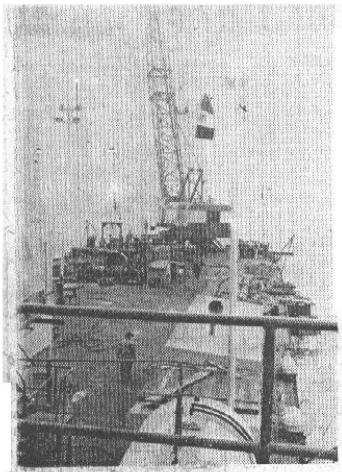
بعد ٣٠ يوما تعود

لقاء مع الرجل

الذى تترجم كلماته الى ١٠٠ لغة مختلفة



الورشة العائمة ناصر تعمل الآن فى رفع العوائق على بعد ١٥ كيلومترا من المدخل الجنوبى للقناة

مشهور أحمد مشهور

كتب ـ صلاح قبضايا :

باق ٣٠ يوما على اعادة فتح قناة السويس بعد أن توقفت الملاحة بها ٨ سنوات كاملة . انتهت تماما عمليات ازالة كل العوائق من المجرى المائى ، وبحرى الآن اعادة الاجهزة ومعدات التشغيل الى حالتها الطبيعية . تتم اللمسات الاخيرة لاعادة التشغيل اعتبارا من منتصف مايو الحالى ..

تكلفت عمليات التطهير ١٢٠ مليون جنيه منها ٧٠ مليونا من العملات الصعبة بالاضافة الى ١٥ مليون جنيه لازالة السد الترابى وبقايا خط بارليف على الضفة الشرقية . تطلبت عمليات التطهير خبرات فنية عالية قدمتها حكومات صديقة بينما وفرت الدول العربية التمويل النقدى المطلوب .

أعلن ذلك المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس فى حديثه مع ((الاخبار)) .

انه يلتقى دائما بمندوبين وممثلين لاكثر من ٢٠٠ دولة يتحدثون بحوالى ١٠٠ لغه مختلفه ، ورغم ذلك فانه نادرا ما يلتقى بالصحفيين ، وحديثه مهم مختصر وسريع ! .. المؤلون فى هيئة القناة يكررون دائما ان وقته ضيق رغم انه يعمل ١٢ ساعة .. وربما اكثر ! وحول هذا بدا حديثى مع المهندس مشهور رئيس هيئة القناة

ـ لماذا .. وفيم يعتد عملك لاكثر من ١٢ ساعة يوميا ؟

⊙ انه حجم العمل المطلوب ، ان عمليات التطهير واعادة التشغيل تتطلب جهدا هائلا .

ـ .. ولكننا لدينا تجربة سابقه ، وعاصرنا تطهير المجرى عام ١٩٥٧ ولم نر ما نراه الآن !

⊙ ان الامر يختلف تماما . لقد كان تطهير القناة سنة ١٩٥٧ عملا كبيرا ، ولكنه ـ ومع التواضع التام ـ لا يتعدى واحد الى ١٠٠ مما تم ويتم منذ ١٩٧٣ .

⊙ لقد كانت القناة سنة ٥٦ نظيفة الا من بعض العوائق التى غرقت ـ او اغرقت ـ بها ، ولم تمس المعارك شيئا من معدات الهيئة او منشآتها او أجهزتها ، وتوقفت الملاحة لمدة ثلاثة شهور فقط من اكتوبر ٥٦ حتى يناير ١٩٥٧ ، اما هذه المرة فاننا نواجه نتائج سبع سنوات من الانهيارات فضلا عن وجود العدو على ضفة القناة مباشرة يحصن نفسه بالالغام ويوجه نيرانه طوال سنوات الاستنزاف الى اجهزات القناة ومعداتها .

ولذلك فنحن نواجه حجم عمل ضخم ، ان هناك كل يوم حوالى الف عملية تجرى فى وقت واحد .. وكل هذه العمليات تحتاج الى متابعة دائمة

⊙ وتكلف اعادة تشغيل المرفق حوالى ١٢٠ مليون جنيه منها ٧٠ مليونا بالعملات الصعبة ، وقدم لنا البنك الدولى والسعودية والكويت وابو ظبى وقطر هذه المبالغ فى صورة قروض ، ولكننا كنا فى حاجة الى خبرات فنيه عالية لتطهير المجرى من الالغام والمتفجرات ، ولهذا طلبنا معاونة بعض الحكومات ، اوقدمت لنا الولايات المتحدة وفرنسا عونا كبيرا فى هذا المجال .

وقد تم بالفعل ازالة جميع العوائق .. ولم يعد هناك اثر لها .

ـ واصعب عائق ؟

⊙ السد الحجرى عند الدفرسوار ـ اقام العدو هذا السد بعد وقف اطلاق النار وتعمد ان يكون غير قابل للنسف او الاصابة فربط قواعد الهضبة فى الغرب بشرق القناة ، وكانت عملية ازالة هذا السد شاقة بل وفى غاية الصعوبة ، ويسعدنى ان اقول ان ازالة سد الدفرسوار كان عملية مصرية ١٠٠٪ استعنا خلالها ببعض المعدات التى سبق استخدامها فى مشروع السد العالى ، وقمنا بتقطيع السد الضخم تحت الماء ، واستعنا بفرق الانقاذ النهرى ـ التقليدية ـ لتصيين الاحجار فى القاع ثم رفعها من المجرى ، ونجحنا والحمد لله ـ وحدنا ـ فى هذا التحدى الذى فرضه العدو وهاولته عليه الطبيعة .

