

تأميم القناة

ضربة معلم

عدد تذكاري
احتفالاً بالذكرى ٦٧
لتأميم القناة

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

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



الرئيس الراحل جمال عبد الناصر يتفقد أعمال إنشاء السد العالي

المائية لدول شقيقة مثل السودان وأثيوبيا وأوغندا بما يعد تشكيكاً في النوايا المصرية وإفساداً للعلاقات التاريخية

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

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

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

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

تقدم أمريكا قرصاً بمبلغ ٥٤ مليون دولار فيما تقدم بريطانيا قرصاً قيمته ١٦ مليون دولار بخلاف قرض البنك الدولي وقيمه ٢٠٠ مليون دولار، ويُستكمل التمويل في المرحلة الثانية بتقديم أمريكا وبريطانيا المبلغ المتبقي وقيمه ١٣٠ مليون دولار. ومع تقدم المفاوضات لتحويلها إلى نطاق الواقع الفعلي تأرجح الموقف الغربي نتيجة فرضه شروطاً مجحفة تحمل تدخلاً

سافراً غير مقبول في الشؤون المالية المصرية وقد تكون نواة للتدخل السياسي بل والعسكري في مصر وهو ما انتهت له الحكومة المصرية واتفقت حياله مع الاتحاد السوفيتي لدعمها في موقفها والضغط على القوى الغربية وهو ما أثمر عن إعلان يوجين بلاك مدير البنك الدولي في ١٨ فبراير ١٩٥٦ موافقة البنك على تمويل المشروع.

و لم تمض أيام معدودات حتى تغير الموقف الغربي مرة أخرى

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

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

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

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

عبد الناصر أهمل محمود يونس 00 ساعة لتنفيذ عملية التأميم «ديلبسيس» كلمة السر في ملحة تأميم القناة



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

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

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

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

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

لم يستغرق الرئيس الراحل جمال عبد الناصر الكثير من الوقت لاتخاذ قراره التاريخي بتأميم قناة السويس، فكان ظهيرة يوم السبت الموافق ٢٦ يولية ١٩٥٦ ثالث أيام عيد الأضحى المبارك في ذلك الوقت شاهدأ على هذه اللحظة التاريخية التي سطر التاريخ بعدها فصلاً من فصول العزة والكرامة المصرية. تطلب اتخاذ القرار دراسة أبعاد الموقف الدولي حيال تأميم القناة واحتمالات التدخل العسكري علاوة على جمع البيانات والمعلومات الكاملة عن قناة السويس لاتخاذ التدابير اللازمة لإحكام السيطرة عليها دون خسائر. وقع اختيار الرئيس جمال عبد الناصر على المهندس محمود يونس رئيس الهيئة المصرية العامة للبترول، ليكون هو المسئول الأول عن عملية تأميم القناة، وأعطيت له كافة السلطات والصلاحيات وحرية اختيار رجاله والمعاونين له ووضع

محمود يونس... رجل المهام الصعبة ومهندس عملية التأميم



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

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

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



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

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

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

لم يكن شخصاً عادياً بل رجل دولة من الطراز الأول ولد في زمن العمالققة في حى السيدة زينب في ٣ إبريل ١٩١٢ ورافقته في مسيرته عظماء الفكر والثقافة والسياسة والاقتصاد لهذا الجيل فتزامل مع فتحي رضوان وأحمد حسين ومحمود مختار التتش بمدرسة محمد علي الابتدائية ثم التحق بمدرسة الخديوية الثانوية تلاها مدرسة الهندسة الملكية عام ١٩٣١ والتي تحولت بعد سنتين إلى كلية الهندسة. حمل صفات القادة شخصية فذة، ذهن متقد وطموح لا حدود له، نجح في أداء كافة المهام ببراعة وتنقل بسلاسة من مهمة إلى أخرى، مدينة كانت أو عسكرية، تدرج بعدها في المناصب المختلفة، وبلغ ذروة القمة، تنوعت ألقابه فكان رجل البترول الأول ومهندس تأميم القناة ورجل المهام الصعبة. عن المهندس محمود يونس نتحدث في ذكرى تأميم القناة، الحدث الأكثر جلالاً وهيباً في تاريخ الأمة وحاضرها ومستقبلها، نتحرى الأثر الذي تركه وبصماته التي لازالت تتزين بها كافة الجدران و الأركان بهيئة القناة.

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

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



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

ساعات حاسمة سبقت اختيار رجال التأميم ممن توافق عليهم الرأي وجمعهم القدر في مهمة محفوفة بالمخاطر فكانوا على قدر المسؤولية التي ألقيت على عاتقهم وتحملوا بيقين ثابت ووطنية

نادرة مخاطره غير مأمونة العواقب حاملين أرواحهم على أكفهم ملتزمين بالسرية التامة وتنفيذ المهام المطلوبة وفقاً للخطة الموضوعة بإحكام. وما بين أسماء مرشحة وأخرى مستبعدة توافق المهندس

محمود يونس رئيس الهيئة المصرية العامة للبتترول أنذاك ورئيس هيئة قناة السويس الأسبق مع مساعديه المهندس عزت عادل السكرتير المساعد للهيئة المصرية العامة للبتترول، رئيس الهيئة الأسبق،

والمهندس عبد الحميد أبو بكر عضو مجلس إدارة الهيئة الأسبق، على اختيار مجموعة تأميم القناة والتي تنوعت عناصرها ما بين مدنيين عاملين في هيئة البترول ووزارة التجارة وضباط من الداخلية وآخرين

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

القوات المسلحة:

السويس عام ١٩٧٥ بعد ثماني سنوات من إغلاقها وتنفيذ العديد من المشروعات وازدواج مناطق من قناة السويس وتوسيعها وتطويرها لمواجهة الناقلات العملاقة)

• الصاغ راند مهندس أحمد شوقي خلاف أركان حرب سلاح المهندسين بالقيادة الشرقية (استشهد أثناء العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦ وهو يؤدي أحد المهام الوطنية الخطيرة حين رصدته الطائرات المعادية بسيارته على طريق القناة)

• الصاغ راند مهندس يوسف محمد يوسف مدير وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك)

• الصاغ راند مهندس بحري قاسم سلطان (مدير عام التحركات وعضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس بعد ذلك)

