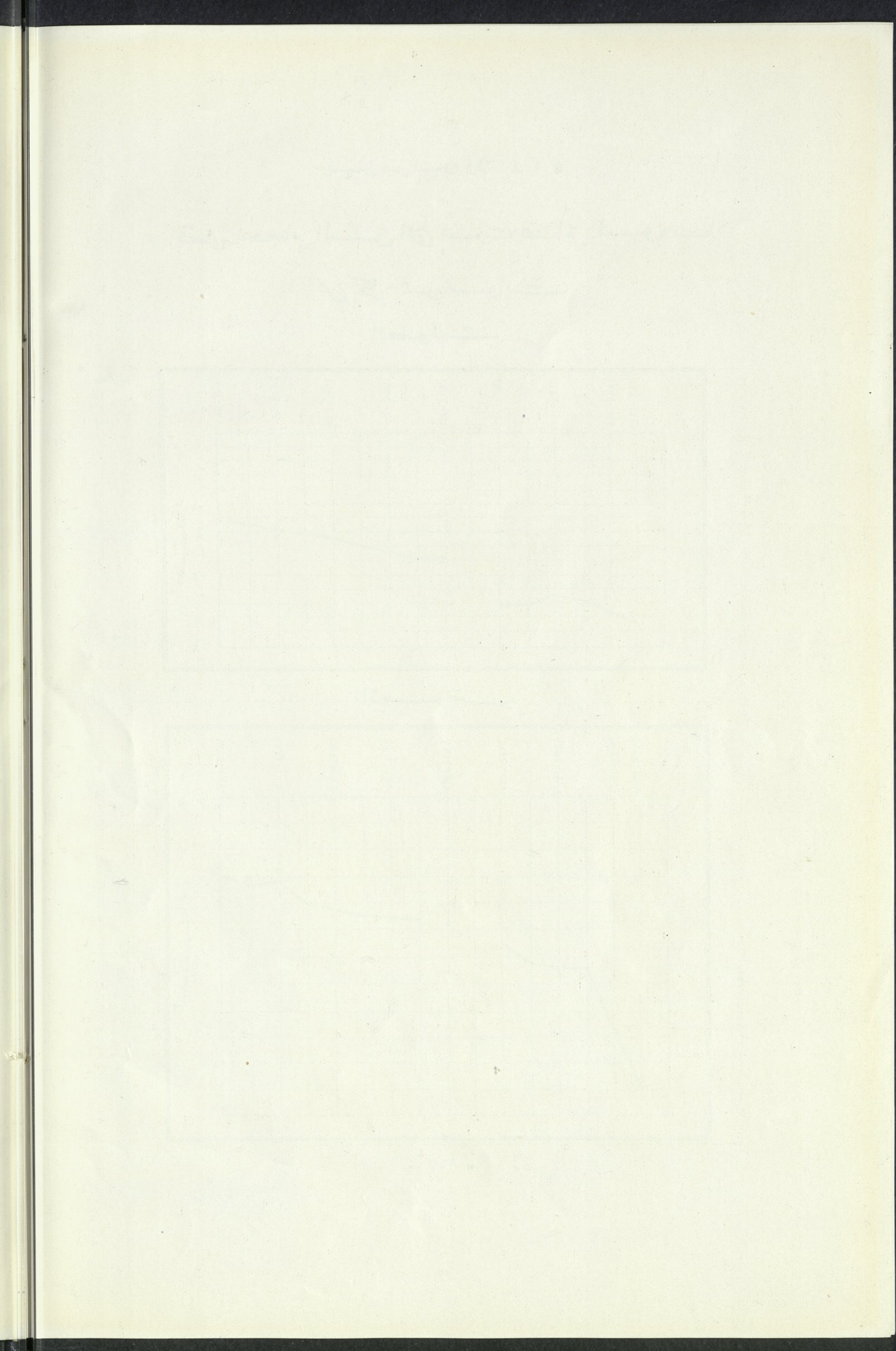
رسمان بيانان رقم ٥ ، ٤

اقصى احجام السفن التي عبرت قناة السويس
عن كل خمس سنوات
الطول



العرض



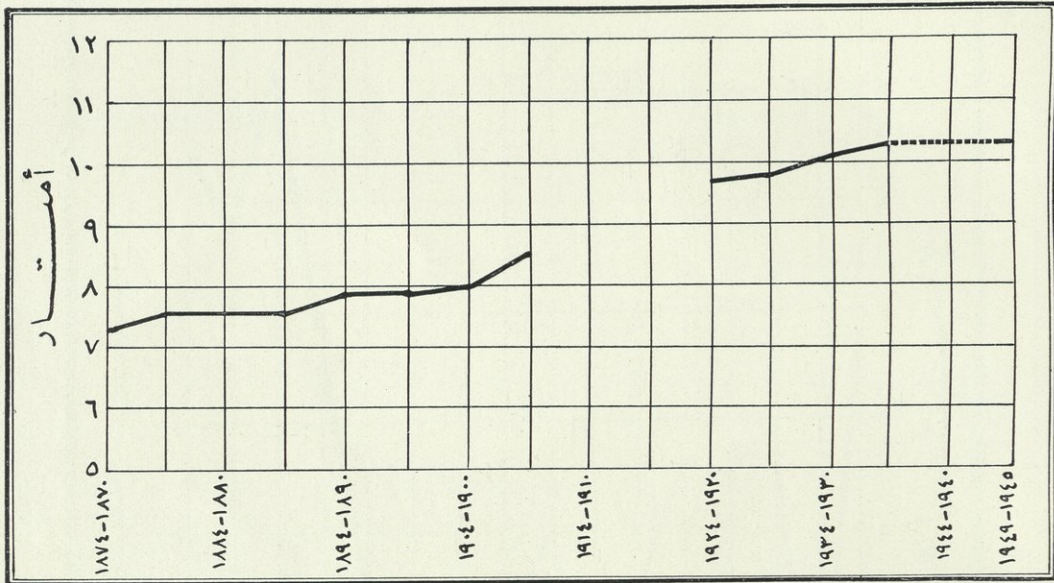


رسمان بيان رقم ٦ ، ٧

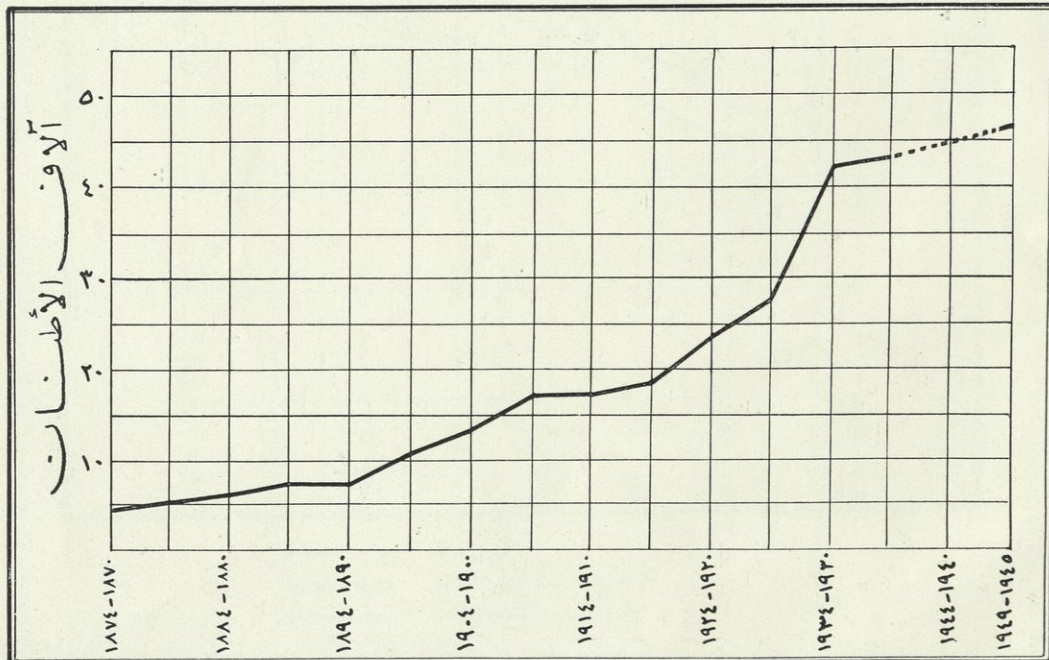
اقصى الغاطس والحمولة للسفن التي عبرت قناة السويس

