

## بعد 30 يوماً تعود الملاحة فى قناة السويس

الأخبار: 6-5-75

بقلم: صلاح قبضايا

باق 30 يوماً على إعادة فتح قناة السويس بعد أن توقفت الملاحة بها 8 سنوات كاملة. وانتهت تماماً عمليات إزالة كل العوائق من المجرى المائى، ويجرى الآن إعادة الأجهزة ومعدات التشغيل إلى حالتها الطبيعية. تتم اللمسات الأخيرة لإعادة التشغيل اعتباراً من منتصف مايو الحالى..

تكلفت عمليات التطهير 120 مليون جنيه منها 70 مليوناً من العملات الصعبة بالإضافة إلى 15 مليون جنيه لإزالة السد الترابى وبقايا خط بارليف على الضفة الشرقية تطلبت عمليات التطهير خبرات فنية عالية قدمتها حكومات الورشة العائمة ناصر تعمل الآن فى رفع العوائق صديقة بينما وفرت الدول العربية التمويل النقدى المطلوب على بعد 15 كيلو متراً من المدخل الجنوبى للقناة أعلن ذلك المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس فى حديثه مع "الأخبار".

أنه يلتقى دائماً بمندوبين وممثلين لأكثر من 200 دولة يتحدثون بحوالى 100 لغة مختلفة، ورغم ذلك فإنه معهم مختصر وسريع!.. المسئولون فى هيئة القناة يكررون دائماً أن وقته ضيق رغم أنه يعمل 12 ساعة.. وربما أكثر! وحول هذا بدأ حديثى مع المهندس مشهور رئيس هيئة القناة.

- لماذا .. وفيه يمتد عملك لأكثر من 12 ساعة يومياً؟

\* أنه حجم العمل المطلوب، أن عمليات التطهير وإعادة التشغيل تتطلب التطهير وإعادة التشغيل تتطلب جهداً هائلاً.

- .. ولكننا لدينا تجربة سابقة، وعاصرنا تطهير المجرى عام 1957 ولم نر ما نراه الآن!.

\* أن الأمر يختلف تماماً . لقد كان تطهير القناة سنة 1957 عملاً كبيراً، ولكنه - ومع التواضع التام- لا يتعدى واحد إلى 100 مما تم ويتم منذ 1973.

\* ولقد كانت القناة سنة 56 إلا من بعض العوائق التي غرقت - أو أغرقت- بها، ولم تمس المعارك شيئاً من معدات الهيئة أو منشآتها أو أجهزتها، وتوقفت الملاحاة لمدة ثلاثة شهور فقط من أكتوبر 56 حتى يناير 1957، أما هذه المرة فإننا نواجه نتائج سبق سنوات من الاشتباكات فضلاً عن وجود العدو على ضفة القناة مباشرة يحصن نفسه بالألغام ويوجه نيرانه طوال سنوات الاستنزاف إلى تجهيزات القناة ومعداتنا.

لذلك فنحن نواجه حجم عمل ضخم، أن هناك كل يوم حوالى ألف عملية تجرى فى وقت واحد .. وكل.

\* وتكلف إعادة تشغيل المرفق حوالى 120 مليون جنيه منها 70 مليوناً بالعملات الصعبة، وقدم لنا البنك الدولى والسعودية والكويت وأبو ظبى وقطر هذه المبالغ فى صورة قروض، ولكننا كنا فى حاجة إلى خبرات فنية عالية لتطهير المجرى من الألغام والمتفجرات، ولهذا طلبنا معاونة بعض الحكومات، وقدمت لنا الولايات المتحدة وفرنسا موناً كبيراً فى هذا المجال.

وقد تم بالفعل إزالة جميع العوائق .. ولم يعد هناك أثر لها..

## وأصعب عائق؟

\* السد الحجرى عند الدفرسوار . أقام العدو هذا السد بعد وقف إطلاق النار وتعهد أن يكون غير قابل للنسف أو الإصابة ليربط قواتهم الهشة فى الغرب بشرق القناة، وكانت عملية إزالة هذا السد شاقة بل وفى غاية الصعوبة، ويسعدنى أن أقول أن إزالة سد الدفرسوار كان عملية مصرية 100% استعنا خلالها ببعض المعدات التى سبق استخدامها فى مشروع السد العالى، وقمنا بتقطيع السد الضخم تحت الماء، واستمعنا بفرق الإنقاذ النهري - التقليدية - لتصبين الأحجار فى القاع ثم رفعها من المجرى، ونجحنا الحمد لله - وحدنا - فى هذا التحدى الذى فرضه العدو وعاونته عليه الطبيعة.

