



المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٩٧٥/٦/١

مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

## زيارة الرئيس محمد أنور السادات للنمسا إحياء لذكرى العداقة الوثيقة بين حضارة البلدين

نزل الرئيس محمد أنور السادات ضيفا على النمسا وصديقه برونو كرايسكي رئيس جمهورية النمسا ومستشارها الاتحادي . ومسامي كرايسكي في ايجاد حل سلمي لمشكلة الشرق الاوسط معروفة وقد زار سيادته من اجل هذا الهدف جميع البلاد العربية تقريبا .

ونتتهز هذه الفرصة لتعديد الى الاذهان قصة هامة في تاريخ قنال السويس . فالفضل في اعداد تصميمه يعود الى مهندس عبقري نمساوي وكانت النمسا امبراطورية ، وهذا المهندس كان له الفضل في تصميم اول سكك حديدية بسويسرا وقام بتصميم عدد من مشروعات الطرق المائية في النمسا واطاليا والمانيا واسمه بالكامل الواز فون نيجريللي وعاش من سنة ١٧٩٩ حتى ١٨٥٨ .

تأسست في باريس لجنة فنيّة لدراسة مشروع حفر القناة بتاريخ ٢٠ نوفمبر ١٨٤٦ تتألف من مهندسين يمثلون بريطانيا وفرنسا والنمسا بالاشتراك مع ألمانيا ، واختارت النمسا مع ألمانيا المهندس نيجريللي رئيسا لتنفيذ الاعدادات الفنية وقد اشتهر لما قد قام به من مشاريع داخل وخارج امبراطورية النمسا وذاع صيته .

قبل ان يقوم البريطانيون أو الفرنسيون باعداد رحلتهم الى مصر كانت اللجنة النمساوية - الألمانية برئاسة نيجريللي قد اتمت بحثها بناء على دراسات على الموقع في الةة من مايو حتى اغسطس عام ١٨٤٧ ، حيث اللجنة الفرنسية مشروع بناء القناة بين الاسكندرية

لنمسا هذا البلد المحايد موافق مشرفة . فقد استطاعت استعادة حريتها كاملة ولانها تقدر الحرية فهي حريصة على الحرية الشخصية في النمسا تعقد المؤتمرات بين الشرق والغرب وهناك تعقد الاوبك جلساتها ، موقع النمسا الجغرافي يساعدها على أن تكون حلقة اتصال في قلب أوروبا . استطاع هذا البلد الصغير أن يكسب دائما احترام جميع الدول وأن تتنافس أكثر الدول تقدما في الصناعة والفن والاختراعات . فاختيار سالزبورج كبلد للقائه التاريخي بين الرئيس محمد أنور السادات وبين الرئيس الأمريكي فورد اختيار موفق .

وقرار السيد الرئيس باعادة فتح قناة السويس سيغير الاحوال الاقتصادية والمالية والتجارية في جميع انحاء العالم عما كانت عليه قبل سنة ١٩٦٧ ويجعلنا نفكر من جديد في تاريخ القناة . هل كان نيجريللي « مضم قنال السويس » كما لقبه مدير مصلحة الاشغال المائية الهولندية كونراد يطم بأن مشروعه سوف يتسرع يوما مسا لناقلات غاطسها ٦٨ قداما بل سوف يتطور ويتعمق ليسمح باستيعاب الناقلات الصلابة حمولة أكثر من ٢٥٠ الفطن .

وقد تولى نيجريللى من سنة ١٨٥٨ وأسرع دى لسبس ، الذى كان مقيما فى ذلك الوقت بباريس ، الى فرنسا حيث أتمق الارملة الحزينة الضعيفة بتسليمه كل الرسومات التى كانت الاساس لبدء حفر القناة بعد ونا نيجريللى بأشهر قليلة وساعدت على اتمام الممر المائى الذى يربط بين محيطين واصبح منذ ذلك الوقت الطريق الرئيسى للمواصلات فى جميع أنحاء العالم .

طبقا لرسومات وحسابات نيجريللى تم بناء القناة فى عشر سنوات ، ورفعت ابنة نيجريللى مازيا جرواس فى عام ١٨٩٠ قضية تطالب بقيمة الأسمم الخاصة بوالدها الذى قام باسداد المشروع ووكلت عنها المحامى الشهير بوانكاريه ، ولكن تدخل القدر هنا مرة ثانية واصبح بوانكاريه رئيسا للجمهورية وحالت حارب ١٩١٤ دون اتمام الصلح الذى عرضته شركة قنال السويس على ابنة نيجريللى ، وظلت القضية مرفوعة حتى بعد وفاة دى لسبس عام ١٨٩٤ .

وشيدت مقبرة للمهندس الواز نيجريللى فى الدافن الرئيسية بفرنسا على طراز مقبرة فرعونية يطوها هرم صغير وفى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٢٩ وبحضور رئيس الجمهورية وعدد من سفراء وقناصل الدول أزيح الستار عن لوحة تذكارية تساهم فى نقاتها كل من النمسا ومصر والمائيا واطاليا وسويسرا وتشيكوسلوفاكيا وحفر عليها : « العالم مدين له بخلق قناة السويس » والغريب انه مها يمر على القنال من أحداث تزداد أهميته .