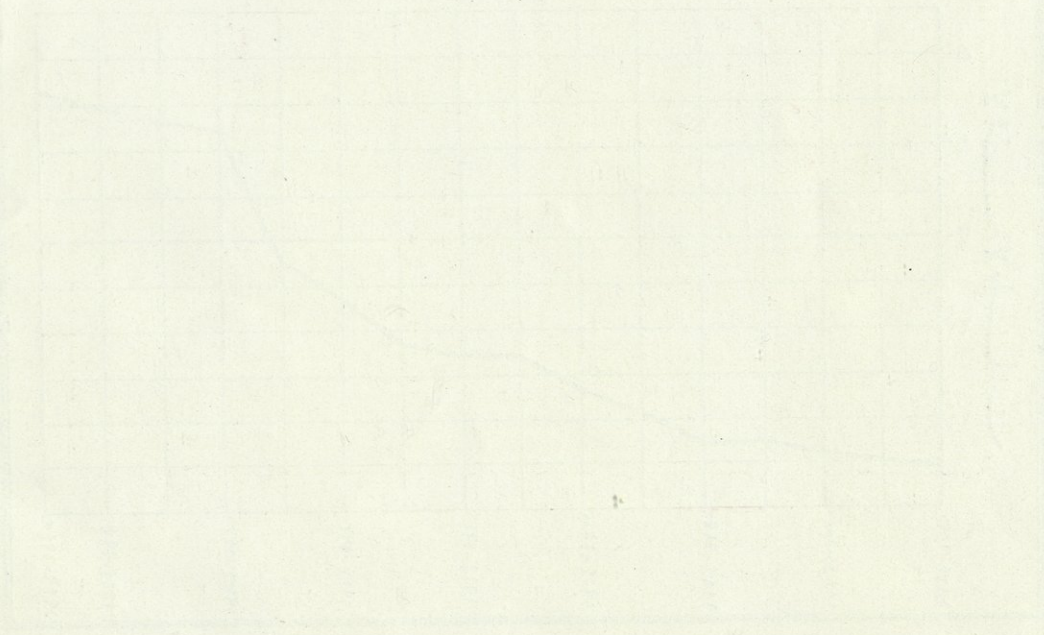
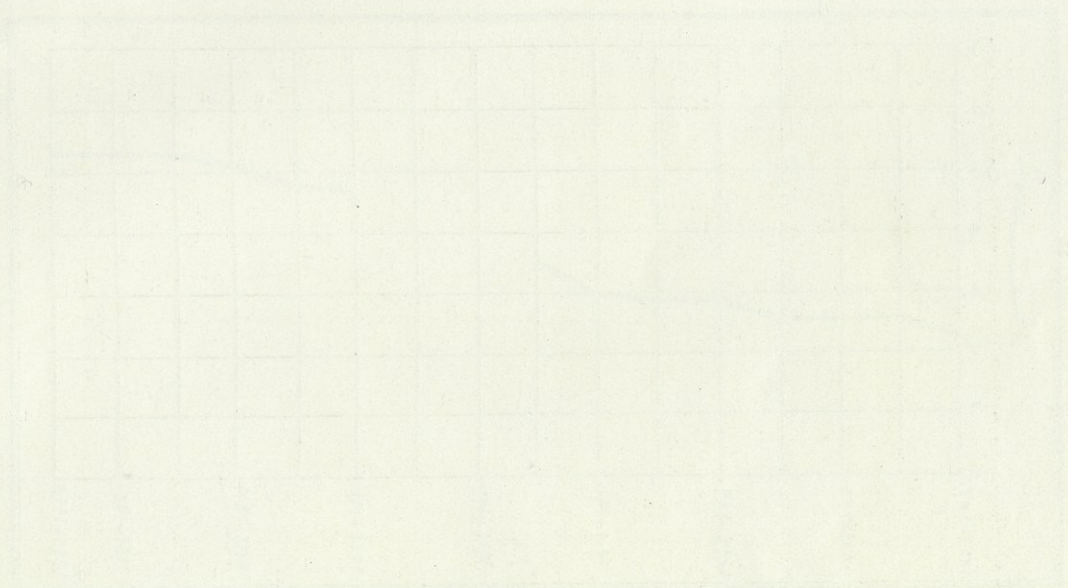
عن كل خمس سنوات