• الصاغ راند محمود التونسي من القوات المسلحة (تم تعيينه رئيساً لإحدى شركات القناة ثم وكيلاً لوزارة النقل بعد ذلك)

• الأميرالاي عميد مهندس محمد سعيد الرفاعي مدرس العمليات في كلية أركان حرب (مدير التحركات وعضو مجلس إدارة هيئة القناة بعد ذلك)

• الأميرالاي عميد مهندس محمد فؤاد الطودي رئيس الشؤون الإدارية بالقيادة المشتركة (مدير وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك)

• القائم مقام عقيد مهندس علي محمود إبراهيم قائد ورش سلاح الصيانة (مدير ورش بورفؤاد ثم مساعد سكرتير عام الهيئة ثم مدير عام الترسانة البحرية وعضو مجلس الإدارة بعد ذلك)

• البكباشي مقدم مشهور أحمد مشهور أركان حرب سلاح المهندسين (شارك في وضع الخطة السرية لمواجهة انسحاب المرشدين الأجانب ثم عين نائباً لمدير إدارة التحركات ثم عين عام ١٩٦٦ خلفاً لمحمود يونس رئيساً لهيئة قناة السويس وعضواً منتدباً لها لمدة ١٨ عاماً وفي عهده تم إعادة الملاحة لقناة

قطاع البترول:

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

الفنون:

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

رجال البوليس:

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

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

بالسويس

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

موظفو وزارة التجارة وهم ضباط جيش جامعيون

سابقون:

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

أول رئيس مصري للهيئة

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

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

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

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

توفي الدكتور علمي بهجت بدوي بمدينة السويس في عامه الرابع والخمسين بعد أن أدار القناة لمدة عام تقريباً، ليلقي وجه ربه بأمنية كتبها في قميده مقدمة كتاب العبقرية المصرية الراحلة، تقول «ستمتني بنجات الخلود والغد الموعد من الآخرة ... إن أكن قد زغت في هذا التصيد .. بغفر لي تقبل دعوتي».



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

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

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

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

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

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

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

«علينا الآن أن نبدأ في مهمة إفشال هذه المؤامرات» كان ذلك لسان حال الدكتور محمد علمي بهجت بدوي، أول مصري تولي إدارة قناة السويس بعد التأميم، ليبدأ في ترتيب البيت من الداخل.

في ٢٦ يوليو من عام ١٩٥٦ أسندت المهمة لرجل القانون المحنك فليده من الخبرات ما تؤهله لقيادة القناة في هذه الظروف، فلم يكن المكان بغريب عليه لأنه كان أحد أعضاء مجلس إدارة الهيئة ضمن خمسة مصريين قبل التأميم.

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



قاهرة أثناء عملها بالقناة قبل التأميم

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

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

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

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

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

٣- الورش والوحدات القائمة:
طال يد تقصير وإهمال شركة قناة السويس قبل

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

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

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

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



كراكاة أثناء عملها بالقناة قبل التأميم

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



السفن أثناء مرورها بقناة السويس قبل التأميم

لمد امتياز القناة، وذلك في صيف عام ١٨٩٠ عندما تقدم شارل دي ليسبس، ابن المؤسس الأول للشركة فرديناند دي ليسبس، بمشروع يتضمن امتيازات لكافة الأطراف، الشركة وبريطانيا والحكومة المصرية، حيث تستفيد الشركة بعدد من الصلاحيات أبرزها مد امتياز للقناة ٣٣ عاماً أخرى، وفي المقابل تستفيد مصر من فائدة سنوية قدرها ٢٥ على الأقل من صافي أرباح القناة، وإلغاء رسم الإرشاد وأحقية الحكومة المصرية في الحصول مجاناً على ما تحتاجه لخدماتها في بورسعيد والإسماعيلية، بالإضافة لعدد محدود من الامتيازات لمصر وبريطانيا.

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

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

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

المحاولة الثالثة في عام ١٨٩٠
عادت المحاولات مرة أخرى

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

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

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

المشروع، وهي العبارة التي تحدد أقصى ما يمكن لمصر أن تحصل عليه من أرباح وهو ٢٢٥ مدى الحياة والباقي يذهب لجيوب حملة الأسهم ومجلس إدارة الشركة.

وقد تزعمت بريطانيا هذه المحاولة وفي المقابل تستفيد مصر وشركة القناة من شق قناة موازية لقناة السويس لاستيعاب الزيادة في حجم السفن عالمياً وقتها، وتم الكشف عن هذه المحاولة من خلال وثيقة بالغة السرية من وثائق دار المحفوظات البريطانية (رئاسة مجلس الوزراء) تحمل خطاباً من جرانفيل وزير خارجية بريطانيا وقتها إلى الأعضاء الإنجليز في الشركة في ١٦ مايو ١٨٨٣.

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

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

المحاولة الأولى في ١٨٨٣

ولعل بداية فجر هذه المحاولات تزامن مع الامتياز الثاني الصادر من الخديوي محمد سعيد باشا إلى فرديناند دي ليسبس في عام ١٨٥٦ حيث تم تضمين المادة ١٦ من الامتياز بعبارة «على أنه إذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدة متتالية كل منها تسع وتسعون سنة رُفِع الاستقطاع المشروط عليه لصالح الحكومة المصرية إلى ٢٠٪ في المدة الثانية و٢٥٪ في المدة الثالثة وهكذا على التوالي بزيادة ٢٥ لكل مدة دون أن يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال ٢٥٪ من صافي أرباح



عبور أول قافلة لقناة السويس عقب الأفتتاح في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩

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

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



الزعيم الوطني محمد فريد

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

وبشأن هذه المحاولات لمُد

١٩٢٨، حيث قال: «قد يجوز لمصر أن تطمح في استقلالها كبلد، ولكنها لا تستطيع أن تستقل كمفرق للطرق العالمية»، وأيضاً عندما قال «إن مطلب الخديوي إسماعيل بأن تكون القناة لمصر لا مصر للقناة، على ما فيه من صواب، أضحى مع الأسف من باب المستحيل، وطالما سيظل طريق الهند عبر قناة السويس الشريان الحيوي لعلاقات الغرب والشرق ستبقى مصر خاضعة لقناتها». وفي عام ١٩٥٠ سعت كل من بريطانيا وفرنسا بشكل أكثر قوة وكثافة لمد امتياز القناة، وقد كشف عن ذلك الدكتور مصطفى الحفناوي عندما كان يعد رسالته عن قناة السويس في باريس، حيث اجتمع به فرانسوا شارل رو، والذي يعد آخر رئيس لشركة القناة، وشرح له وجهة النظر الغربية في مستقبل القناة، ملوحاً بأن مصر لن تكون قادرة على إدارة مرفق القناة وبالتالي يجب أن تدار القناة بواسطة لجنة دولية تحت إشراف هيئة الأمم المتحدة، وبالفعل بدأت إدارة شركة القناة تحركات واسعة للحصول على الدعم العالمي، فقد سافر جورج



بطرس غالي رئيس وزراء مصر ١٩١٠

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

المحاولة الخامسة عام ١٩٥٠

وحتى التأميم:

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

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

المحاولة الرابعة في ١٩٠٩:

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

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



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

عبد الناصر ومحاولة الوصول إلى صيغة تفاهمية. وبالفعل قابلت اللجنة برئاسة منزيس عبد الناصر وتم تسليمه مشروع قرار المؤتمر والمكون من ٦٠٠ كلمة ويمكن تلخيصه في ٦ كلمات «إرحلوا بمصريون.. سندير القناة يحكمكم»، وتزامن ذلك مع تحركات عسكرية واسعة لدول الغرب في البحر المتوسط في محاولة للتلويح بالتهديد العسكري حال رفض قرار المؤتمر، ولكن ناصر استقبل هذه العاصفة بهدوء وسلم رده برفض القرار يوم ٥ سبتمبر مؤكداً لهم على حرية المرور في قناة السويس وضمن استخداما دون تمييز، والتعهد بالعمل على تحسين المجرى الملاحي لمواكبة تطورات السفن وفرض رسوم عادلة للغاية. ولم يجد منزيس بُدّاً من العودة بخفي حنين بعد أن رفضت مصر الرضوخ للتهديدات العسكرية غير المباشرة والسمود في وجه

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

مؤامرة لجنة منزيس

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

الحصول على أغلبية المشاركين. وبالفعل حضرت الدول المدعوة جميعها باستثناء دولتين هما مصر وذلك احتجاجاً على الأشتراك في مؤتمر تم تنظيمه لخطوة مرسومة ونية مبيتة، وكذلك اليونان التي لم تبد أسباب وقتها. وعلى الرغم من المؤامرة الواضحة إلا أن إرادة وعزيمة وتحدي عبد الناصر كانوا أكبر من أطراف هذه المؤامرة.

وقال «لا» لتدويل القناة، وشرح موقف مصر من ما أسماه «مؤامرات الغرب». واستند عبد الناصر على عدد من البنود في رفضه لقرار مؤتمر لندن، حيث أكد على أن شركة القناة هي شركة مساهمة مصرية مُنحت امتيازها من الحكومة المصرية عام ١٨٥٦ لمدة ٩٩ عام، وبالتالي فالشركة تخضع للقانون المصري وإن جنسيتها وصيغتها مصرية بحتة، وما ييم المجتمع الدولي هو ضمان حرية الملاحة، والتأميم لم ولن يؤثر إطلاقاً على حرية

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

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

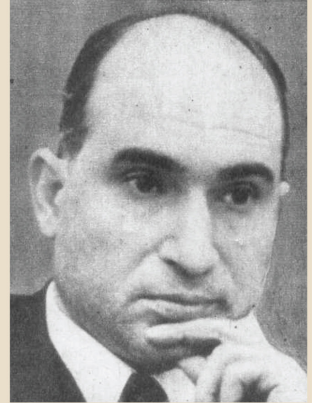
«ستفُض إنجلترا خوض حرب تدور رُحاهما قرناً من الزمان على أن تُسلم مفاتيح قناة السويس لعاهلها الشرعي».. عبارة قالها الشاعر الفرنسي الشهير «لا مارتين» إبان تأميم شركة قناة السويس وهي تُلخص موقف الدول الغربية تجاه التأميم، إذ كانت بريطانيا تعتبر شركة قناة السويس رمزاً لسيطرة الغرب على تجارة الشرق وليس مجرد شركة تجارية مثل شركة المناجم أو السكك الحديدية الإنجليزية. ولعل تأميم الشركة لم يكن نهاية المطاف، إذ كانت تنتظر مصر معركة أخرى للحفاظ على مكتسبات مصر من تأميم الشركة، والوقوف في وجه رغبة دول الغرب في استعادة الشركة مرة أخرى، عن طريق تدويل القناة. مؤتمر لندن لتدويل إدارة قناة السويس تلبورت النية العدوانية في فرنسا وبريطانيا في استعادة شركة قناة السويس بعد



الزعيم الصيني شوان لاي .. أيد القرار المصري



دميتري شيلوف وزير خارجية الاتحاد السوفيتي الذي أيد الموقف المصري



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

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

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

جزيرة شبة سيناء بناءً على اتفاق سري بين الدول الثلاث عقد في ضاحية سيفر باريس ينظم خطة العدوان الثلاثي على مصر، لتنتهي مرحلة محاولات تدويل إدارة القناة وتبدأ لحملة أخرى من النضال المصري. أكثر من ثلثي شعب العالم يدعموا موقف مصر الراض لتدويل القناة وقد استقطب رفض مصر ونضالها الشامخ في وجه محاولات تدويل القناة، عدداً من أحرار العالم من ذوي النقل والقدرة على تشكيل الرأي العام العالمي، فنجد أن أستاذ القانون الفرنسي «دي لا براديل» والذي يُحاضر في أكبر جامعات فرنسا، ينشر مقالاً في جريدة «لو موند» العريقة صاحبة الانتشار الأكبر وقتها يقول: «إن التأميم منس الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ولكنه لم يمس اتفاقية القسطنطينية، ولم يتعد التأميم نطاق ممارسة السيادة المصرية». وتواتت بعد ذلك الأصوات الحرة، واندلعت مظاهرات في كل بقاع العالم حتى في