ظلت القناة مغلقة منذ عام ١٩٦٧ ، وبحث كثير من الدول عن بديل لتقل تجارتها ، فأولت البلاد الصناعية المقدمة فى أوروبا اهتمامها للطرق

والسويس لان المهندس الفرنسى المرافق للحملة الفرنسية على مصر لوبير كان يعتقد ان سطح البحر الأحمر يملو من سطح البحر الابيض بامتار وتأثرت اللجنة الفرنسية بهذا الراى . أما البريطانيون فلم يرحبوا بالمشروع كثيرا ظنا منهم أن تحقيقه سوف يضر بالمصالح البريطانية وفضلوا الربط بين الاسكندرية والسويس عن طريق السكك الحديدية . اهتمت امبراطورية النمسا فى ذلك الوقت بهذا المشروع الهام اذ ان أجزاء كبيرة من ايطاليا كانت داخله فى حدود الامبراطورية وبذلك كانت اقرب الدول الأوروبية الكبرى بحريا الى قناة السويس . ولكن ثورة ١٨٤٨ شغلت النمسا التى واجهت ثورات فى ايطاليا وقتل فى أنحاء أخرى من الامبراطورية - عن مشروع قناة السويس .

ولكن نيجريللى ظل يكافح فى سبيل تنفيذ هذا المشروع من أجل رفاهيته وتطور التجارة العالمية . بينما ألزمت الاحداث امبراطورية النمسا على الابتعاد عن المشروع ، انتخبت جمهورية فرنسا فى ديسمبر ١٨٤٨ لويس بوناپرت رئيسا لها الذى أصبح بعد اربع سنوات الامبراطور « نابليون الثالث » . وقد كان لملاقات القرابة والملاقات الشخصية التى تربط مرديناند دى لسبس بزوجة نابليون الثالث الامبراطورة أوجسطينى امبراطورة فرنسا العظيمة من ناحية ولملاقاته الشخصية بوالى مصر الجديد سعيد باشا من ناحية أخرى الفضل الاساسى فى حصوله ليس فقط على عتدى الامتياز الاول والثانى فى نهاية عام ١٨٥٥ ومطلع عام ١٨٥٦ ولكن أيضا على مساندة فرنسا المالية والسياسية للمشروع . وكان المهندس نيجريللى يرافقه فى رحلته .



## مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

سوف تكمل وتساعد النقل في القناة ، حيث أن زيادة التبادل التجاري بين دول أوروبا وبالذات أوروبا الغربية والوسطى ودول العالم العربي أخذت في التزايد الأخيرين صورة لم تكن متوقعة من قبل ، وفتح القناة سيساعد على زيادة حجم التبادل التجاري وخاصة أن الرسوم الجديدة التي أعلنتها مصر في يوم ٢٤ مايو سنة ١٩٧٥ محتسبة طبقا لتوجيهات الرئيس انور السادات بأن تظل القناة أرخص وأسهل طسيق ملاحى بين الشرق والغرب .

وتبنى مصر خطا هائلا لنقل البترول من جنوب السويس الى غرب الاسكندرية لنقل البترول من السفن المملقة التي لا يمكنها المرور الان بقناة السويس .

وفتح القناة سيدفع عددا من الدول الغربية والدول العربية الى توسيع الموانئ المستخدمة عندها ولتحسين الخدمة فيها ، خصوصا النمسا التي كانت دائما مرتبطة تاريخيا بقناة السويس ومرتبطة اكثر الان بناء على موقعها الجغرافى تجساريا واقتصاديا بهذا الممر المائى ، تتبنى لادارة القناة ان تقوم بعملها لخير العالم فى سلام يسود المنطقة ، وقد برهنت مصر باعادة الملاحة على رغبتها فى السلام .

البرية التي تربط بينها وبين التجار بآسيا وأقيمت خطوط سكك حديد جديدة بين الغرب وايران وعندما تعسر المرور على هذه الطرق لوجود صعوبات ننية أحيانا بايران تحول النقل عن طريق تركيا والاتحاد السوفيتى ، وأخذ النقل البرى عن طريق تركيا وايران من والى الهند كميات كبيرة من البضائع القوية التي كان يقوم بتوصيلها النقل البحرى . ويجب أن ننكر بهذه المناسبة على سبيل المثال مشروع « طريق السيارات ترانساسيا » وقد اقترته « لجنة الامم المتحدة للتطوير فى آسيا والشرق الاقصى » بطوكيو عاصمة اليابان فى سنة ١٩٧٢ ، ويبدأ من نينبا بطول ٦٢٠٠٠ كيلو متر مارا بأربع عشرة دولة . وقد أبرم بين الصين وايران فى عام ١٩٧٢ العقد الخاص بتحسين « شارع الحرير » وعمره ٢٠٠٠ سنة لكن يصبح طريقا حديث التصميم يخدم مصالح الصين فى أوروبا وآسيا . واضطرت دول وقف تصدير أو استيراد كثير من البضائع التي سوف يبدأ ظهورها ثانية بعد فتح القناة .

ولكن هل تؤثر هذه المشاريع على عملية النقل عبر القناة ؟

وجبا لا شك فيه أن كل هذه المشاريع