الغاطس



الحمولة القائمة

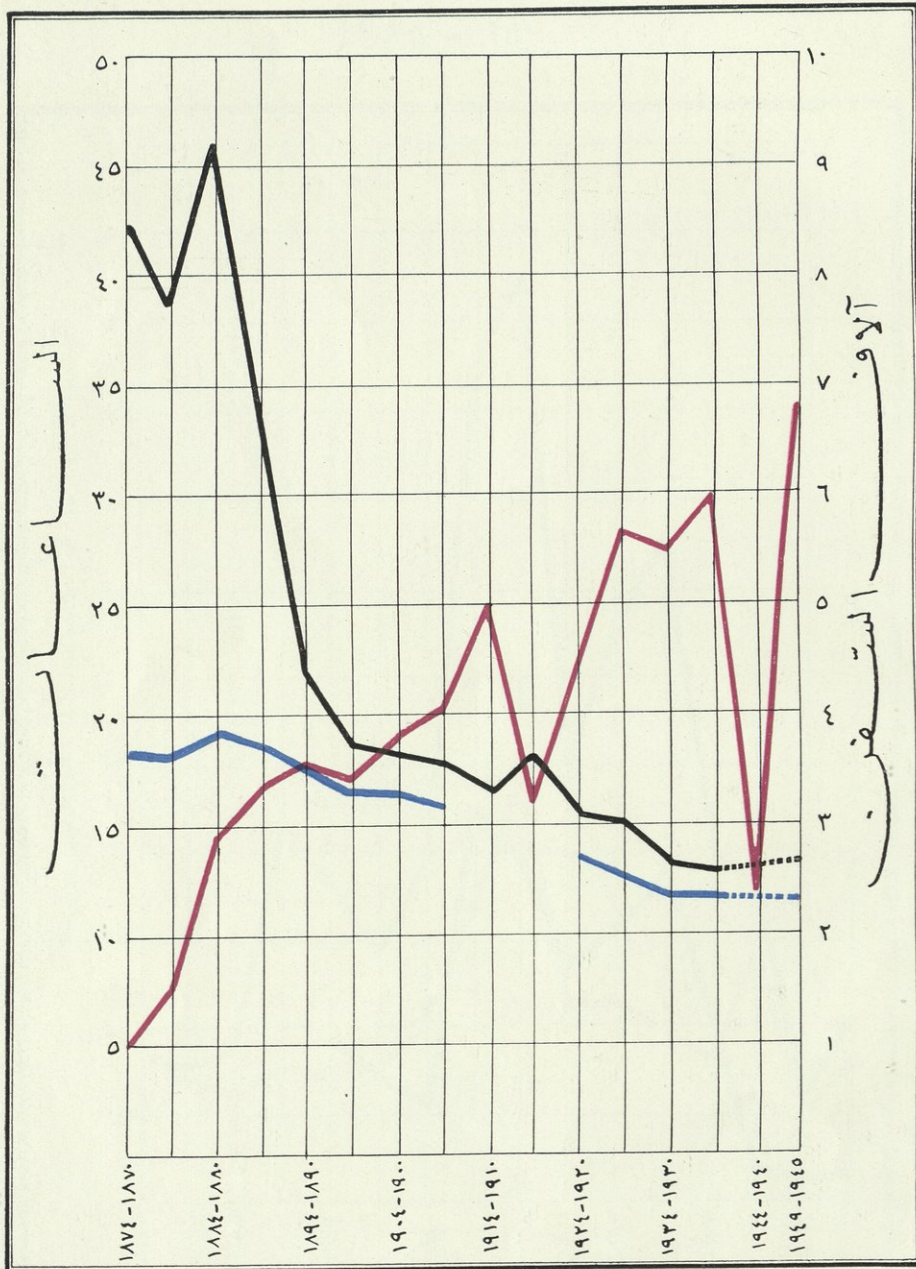




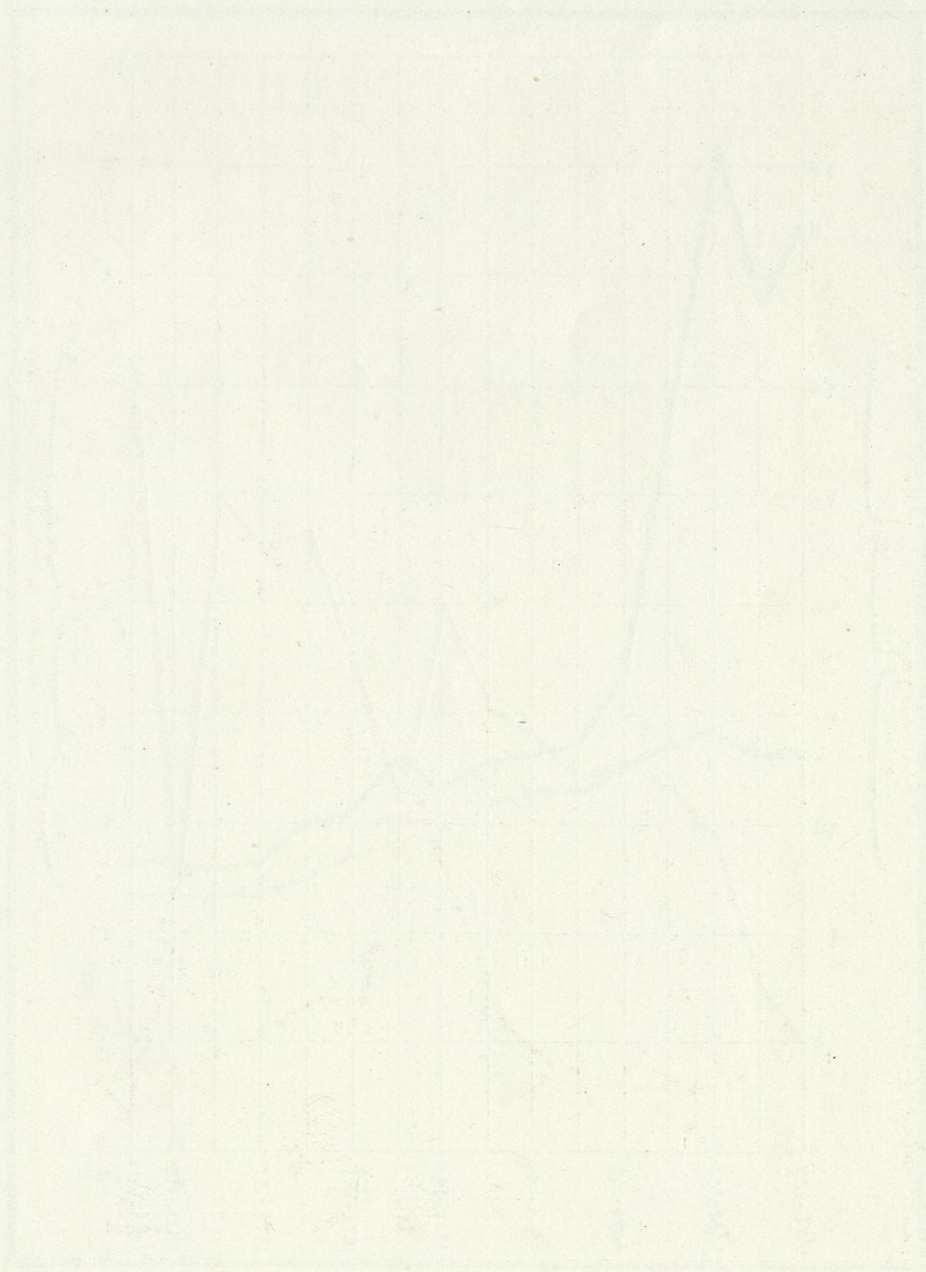
رسم بياني رقم ٨

احصائيات خاصة بالسفن التي عبرت قناة السويس

موضوعة عن كل خمس سنوات



العدد
مجملة البقاء في القناة
مدة السير الفعلية

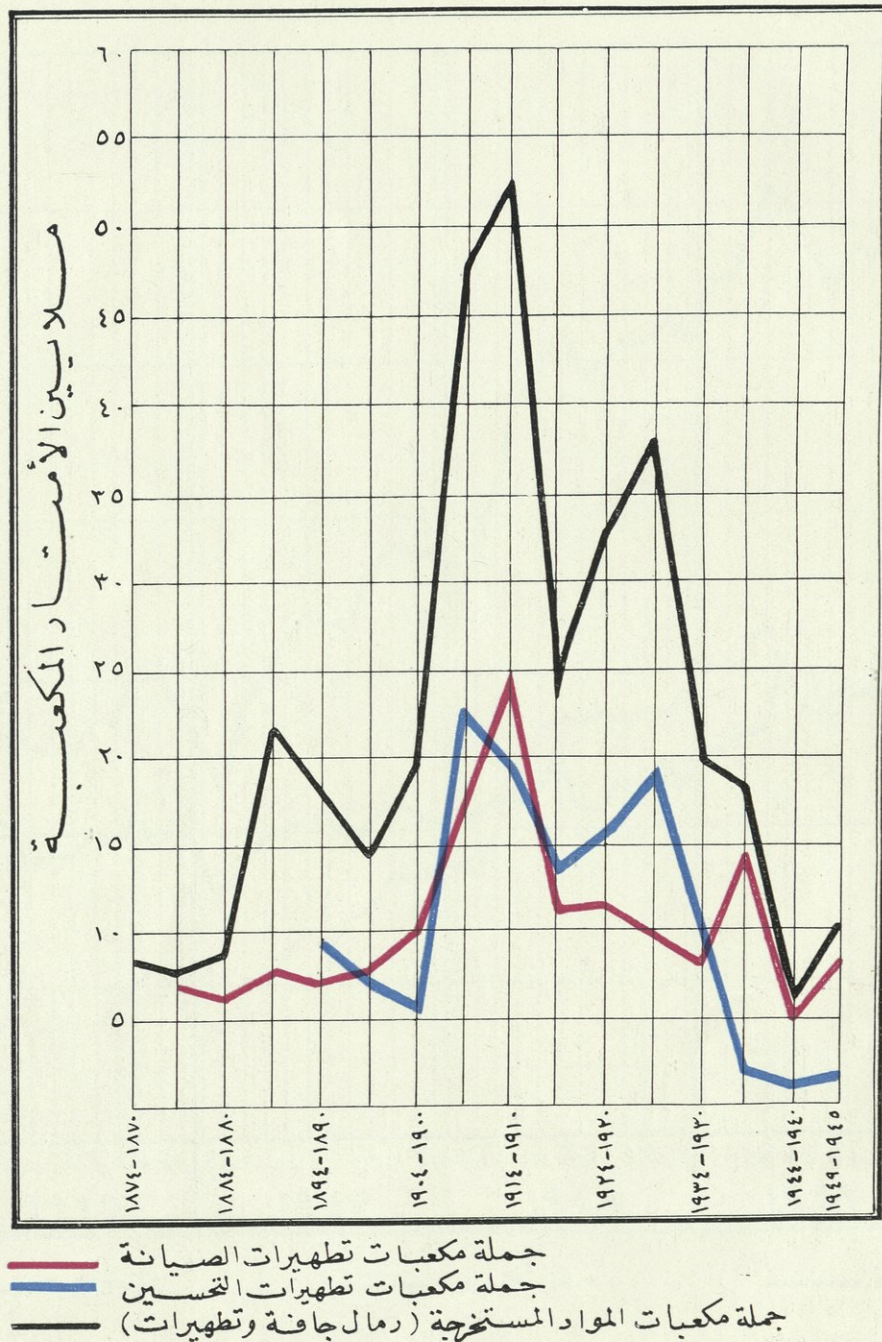