الاتحاد السوفيتي وممثلها في مجلس الأمن وقتها إلى استخدام حق الفيتو، والذي ألقى خطاباً يوضح فيه أحقية مصر في التأميم وتوافقه مع اشتراطات القانون الدولي وأن ما يهجم دول العالم هو حربة الملاحه وقدرة مصر على إدارة المرفق الملاحي بكفاءة وهو ما أكدت مصر فعله، ليخرج مجلس الأمن بقراره أنه على إنجلترا وفرنسا ومصر اللجوء إلى مفاوضات مباشرة على أساس المبادئ الستة، وأعلن حينها الزعيم جمال عبد الناصر أنه لن يتردد في السفر إلى جنيف، البلد المحايدة، لمقابلة أنتوني إيدن رئيس وزراء بريطانيا وجي موليه رئيس وزراء فرنسا إذا كان ذلك من شأنه أن يؤدي إلى تسوية سلمية للخلاف. وأخيراً تقرر أن تبدأ المباحثات بين وزراء خارجية الدول الثلاث (مصر وبريطانيا وفرنسا) في جنيف يوم الإثنين ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦، ولكنهم تخلفوا عن حضور المفاوضات السلمية، وعضواً عن ذلك وفي نفس اليوم كانت مدافع حليفتهم، إسرائيل، تقصف

وأمرىكا وقتها إلا أن حكمة ووطنية الدبلوماسيين المصريين حالاً دون قبول شكوى الغرب، حيث قدمت مصر مبادئ من ٦ نقاط بها الضمانات اللازمة لحرية الملاحة وسلامتها. وتظهير القناة. وبعد جلسة مفاوضات سرية حول المبادئ الستة التي قدمتها مصر، تم الاتفاق على الستة بنود لتكون أساساً للمفاوضات المقبلة، ولكن عادت إنجلترا وفرنسا مرة أخرى بالتمسك بالأمل الأخير نحو تدويل القناة، وذلك عندما قدما مشروع قرار جديد ذي شقين يتضمن الشق الأول المبادئ الستة التي قدمتها مصر ووافق عليها مجلس الأمن وهيئة الأمم المتحدة، ويتضمن الشق الثاني مقترح مصحوباً بموافقة ١٨ دولة بشأن تدويل إدارة القناة. وبناءً عليه تم الاقتراع على مشروع قرار إنجلترا وفرنسا وتمت الموافقة بالإجماع على الشق الأول منه والخاص بالبنود الستة، فيما فشل المجلس في اقتراع الموافقة على الشق الثاني بسبب لجوء دميتري شيلوف وزير خارجية

دول الغرب بزاعمة بريطانيا وفرنسا وأمريكا وحلفائهم إزاء رغباتهم الخبيثة في إعادة احتلال القناة عن طريق تدويل إدارتها. مشكلة القناة في مجلس الأمن عقب فشل محاولة منزيس في اقتناص موافقة مصر في ٩ سبتمبر ١٩٥٦، واصلت كل من بريطانيا وفرنسا محاولتهما المتكررة نحو تدويل القناة، ولكن هذه المرة بإيجاز مصر على الخضوع من خلال اقتراع قرار من مجلس الأمن يجعل لجمعية المنتفعين صفة قانونية وذلك في ٢٣ سبتمبر من نفس العام، وبالفعل انعقد مجلس الأمن وقبل شكوتي بريطانيا وفرنسا وتقرر أن يُدعى الدكتور محمود فوزي وزير الخارجية المصري للاشتراك في جلسة تحدد لها ٥ أكتوبر ١٩٥٦ والذي ألقى خطاباً يوم ١١ أكتوبر عن تاريخ القناة وما قدمته من تضحيات بشرية ومادية واقتصادية لحضر القناة، وبالفعل كان لخطابه تأثير قوي في الرأي العام الدولي. وعلى الرغم من النقل العالمي لكل من بريطانيا وفرنسا

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



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

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

تطوير القناة، وزاد بغاطس المجري الملاحي من ٥٣ قدما عام ١٩٨٠ ليصل إلي ٥٦ قدما عام ١٩٩٤ لتصبح القناة مهينة لاستقبال السفن العملاقة. لم يقتصر التطوير علي المجري الملاحي فقط بل امتد لعدد من قطاعات الهيئة ليسطر المهندس عزت عادل اسمه بأحرف من نور كواحد من النجوم التي تلالأت في سماء القناة وضمن الرجال الذين ساهموا في رفعة الوطن وهيئة قناة السويس علي مدار أربعين عام ويزيد. ودائما لا تنسي مصر أبنائها العظام الذين ساهموا في دعم الوطن، حيث كرم الرئيس عبد الفتاح السيسي المهندس محمد عزت عادل في سياق احتفال الهيئة بذكرى الافتتاح الأول لقناة السويس الجديدة، وتقديرا له، قد تخطي السيد رئيس الجمهورية القواعد البروتوكولية تاركا المنصة الرئيسية وذهب لمقابلته ولمصاحته بحرارة وشكره علي مجهوده المشرف علي مدار أعوام من الكفاح.

لم تقتصر خدمته علي هيئة قناة السويس فقط، بل امتد دوره الوطني في الدفاع عن أرض مصر بعد نكسة ١٩٦٧، حيث تولى رئاسة لجنة الدفاع المدني والمشرف علي الدفاع الشعبي حتي حرب أكتوبر في عام ١٩٧٣. خاض المهندس عزت عادل تحدي جديد لا يقل أهمية عن مهمة التأميم، حيث شارك في عملية تطهير القناة من مخلفات الحروب والسفن والقطع البحرية الغارقة، لإعادة افتتاح القناة في عهد الرئيس محمد أنور السادات في عام ١٩٧٥. إخلاصه في العمل وقدرته علي إتمام المهام التي كُلف بها جعلته موضع الثقة لكفائه حيث أسند له الإشراف علي تنفيذ مشروع تطوير قناة السويس من عام ١٩٧٥ حتي عام ١٩٨٠، ليكافئه الرئيس السادات آنذاك بمنحه وسام الجمهورية في عام ١٩٨١. مع صدور قرار توليه قيادة قناة السويس، في عام ١٩٨٤ سخر المهندس المخضرم كل جهده لاستكمال العمل علي



المهندس محمد عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس ١٩٨٤ - ١٩٩٠

فؤاد الأول «القاهرة» في عام ١٩٥٠ علي هذا الوسام الرفيع في سن الواحد والثلاثين من عمره، كان بمثابة الدفعة الكبرى بأن يجتهد أكثر وأكثر ليستمر عطاءه للوطن. ترك «عزت عادل» العمل في مجال البترول وكانت وجهته نحو هيئة قناة السويس، حيث كرس حياته لخدمة مصر في موقع آخر علي ضفة القناة، تقلد منصب رئيس مجلس إدارة شركة التمساح إحدى الشركات التابعة لهيئة قناة السويس في عام ١٩٦٢. ثم عمل مديرا للشئون المالية والإدارية بالهيئة في عام ١٩٦٦، ثم مديرا لإدارة التحركات بعد ذلك.