ـ وماذا عن خط بارليف والسد الترابى ؟

⊙ ان ذلك يأتى فى الدرجة التالية من الصعوبة لانه رغم ضخامته فهو اقل كثيرا من التحدى الذى واجهناه فى الدفرسوار ، وازالة الساتر الترابى وبقايا النقط الحصينة ـ والذى بدأناه فعلا ـ يتكلف حوالى ١٥ مليون جنيه حيث تتم ازالة ما يقرب من ١٠٠ مليون متر مكعب من الرمال .

وهذا جزء من مئات العمليات تجعل العمل يمتد الى ما بعد منتصف الليل ، بينما فيرى يعمل طول الليل

تطهير القناة هذا العام

يزيد ١٠٠ ضعف

عن عمليات تطهيرها عام ١٩٥٧

ـ وكيف كان العمل طوال سنوات توقف القناة ؟

⊙ خلال توقف الملاحه بالقناة لم يتوقف العمل ابدا .. انها كانت فترة راحة من تاريخ الهيئة والعاملين بها لم تعرف تفاصيلها ولم ينشر عنها شىء يذكر ، لقد كنا نعمل فى قطاعات مختلفه .. عملنا فى المقاولات ، ليس فقط من خلال شركات الهيئة بل ومن خلال الهيئة نفسها التى استفادت بكل رجالها وكل معداتها فى أعمال المقاولات من اجل ان توازن الميزانية وتغطى كافة المصروفات ، وقد نجحنا .

ـ ولماذا لم تتحدث عن تفاصيل ذلك من قبل ؟

⊙ انى لا اميل الى التصريحات .. وايمانى بأن العمل يعبر عن نفسه بصورة ابلغ خاصة اذا جاء ذلك بعد أن يتم وليس عندما نفكر فيه :

ولكننى أستطيع ان أقول اليوم ـ وهذا حق العاملين بهذه الهيئة ـ انهم قاموا خلال توقف الملاحه بشق الرياح الناصرى ، واشتركوا فى اكثر من عملية أخرى .

⊙ وعندما هاجرت أسر بعض العاملين الى الشرقية فاستغلت الهيئة بنقل بعض معداتها وتجهيزاتها الى الزقازيق لتفتح عدة ورش هناك حيث يقيم ٣٥٠ عاملا من قطاعات تخصصية مختلفة . وتحول هؤلاء الرجال الى وحدة انتاجية تشكل حركة او وحدة اقتصادية ، واستطاعت أن تنتج وان تحقق ربحا فى نهاية العام ..

وتكرر نفس الامر فى اكثر من مكان

⊙ اما بالنسبة لشركات الهيئة فقد استطعنا ان ننقلها فى يسر وامان بعيدا عن ميدان القتال لتستمر فى العمل بروح عالية جدا لموجة الها . وهذا قد يدعو للدهشة ـ حققت خلال عامى ٦٧و٦٨ أرباحا تفوق ارباحها عامى ٦٥و١٩٦٦

وتبين أن هذا يرجع الى اننا وفرنا اماكن لاقامة العمال قرب مواقع العمل ، مع تجهيز مطاعم وسبل الاعاشة لهم .. وساعدنا بقبول اى فترة عمل اضافى يستطيع أن يقدمها العمال الذين أصروا جميعا على العمل وردية ثانية كل يوم .

ومهما كانت ساعات عملى فان العمل هنا مستمر ٢٤ ساعة يوميا ، وانا أعمل اقل من ذلك بكثير .

وسألت المهندس مشهور (٥٢ سنة) :

ـ الا تخشى ارهاقا قد ينعكس على سير العمل ؟

⊙ الحالة المعنوية للانسان قادرة على أن تجنبه مضاعفات الارهاق

ـ هل هناك نقص فى المرشدين ؟

⊙ ليس هناك ازمه .. وقبل ١٩٦٧ كان لدينا ٤٠ مرشدا اجنبيا من جنسيات مختلفة ـ وانا اعتبرهم من أسرة الهيئة . وانتهت عقودهم سنة ١٩٦٨ خلال توقف الملاحة ، فلم نتجدد . وهم لم يتركونا طواعية ، ولولا توقف الملاحة لجددت عقودهم . ولاننا مازلنا نعتبرهم من أسرة القناة فقد ابدينا ترحيبا بعودتهم ، والباب مفتوح أمامهم بالذات .

ـ ما هو الفرق بينك وبين جورج بيكو ـ آخر مدير للقناة قبل تأميمها ؟

⊙ كان بيكو مديرا فرنسيا يقيم فى الخارج ، ويدير القناة من هناك ، ويحضرها عند اجتماع مجلس الادارة وينظر الى عمله نظرته الى وظيفة ودون اعتبارات قومية .

ـ ولماذا لم تقل ان مرتبه كان يساوى مرتب رئيس الهيئة ، الان مضروبا فى ٢٥ ضعفا ؟

⊙ لان مرتبى بكفينى والحمد لله .