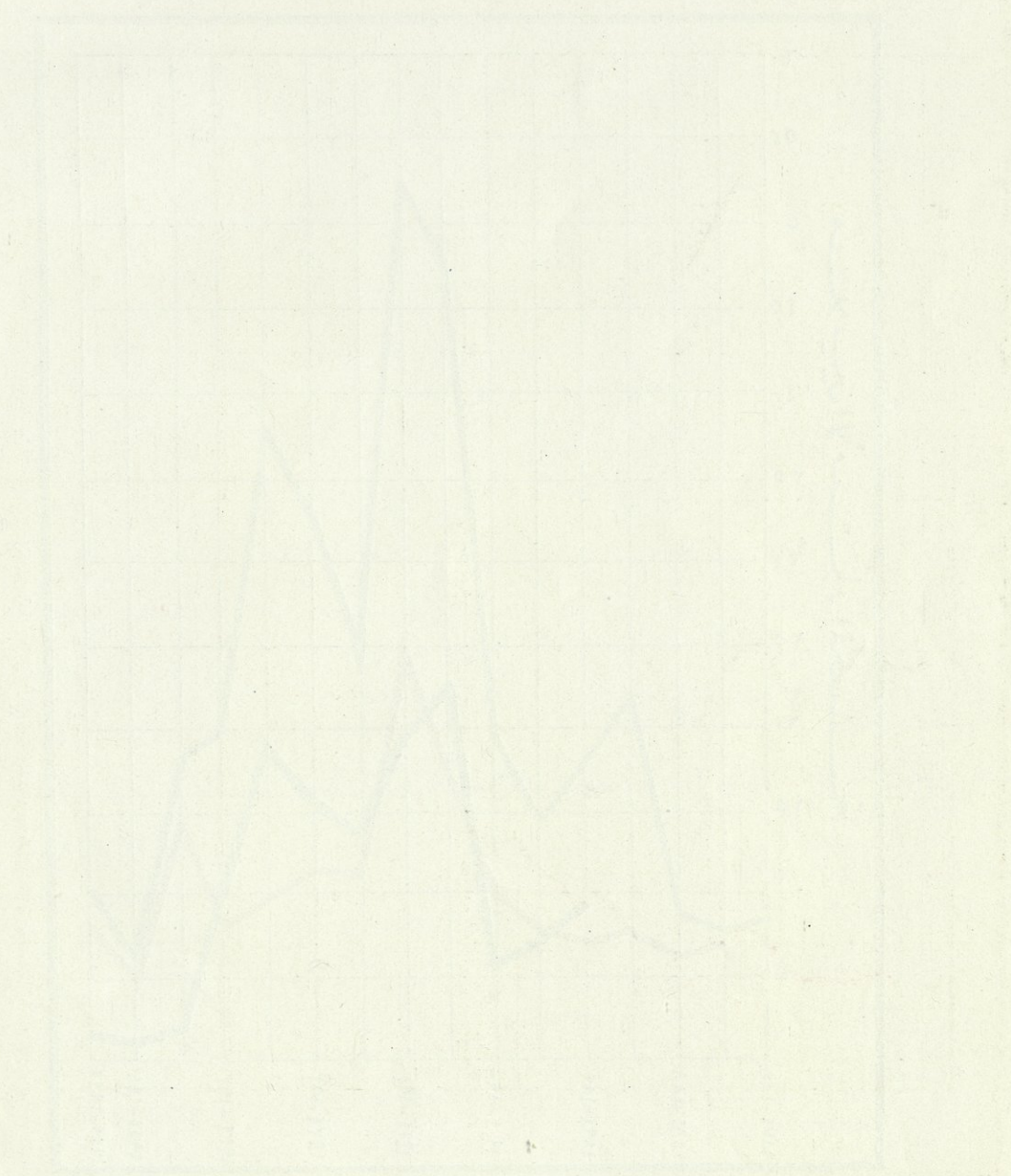
رسم بياني رقم ٩

مكعبات المواد المستخرجة عن كل خمس سنوات

لصيانة وتحسين قناة السويس

١٨٧٠ - ١٩٤٩



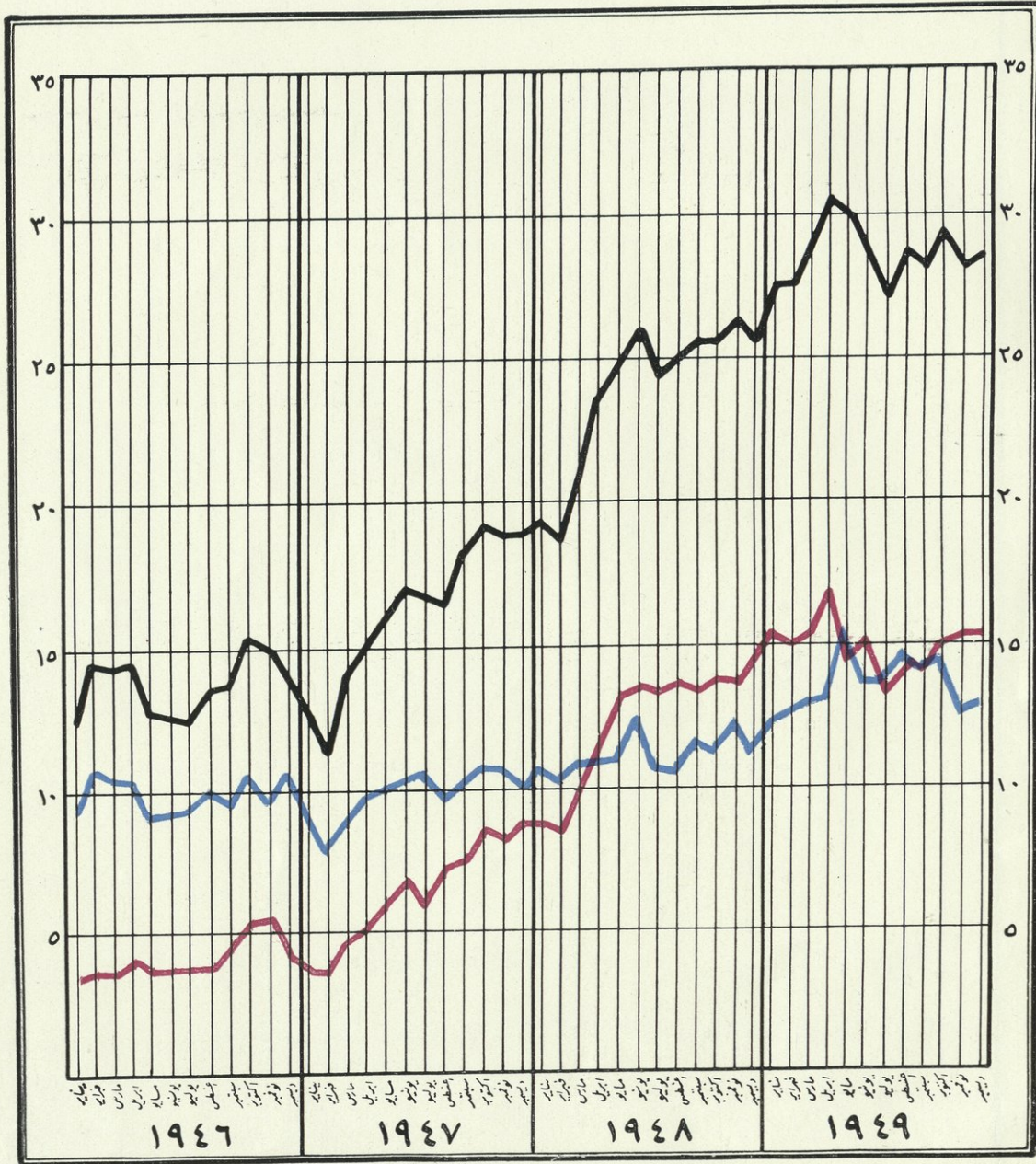


رسم بياني رقم ١٠

متوسط العدد اليومي شهريًا بشهر

للسفن التي عبرت القناة