- وماذا من خط بارليف والسد الترابى؟

\* أن ذلك يأتي في الدرجة التالية من الصعوبة لأنه رغم ضخامته فهو أقل كثيراً من التحدى الذى واجهناه فى الدفروسوار، وإزالة الساتر الترابى وبقايا النقط الحصينة - والذى بدأناه فعلاً - يتكلف حوالى 15 مليون جنيه حيث تتم إزالة ما يقرب من 100 مليون متر مكعب من الرمال.

وهذا جزء من مئات العمليات يجعل العمل يمتد إلى ما بعد منتصف الليل ، وبينما غيرى يعمل طول الليل

- وكيف كان العمل طوال سنوات توقف القناة؟

خلال توقف الملاحة بالقناة لم يتوقف العمل أبداً .. أنها كانت فترة رائعة من تاريخ الهيئة والعاملين بها لم تعرف تفاصيلها ولم ينشر عنها شيء يذكر، لقد كنا نعمل فى قطاعات مختلفة .. عملنا فى المقاولات، ليس فقط من خلال شركات الهيئة بل ومن خلال الهيئة نفسها التى استفادت بكل رجالها وكل معداتها فى أعمال المقاولات من أجل أن توازن الميزانية وتغضى كافة المصروفات، وقد نجحنا.

- ولماذا لم تتحدث عن تفاصيل ذلك من قبل؟

\* أننى لا أميل إلى التصريحات .. إيمانى بأن العمل يعبر عن نفسه بصورة أبلغ خاصة إذا جاء ذلك بعد أن يتم وليس عندما نفكر فيه:

ولكننى أستطيع أن أقول اليوم - وهذا حق العاملين بهذه الهيئة- أنهم قاموا خلال توقف الملاحة بشق الرياح الناصرى، واشتركوا فى أكثر من عملية أخرى.

\* وعندما هاجرت أسر بض العاملين إلى الشرقية قامت الهيئة بنقل بعض معداتها وتجهيزاتها إلى الزقازيق لتفتح عدة ورش هناك حيث يقيم 350 عاملاً من قطاعات تخصصية مختلفة. وتحول هؤلاء الرجال إلى وحدة إنتاجية تشكل شركة أو وحدة اقتصادية، واستطاعت أن تنتج وأن تحقق ربحاً فى نهاية العام..

وتكرر نفس الأمر فى أكثر من مكان.

\* أما بالنسبة لشركات الهيئة فقد استطعنا أن ننقلها في يسر وأمان بعيداً عن ميدان القتال لتستمر في العمل بروح عالية جداً لدرجة أنها ... وهذا قد يدعو للدهشة - حققت خلال عامي 67 ، 68 أرباحاً تفوق أرباحها عامي 65 ، و1966.

وتبين أن هذا يرجع إلى أننا ودرنا أماكن لإقامة العمال قرب مواقع العمل، مع تجهيز مطاعم وسبل الإعاشة لهم.. وسامحنا بقبول أى فترة عمل إضافي يستطيع أن يقدمها العمال الذين أصروا جميعاً على العمل ورديتين كل يوم.

ومهما كانت ساعات عملي فإن العمل هنا مستمر 24 ساعة يومياً .. وأنا أعمل أقل من ذلك بكثير.

وسألت المهندس مشهور 52 سنة.

ألا تخشى إرهاباً قد ينعكس على سير العمل.

• الحالة المعنوية للإنسان قادرة على أن تجنبه مضاعفات الإرهاب.

• هل هناك نقص في المرشدين؟

ليس هناك أزمة.. وقبل 1967 كان لدينا 40 مرشداً أجنبياً من جنسيات مختلفة - واعتبرهم من أسرة الهيئة.. وانتهت عقودهم سنة 1968 خلال توقف الملاحة، فلم تتجدد. وهم لم يتركونا طواعية، ولولا توقف الملاحة لجددت عقودهم. ولأننا مازلنا نعتبرهم من أسرة القناة فقد أبدينا ترحيباً بعودتهم، والباب مفتوح أمامهم بالذات.

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

كان بيكو مديراً قريباً، يقيم في الخارج، ويدير القناة من هناك ويحضر هنا عند اجتماع مجلس الإدارة وينظر إلى عمله نظرتة إلى وظيفة ودون اعتبارات نوعية.

- ولماذا لم تقل أن مرتبه كان يساوي مرتب رئيس الهيئة الآن مضروباً في 25 ضعفاً؟

- لأن مرتبي يكفيني والحمد لله.