البترول آنذاك قبل أن يتولي رئاسة هيئة قناة السويس، ليتحق «عزت عادل» بالعمل المدني بهيئة البترول ويترك العمل العسكري، ويحكم عمله بهيئة البترول ووقع الاختيار عليه للعمل تحت قيادة المهندس محمود يونس هو والمهندس عبد الحميد أبو بكر في بتكليف من الرئيس جمال عبد الناصر لتنفيذ واحدة من أجرو العمليات التي أعادة مصر سيادتها علي قناة السويس، نجحت مهمة التأميم، وبدا عدد من التحديات التي تربت علي ذلك تلوح في الأفق جعلت المهندس عادل يحتك بكافة قطاعات هيئة قناة السويس وإداراتها، وشارك في اجتماع مع الرئيس جمال عبد الناصر لحل أزمة «السحاب المرشدين والعاملين الأجانب»، وتقديرا لجهوده كرمه «ناصر» بمنحه وسام الإستحقاق من الطبقة الأولى في عام ١٩٥٦. حصول المهندس الشاب ابن محافظة القاهرة الذي تخرج من كلية الهندسة بجامعة

تعيش قصة القناة في وجدانه، ولا يفارقها أبدا، ولا يفارقها يعلم كل تفاصيلها بدقة لأنه يقترن اسمه بتاريخ هذا المجري الملاحي العالمي، فهو الرجل الثاني وأمين سر عملية تأميم قناة السويس، وأحد المساهمين في تطويره أيضا. في نهاية العقد الثالث من عمره كُلف بعمل وطني، غير مسبوq، تحيط به المخاطر الجسيمة، فلا مجال للخطأ لأن العواقب وخيمة، يعنفوان الشباب ومثابرة الرجال استطاع المهندس محمد عزت عادل، رابع رئيس لهيئة قناة السويس، أن ينجح مع زملائه المشاركين في عملية تأميم قناة السويس في عام ١٩٥٦ بقيادة المهندس محمود يونس، لتبدأ رحلته الوطنية مع هذا الصرح الوطني العظيم. شاءت الأقدار بأن يلتحق «عزت عادل» بسلاح المهندسين بالقوات المسلحة المصرية، وأن يترشح للمشاركة في مشروعات بتولية تحت قيادة المهندس محمود يونس رئيس هيئة

بالأدلة مصر أممت القناة ولم تصادرها.. وأعدت الحقوق لأصحابها

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

الحكومة المصرية البالغ ٦١٥ من أرباح الشركة العالمية لقناة السويس البحرية»، وهذه الشركة المدنية كانت مُلحقة ببنك الخصم الوطني الباريسي.

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

وجاء نص الاتفاق النهائي كالتالي

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

وتنفيداً لقانون التأميم، يعرض المساهمون وحملته حصص التأسيس المشار إليهم في ذلك القانون وحملته الحصص المدنية الذين أغفل القانون ذكرهم على الوجه الآتي :-

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



أحد أسهم قناة السويس وقيمته ٥٠٠ فرانك



دكتور مصطفى الحفناوي

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

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



الدكتور عبد الجليل العمري محافظ البنك المركزي

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

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

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

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

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

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

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

١٨٨٥ (٢٣٪) وقدرها ٣ ملايين جنيهه تقريبًا، مهما كان مقر حامل السند، وحماية لصالح حملة السندات المقيمين في مصر، وتأمينًا لحقوقهم اتفق على أن يعرض البنك الأهلي المصري، بوصف كونه البنك المركزي للدولة، على حملة السندات المقيمين في مصر الحق في تقديم السندات التي بحوزتهم وكوبوناتهم المتأخرة، سواء أكانت هذه السندات قد استهلكت أم لم تستهلك إلى البنك المذكور الذي يتعهد بدفع قيمتها على أساس ٥٧ جنيهًا تقريبًا للسند وخمسة وثمانين قرشًا عن الكوبون

حقوق للغير عليها، وتعهدت الحكومة المصرية أن ترسل إلى البنوك وكافة الهيئات التي تحتفظ بأموال الشركة المنحلة إخطارات بتسليم هذه الأصول في الحال إلى شركة السويس المالية، وباتهاء مفعول الحجز التحفظي الذي كانت الحكومة قد أوقعت على هذه الأموال إثر التأميم، كما اتفق على إنهاء القضايا القائمة بين الحكومة أو الهيئة والشركة المنحلة بالتصالح . ثانيًا - تنتقل إلى شركة السويس المالية التزامات الشركة المنحلة قبل حملة السندات الباقية من إصدار سنة



مشهور أحمد مشهور .. قائد ملحمة التطهير



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

السويس، شهدت الهيئة تحت قيادته إتمام مشروع تطوير المجرى الملاحي في ١٩٨٠، حيث زادت مساحة القطاع المائي ١٨٠٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع، وارتفع غاطس القناة من ٣٨ إلى ٥٣ قدمًا ليُسمح بعبور السفن العملاقة حتى حمولة ١٥٠ ألف طن آنذاك، فضلاً عن شق تفرعية بورسعيد بطول ٣٧ كيلو متر، وتفرعية أخرى في التماسح من الكيلو متر ٧٦ إلى الكيلو متر ٨١، إضافة إلى تفرعية الدفرسوار التي امتدت من الكيلو متر ٩٥ حتى تلتنقي بالبحيرات المرة عند الكيلو متر ١٠٤. وتكليلاً لهذه الجهود، نال مشهور العديد من الجوائز الرفيعة، منها قلادة الشرف من فرنسا عام ١٩٧٧، ووسام الجمهورية من الطبقة الأولى عام ١٩٧٨، ووشاح النيل في ١٩٨٠. بعد كل هذا المشوار الحافل بالطعام والكفاح، توفي المهندس مشهور في ٦ يوليو ٢٠٠٨ عن عمر يناهز ٩١ عامًا.



المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس ١٦ أكتوبر ١٩٦٥ - ٣١ ديسمبر ١٩٨٣

المجيد الطريق أمام رئيس قناة السويس آنذاك بقيادة ملحمة تطهير المجرى الملاحي من آلاف الأنغام وانتقال المئات من العوائق والوحدات البحرية الغارقة وإزالة سد الدفرسوار وإصلاح المعديات والوحدات البحرية في عمل شاق دام عامين تهيئاً لافتتاح قناة السويس أمام الملاحة العالمية في ٥ يونيو ١٩٧٥. وفي آخر محطة هامة في سجل مشهور داخل أروقة قناة

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

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

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

يضع القدر مشهور مرة أخرى في مواجهة أبرز المعارك في تاريخ مصر الحديث، حين وقعت نكسة ٥ يونيو ١٩٦٧ وأغلقت على إثرها قناة السويس ٨ سنوات كاملة. ونجح مشهور برفقة قيادات الهيئة في وضع خطة عمل محكمة لنقل المعديات والحفاظ على الشورس

تضع الأقدار البشري في مواقف وأزمات جليلة تترهن على استحراقهم أن يكونوا ضمن القادة البارزين في التاريخ، وهو ما أثبتته أين قرية السعديين بمنيا القمح محافظة الشرقية، المهندس مشهور أحمد مشهور. لم يكن يعلم مشهور عقب تخرجه في كلية الهندسة بجامعة فؤاد الأول عام ١٩٤٢، إنه سيكون أحد أبطال أهم المعارك الوطنية الفارقة في تاريخ مصر وقناة السويس، حيث بعد أن عمل مهندساً بالسكك الحديدية عقب التخرج مباشرة، لم يلبث حتى التحق بسلاح المهندسين بالقوات المسلحة في ١٩٤٣. واصل مشهور عمله بالجيش حتى جاءت اللحظة الفارقة بتلقيه تكليف من الرئيس الراحل جمال عبدالناصر بالانضمام لفريق عمل تأميم قناة السويس ليُسيطر فضلاً هماً في النضال الوطني، وأيضاً على الصعيد المهني باعتباره أحد أبرز الشخصيات

عبد الحميد أبو بكر ... الضلع الثالث في مهمة تأميم القنال

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



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

والمخيطيين والمنفذين الرئيسيين لعملية التأميم مع الأبطال المصريين اليوسال الذين نفذوا المهمة بنجاح. عقب نجاح عملية تأميم قناة السويس عن «أبو بكر» في العمل بقناة السويس تحت قيادة المهندس محمود يونس، وعُين سكرتيراً عامًا وعضوًا لمجلس إدارة القناة وظل

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

قائدًا لعملية تأميم القناة، وبحكم كونه الرجل الأهم في تاريخ قطاع البترول المصري، عمل المهندس أبو بكر تحت قيادة «يونس» في هذا القطاع الجوي آنذاك، وقع الاختيار عليه ضمن من حملوا أمانة وسرعملية التأميم قبل أن يعلنها الرئيس عبد الناصر في خطابها الشهر ٢٦ يوليو عام

كان شاهد عيان على أحداث تاريخية فارقة في تاريخ مصر وهيئة قناة السويس ، فهو الضلع الثالث في عملية التأميم في عام ١٩٥٦، إنه المهندس عبد الحميد أبو بكر أحد الرجال الذي يقترن اسمهم بتنفيذ خطة إعادة المجري الملاحي العالمي إلي السيادة المصرية. ولد عبد الحميد أبو بكر عام ١٩٢٣، وحينما أنهى دراسته في كلية الهندسة بجامعة القاهرة في عام ١٩٤٨ التحق للعمل مهندساً بالقوات المسلحة المصرية وشارك في حرب فلسطين فعام ١٩٤٨، ثم أتت في مرحلة لاحقة للعمل في المكتب الفني في مجلس قيادة الثورة ومجلس إنتاج البترول في عام ١٩٥٢. حينما وقع اختيار الرئيس جمال عبد الناصر علي المهندس محمود يونس ليكون

قالوا عن تأميم قناة السويس



دميتري شيلوف وزير خارجية الاتحاد السوفيتي

الأجانب. « لكل دولة مستقلة الحق في تأميم أية هيئة تخضع لسيادته . دمحمود فوزي وزير خارجية مصر في الاعم المتحدة . « حق مصر في تأميم شركة القناة أمر لا يمكن إنكاره» دميتري شيلوف مندوب روسيا في مجلس الأمن .



صحف ووكالات أبناء عالمية

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



« لن يستطيع المصريون إدارة القناة برمشدهم قبل ست سنوات على الأقل» أحد المرشدين المنسحين لوكالة الأنباء الفرنسية. « الذين يتحدثون عن وقوع أزمة في قناة السويس بسبب انسحاب الجماعي للمرشدين، إما يخدمون أنفسهم خداعا بعيدا» أحد



الشاعر الفرنسي لامارتين

المستحيل على الهيئة المصرية المشرفة على القناة إدارة المر المائي إدارة فعالة» صحيفة مانستتر جارديان. « نصحت شركة قناة السويس المرشدين الأجانب الموجودين بالأجازة، بالأى عودها إلى عملهم» جريدة «نيوز كورنكل» اللندنية في ١٨ أغسطس ١٩٥٦.