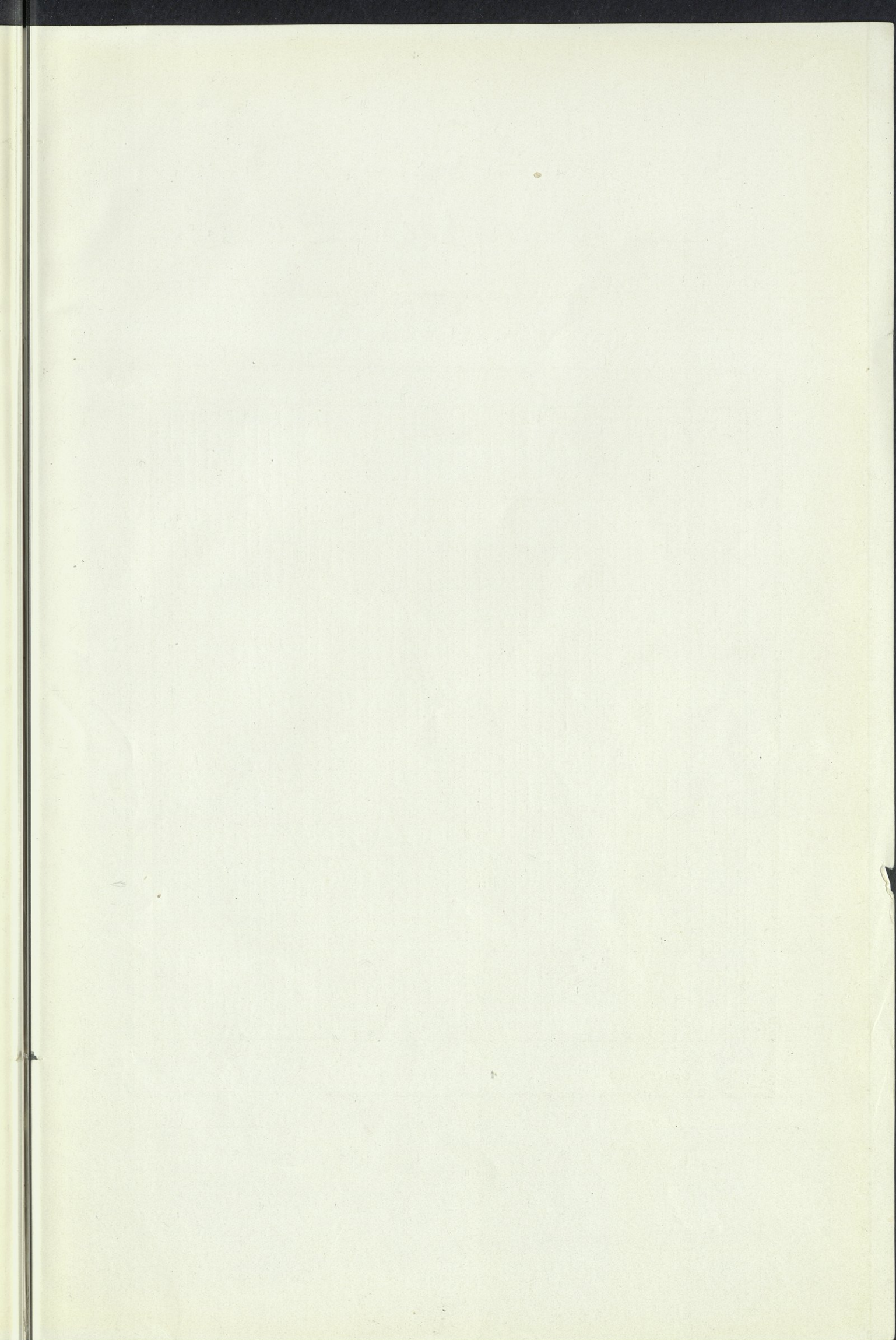
في سنوات ١٩٤٦ ، ١٩٤٧ ، ١٩٤٨ ، ١٩٤٩



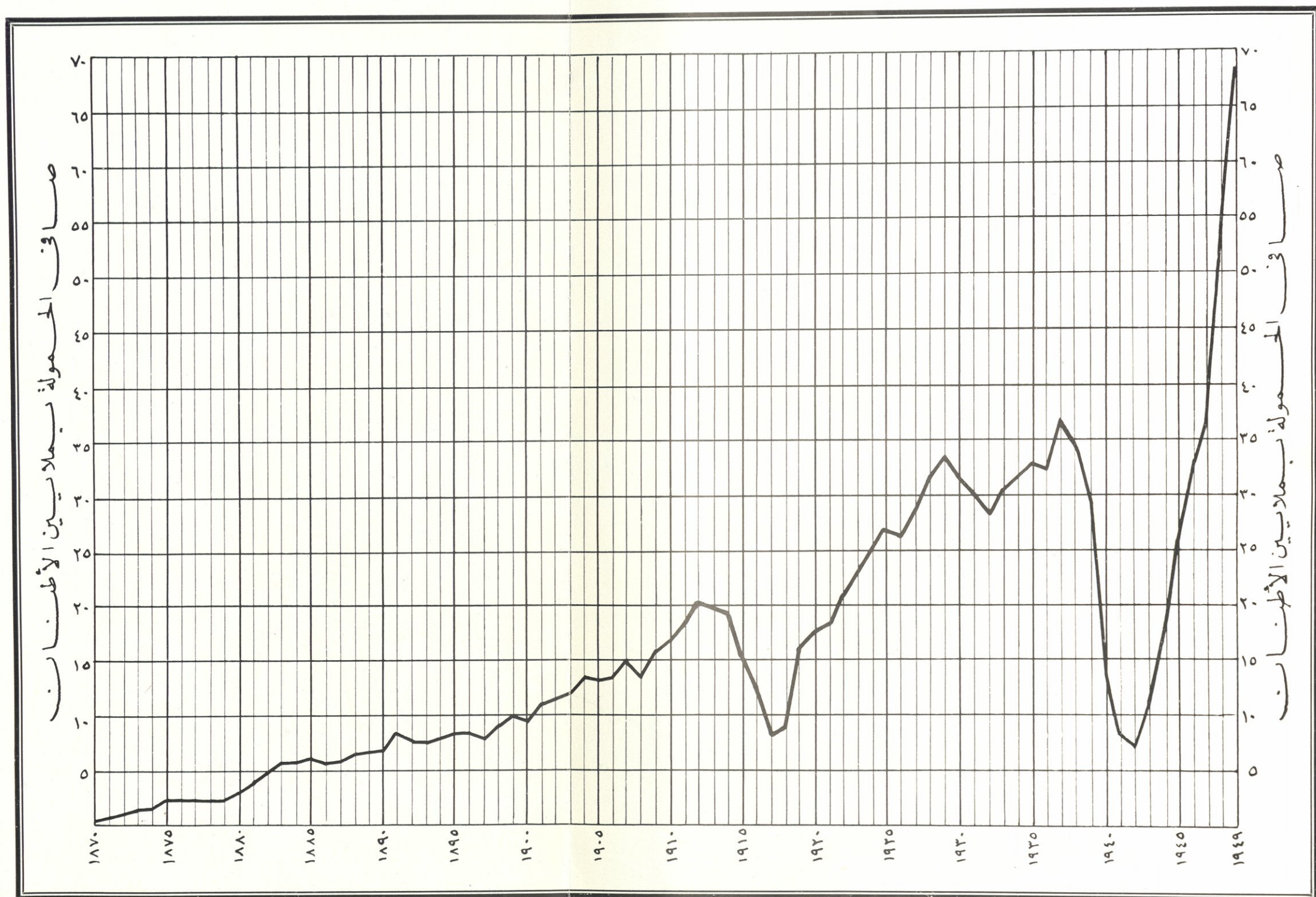
ناقلات الزيت

سفن أخرى

المجملة

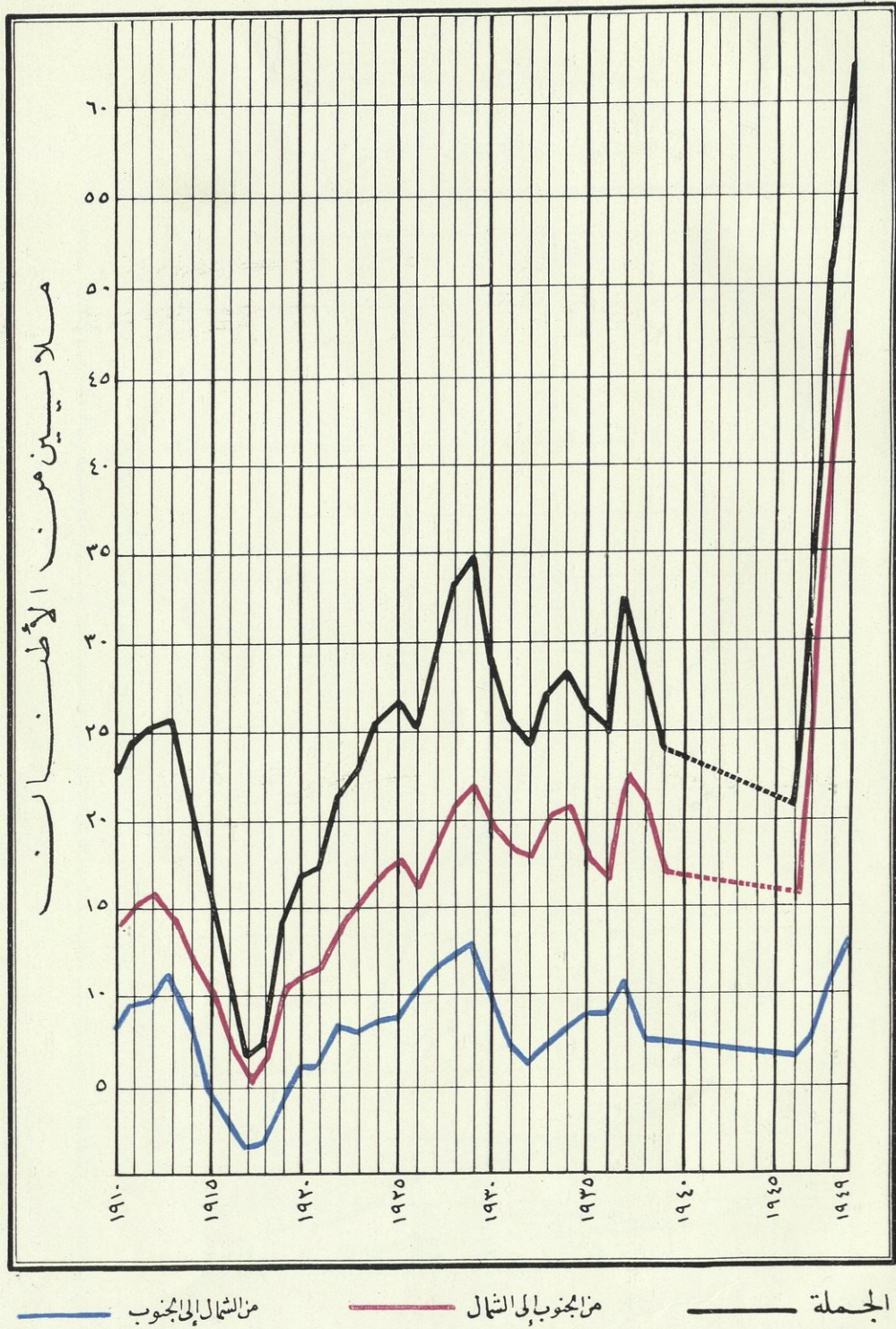


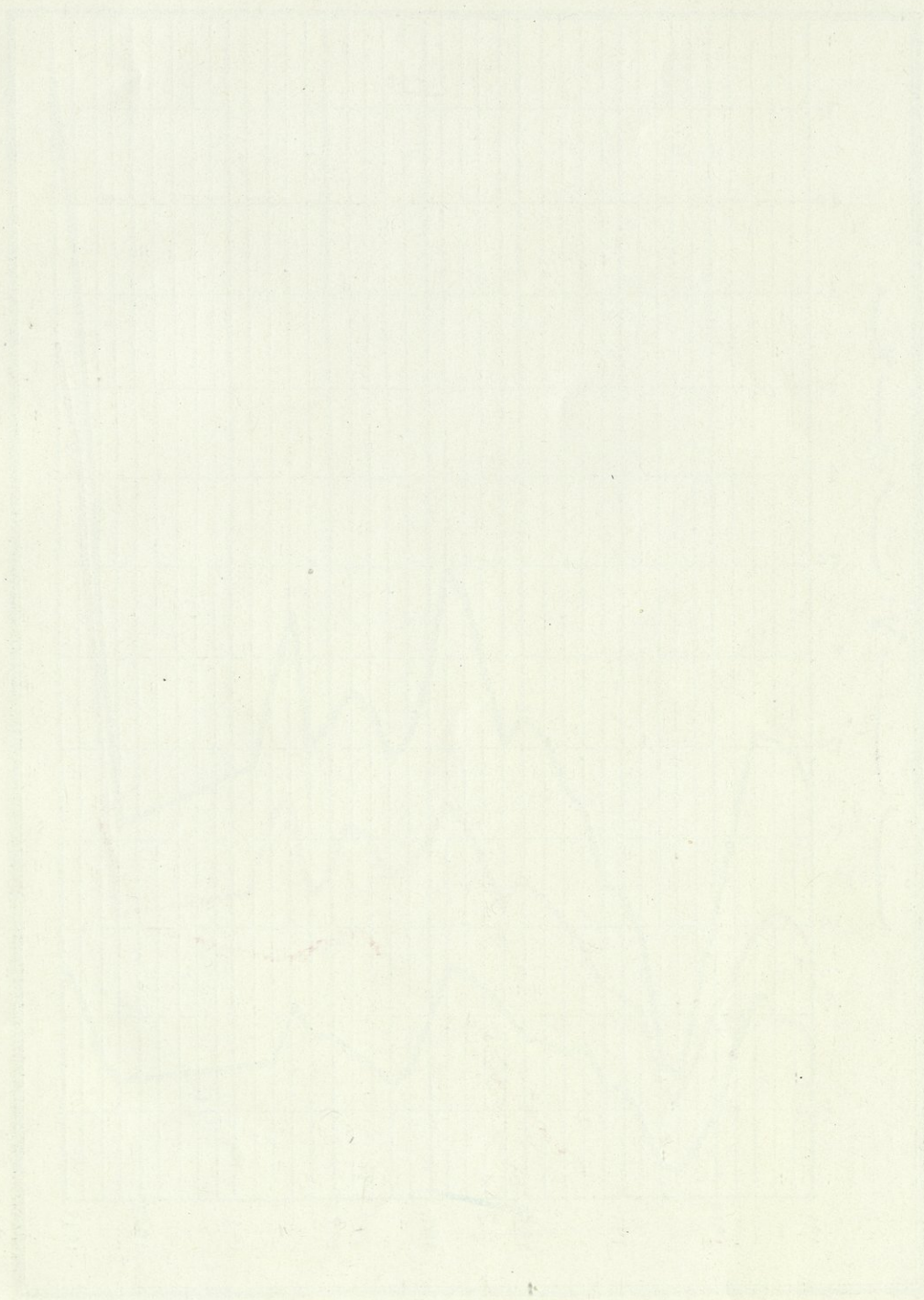
رسم بياني رقم ١١
الجمولة المحصل عنها رسوم



رسم بياني رقم ١٤

حركة مرور البضائع



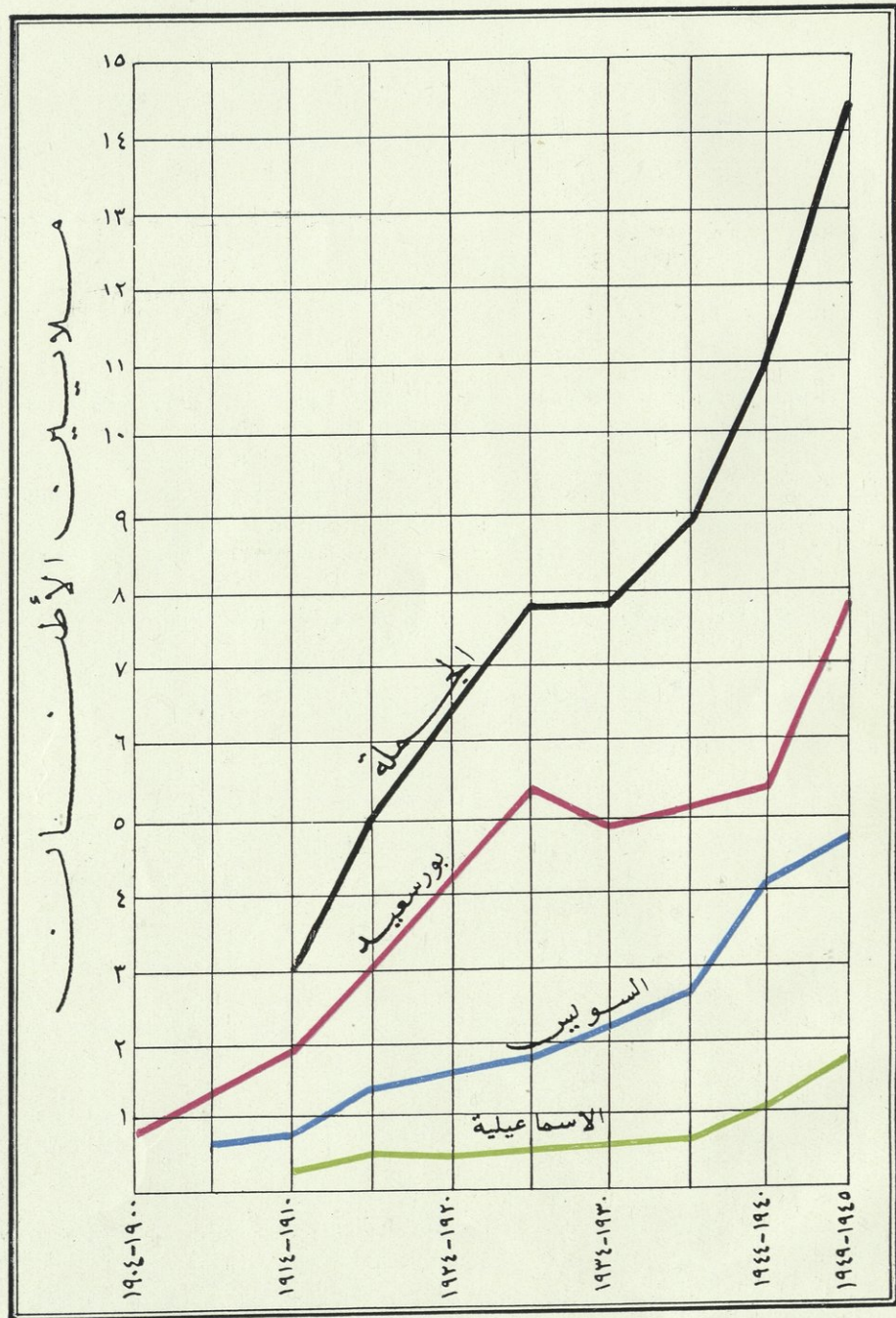


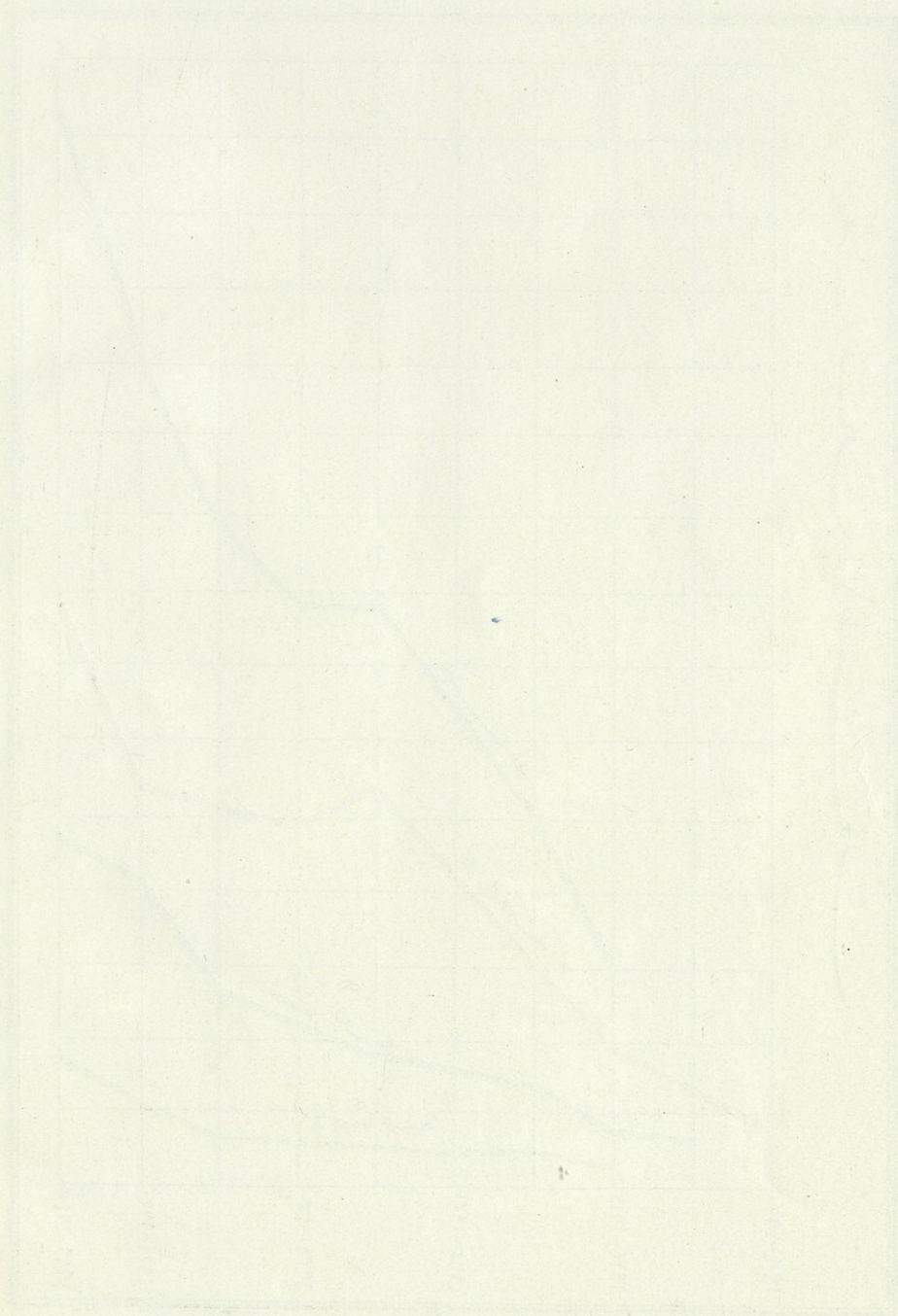
رسم بياني رقم ١٣

انتاج المياه المكررة في عمليات مياه الشركة

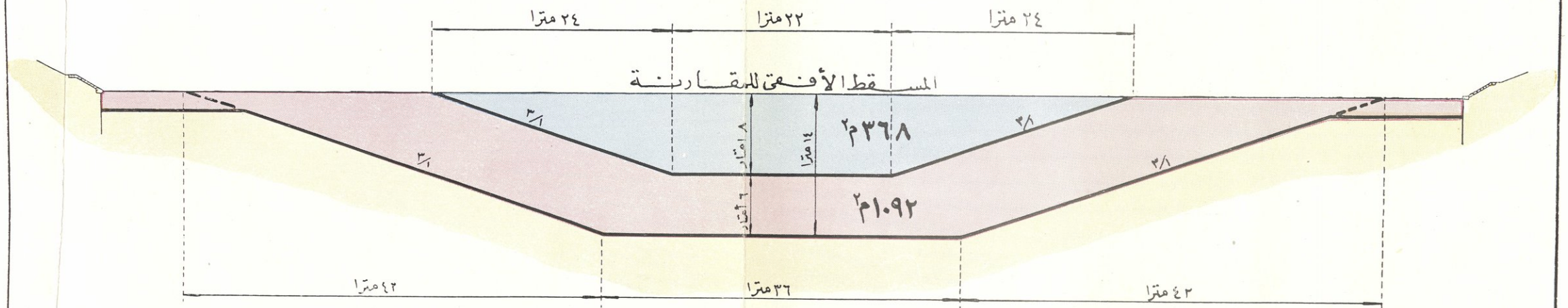
المتوسطات السنوية

عن فترات كل خمس سنوات





منظران جانبیان بعرض القناة



1869

1950