الزعيم الراحل جمال عبد الناصر

« هذه أومالنا ، ردت إلينا» الزعيم الراحل جمال عبد الناصر « ستفضّل إنجلترا حوض حرب تدور رحاها قرناً من الزمان على أن تسلم مفتاح قناة السويس لعائلها الشرعي» الشاعر الفرنسي لامارتين. « شركة القناة المنحلة بذلت كل ما تستطيع لتجعل من

الشقاء للمصريين والرفاهية للأجانب .. شعار مدن القناة قبل التأميم

السويس يشكل خطأً فاصلاً بين المصريين والأجانب لتحول المدينة إلى عالمين مختلفين تماماً. يقع الأول في بورتوفيق حيث يسكنها الأجانب لاسمياً العاملين بشركة القناة باعتبار الأرض مملوكة لها، والعالم الثاني تمثل في الأحياء الشعبية التي استقر بها المصريون. «حي الأربعين» و«السلامية» و«الأحد عشر كفراً» هذه أحياء شعبية كان لها باعٌ طويل في حياة المصريين الذين اشتغلوا بالصيد وبيع الأسماك وبعضهم لجأ للعمل في محال



أحد الأحياء الراقية التي كان يقطنها الأجانب بورسعيد

البقالة والمطاعم والمقاهي التي اكتظ بها شارع النمسا ويعود ملكية أغلبها لليونانيين. وقد تركزت التوكيلات البحرية والأششطة الاقتصادية في بورتوفيق بما يتناسب مع الوضع الاقتصادي المتميز الذي حظى به الأجانب. وإن كانت اتسمت السويس ببعض التغيير عن بورسعيد كونها إسمايلية، شهدت امتلاك بعض العائلات المصرية أعماراً في التجارة والتوكيلات البحرية، ليكون لها دوراً في تخلص الضائع بالجمارك، وتجهيز السفن، وتوريد عمال الشحن والتفريغ.

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

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

بورتوفيق للأجانب فقط كان شارع «النمسا» في

الحداق الأوروبية التي شاعت في فرنسا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. وكان من أشهر الشوارع التي قطن فيها الأوروبيون شارع «جيسار» و«ليماسون» وميدان «روتا» وغابة «الفوتنين» و«سان بير» و«نجرلي» وغيرها من الشوارع التي ينسب أسماؤها إلى أجانب كان لهم دوراً في تصميم وحفر وإدارة القناة أو المدينة. وكانت الجالية اليونانية رقماً هاماً في حياة الأجانب بالإسمايلية التي ضمت حوالي ٣ آلاف أسرة يونانية، إلى جانب

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

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

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

فالمدينة الباسلة احضنت بمفردها قرابة ١٥ ألف اجنبي من جنسيات فرنسية وإنجليزية وإيطالية ويونانية وغيرها، سكنت بور فؤاد حي الأفرنج الراقى الذي يعلوه سقوف القرميد الأحمر. وعلى الجانب الآخر، تركز تواجد المصريين في البيوت وعشش الضمخ المظلة على بحيرة المنزلة وحي «المناخ المحترق» و«الشارع الحميدي» وحي «العرب»، حيث تنوعت منهم بين صيادون وعمال أنفاز في شراب المقاولات والشحن والتفريغ.

الأحياء الراقية حكراً على الأجانب بالإسمايلية، لم يختلف الحال في الإسمايلية، حيث قطن المصريون في القاع



حي الأفرنج بالإسمايلية

«شوقي خلاف»... شهيد الواجب وحافظ أسرار القناة

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

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



الشهيد البطل شوقي خلاف

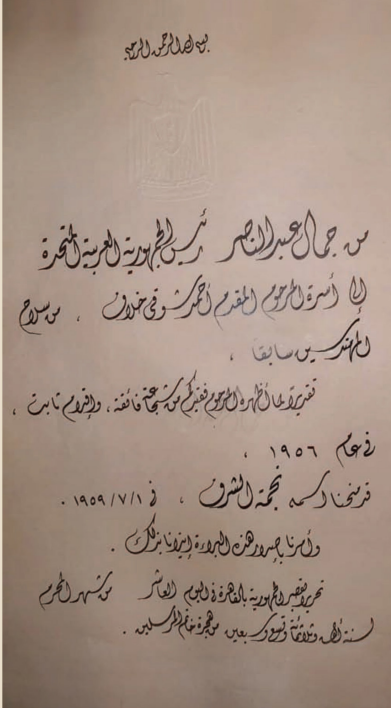
لم تلبث وتيرة الأحداث لتقف عند تأميم القناة بل تصاعدت التحديات أمام الإدارة المصرية في العن وحيكت لها المؤامرات في الخفاء لبحث إمكانية تدويل القناة والتمهيد الدولي لإعلان العدوان الثلاثي الغاشم على منطقة القناة في ٢٩ أكتوبر عام ١٩٥٦.

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

احترازي للحفاظ على أسرار القناة ومنع القوات المعتدية من الاستيلاء عليها. لم يأبه الشهيد البطل على حياته و لم يعوقه وجود أسرته في خضم النيران فكانت أسرته آنذاك في طريقها لمغادرة بورسعيد إلى الإسماعيلية ومجرد وصولهم كانت مكالمة هاتفية هي آخر ما تحمله ذاكرتهم له وكانت كافية للاطمئنان عليهم وترتيب أمر مغادرتهم الإسماعيلية إلى القاهرة بأمان بصحبة أسرة الدكتور عبد الحميد أبو بكر هرباً من الغارات الجوية وسيل القنابل والنيران. لم تشفع ملايسه المدينه وتعرض «خلاف» للهجوم في

سيارته الخاصة يوم الإثنين الموافق ه نوفمبر عام ١٩٥٦ أثناء مغادرته لبورسعيد بعد أداء مهمته بنجاح في طريق العودة واستشهد متأثراً بجراحه في الحال، وكان برفقته المهندس عبد القادر علوي الذي أصيب بإصابات بالغة ونقله أهالي بورسعيد إلى المستشفى. ظل جثمان الشهيد في العراء إلا أن العناية الإلهية لم تتركه وحيداً وأرسلت له أحد ضباط قوات المستعمرات المرافقة للقوات الفرنسية وكان مُسلماً فحرص على دفنه بجوار جدار عند كوبري الرسوة.