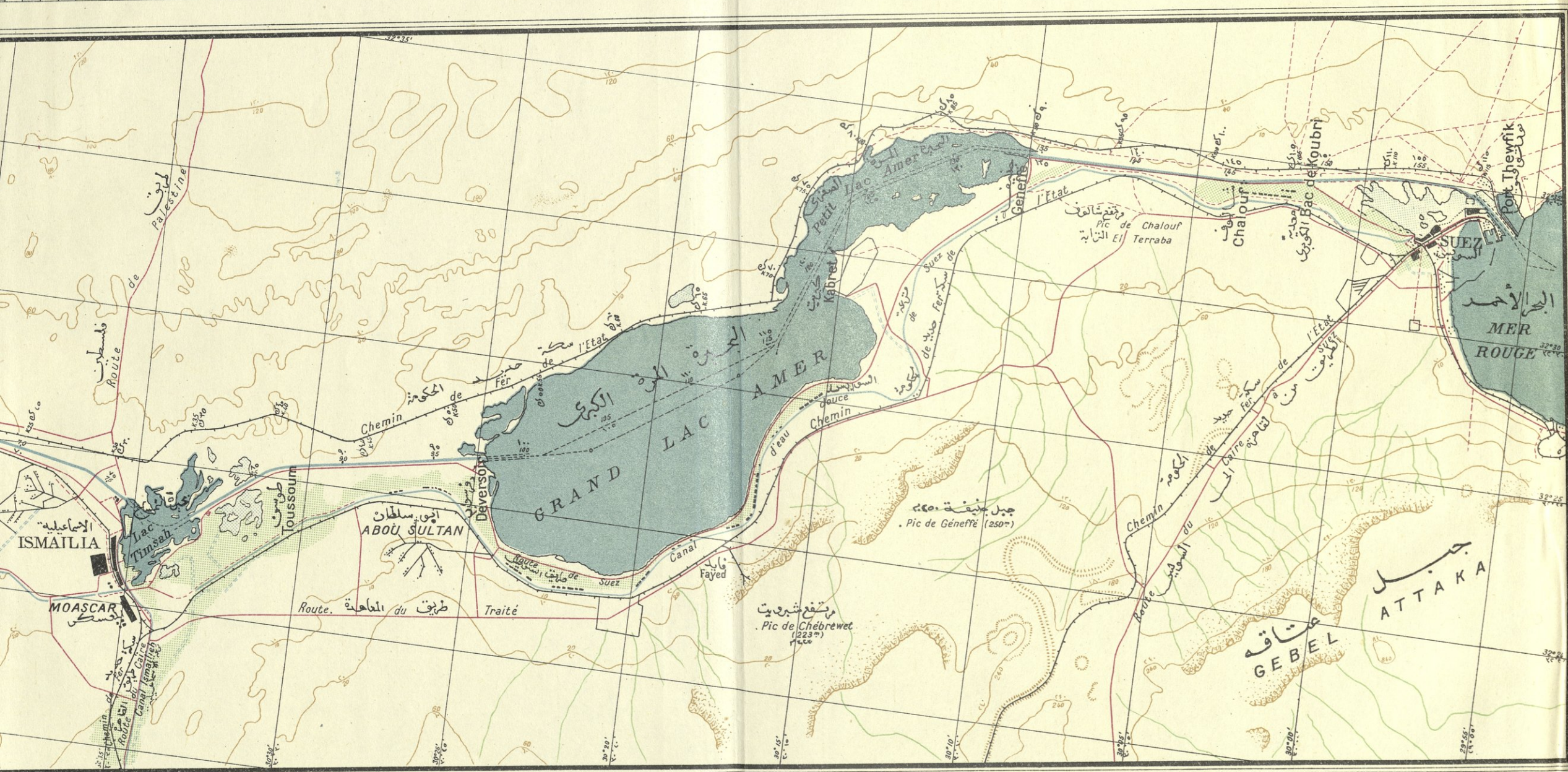
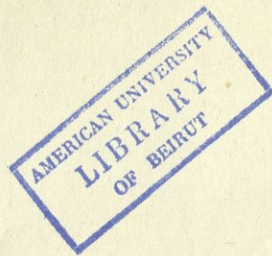
مقياس الرسم : 2 ملليمتر عن كل متر

الرسم العام لل

مقياس الرسم 1/250.000

ÉNÉRAL DU CANAL

au 1/250.000
5 km 10 km 20 km



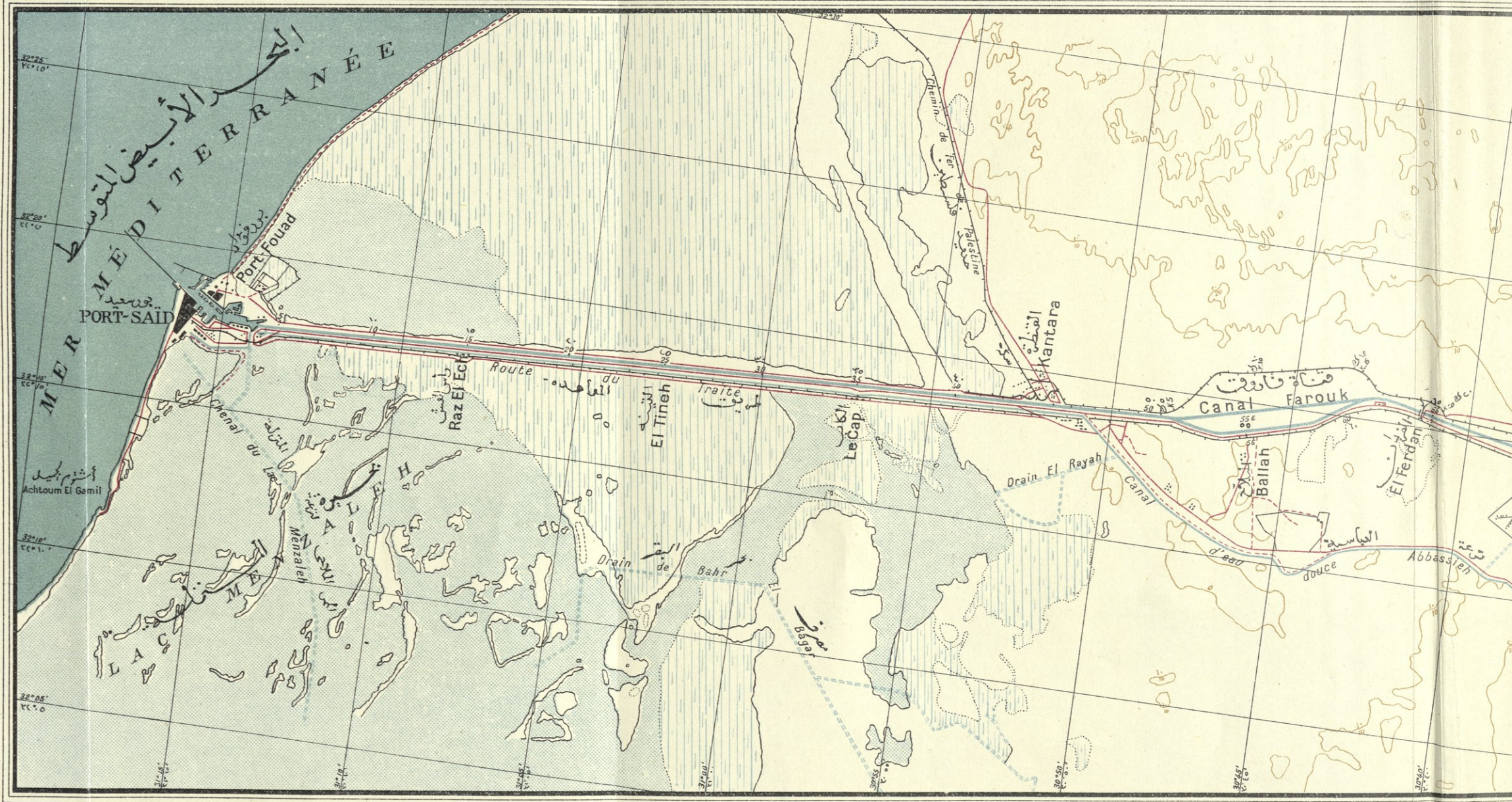
واديات
Oueds
مناطق مزروعة
Régions cultivées
سكة حديدية
Chemins de Fer
منحنيات المناسيب
Courbes de niveau

قناة

AMÉLIORATION
DU CANAL
DE BEIRUT

PLAN GÉN

مقياس
0 1 2 3 4 5
كـ م

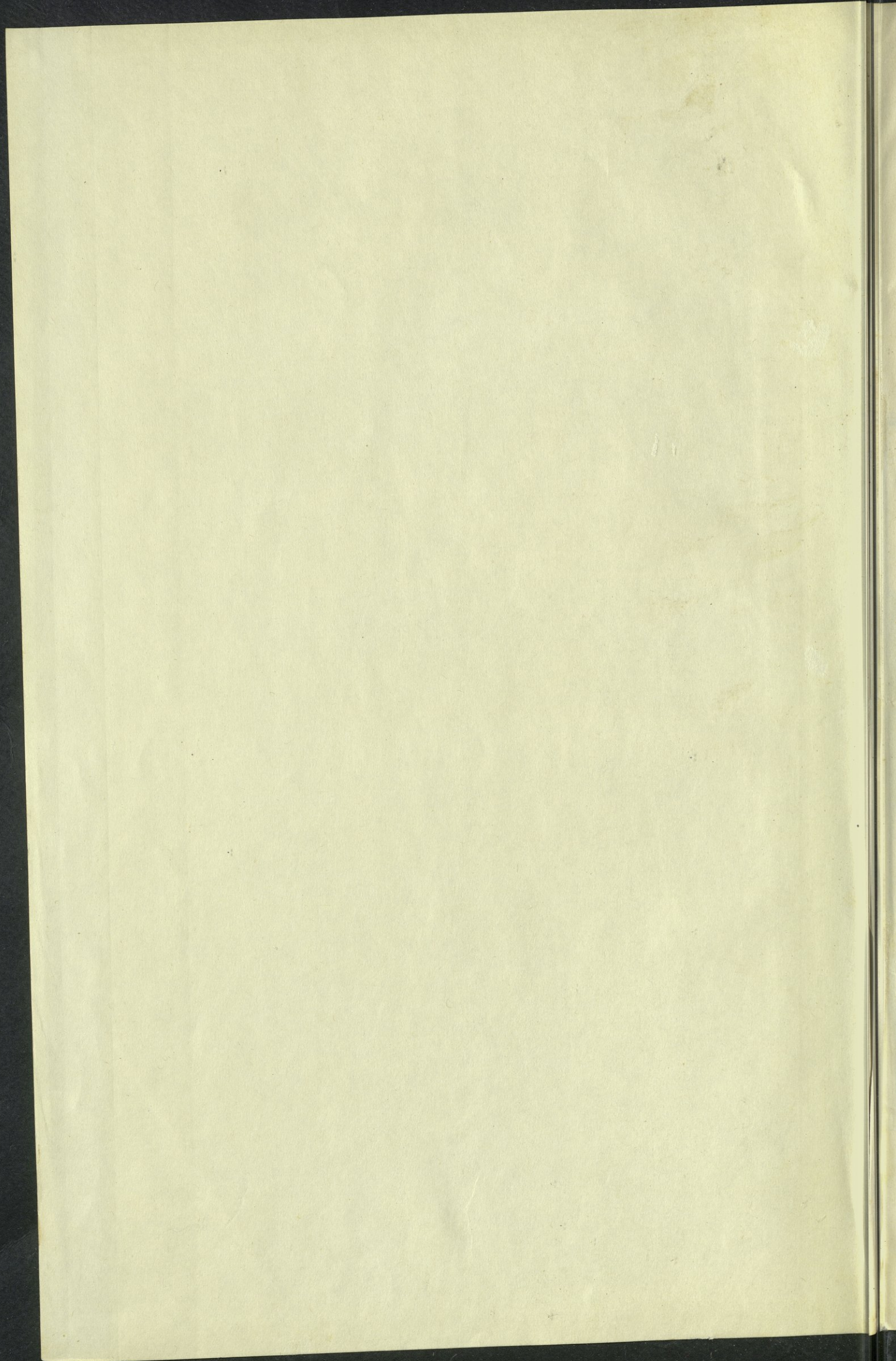


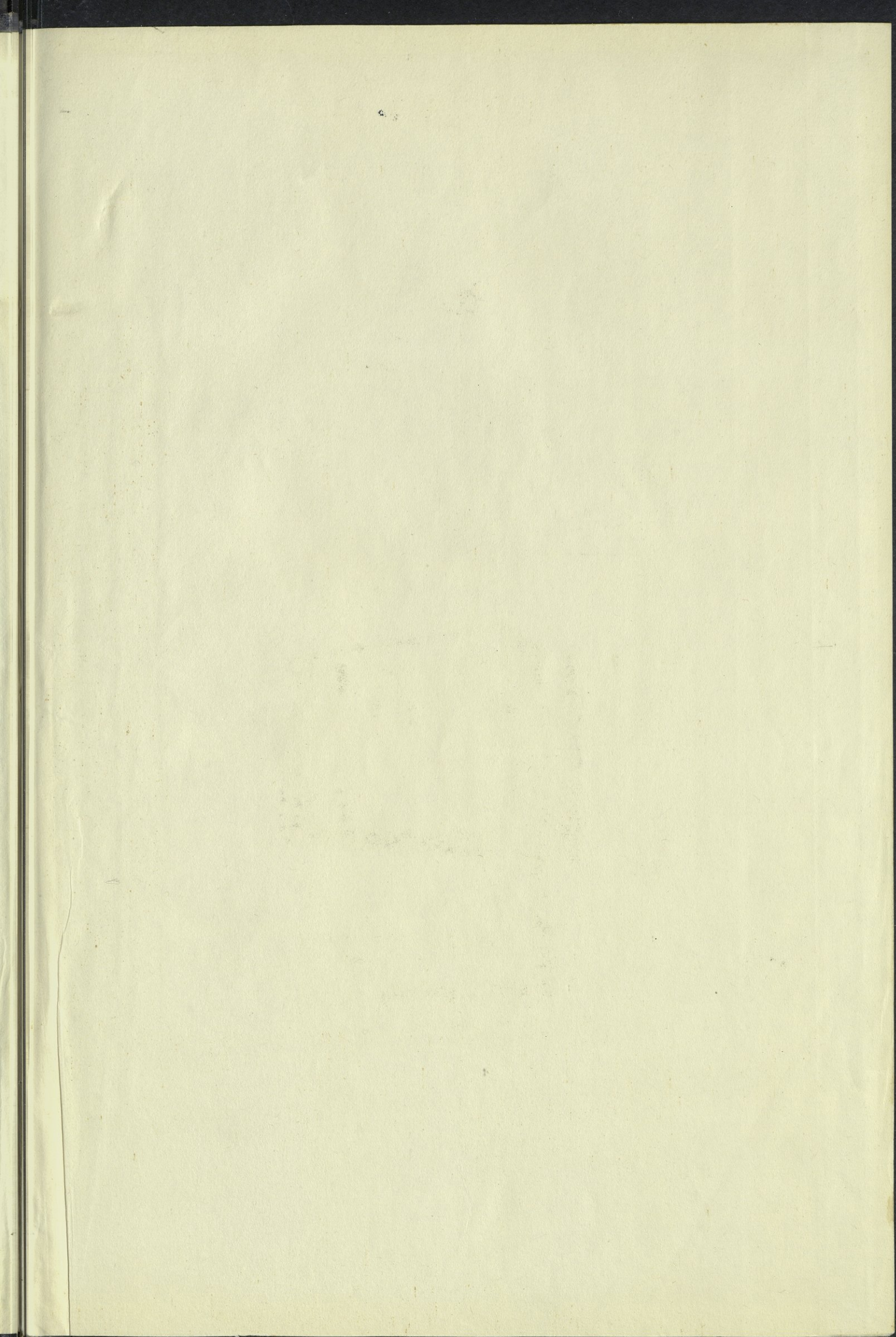
قناة بحرية
Canal Maritime

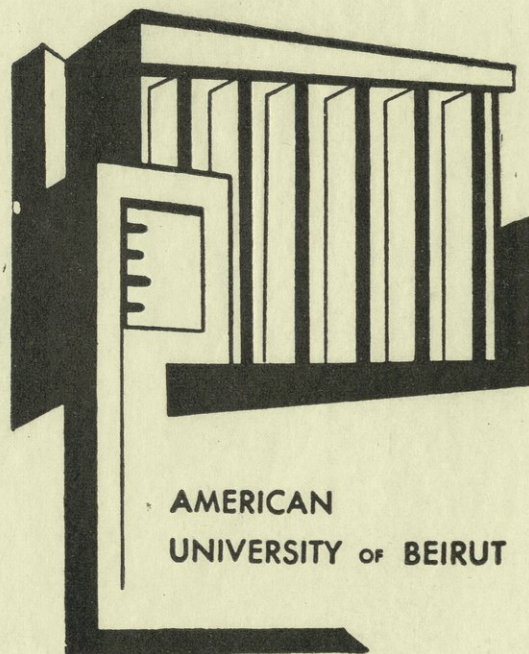
ترع ومصارف رئيسية
Canaux et drains principaux

طرق رئيسية
Routes principales

طرق ثانوية - مسالك
Routes secondaires







F
586.43
K1619A
C.1