بات أمر الجثمان خفياً لا يعلمه أحد إلا الله الذي



« نجمة الشرف » من الرئيس جمال عبد الناصر تقديراً لبطلوته

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

لم ولن تنسى مصر أبنائها بل تغلد ذكراهم وتسجل

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

انسحاب الأجانب.. فأحبط المرشدون المصريون واليونانيون المؤامرة

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



مرشدو القناة ورجال التحركات يعربون عن فرحتهم بتأميم القناة

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

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

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

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

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



رجال البحرية المصرية الذين استدعتهم إدارة القناة تحسباً لانسحاب المرشدين الأجانب



كار مرشدي قناة السويس يتسلمون أوسمة الاستحقاق وشهادات التقدير مُهداة من الرئيس عبد الناصر

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

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



المهندس محمود يونس يكرم أحد المرشدين اليونانيين في الذكرى الأولى للانتصار

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

يقول المهندس يونس، التحق بجهاز الإرشاد في الفترة من ٢٦ يوليو حتي ١٤ سبتمبر - ٦٨ مرشدا منهم ٥٢ مصرية وستة يونانيين وثلاثة ألمانين واثنين هولنديين ومرشد واحد من كل من إسبانيا وإيطاليا والسويد»، ويضيف يونس» استطعنا أن نندرب المرشدين الجدد في أقل من شهر علي مناهج الشركة المؤتممة التي تستغرق عام كامل».

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

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

انسحب في اليوم الموعد ٢٢٦ موظف وفتيا وإداريا أجنبيا من أصل ٨٠٥، كما انسحب كافة المرشدين الأجانب ولم يتبقى من أصل ٢٠٧ مرشدا إلا ٥٣ مرشدا منهم ٢٩ مرشدا مصرية و ١١ مرشدا يونانيا وثلاثة من جنسيات أخرى» رفضوا الانسحاب.

ويُفصل المهندس عبد الحميد أبو بكر، أحد المشازكين في تأميم قناة السويس في كتابه «قناة السويس والأيام التي هزت الدنيا»، عدد المرشدين الأجانب قبيل الانسحاب محمداً، ٢٩ مرشدا مصرية، منهم ٥ مرشدين تحت التدريب، ١٦٦ مرشدا أجنبيا موزعون كالتالي: ٦١ فرنسيا، ٥٤ إنجليزيا، ١٤ هولنديا، ١١ نرويجيا، ١١ يونانيا، ٣ دماركيين و ٣ من جنسيات مختلفة «بلجيكي وأمريكي وسويدي» تم تقسيم المرشدين المصريين واليونانيين ومن رفض الانسحاب إلي نصفين الأول يذهب لإرشاد السفن من بورسعيد إلي السويس مباشرة والثاني يقوم بالعكس، دون تبديل مرشدين في منتصف الرحلة لعدم وجود



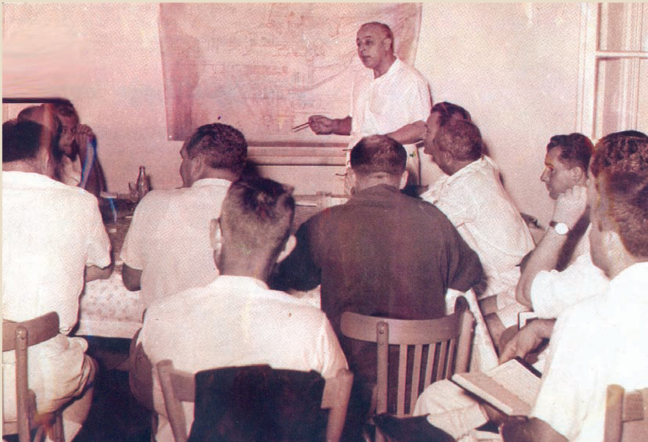
الربان إبراهيم الشيتي أقدم المرشدين المصريين عند التأميم

لوحة شرف أبطال الإرشاد ورجال التحركات



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

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



المرشدون الجدد يتلقون المحاضرات النظرية عن طبيعة الإرشاد في قناة السويس



أحد أبطال التحركات يقوم بمعاونة المرشدين لاسلكياً

لوحة الشرف لأبطال الإرشاد ورجال التحركات

أولاً: مرشدو القناة المصريين القدامي

- ١- مصطفى علوي
- ٢- إبراهيم مصطفى الشيني
- ٣- إبراهيم كامل الجيار
- ٤- يسري علاء الدين الأيوبي
- ٥- محمد عبد الوهاب عامر
- ٦- محمود محمد متولي
- ٧- محمد جلال كمال

- ٨- محمد عبد الهادي الرفاعي
- ٩- محمد صلاح الدين عبد
العاظمي
- ١٠- غورست جورج تادرس
- ١١- محمود جابر متولي
- ١٢- محمد فهمي ياسين
- ١٣- محمد فريد عبد اللطيف
البحار

- ١٤- مصطفى كمال عبد الفتاح
- ١٥- محمد مصطفى عثمان
- ١٦- أبو بكر حسين الشباسي
- ١٧- أحمد فريد أبوديش
- ١٨- جمال الدين عمر منجد
- ١٩- محمد علي احمد جنيد
- ٢٠- محمود اسماعيل سليمان
- ٢١- عبد الفتاح عيد
- ٢٢- مصطفى محمد مصطفى
شكري

- ٢٣- عبد الفتاح أبوستيت
- ٢٤- اسماعيل رفيق حسن
- ٢٥- عباس توفيق
- ٢٦- محمد أحمد حمدي
- ٢٧- أنور دياب سليم
- ٢٨- يحي محمد السيد الجمال
- ٢٩- محمد مختار قرطام

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

ثانياً: مرشدو القناة الذين عينوا بعد التأميم من البحرية التجارية

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

ثالثاً: ضباط السلاح البحري الذين استدعوا للعمل بعد التأميم

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

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

رابعاً: المرشدون اليونانيون الذين لم ينسحبوا

- ١- ياكوفوس وارجناس
- ٢- إيمانويل ساكيليس
- ٣- بازيل يانا كوداكس
- ٤- الياس أنتجليديس
- ٥- ديموس باسكاليس
- ٦- جورج تساما دوس
- ٧- اندريه سارزيتاكس
- ٨- جورج سيانودس
- ٩- يامودسي
- ١٠- تسيروتيس
- ١١- اسلانيدس

خامساً: مرشدو البوغاز «الميناء»

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